



As 4 versões de carros que mais valorizaram: Moby Easy é o campeão!

Apesar de o mercado ter registrado uma alta generalizada, estudo mostra os modelos específicos que anotaram os maiores au-

mentos, entre eles o Moby Easy

Fiat Moby Easy teve valorização acima de 50% nos últimos dois anos, segundo

pesquisa da Mobiauto.

A Mobiauto fez um estudo e comparou os preços de todos os automóveis e comerciais leves disponíveis 0

km em maio de 2020 com o valor médio da mesma versão em maio de 2022. Veja quem mais fez o proprietário "ganhar dinheiro".

1 – Fiat Moby Easy

- Preço em maio de 2020: R\$ 32.570,81
- Preço em maio de 2022: R\$ 49.763,50
- Valorização: 52,79%

Um dos carros mais simples e aliviados em equipamentos do mercado foi o que teve maior valorização nestes dois últimos anos. O detalhe é que a configuração de entrada Easy do Moby é aquela a qual chamamos de básica mesmo, com "bê mais-úsculo"..

Fiat Moby Easy valorizou tanto que custa quase R\$ 50 mil (Foto: Fiat | Divulgação)

Foram quase 53% de aumento de maio de 2020 para cá e cerca de R\$ 16 mil a mais pedidos pela versão do subcompacto que não torna a vida do condutor nada "easy". O modelo sequer tem assistência hidráulica da direção, vidro elétricos ou ar-condicionado, e mesmo ar quente, travas elétricas e limpador traseiro eram opcionais.



3 – Chevrolet Joy



- Preço em maio de 2020: R\$ 40.506,45
- Preço em maio de 2022: R\$ 56.826,77
- Valorização: 40,29%

A geração antiga do hatch compacto fecha o pódio dos carros que mais valorizaram nos últimos dois anos. O Joy saiu de linha recentemente com o motor 1.0 8V Família I da GM, mas ficou cerca de 40% mais caro de maio

de 2020 para cá.

Quem comprou o Joy há dois anos viu o valor do carrinho subir 40% (Foto: GM | Divulgação)

O modelo foi posicionado para ser o veículo mais acessível da Chevrolet no país. Traz o mínimo de itens de série, como monitoramento dos pneus, ar-condicionado, direção elétrica, vidros dianteiros e travas elétricas, mas sequer vem com som.

2 – Hyundai HB20S Vision



- Preço em maio de 2020: R\$ 48.701,17
- Preço em maio de 2022: R\$ 69.263,47
- Valorização: 42,22%

O sedã compacto da marca sul-coreana também se destaca em sua versão básica Vision. O modelo já é o de segunda geração e usa o motor 1.0 três cilindros aspirado de 80/75 cv que entrega um desempenho bastante surpreendente.

O HB20S Vision foi a se-

gundo mais valorizado, ficando atrás apenas do Moby Easy (Foto: Hyundai | Divulgação)

A variante Vision é a de entrada, mas recebe ar-condicionado, direção elétrica, som com Bluetooth, banco do motorista com ajuste de altura e desembaçador, limpador e lavador traseiros. Chama a atenção o comando elétrico dos retrovisores e vidros traseiros, ausentes em boa parte dos seus rivais diretos.

4 – Ford Ranger XLS 2.2 CD

- Preço em maio de 2020: R\$ 128.790,00
- Preço em maio de 2022: R\$ 180.543,08
- Valorização: 40,18%

A picape que mais valorizou entre 2020 e 2022 foi também de uma variante básica. A XLS é uma das opções básicas da linha Ranger e com o menor motor turbodiesel da linha, de 160 cv, e na variante com câmbio automático de seis marchas e tração 4x2, mas com uma boa dose de equipamentos.

A Ranger XLS ficou R\$ 60 mil mais cara em apenas dois anos (Foto: Ford | Divulgação)

O modelo valorizou 40% no período, segundo a Mobiauto. Teoricamente, quem comprou a picape em maio do ano retrasado "embolsou" mais de R\$ 50 mil neste tempo. Na lista de itens de fábrica, seis airbags, controles de estabilidade e tração, assistente à partida em rampas, câmera de ré, ar automático bizona e central multimídia.



Central multimídia: posso atualizá-la sem precisar trocar de carro?



A central multimídia do seu veículo não pode ser atualizada, entenda o porquê (Imagem: Ernani Abrahão | AutoPapo)

Por Bernardo Castro
19 de junho de 2022 13:03
Seja o primeiro a comentar.

Existem inúmeros fatores que podem ser levados em consideração no momento da compra de um carro: consumo, autonomia, desempenho, conforto, tecnologia embarcada, e por aí vai.

Esse último elemento, inclusive, se tornou uma faca de dois gumes para muitas fabricantes. Com a chegada da pandemia do novo coronavírus, o setor automotivo foi afetado pela crise de chips semicondutores, essenciais para a parte eletrônica do automóvel. A escassez ficou ainda pior com o início dos conflitos na Ucrânia.

Com esse desfalque, diversas fabricantes foram forçadas a paralisar as atividades em algumas plantas. Outras, para não perder o volume de vendas e manter o lucro em uma escala aceitável, optaram por dar descontos aos clientes para que eles comprassem o carro sem a central multimídia.

Posso atualizar a central multimídia?

E a resposta é... Não! Não é possível fazer essa alteração e

Michel Escanhola, da Comunicação Digital da Volkswagen, explica o motivo:

Isso é impossível por uma questão de estrutura eletrônica. Quando colocamos o VW Play o conjunto de chicote e a parte eletrônica do carro é dimensionada e desenvolvida especificamente para aquilo.

Escanhola deu um exemplo utilizando o Nivus Comfortline, carro que ainda está na linha de produção da Volkswagen. Hoje a central multimídia com VW Play está disponível de série em todas as versões, mas houve um tempo que não era assim e a tecnologia era opcional. Se no momento da compra o cliente optou por não ter o VW Play, e hoje deseja utilizar o aplicativo, ele precisa comprar outro veículo. Afinal, o seu funcionamento está diretamente ligado a uma estrutura do carro que é feita ainda na linha de montagem.

Felipe Nóbrega, da General Motors, explica que a "atualização" também é impossível nos veículos da Chevrolet.

O MyLink é uma central de conceito avançado, pois, além de multimídia, ela pode configurar diversos sistemas inerentes ao veículo, desde itens de segurança até de comodidade. Outra tecnologia disponível em carros da marca Chevrolet é

o sistema de telemática OnStar, que oferece Wi-Fi nativo e diversos serviços conectados, como o app myChevrolet, para comandar determinadas funcionalidades do carro à distância. Para que tudo isso funcione neste nível de integração, com a máxima eficiência e segurança cibernética, os sistemas são nativos da arquitetura eletrônica do veículo, que pode variar de modelo para modelo e também de versão para versão.

A GM é uma fabricante que tem sofrido bastante com a crise de chips semicondutores e, recentemente, anunciou que veículos como Onix, Onix Plus e Tracker terão pacotes de vendas mais acessíveis sem dispor de determinadas funcionalidades do multimídia. A Chevrolet, no entanto, garante que para esses exemplares será possível, futuramente, adquirir um novo módulo capaz de habilitar estas funcionalidades. Contudo, ainda não existe uma previsão do prazo para a entrega do componente.

Se você possui um carro mais antigo, e quer instalar uma central multimídia até é possível, no entanto, essas que podem ser encontradas no mercado paralelo não têm todas as funções presente nas originais de fábricas, mas quebram o galho.

Ferrari revela foto oficial do Purosangue, primeiro SUV da marca italiana



A imprensa e os entusiastas automotivos já especulavam um SUV por parte da Ferrari antes mesmo de ela confirmar que o Purosangue se juntaria à sua gama de veículos de produção em série. Por se tratar do primeiro utilitário esportivo italiano, muita expectativa foi criada sobre o modelo, que teve sua primeira foto oficial divulgada hoje.

A Ferrari tentou de todas as formas esconder os detalhes do Purosangue, mas ele foi flagrado inúmeras vezes sendo testado coberto por camuflagens e teve até algumas fotos vazadas – que, ao que tudo indica, é do modelo definitivo.

Os italianos publicaram a imagem oficial de lançamento nas redes sociais com uma legenda que, em tradução literal, dizia:

Você ouviu os rumores... e estamos muito satisfeitos em confirmar que eles são verdadeiros (alguns deles). Tudo será revelado ainda este ano".

Apesar de não revelar muita coisa na imagem, mas se levar em conta que a dianteira é bem semelhante com a foto não oficial divulgada, já temos algumas indícios de como será a Ferrari Purosangue. São eles rodas de cinco raios, revestimento preto sobre a roda e as saias laterais.

Na traseira, as lanternas são inspiradas na 296 GTB com saídas de ar integradas e tubos de escape quádruplos na área do difusor.

Imagens vazadas Ferrari Purosangue Foto: Carscoops | Reprodução

Ainda não foi anunciado qual a configuração do motor do novo SUV. Mas rumores apontam que ele contará com o mesmo V8 biturbo de 3.9 que equipa outros modelos da Ferrari, e deve produzir algo em torno de 600 cv de potência. Outro boato que circula é que a Ferrari Purosangue pode ter uma versão com um motor V12.

Independente da motorização, ela terá tração nas quatro rodas, característica incomum nos modelos da Ferrari.



Como o mercado de veículos reflete uma população empobrecida



Já são mais de 515 mil motocicletas, scooters, motonetas e ciclomotores emplacados no Brasil só nos cinco primeiros meses de 2022, segundo a Fenabrave (federação nacional dos concessionários). O crescimento desse mercado é de 25,61% em relação ao ano passado, melhor desempenho do setor de duas rodas em sete anos.

Poderíamos estar celebrando este resultado – as empresas da área certamente estão, especialmente a Honda, que detém quase 80% de participação no mercado –, mas ele não é tão otimista quanto parece. Na verdade, reflete de maneira crua e imediata uma população empobrecida.

O cenário é preocupante: inflação, desemprego e taxa básica de juros na casa dos dois dígitos percentuais; disparo do trabalho informal; salário mínimo sem aumento real desde 2016; renda média da população em queda constante (foram 7% só em 2021, segundo o IBGE). Diante desse combo venenoso, sobra quem tem dinheiro para investir em um veículo novo?

O primeiro setor dentro da

cadeia automobilística nacional a sentir os sintomas desse país doente foi o de automóveis e comerciais leves zero-quilômetro. Que, diante da pandemia de covid-19, despencou em 2020 para menos de 2 milhões de unidades comercializadas e até agora não se recuperou. Em 2022, periga registrar números até piores que os de dois anos atrás.

Setor de usados já amarga retração devido a falta de cacife do consumidor (Foto: Internet)

Tem crise de fornecimento de semicondutores e outras matérias-primas? Certamente, mas também estamos vendo outro fenômeno: as fabricantes estão abandonando segmentos mais populares, de volume, em busca de maior rentabilidade por veículo vendido. O sarrafo está

Carro elétrico: Caoa Chery eletrifica gama e iCar é o mais barato do Brasil



Em uma nova estratégia para o mercado brasileiro, a Caoa Chery é a primeira montadora com fábrica no Brasil a eletrificar toda a sua linha e passa a oferecer versões híbridas para todos os seus carros. Além disso, a marca lançou seu subcompacto 100% elétrico, o iCar, que assume o posto de carro elétrico mais barato do Brasil, vendido por R\$ 139.990.

Os SUVs Tiggo 5X PRO, Tiggo 7 PRO e o sedã Arrizo 6 PRO chegam como híbridos leves – quando o motor elétrico de 48V substitui o alternador e não traciona as rodas. Os dois primeiros serão fabricados pela Caoa Chery no Brasil e chegarão ao mercado em julho, enquanto o terceiro chegará importado da China a partir de agosto.

Já o SUV Tiggo 8 PRO é um híbrido plug-in – os dois motores elétricos podem tracionar as rodas e as baterias podem ser recarregadas por meio de uma tomada. Ele também virá importado e começará a ser entregue em agosto.

Preços dos híbridos da Caoa Chery

O Caoa Chery Tiggo 5X PRO Hybrid custa R\$ 169.990. O Tiggo 7 PRO Hybrid tem preço de R\$ 199.990. O Tiggo 8 PRO Hybrid custa R\$ 269.990. Todos já estão em pré-venda.

O carro elétrico mais barato do Brasil

O Caoa Chery iCar é o carro elétrico mais barato do Brasil, tabelado em por R\$ 139.990.

O iCar é construído em uma

plataforma concebida para ser um modelo 100% elétrico: ele tem sua carroceria essencialmente composta por alumínio de aviação com polímeros de alta resistência. A ideia principal por trás desse conceito é reduzir o peso.

Citadino, iCar pode rodar até 282 km com uma carga de bateria

O iCar, carro elétrico da Caoa Chery, tem bateria com capacidade total de 30,8 kWh, com sete estágios de regeneração de energia. O modelo possui motor com potência máxima de 45 kW (61 cv) e torque máximo de 15,3 kgfm.

O iCar conta com autonomia de 282 km. A bateria pode ser carregada completamente em 36 minutos em estações de carga rápida (eletropostos), em pelo menos cinco horas em sistema de carregamento portátil e em 11 horas com cabo emergencial em tomada de três pinos (220 volts). O conector é do tipo CCS Combo 2, o mais comum no mercado nacional.



Por dentro, o destaque do iCar é o multimídia vertical e a climatização digital

Híbridos leves

Os carros híbridos leves Caoa Chery Arrizo 6 PRO Hybrid, Tiggo 5X PRO Hybrid e Tiggo 7 PRO Hybrid é composto por um motor 1.5 turboflex e um motor elétrico de 48V que, combinados, entregam 160 cv de potência e 25,5 kgfm de torque. O câmbio é um CVT de 9 marchas.

Nos carros híbridos leves, o motor elétrico não traciona as rodas em nenhuma circunstância. Ele substitui o alternador e incrementa o torque e potência e tem como principal objetivo ajudar na redução do consumo.



O Tiggo 7 Pro passa a contar com sistema híbrido leve 48 volts

Consumo

O consumo combinado (cidade/estrada) do Arrizo 6 Pro Hybrid é de 17,37 km/l com gasolina e 12,26 km/l com etanol.

O Tiggo 5X PRO Hybrid tem consumo combinado de 16,18 km/l com gasolina e 11,57 km/l com etanol.

O Caoa Chery Tiggo 7 PRO Hybrid tem consumo combinado (cidade e estrada) de 15,69 km/l com gasolina e 11,38 km/l com etanol.

Caoa Chery Tiggo 8 PRO Plug-in Hybrid

O SUV de 7 lugares Caoa Chery Tiggo 8 PRO Plug-in Hybrid é a nova versão top de linha do modelo. Ele chega ao mercado nacional como o primeiro veículo híbrido plug-in a contar com dois motores elétricos.

Ao contrário dos outros modelos da marca, no Tiggo 8 PRO os motores elétricos podem tracionar as rodas – de forma independente ou junto com o motor a combustão.

Os dois propulsores elétricos, combinados com o motor a combustão 1.5 turbo a gasolina, entregam 317 cv de potência máxima e 56,6 kgfm de torque. Com isso, o Tiggo 8 PRO Plug-in

Hybrid acelera de 0 a 100 km/h em 6,72 segundos.

Tiggo 8 Pro Hybrid Plug-in promete impressionante consumo de até 42,7 km/l

Atuando de forma independente o motor a combustão possui 147 cv de potência máxima e 22,5 kgfm de torque máximo. Já os motores elétricos têm 75 cv e 95 cv de potência máxima e 17,3 kgfm e 16,8 kgfm de torque máximo, respectivamente.

O modelo também marca a estreia da tecnologia DHT (Dedicated Hybrid Transmission) no Brasil. Segundo a marca, ela é a primeira transmissão do mundo dedicada a modelos híbridos.

A transmissão DHT é composta por dois motores elétricos e três marchas mecânicas, ela faz a combinação do conjunto elétrico com o motor a combustão. Com isso, entrega 11 relações de marchas.

Consumo do Tiggo 8 PRO híbrido

O consumo médio combinado do Tiggo 8 PRO híbrido é de 42,7 km/l, o modelo tem capacidade combinada para rodar cerca de 77,6 km de forma 100% elétrica. O fato de ser um híbrido plug-in permite que a bateria seja recarregada na tomada.

Boris Feldman explica o que é um híbrido plug-in

ADAS

O Caoa Chery Tiggo 8 PRO Plug-in Hybrid ainda traz, pela primeira vez na marca aqui no Brasil, a tecnologia ADAS de auxílio à condução, como aviso de colisão, auxílio de permanência em faixa, controle de cruzeiro adaptativo e sistema autônomo de frenagem de emergência, entre outros.

Mercado de carro elétrico

O Caoa Chery iCar chega num momento em que o mercado de elétricos ganha fôlego no Brasil. No primeiro quadrimestre de 2022, foram vendidas 1.745 carros totalmente elétricos. Os dados são da Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE), foram comercializadas 1.745 unidades 100% elétricas no Brasil.

Se o ritmo se manter nos dois próximos quadrimestres, o mercado pode fechar o ano com praticamente o dobro do que foi vendido em 2021. No ano passado foram licenciados 2.860 unidades, enquanto que em 2020 foram apenas 801 carros.

Equipado com motor de 61 cv e 282 km de autonomia, pequenino iCar é o elétrico mais barato do mercado, com preço sugerido de R\$ 139.990

CAOA Chery iCar tem apenas 3,20 m de comprimento, mas pode levar até quatro ocupantes (Fotos: CAO A Chery | Divulgação)

