



Carros mais vendidos de outubro: Hyundai HB20 mantém liderança absoluta

A Fenabrave (Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores) divulgou o ranking com os carros mais vendidos no Brasil no último mês de outubro.

No décimo mês de 2022, o Hyundai HB20 se manteve no topo da tabela enquanto, entre os ponteiros, Os Chevrolet Onix hatch e sedan perderam uma posição na tabela com

o aumento de vendas do Tracker. Com essas mudanças, o top 3 de carros mais vendidos do Brasil ficou: HB20, Tracker e Onix hatch. Em questão de números, foram co-

mercializados mais unidades entre os ponteiros: O hatch da Hyundai emplacou 9.084 unidades, e os modelos da Chevrolet partiram para 8.496 e 7.768, respectivamente.

Carros mais vendidos de outubro

Modelos como Renault Kwid, Fiat Mobi e Argo e Volkswagen T Cross se mantiveram entre os 10 modelos mais emplacados no último mês. No entanto, Jeep Compass e Volkswagen Gol (que já está saindo de linha) não tiveram a mesma sorte e perderam algumas posições.

Veja como ficou o ranking de outubro:

COLOCAÇÃO	MODELO	UNIDADES
1º	Hyundai HB20	9.084
2º	Chevrolet Tracker	8.496
3º	Chevrolet Onix	7.768
4º	Chevrolet Onix Plus	7.354
5º	Fiat Mobi	6.741

SUVs mais vendidos

Partindo para um segmento específico está o ranking dos 'queridinhos do mercado', os SUVs. Por isso, eles merecem um destaque especial. O pódio nessa categoria de carros mais vendido é composto por Chevrolet Tracker (8.496), Volkswagen T Cross (5.590) e Jeep Compass (5.307).

O Top 5 então ficou assim:

COLOCAÇÃO	MODELO	UNIDADES
1º	Chevrolet Tracker	8.496
2º	Volkswagen T Cross	5.590
3º	Jeep Compass	5.307
4º	Hyundai Creta	5.048
5º	Fiat Pulse	4.311

Comerciais leves mais vendidos

Entre os comerciais leves mais emplacados de outubro a picape Fiat Strada se manteve mais uma vez, com folga, na liderança somando 8.046 unidades. Ela foi seguida da Volkswagen Saveiro (4.447) e da Toyota Hilux (4.203).



Aquaplanagem: saiba o que fazer para não ter que rezar



Você já passou pela desagradável surpresa de ver seu carro esquiando em cima do trecho alagado, sem obedecer a nenhum controle? Não adianta acelerar, nem frear, nem virar o volante.

Por quê? Porque o carro está

deslizando em cima da água e não está em contato com o chão, os pneus não estão encontrando o asfalto, então é igualzinho um ski.

Esse é um dos maiores e mais perigosos problemas na época da chuva, a chamada aquaplanagem, e

não adianta fazer nada, dizem que é a única solução é rezar.

Mas você pode evitar a aquaplanagem. "Como assim?"

Primeiro lugar: velocidade. Se você tiver a 5 km/h ou 10 km/h não vai ter aquaplanagem nenhuma. Se você tiver acima de 80 km/h, 90 km/h, 100 km/h, já corre o risco. Então, quanto menor a velocidade mais difícil acontecer a aquaplanagem.

Em segundo lugar: olhe os pneus do seu carro, quanto mais largos, maior a possibilidade deles saírem deslizando em cima da água. Quanto mais estreitinhos menor essa possibilidade. Imagina uma bicicleta com aquele pneu bem fininho. Qualquer bicicleta passando por um trecho alagado o pneu vai cortar a água, não é mesmo?

Terceiro: o sulco do pneu. Quanto mais profundo o sulco maior a possibilidade do pneu tentar afastar uma parte da água que esteja entre ele, o pneu, e o asfalto. Quanto mais careca, quanto menor o sulco, tanto pior, tanto mais fácil a aquaplanagem. Fique atento para esse perigoso problema que acontece nas estradas quando chove.

Encher o tanque até a boca é estupidez e nocivo ao ambiente



O motorista me perguntou sobre a capacidade do tanque de combustível do carro dele em litros. Por quê? Porque outro dia ele foi até o final, já não tinha mais nada no tanque, e aí ele parou no posto e resolveu descobrir: "afinal qual é a capacidade real em litros? Porque no manual fala-se em 50 litros."

Aí falou para o cara do posto "enche até a boca."

Entraram 54 litros. Ou posto estava mentindo e sendo desonesto, ou tem alguma coisa errada na explicação na ficha da fábrica que diz 50 litros e entraram 54 litros, 53 litros. Como é que é isso?

Isso é simples, o erro é seu, é do motorista, que mandou encher até a boca. Isso não se faz!

Por quê? Porque tem que ficar um espaço entre o volume o nível máximo do combustível, da gasolina ou do etanol, e a parte superior do tanque tem que ficar ali um espaço vazio, ar.

Para que isso? Porque os gases emanados do combustível saem por uma espécie de ladrão e vão para o cânister para evitar que esses gases nocivos à saúde cheguem na atmosfera.

Ora, se você encheu o tanque até a boca você vai conseguir colocar mesmo mais 2 litros ou 3 litros no espaço que estava destinado a ter ar e permitir que os gases sejam eliminados.

Cinto de segurança tem hora para ser trocado?

Cintos de segurança devem ser substituídos? Depende. No caso de o carro sofrer uma batida, um impacto frontal, e os cintos segurarem motorista e passageiros, eles foram então submetidos a um grande esforço e, numa próxima eventualidade, eles poderão não resistir ao peso aplicado e se romperem.

Nesse caso, os cintos de segurança não aparentam essa fragilidade, mas alguns cintos que vão ficando muito velhos começam a desfiar, desbotar e dar sinais de envelhecimento e que devem ser trocados, pois poderão não resistir ao impacto.

No caso dos cintos que agiram no momento de um acidente, as companhias de seguro costumam não aceitar sua substituição, pois não há problemas aparentes. Se a seguradora não aceitar a sua argumentação, troque você mesmo os cintos. E, quer saber? Troque também de seguradora.



Audi instala carregadores ultrarrápidos em concessionárias



A marca das quatro argolas está investindo no mercado de eletrificados. E para aumentar os pontos de abastecimento dos carros a energia elétrica, a Audi instalou carregadores ultrarrápidos em várias de suas concessionárias brasileiras.

Ao todo, oito lojas receberam a novidade. Além disso, todos os pontos comerciais homologados da Audi passam a comercializar automóveis eletrificados.

As beneficiadas com os carregadores ultrarrápidos foram as lojas de: Curitiba (PR); Maringá (PR); Balneário Camboriú (SC); Blumenau (SC); Florianópolis (SC); Uberlândia (BH); Teresina (PI) e Rio Preto (SP).

A inauguração da primeira estação de recarga ultrarrápida ocorreu na concessionária Audi Center Alto da XV, em Curitiba, que é uma das líderes em vendas de veículos elétricos da marca em todo o país.

No acumulado geral de vendas de carros eletrificados, até novembro de 2022, a marca já comercializou 429 veículos. Um crescimento de 87% em relação a 2021.

Os carregadores ultrarrápidos DC de até 150kW oferecem a tecnologia Enel X Way, e são uma linha global de negócios dedicada à mobilidade elétrica no Brasil. Estes são capazes de carregar dois veículos elétricos simultaneamente.

Para o responsável pela Enel X Way Brasil, Paulo Roberto Maissonave:

"A Audi é uma das nossas principais parceiras no Brasil e há um ano atuamos em conjunto para oferecer mais segurança, comodidade e qualidade no serviço de recarga em lugares estratégicos. A Enel X Way está investindo fortemente na ampliação da infraestrutura de pontos de recarga em território nacional, apostando em soluções com inteligência e conectividade, para atender a demanda crescente por veículos elétricos no país".

Conferimos o BMW iX3, SUV elétrico de R\$ 475.950

A BMW acaba de lançar no mercado brasileiro o iX3, versão elétrica do SUV X3. O modelo chega para ampliar a gama de modelos que dispensam motores a combustão.

Com preço sugerido de R\$ 475.950, o iX3 é vendido na versão M Sport e se posiciona num degrau abaixo do futurista iX. O modelo irá se posicionar numa faixa abaixo de meio milhão de reais.

Trata-se de um posicionamento em que figuram modelos como Mercedes-Benz EQA (e EQB), assim como a dupla escandinava Volvo XC40 Recharge e C40 Recharge. E a BMW quer conquistar a preferência do consumidor com a combinação de motorização, autonomia e diri-

gibilidade.

Até o momento, a BMW vendeu 80 unidades do SUV. A meta é fechar 2022 com 200 carros entregues. Parece pouco, mas no milionário universo dos elétricos é um volume expressivo.

Motor do BMW iX3 M Sport
O iX3 é equipado com motor montado sobre o eixo traseiro que entrega 286 cv e 40,8 kgfm de torque. Segundo a BMW, o SUV acelera de 0 a 100 km/h em 6,8 segundos.

O iX3 é alimentado por baterias de 74 kWh que prometem até 460 km de autonomia. Suas 188 células podem ser recarregadas na rede doméstica, assim como em Wallbox e eletropostos.



O tempo de recarga varia de acordo com o tipo de fonte de alimentação. Confira:

FONTE	POTÊNCIA	TEMPO	PERCENTUAL
Tomada 220V	2,3 kW	40h	100%
Wallbox	11 kW	7h30	100%
Eletroposto	150 kW	32 min	10 a 80%

Conteúdos

O iX3 é última evolução da atual geração do X3. O modelo conta com quadro de instrumentos digital, mas com moldura comum, sem o estilo futurista do painel do iX e do novo Série 3, que conta com um único módulo suspenso.

No entanto, o SUV oferece praticamente as mesmas funcionalidades, com direito conexão a internet nativa, navegador GPS, informações de tráfego em tempo real e feed de notícias.

O SUV ainda oferece conexão Apple CarPlay e Android Auto, câmera 360° e sistema de áudio Harman Kardon de 464 Watts. Uma curiosidade é que a BMW contratou o compositor alemão Hans Zimmer (famoso por escrever trilhas sonoras para o cinema) para criar o sistema Iconic Sound, que cria um som para o elétrico.

Já o pacote de assistentes de condução conta com:

- Controle de Cruzeiro Adaptativo (ACC)
- Alerta de colisão Frenagem automática de emergência
- Alerta de mudança de faixa Monitor de permanência em faixa
- Monitor de tráfego cruzado em ré
- Sensores de estacionamento dianteiros e traseiros-Farol alto automático

Ao volante do iX3

O iX3 é um dos poucos SUVs elétricos que não parece uma nave espacial. Uma das razões é o fato de ele compartilhar quase tudo com as versões a combustão e híbrida.

A percepção que se trata de um elétrico é a ausência completa de ruído. Mas quem quiser um barulhinho,

basta ativar o sistema Iconic Sound.

Dizer que o iX3 é tão divertido de guiar como um sedã ou cupê da marca é forçar a barra. Ele é um carro legal, tem boa estabilidade, muito em função dos 500 kg das baterias montadas sob o assoalho. Fator que ajuda a reduzir o centro de gravidade.

Mas é claro que como todo SUV, ele espalha mais nas curvas que um automóvel. No entanto, a montagem do motor no eixo traseiro, faz desse BMW mais divertido nas curvas que seus concorrentes com tração dianteira ou integral.

No entanto é preciso ficar atento, pois mesmo com toda eletrônica, não convém fazer gracinha, pois os 40,8 kgfm de torque aparecem imediatamente e podem armar uma armadilha.

E por falar em torque, a aceleração desse SUV é brutal. Ele ganha velocidade muito rápido. A marca declara máxima de 180 km/h. Limitação para não comprometer a autonomia.

Mas quando se quer andar rápido, os números do velocímetro se multiplicam diante dos olhos e tudo começa a passar bem mais rápido diante do para-brisas.

Uma coisa que faz falta (em todo elétrico) é não ter o auxílio das borboletas de marcha, principalmente nas reduções. Quem é acostumado usar a caixa para forçar uma redução de velocidade nas entradas de curva e aproveitar o motor cheio na saída sente uma estranheza. Uma solução é manter o modo One Pedal ativado, mas não tem a mesma graça. Ele só não é mais legal que o iX. Mas aí a conversa é outra.



Polarização na indústria automotiva: as maiores rivalidades entre carros



O país está em meio a uma polarização como nunca esteve. No momento, ou você é de um lado, ou do outro, e cada um vai achar que está 100% certo. No mercado automotivo isso acontece também. Existem rivalidades históricas e outras recentes entre carros do mesmo segmento. E cada dono defende o seu modelo preferido com unhas e dentes. Nessa relação, de que lado você está? Conta lá nos comentários.

Volkswagen Gol x Fiat Palio

A terceira geração do Palio e do VW Gol

Talvez uma das mais emblemáticas rivalidades entre carros cuja polarização perdura até hoje. Mesmo com o fim de linha do Palio e o iminente término do Gol, não é difícil encontrar defensores do Volks que adoram ressaltar a robustez e a mecânica simples do seu hatch. Em contrapartida, os Fiateros morrem de amores pelo rodar mais confortável e ergonomia eficiente do Palio.

Os dois travaram uma disputa pelo posto de carro mais vendido do país por quase duas décadas. O Palio até venceu em alguns meses, mas o Gol foi soberano por 28 anos no país. O Fiat só desbancou o rival mesmo em 2014, quando o veterano Volks passou a dividir as atenções com o Up!. Mas, depois disso, quem reinou foi o Chevrolet Onix.

Chevrolet Onix x Hyundai HB20

Primeira geração do Onix e do HB20. Atual versão do modelo da Chevrolet e da Hyundai

O compacto da General Motors é um sucesso desde o lançamento, em 2012. Com três anos de vida, contudo, desbancou Gol e Palio para se tornar o automóvel mais vendido do país por seis anos seguidos. Neste período, contudo, seu grande rival não foi nem o Volks, nem o Fiat, mas sim o Hyundai HB20.

Lançado em 2013, o compacto da marca sul-coreana chegou para ser o meio-termo entre a robustez do Gol e o conforto do Palio. A receita deu certo, já que o HB foi o vice-líder do modelo da Chevrolet na maior parte desta polarização.

Justiça seja feita, o Onix sempre sobrou nesta disputa. Vendeu, a cada ano, de 2015 a 2020, mais que o dobro do rival. E mesmo separando as vendas diretas, o carro da GM ainda superava as vendas totais do Hyundai.

O HB20 só conseguiu passar o Onix em 2021. A crise dos semicondutores pegou em cheio

a produção da linha da GM em Gravataí (RS), que chegou a ficar quase quatro meses parada. No acumulado deste ano, o modelo da Chevrolet – que ficou em quarto lugar em 2021 –, todavia, começa a recuperar o fôlego e a diferença para o rival é de apenas 10 mil unidades.

Toyota Corolla x Honda Civic

Essa é uma rivalidade global entre carros. Uma polarização ancestral, inclusive. Os sedãs médios sempre travaram uma disputa particular. Seus tradicionais, fiéis e zelosos clientes seguem os carros como uma religião e os defendem, cada qual a sua maneira. Fato é que os dois têm a mesma boa reputação mecânica e entregam o conforto que se espera.

Na disputa de vendas no Brasil, porém, a balança pende mais para o Corolla. Com exceção da segunda metade da década de 2000, após a chegada do New Civic de 2006, o Toyota sempre superou o rival em emplacamentos. A Honda até “jogou a toalha” na discussão. Desistiu de produzir a 11ª geração do seu sedã e só vai trazê-lo importado e em configuração híbrida no ano que vem.

Ford Focus x Volkswagen Golf

Golf MK4 e Ford Focus eram referência em dirigibilidade

O acerto refinado da suspensão do Focus ou o comportamento dinâmico apurado do Golf? Essa é uma das discussões mais acirradas na polarização da indústria automotiva. O hatch médio da Volks sempre teve uma pegada esportiva, com um acerto mais firme que combina muito com o público da categoria. Não que o Ford não seja divertido, mas o modelo sempre atraiu pelo nível de conforto a bordo.

No mercado brasileiro esta rivalidade entre os carros sempre foi acalorada, com alguma vantagem para o Golf – apesar de a quarta geração do modelo da marca alemã ter feito hora extra por aqui. Pena que essa polarização global está minguando com a diminuição do segmento devido ao avanço cada vez maior dos SUVs.

Honda HR-V x Jeep Renegade

Primeira geração do Honda HR-V foi lançada dias antes do Jeep Renegade SUV da Honda ganhar noca geração neste ano. E Jeep passou por reestilização e recebeu novo motor

Por falar em utilitário esportivo, uma polarização que surgiu recentemente na indústria automotiva sacudiu justamente o segmento que mais cresce no mercado. Em 2015, no espaço de dois meses, a categoria então dominada pelo EcoSport recebeu dois modelos que acabaram com a moleza do jipinho urbano da Ford.

Em março daquele ano a Honda lançou o HR-V e, em abril, foi a vez de a Jeep estreitar o Renegade. Ambos viraram best sellers da categoria e por anos disputaram a liderança do mercado de SUVs compactos. O exemplar da fabricante japa sempre teve o apelo do conforto e espaço interno, enquanto o rival apostou na robustez e no design mais fora de estrada.

Hoje, os dois têm muitos mais rivais para lidar e até se distanciaram na rivalidade. O HR-V já ganhou uma segunda geração, mas subiu no salto para brigar com SUVs compactos topo de linha e crossovers médios de entrada, ficando, em preços, acima do Renegade.

Renault Kwid x Fiat Mobi

Renault Kwid e Fiat Mobi Compactos foram reestilizados

Mais uma polarização automotiva recente, só que na base do mercado. Kwid e Mobi travam um duelo particular pelo título de carro mais barato do país. E se alternam na primeira posição muitas vezes por dezenas de reais.

Mas a rivalidade aqui é seguida à risca. Os dois subcompactos têm mais ou menos o mesmo nível de equipamentos de conforto, versão por versão. O Renault, contudo, leva vantagem na segurança por ter airbags laterais e controles de estabilidade e tração, inexistentes no carro da Fiat.

Fiat Strada x Volkswagen Saveiro

Strada é o veículo mais vendido do Brasil em 2022. Saveiro segue em produção sem novidades

Uma polarização do mercado, mas que na verdade é bem desigual. Isso porque a Strada vende o quádruplo do que a Saveiro emplaca, apesar de o modelo da Volkswagen ter qualidades inquestionáveis. O problema é que, do outro lado, a picape da Fiat tem custo/benefício absurdo e uma forte estratégia de vendas diretas, que representam 80% dos emplacamentos.

Desta forma, fica fácil entender porque a Strada é a picape mais vendida do país há mais de 20 anos. E recentemente tornou-se também o veículo mais emplaca-

do do Brasil, ao superar os carros de passeio. A Saveiro se mantém como herói da resistência e única rival atual do modelo da Fiat.

Volkswagen T-Cross x Chevrolet Tracker

VW T-Cross e Chevrolet Tracker

A rivalidade no segmento de SUVs compactos começou com HR-V x Renegade como citamos, mas hoje a polarização virou para T-Cross x Tracker. No acumulado de 2022, os dois utilitários esportivos travam um duelo particular pela liderança da categoria, com pequena vantagem para o Volks.

Os defensores de cada um já têm seus argumentos prontos. O T-Cross é mais alto, aparenta maior robustez e tem a dinâmica típica dos alemães. Já o Tracker se destaca pelo conforto no rodar, maior espaço no porta-malas e acabamento melhor.

Toyota Hilux x Chevrolet S10

Outra rivalidade picapeira, mas que no Brasil envolve Toyota e General Motors. O normal seria falarmos da polarização entre Chevrolet e Ford, que ganha força maior justamente no segmento de picapes. Contudo, por aqui, a líder de vendas na categoria de médias é a Hilux, que tem como principal adversária a S10.

No embate, mais uma vez temos de um lado um modelo com a confiança mecânica e o pós-venda elogiado da marca japonesa. Do outro, a tradição da GM e da S10, a força da rede Chevrolet com mais de 500 concessionárias e o forte trabalho de vendas diretas da picape feita no Brasil.

BMW Série 3 x Mercedes-Benz Classe C

Mercedes-Benz Classe C emplacou 700 unidades em 2022. BMW Série 3 tem volume de vendas consideravelmente maior

Esta polarização é global e de luxo. As duas marcas alemãs já nutrem uma rivalidade histórica e sensacional, mas que têm nos dois sedãs o seu epicentro. No caso, o Série 3 sempre teve uma aura mais esportiva, enquanto o Classe C carrega a tradição requintada da marca da estrela.

No Brasil, o 320i e o C200 estão na linha de frente da polarização. Montado no país, o BMW leva ampla vantagem nas vendas sobre o rival da Mercedes, que, justiça seja feita, também acabou de ser renovado. Só em 2022, foram mais de 3.000 unidades do Série 3, contra menos de 700 do Classe C.