

VEÍCULOS & CIA



GRUPO O REGIONAL

CONCESSIONÁRIA | COMPRA | VENDA

29 DE AGOSTO DE 2021

10 versões de carros criadas especialmente para os brasileiros

Conta-giros: você pode usá-lo para economizar combustível

Acompanhe todas as terças feiras edição online e as sextas feiras edição impressa/online as principais notícias, matérias e acontecimentos da região

Lançamento e pré-venda do Jeep Commander serão no dia 26

REGIONAL

Circulação em 15 cidades

Amparo - Artur Nogueira - Conchal - Cosmópolis
Engenheiro Coelho - Espírito Santo do Pinhal
Estiva Gerbi - Holambra - Itapira - Jaguariúna
Mogi Guaçu - Mogi Mirim - Paulínia - Pedreira
Santo Antônio de Posse

Ar-condicionado exige aditivo na água do radiador?

CNH especial: o que é, quem tem direito, como tirar

Volkswagen divulga linha 2022 do Jetta

Whatsapp: 19 9 9685 4255 - 9 9772 0540
Email: comercial@jornaloregional.net

10 versões de carros criadas especialmente para os brasileiros

Carros feitos para os brasileiros

Pois bem, a relação de hoje é sobre eles: enumeramos 10 configurações de carros criadas especialmente para os consumidores brasileiros. Vale esclarecer que o critério da reportagem é o tipo de carroceria.

1. Chevrolet Monza hatch



A configuração hatch não foi exclusividade do mercado brasileiro, mas só aqui ela teve duas portas. O Opel Ascona, similar europeu do Monza, vinha sempre com quatro portas nesse tipo de carroceria. Por sua vez, o estadunidense Chevrolet Cavalier até teve a opção hatch de duas portas, mas com várias distinções em relação ao modelo nacional.

2. Chevrolet Corsa Sedan

Derivações picape ou sedã de um modelo originalmente projetado como hatch, por exemplo, entraram no listão! Versões que se diferenciam do restante da linha pela mecânica ou pelo acabamento, por outro lado, ficaram de fora. Confira!

Criada especialmente para os compradores brasileiros, a configuração hatch foi a primeira da linha Monza a chegar ao mercado, em 1982, em uma época em que vários fabricantes apostavam em carros desse gênero. Porém, ironicamente, foi a menos aceita da gama e saiu de linha já em 1988. Já a configuração sedã fez grande sucesso e só se despediu em 1996.



A divisão brasileira da Chevrolet foi responsável por várias derivações criadas a partir do Corsa hatch. Isso inclui o Sedan e a Wagon dos anos 90, além da Pick-Up da mesma época. Contudo, esses modelos, em especial os dois primeiros, acabaram se internacionalizando e sendo produzidos em outros países. E esse não é o caso do Sedan da geração seguinte.

3. Chevrolet Chevy 500



Precursora da linha de picapes compactas da Chevrolet, a Chevy 500, tal qual as sucessoras, exibe projeto com origem e destino no

Tal qual os antecessores, ele também é obra da subsidiária local, mas acabou ganhando menor projeção no exterior. Isso porque a GM já estava regionalizando parte dos projetos, principalmente nos ditos mercados emergentes. Ao menos os consumidores brasileiros puderam adquirir os carros dessa safra da gama Corsa ao longo de uma década, entre 2002 e 2012.

Brasil. Derivada do Chevette, a caminhonete chegou ao mercado no início da década de 80, quase ao mesmo tempo que a Volkswagen

Saveiro e a Ford Pampa. Embora o projeto que originou o Chevette tenha chegado a quase todos os mercados em que a GM atua, inclusive à América do Norte, a Chevy 500

ficou restrita a pouquíssimos países. Por aqui, a picape foi o último integrante da gama a sair de linha, em 1995.

4. Volkswagen Santana duas portas



A Volkswagen vendeu o Santana em diversos mercados. Porém, a carroceria de duas portas foi criada nacionalmente, para atender ao gosto local. Isso, porque nas décadas de 70 e 80, os consumidores brasileiros tinham um peculiar apreço por carros com esse tipo de carroceria. A configuração de duas portas tinha tamanha participação

no mercado que foi a primeira a estrear a grande reestilização que marcou a linha 1991. Porém, no início daquela década, a preferência dos compradores sofreu uma verdadeira reviravolta, e os carros de quatro portas tornaram-se os novos queridinhos. Assim, o Santana de duas portas saiu de linha em 1995.

5. Volkswagen Polo Sedan



Desde a segunda geração global, o Polo oferece a configuração sedã para determinados mercados. Porém, a carroceria de três volumes da quarta safra mundial (a segunda local) é a que tem tudo a ver com o país: foi criada pelos departamentos brasileiros da Volkswagen, em uma época na qual os segmentos de carros compactos estavam em

expansão. Tanto o Polo Sedan quanto o hatch permaneceram em produção até 2015. Após um breve hiato, a gama retornou ao mercado em 2017, já em nova geração. Entretanto, a configuração três volumes tornou-se um modelo próprio, inclusive com distância entre-eixos ampliada: no caso, o Virtus.

6. Fiat Tempra duas portas



Em comparação ao similar europeu, o Tempra nacional apresenta inúmeras distinções: inclusive na plataforma, “herdada” do Fiat Regatta argentino, que permitiu a instalação de um conjunto traseiro de suspensão independente, do tipo McPherson. Mas a exclusividade que mais chama a atenção é a carroceria de duas portas, inexistente em qualquer outro lugar. Para o azar

da Fiat, o Tempra de duas portas chegou ao mercado em uma espécie de momento de transição, no qual os brasileiros começaram a preferir os carros de quatro portas. Assim, essa configuração foi bastante efêmera: existiu apenas entre 1992 e 1994. Já o sedã médio da marca italiana teve bons resultados comerciais e durou até 1998.

7. Ford Fiesta Sedan



O caso do sedã linha Fiesta é curioso: ele surgiu quando o hatch estava na quarta geração, visando, em especial, os países asiáticos. Por lá, ele se chamava Ikon. No Brasil, esse modelo até chegou a ser vendido, com o nome de Fiesta mesmo, mas por pouco tempo, via importação. Quando a gama chegou à safra seguinte, contudo, a situação

se inverteu, e o três-volumes foi desenvolvido com foco no mercado nacional. O projeto acabou chegando a poucos outros países, quase todos na América Latina. Enquanto isso, o Ikon prosseguiu na Ásia e na África com um design próprio. No Brasil, essa geração do Fiesta foi produzida entre 2003 e 2014.

8. Peugeot Hoggar



Em 2010, dois anos após reestilizar a gama 206 e passar a chamá-la de 207, a Peugeot lançou uma picape no país: a Hoggar. O objetivo era entrar no segmento de picapes compactas, então em alta junto aos consumidores brasileiros, utilizando a gama local de carros como base. A picape foi o último integrante da gama a ser desenvolvido em âmbito global e mirava especi-

ficamente o mercado nacional, embora tenha sido vendida em outros países sul-americanos. Mas o tiro saiu pela culatra, e a Hoggar se revelou um fracasso comercial. A produção, iniciada em 2010, chegou ao fim já em 2014. O design, com grandes faróis e lanternas, além da dianteira pontuda, é geralmente apontado como o grande vilão.

9. Dodge D100 cabine dupla



A Dodge D100 é um dos carros brasileiros mais obscuros já fabricados: estudiosos estimam que a produção no país somou apenas 2.160 unidades. Desse total, a maioria tinha cabine simples. Mas existiu também uma versão com cabine dupla, criada para o mercado local: ao contrário da similar estaduni-

dense, tinha apenas duas portas e não exibia aumento de entre-eixos. Quando a subsidiária brasileira da Chrysler encerrou as atividades, em 1981, após ter sido adquirida pela Volkswagen, a picape D100 já havia saído de linha. Todavia, a linha de caminhões serviu de base para os similares da marca alemã.

10. Renault Duster Oroch



Outra fabricante francesa de carros que apostou em uma picape para tentar agradar os brasileiros foi a Renault. O modelo em questão é a Oroch, baseada no Duster. Primeira caminhonete com porte entre as compactas e as médias, ela chegou ao mercado em 2015, meses antes da Fiat Toto, mas logo acabou ofuscada pela rival e segue como

mera coadjuvante nesse segmento. Curiosamente, a Oroch registra bons números de vendas em países como Argentina e Colômbia, para os quais é exportada a partir do Brasil. De qualquer modo, a picape segue à venda no mercado nacional e deve passar por uma atualização no ano que vem.

Ar-condicionado exige aditivo na água do radiador?

Carros com ar-condicionado devem ter uma atenção maior ao uso do aditivo do líquido de arrefecimento? De onde será que tiraram isso? É comum ouvir, nas oficinas, que pelo fato do carro dele ter ar-condicionado ele não poderia deixar de colocar o aditivo na água do sistema de refrigeração, a água do radiador. E a explicação foi de que o ar-condicionado exige mais do motor e que esta sobrecarga é que torna, então, necessária a presença do aditivo. Só que essa recomendação não tem pé nem cabeça. Porque todos os automóveis têm que ter esse aditivo na água, tenha ou não tenha o equipamento



de ar-condicionado.

Este aditivo é o etileno-glicol que vai misturado na água, na base de 50%. Este percentual pode variar, po-

rém os líquidos que se encontram à venda para colocar no radiador já vêm prontos com a mistura água/etilonoglicol no percentual correto para cada automóvel. As finalidades básicas do aditivo: em primeiro lugar, lubrificar o sistema de refrigeração e evitar que seus componentes se enferrujem; em segundo lugar, subir o ponto de ebulição da água. Ou seja, se o motor esquenta acima de sua temperatura normal, fica mais difícil da água ferver, o que pode prejudicar o sistema de refrigeração. Vai aqui, então, uma dica: toda vez que completar a água do radiador, use o líquido que já contém o aditivo.

CNH especial: o que é, quem tem direito, como tirar

Pessoas com deficiência (PcD) que estejam aptas a passar por exames médicos e de direção têm direito à Carteira Nacional de Habilitação (CNH). A CNH especial, dedicada ao público, descreve as adaptações ou necessidades do condutor e concede o direito a alguns benefícios. Entenda qual é o processo para tirar o documento e quem tem direito a ele. A principal diferença em relação à solicitação da carteira de motorista comum é que, para conseguir a CNH Especial, o PcD tem que passar por uma junta médica que irá examinar a extensão de sua deficiência. Para ser válida, a análise deve ser marcado em uma clínica credenciada ao Departamento Estadual de Trânsito (Detran).

Aprovado pelos médicos, o candidato PcD deve realizar as aulas teóricas, o exame de legislação e as aulas práticas, assim como qualquer outro aspirante a motorista.

No exame prático, o carro em que o candidato fará a prova é visorizado por um perito do Detran. Se ele estiver adaptado às necessi-

dades do futuro motorista, o teste é realizado normalmente. O candidato poderá usar o seu próprio veículo para realizar o exame de direção. Quando aprovado, o campo das observações na CNH Especial do PcD será preenchido com a letra correspondente à adaptação necessária a ele.

Alteração e renovação da CNH especial

Nos casos em que o motorista se tornou PcD depois de tirar carteira, é preciso fazer uma alteração. Para tanto, o condutor passa novamente pelos exames médicos e práticos.

Para realizar a renovação da carteira de habilitação para PcD, basta preencher o formulário disponível no Detran, pagar o documento de arrecadação estadual (DAE) e passar pelos exames médicos. O prazo para renovação da CNH especial pode ser reduzido pelo perito examinador.

Documentos necessários para tirar a CNH especial

- Carteira de Identidade (RG);
- Cadastro de Pessoa Física

(CPF);

- Comprovante original de endereço (conta de luz, água, banco, telefone ou celular);
- Duas fotos 3x4 colorida com fundo branco.

Benefícios

A CNH especial facilita o processo de isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) e do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA). Isso porque o documento comprova a necessidade dos condutores de possuírem um carro adaptado.

Quem tem direito

De acordo com a legislação brasileira, em especial a Lei Nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, 52 patologias estão incluídas na CNH especial. São elas:

Amputação de membros, artrite reumatoide, artrodese, artrose, ausência de membros, AVC, AVE, alguns tipos de câncer, cardiopatia, doenças degenerativas, doenças neurológicas, DORT, encurtamento de membros, esclerose múltipla, escoliose acentuada, falta de força, falta de sensibilidade, formigamento, hemiparesia, hemiplegia, LER, sequelas físicas, linfomas, má formação, manguito rotator, mastectomia, membros com deformidades, monoparesia, monoplegia, nanismo, neuropais diabéticas, ostomia, paralisia, paralisia cerebral, paraparesia, paraplegia, paresia, parestesia, parkinson, poliomielite, problemas graves de coluna, prótese interna ou externa, quadrantectomia, renal crônico, HIV, síndrome do túnel do carpo, talidomida, tendinite crônica, tetraparesia, tetraplegia, triparresia e triplegia.



Conta-giros: você pode usá-lo para economizar combustível

Tem muito motorista que pergunta: pra quê o conta-giros no painel do meu carro, com aquele ponteiro indicando qual que é a rotação do motor, se antes da central eletrônica o motorista tinha que observar o ponteiro e não deixá-lo entrar na faixa vermelha de rotações, que podia quebrar o motor? Hoje, com a eletrônica, nem que o motorista queira ele consegue fazer o ponteiro entrar na faixa vermelha. Então, pra quê o conta-giros? É que o motor tem uma rotação ideal para máximo desempenho com o mínimo consumo. É só conferir no manual qual é a rotação em que o motor tem



torque máximo. Então, se o motorista dirigir observando o conta-giro e mantendo a rotação do motor sempre no entorno daquela do tor-

que máximo, ele vai obter o melhor desempenho possível com um mínimo de consumo do combustível.

Honda Hornet: história de um dos maiores sucessos do Brasil



Com uma história de fieis admiradores, a Honda CB 600F, ou simplesmente Hornet (Vespa em inglês), saiu de linha em 2014 em função das complexas modificações no motor que teriam que ser feitas para atender as exigentes normas ambientais de emissões. Alterações que afetariam o desempenho e o ronco afinado do poderoso quatro cilindros em linha, seu maior cartão de visitas. Ainda hoje, os modelos em uso da Honda Hornet, são bastante procurados e valorizados, transformando a naked em uma espécie de troféu.

A trajetória começa em 1998 do outro lado do oceano Atlântico, desenvolvida pela filial Honda italiana e sua badalada escola de design, com a benção da matriz japonesa para atender o mercado europeu. Entretanto, com o sucesso lá, também desembarcou cá, montada em Manaus (AM), a partir de 2004, com valor (na época) de R\$ 34 mil.

O motor, ainda alimentado com os jurássicos carburadores, foi herdado da superesportiva CBR 600RR do ano anterior, devidamente ajustado para rodar também nas ruas. Equipado com arrefecimento líquido, duplo comando no cabeçote e quatro válvulas por cilindro, rendia 96,5 cv a 12 mil rpm. No visual da Hornet, o motor ficava propositalmente exposto, além dos escapes com saída alta, junto ao banco, exatamente como as esportivas italianas Ducati, seguindo a tendência da época.

No mercado, era uma tentativa da Honda em diversificar a linha e reduzir a dependência da produção maciça de praticamente um só modelo, CG, além de tentar consolar a legião de viúvos das mitológicas CB Four e também ocupar parte do espaço das naked de alta performance.

Honda Hornet brasileira: defasada

Porém, aí começa uma longa e incômoda distorção e defasagem. Na Europa, as modernizações do modelo ganham seguidas atualizações técnicas e de estilo, enquanto no Brasil, permanece ancorada na primeira geração. A segunda geração europeia chega já em 2005, com importantes alterações.

A suspensão dianteira passa a ser invertida (upside down) semelhante a que equipa a superesportiva CBR 600RR, com bengalas de 41 mm de diâmetro, pintadas em dourado, com sete níveis de regulagens, aposentando a suspensão telescópica convencional anterior sem regulagens.

O painel igualmente foi renovado substituindo os dois “canecos” como relógios, por um bloco, com tela digital e minicarenagem, além de sistema antifurto na chave. O banco também ganhou nova textura. Em 2006, lá fora, a Hornet substitui o farol redondo, por um formato assimétrico com mini carenagem.

Hornet 2007

Em 2007, mudanças radicais com salto de quase uma década. O motor foi atualizado e passa a ser o



mesmo da CBR 600 RR, ano 2007 (mais compacto e 8% mais leve), agora equipado com injeção eletrônica de combustível, eliminando os quatro carburadores. A potência sobe para 102 cv a 12 mil rpm (5,5 cv a mais que a versão anterior) e o torque chega a 6,35 kgfm a 10.500 rpm.

O peso também foi reduzido de 178 kg para 173 kg, com economia de 5 kg, melhorando a relação entre peso e potência. A Hornet também mudou o escape, com nova saída baixa, pela direita, adotando uma tendência mundial de concentrar e rebaixar as massas e o centro de gravidade com reflexos na dirigibilidade.

O abafador, estilo torpedo, entretanto, teve de ser deslocado para o outro lado, por absoluta falta de espaço. O novo quadro, agora é em alumínio fundido assim como a balança da suspensão traseira 39,1 mm mais longa, com sistema mono regulável e 128 mm de curso.

A suspensão dianteira é invertida com tubos de 41 mm e 120 mm de curso. Os ajustes alongaram o entre eixos em 15 mm. Os freios são a disco com opcionais ABS e CBS, de frenagem combinada montados em novas rodas em liga leve com aros de 17 polegadas. O tanque tem 19 litros, o câmbio seis marchas e a chave, passa a ter o sistema antifurto.

Hornet 2008

Nesta altura, em 2007, a Hornet atingia 4.262 unidades produzidas, representando 0,3% do mercado e a liderança absoluta do segmento, segundo a Abraciclo, Associação dos Fabricantes. O modelo 2008 conservou as mesmas características técnicas renovadas em 2007, alterando somente a palheta de cores.

Este mesmo modelo finalmente iria desembarcar no mercado brasileiro, corrigindo um inexplicável retardo para a montadora que tem o Brasil como um importante e estratégico mercado. Enfim, a Hornet nacional estaria emparelhada com a última geração, corrigindo o incomodo e estranho atraso de quase uma década, consumindo modelos ainda da primeira geração.

Duas versões

A Hornet 2008 chega modernizada em duas versões. Com sistema de freios combinados, CBS, que distribui a pressão de frenagem entre as rodas e com sistema ABS antitravamento, com preço sugerido (na época) de R\$ 36 mil. A Hornet 2008, também foi considerada a primeira motocicleta Honda do Brasil equipada com injeção eletrônica de combustível.

No visual, o farolão redondo, deu lugar a um de superfície assimétrica e bicuda, com duas lâmpadas, encaixado em uma mini carenagem, que proporcionam ótima iluminação. O painel agora tem um só relógio (conta-giros), enquanto na tela digital fica o velocímetro, relógio de horas, temperatura do motor, hodômetros e marcador de nível de combustível, com indicador em barras.

Na traseira, a lanterna tem iluminação com LEDs, além de alças de apoio para o passageiro. A capa da suspensão dianteira, assim como as pinças de freio são douradas, fazendo interessante conjunto com a pintura da “carroceria”.

Hornet 600: cobiçada pelos bandidos

Em 2009, a produção salta para 7.271 unidades e registra um recorde. O Brasil tornou-se simplesmente o maior mercado mundial do modelo, superando todos os demais países onde é comercializada. A preferência da freguesia nacional foi também acompanhada na mesma velocidade do apreço pelos amigos do alheio, fazendo disparar o preço do seguro e a insegurança do fiel consumidor.

Nada disso espantou, por exemplo, o empresário de Belo Horizonte Sérgio Varella, que adquiriu a sua Hornet 2009 zero. Hoje com apenas 55 mil km rodados, é utilizada em passeios e viagens. Sérgio já teve outros modelos, porém, o que o atraiu na Hornet 600, foi exatamente o design, a beleza, o ronco

dos quatro cilindros e o desempenho. Nunca teve problemas com a moto, mas, por via das dúvidas, toma suas precauções. Além disso, sem substituta, “não vende e não empresta”.

Baby Hornet

No vácuo do prestígio e interesse despertado pela CB 600F Hornet, a Honda lança ainda em 2009 a pequena monocilíndrica CB 300R (desenvolvida pela engenharia nacional), com desenho nitidamente inspirado na Hornet, motivando o apelido de Baby Hornet. Em fins de 2010, durante o Salão de Millão, na Itália, é apresentada outra modernização da Hornet, que só chegaria ao Brasil em 2012. A naked ganha novo conjunto óptico dianteiro triangular, mais afilado e integrado a uma microcarenagem, novo painel, agora totalmente digital em peça única e dotado de computador de bordo e conta giros em escala de barras, novo banco e nova rabeta, mais fina e ligeiramente direcionada para cima, com alças e farolete integrados, além de suporte de placa destacado.

No motor, nenhuma alteração. Quatro cilindros em linha, com 102 cv a 12 mil rpm, porém, o torque tem ligeiro aumento e passa para 6,5 kgfm a 10.500 rpm. Diferentemente do modelo europeu, a “nossa” Hornet não tem regulagem na suspensão dianteira.

Milagre

A nova CB 600F Hornet 2012 passa a contar com versão equipada com sistema de freios C-ABS, que além de impedir o travamento, interliga as duas rodas, distribuindo a carga de frenagem automaticamente. Na dianteira duplo disco de 296 mm de diâmetro e na traseira, disco simples de 240 mm. Entretanto, acrescenta 5 kg ao peso final. Nesta altura, a concorrência também mostrava suas cartas, combinado com um volume decrescente na procura (produção de 4.437 unidades), em função do elevado nível de roubos e furtos, faz a marca operar um verdadeiro milagre.

Negociou com as seguradoras a redução no preço dos seguros e estabeleceu uma cesta de peças com preços incentivados, para desestimular o comércio no mercado negro, e, principalmente, reduziu o preço do modelo 0 km em cerca de 10% ou cerca de R\$ 3.000. A nova política de preços oxigena as vendas. A freguesia está lá, embora, com medo. Em 2013, a produção é de 4.256 unidades, segundo a Abraciclo, se mantendo praticamente estável, porém, em 2014, despenca para 1.804 motocicletas. É o prenúncio do fim.

Fim da Hornet

Em 2015, a Hornet é substituída pelas CB 650F, também equipada com motor de quatro cilindros em linha (com 50 cm³ a mais) e os severos requisitos ambientais exigidos. Contudo, a potência baixou de 102 cv, para 87 cv a 12 mil rpm, embora, o torque tenha curva mais plana com 6,4 kgfm a 8.000 rpm. O quadro que era de alumínio passa a ser de aço, tipo diamond, a suspensão dianteira deixa de ser invertida e o peso sobe 18 kg. Um adeus, com requintes de nostalgia.



Lançamento e pré-venda do Jeep Commander serão no dia 26

A Jeep já acabou o mistério de como será a aparência do novo Commander, agora o fabricante confirmou a data de lançamento do SUV de sete lugares. A data marcada é na quinta-feira dessa semana, dia 26. Além do lançamento do SUV, será dado o início da pré-venda limitada a 500 unidades. Seguindo o costume das pré-vendas, os compradores dessas unidades receberão condições especiais. Para conseguir a reserva é preciso acessar ao site do modelo a partir das 10h do dia 26 e realizar o pagamento de um sinal no valor de R\$ 5 mil.

As condições especiais para os primeiros 500 clientes serão a gratuidade das três primeiras revisões e o recebimento de um kit que inclui: uma mala de viagem em couro com o nome do modelo

e um kit Trousseau (necessaire com produtos de higiene da marca). Para quem comprar o carro no varejo, a Jeep promete pagar o valor da tabela FIPE no Renegade ou Compass usados como parte do pagamento.

O que sabemos do Jeep Commander

O novo modelo da gama Jeep a ser fabricado em Goiana (PE) é divulgado como “o pri-



meiro Jeep projetado no Brasil” e promete aumentar a sofisticação dos carros nacionais da marca no país. O Commander busca espaço em um nicho pouco concorrido do mercado, o de SUV médio de sete lugares.

Apesar de ser tratado com um “Compass de sete lugares,”

o Commander conta com personalidade própria tanto por dentro quanto por fora. No exterior o SUV já traz a nova linguagem de design da marca que estreou com o Grand Cherokee L. O interior foi mostrado em um dos teasers, trazendo bancos de couro com costura cruzada e suede no painel. O estilo do painel lembra o do novo Compass, com uma ênfase no desenho mais horizontal, mas a peça será exclusiva.

Sob o capô do Commander poderá vir o novo 1.3 GSE Turbo ou o 2.0 Turbodiesel equipado com Arla 32, ambos motores fizeram a estreia na linha 2022 do irmão menor Compass. O modelo diesel terá tração integral.



Seta no painel: que bicho é esse?

Alguns condutores ficam encucados toda vez que estão dirigindo seu carro com uma marcha mais alta, quarta ou quinta, em velocidades baixas, no entorno de 30 m/h.

Toda vez que isso acontece, tem uma danada de uma setinha no painel que acende. Ela sugere a ele a troca de marcha por uma mais forte, segunda ou terceira. E ele quer saber o motivo disso. Fácil de explicar: se ele estivesse

observando o conta-giros, ele ia reparar que o ponteiro estava indicando uma rotação muito baixa do motor, 1.000, 1.500 rpm. E com toda certeza, a faixa de rotação ideal para máximo torque, que resulta no mínimo consumo e emissões, deve ser no entorno de 2.500, 3.500 giros. Que é para onde o ponteiro vai apontar se ele seguir a indicação da setinha no painel.



Volkswagen divulga linha 2022 do Jetta

A Volkswagen divulgou nesta segunda-feira, por meio do seu canal no YouTube, a linha 2022 do sedã Jetta nos Estados Unidos – versão de entrada disponível no exterior – e do Jetta GLI, única versão atualmente disponível no Brasil. A maior novidade do modelo de entrada está no motor: equipado com o 1.5 turbo – também presente no Taos – que gera 160 cv, 25,4 kgfm de torque e pode ser acoplado a um câmbio de 6 marchas manual ou automático de 8 velocidades. Calçado com rodas de 16 polegadas, as mudanças visuais no Jetta padrão foram discretas, com destaque para a nova grade e um novo para-choque.

Além disso, quem comprar o novo Volkswagen Jetta (independente da versão) poderá escolher entre as sete diferentes cores, em que se destacam as novas pinturas: Kings Red Metallic, Oryx White Metallic e Rising Blue Metallic.

Na cabine, o Jetta padrão terá um painel digital e uma central multimídia de 8 polegadas que serão produzidas em série. A partir da versão intermediária estarão disponíveis os recursos de assistência à condução do pacote IQ.DRIVE, que inclui aviso de colisão dianteira e frenagem de emergência autônoma com monitoramento de pedestres, assistência de faixa – que alerta se você estiver trocando de faixa sem perceber – e piloto automático adaptativo.

Mudanças no Volkswagen Jetta GLI

É a versão vendida no Brasil e é a opção esportiva do sedã. No motor, a o Jetta GLI 2022 não teve mudanças e segue com o mesmo 2.0 turbo de 230 cv e que entrega 35,7 kgfm. O câmbio pode ser escolhido entre o manual de 6 marchas ou o



automático de 7 velocidades.

Na versão GLI as mudanças visuais foram um pouco maiores: as grades, além de contarem com uma malha exclusiva, possuem detalhes em vermelho e o para-choque traseiro incorpora duas saídas de escape.

Diferentemente da versão padrão americana, o modelo esportivo receberá o mesmo freio do Golf R e terá em seu interior uma central multimídia de 10 polegadas. Além disso, a versão mais sofisticada conta com rodas de 18 polegadas disponível em dois designs diferentes, incluindo uma pintura na cor preta – caso seja do gosto do cliente.

Início das vendas da linha 2022

Nos Estados Unidos as vendas do novo Volkswagen Jetta terão início no final do ano. Não há, no entanto, uma previsão de quando o modelo deve chegar ao mercado brasileiro. Contudo, ela não deve demorar a acontecer, visto que um protótipo do modelo 2022 foi flagrado recentemente, em São Bernardo do Campo (SP), pelo portal Motor1.

