

# Farol Alto

Informação automotiva de quem sabe para quem cuida

Janeiro de 2014 | Número 17, Ano 2

Lançamento pág. 4



**Novo Fiat Fiorino**  
Agora com frente de Uno,  
carrega 650kg, 30kg a mais

Avaliação pág. 13



**Chevrolet Tracker**  
O jipinho que virou SUV  
para encarar a concorrência

Avaliação pág. 15



**Volkswagen Tiguan**  
Sóbrio e tecnológico, custa  
caro mas vale a pena

## Peugeot RCZ

Criado para competir com Audi TT,  
o coupé francês tem preço e design  
mais atraente, além de  
tecnologia de ponta  
pág. 14

E mais:  
BMW 320i ActiveFlex  
Mitsubishi Pajero Dakar 2014  
Mercedes-Benz SLS AMG Coupé Black Series

### CADERNO CONSULTOR AUTOMOTIVO



Cuidados para a suspensão  
durar mais - pág. 5



Cruze x i30

Especialistas avaliam o melhor - pág. 6



PERFIL: nova tendência em  
oficina autorizada - pág. 11

## Editorial

# Como será 2014?

Não tenho dúvidas de que este será um ano difícil para a grande maioria dos brasileiros. Afinal, é ano de Carnaval em março, Copa do Mundo em junho e julho, e eleições em outubro.

Além disso, no mundo dos carros, é ano de encarecimento do automóvel, por conta da volta do IPI, e da obrigatoriedade do air bag e ABS (que por pouco não foi derrubado por uma canetada sem-vergonha).

Temos, portanto, muito o que refletir, pois o brasileiro perdeu mais uma vez a chance de se firmar como cidadão de primeiro mundo. Aos poucos, Estados Unidos, Japão e Europa se recuperam da crise internacional e tudo o que conquistamos nestes dois últimos anos foi uma economia frágil e cheia de tapa-buracos que a qualquer momento

pode ceder e mostrar realmente um poço sem fundo e sem medida.

Os gastos públicos com estádios para a Copa do Mundo é um absurdo, assim como a falta de infraestrutura para receber os turistas. Sem falar no portos para escoar a produção. Estradas e ruas esburacadas são cada vez mais frequentes, entre outros problemas.

2014 será um ano difícil. Mas, como acabou de começar, é preciso ter esperança. É com base nisso que a Fenabrave (Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores) divulgou o balanço de 2013 e expectativas para 2014.

2013 foi um ano razoável, para eles, que contabilizaram queda nas vendas de automóveis e comerciais leves na ordem de 1,61% em relação a 2012. Este foi o primeiro resultado nega-

tivo em vendas internas nos últimos 10 anos.

E para 2014, na melhor das hipóteses, a Fenabrave calcula repetir os resultados de 2013. Na pior, retração de vendas na ordem de 3,5%.

Em meio a tantas incógnitas, algumas certezas: o carro 0 Km vai ficar mais caro para o consumidor, que provavelmente terá de cuidar mais do que tem, pois esta não é a melhor hora de trocar o usado.

Assim, quem atua no aftermarket, precisa ficar atento, para não perder oportunidades de negócio.

## Comemorar

Apesar de tudo, precisamos comemorar a chegada do novo ano. Janeiro marca o primeiro ano de impressão do Jornal Farol Alto. Superamos a marca de 12 edições impressas, foi um

período de aprendizado e muito sacrifício, cheio erros e alguns poucos acertos que permitiram dar continuidade por mais um ano.

Temos ainda muito a trabalhar. Somos novos ainda e temos de mostrar valor. Mas, passar a barreira das 12 primeiras impressões é um marco que temos de celebrar.

Outro marco importante e que também merece comemoração foi a decisão do Contran em manter a obrigatoriedade do airbag e ABS para todos os veículos produzidos a partir de 2014, e não ceder às pressões do sindicato dos metalúrgicos e governo federal (propositalmente escrito em letras minúsculas) para liberar a Kombi.

Os carros vão ficar mais caros? Sim, vão, mas, ao mesmo tempo, serão mais seguros. Quanto vale a vida

de um ente querido? Se a maioria dos compradores de automóvel não tem capacidade de priorizar itens de segurança, então é preciso fazer que comprem isso a força mesmo. A falta de educação, ensino e esclarecimento da população é um mal que precisa ser combatido diariamente porém, a quem isso importa?

Se fosse para deixar a Kombi no mercado, melhor seria tirar os freios dos carros para assim ficarem mais baratos e todo mundo poder ter uma 'arma de fogo branca' na garagem.

Bom, temos um longo ano pela frente. Vamos sofrer bastante ainda, principalmente na Copa. Mas, como somos brasileiros, não desistimos, jamais.

*Feliz Ano Novo!*  
**Alexandre Akashi**  
Editor

## Agenda AEA

### Cursos AEA 2014 Participe!

**20 e 21 de Março**  
Motores – Módulo I

**27 e 28 de Março**  
Lubrificantes – Módulo I - Concepção, Fundamentos e Lubrificantes para Motores de Combustão Interna

**10 e 11 de Abril**  
Rede CAN  
Módulo I

**08 e 09 de Maio**  
Gerenciamento de Projetos - Módulo I

**15 e 16 de Maio**  
Suspensão Veicular

**Mais informações:**  
**11 5908 4043 -**  
**cursos@aea.org.br**

## Curtas

# SLS AMG Coupé Black Series chega ao Brasil

Ao mesmo tempo que anunciou o fim da produção dos modelos SLS AMG, a partir de março de 2014, com o lançamento do SLS AMG GT FINAL EDITION (serão produzidas apenas 350 unidades deste mode-

lo), a Mercedes-Benz anuncia a chegada da SLS AMG Coupé Black Series ao consumidor brasileiro.

Esta versão conta com motor V8 de 631 cv (60 cv a mais do que a normal), e 1.625 kg de peso (70 kg

a menos que a SLS AMG de 571 cv). Faz de 0 a 100 km/h em 3,6 s e atinge velocidade máxima de 317 km/h.

Com muita tecnologia de pista, destaque para o uso de materiais como fibra

de carbono (capô, painel traseiro atrás dos bancos, reforços diagonais na parte inferior do monobloco e tubo de torque entre o motor e a transmissão) e titânio (sistema de escapamento). Preço: US\$ 499 mil. **FEA**



Com 60 cv a mais do que a versão normal, custa US\$ 499 mil

**Farol Alto**  
www.jornalfarolalto.com.br

FALE CONOSCO  
contato@jornalfarolalto.com.br  
Tel.: (11) 2925-7107

**Ale Akashi**  
Comunicação

O Jornal Farol Alto é um produto da AleAkashi Comunicação. É distribuído gratuitamente para clientes de oficinas mecânicas, funilaria e pintura, e centros automotivos previamente cadastrados. É proibida a reprodução sem prévia autorização, por escrito

**Comercial:** Jéssica Monesi  
jessica@jornalfarolalto.com.br

**Redação:**  
**Editor:** Alexandre Akashi (MTB: 30.349)  
aleakashi@jornalfarolalto.com.br  
(11) 2925-7107

**Colaboração:** Sarah Cristina Liberato  
**Reportagem:** Antonio Puga

## EXPEDIENTE

**Fotografia:** Ruy Hizatuga  
ruyhiza@ig.com.br  
(11) 5051-2141  
Assistente de produção: Danilo Tafuri

Impressão: OESP Gráfica  
Tiragem: 20 mil exemplares

Curtas

## BMW adota sistema flex



Primeiro modelo é o 320i, com motor 2.0l turbo de 184 cv

Já estão nas concessionárias da marca o último lançamento da BMW, o 320i ActiveFlex, primeiro modelo premium a adotar o sistema bicomustível etanol-gasolina.

Com preço de R\$ 129.950, o destaque do novo BMW é a tecnologia flex de injeção direta aliado a um turbocompressor, com sistema de válvulas variáveis.

No propulsor 2.0 l, com taxa de compressão de 10:1, a BMW estipulou potência máxima de 184 cv a 5.000 rpm, e torque máximo de 270 Nm a 1.250 rpm.

Acoplado ao motor, uma caixa de transmissão automática de oito velocidades. Este conjunto

acelera de 0 a 100 km/h o veículo de 1.420 kg em 7,3 segundos, e permite atingir velocidade máxima de 235 km/h.

Em relação ao consumo, a BMW divulga números interessantes: 20 km/l na estrada e 12 km/l na cidade.

### Tecnologia

Um dos avanços do sistema ActiveFlex utilizado pela BMW é a utilização de um sensor de combustível localizado na parte inferior da carroceria, próximo ao motor, que determina a quantidade de etanol na mistura feita pela bomba de combustível, antes de chegar ao sistema de injeção.



Fotos: Divulgação

Executivos da BMW lançam a pedra fundamental da fábrica

Este processo envolve a medição da condutividade dielétrica, ou seja, a penetrabilidade de um campo elétrico. Esta propriedade, conhecida também como permissividade, oferece informações precisas sobre taxa de mistura.

Além disso, quando abastecido com maior quantidade de etanol, o sistema de partida a frio (sem tanquinho nem aquecedores) adota pressão máxima de injeção (200 bar) e, durante a fase de aquecimento, a alimentação de combustível na câmara de combustão é feita por duas injeções parciais para impedir a evaporação do etanol nas paredes do cilindro,

que ainda se encontram frias nesta fase.

### Fábrica no Brasil

Juntamente com o anúncio do novo 320i ActiveFlex, a BMW investe cerca de 200 milhões de euros na construção de uma fábrica para produção de automóveis, na cidade de Araquari, em Santa Catarina. Segundo a empresa, mais de 1.000 novos postos de trabalho serão criados na nova unidade, que terá capacidade de produção anual inicial de aproximadamente 30.000 veículos.

Nesta planta, serão feitos os modelos BMW Série 1, Série 3, X1, X3 e Mini Countryman. **FA**

## Pajero Dakar 2014



Divulgação

Novidade é o motor diesel de 3,2 l, de 180 cv

O modelo 2014 do Mitsubishi Pajero Dakar chega ao mercado com novo powertrain, que segundo a montadora rende, na versão diesel, de 3,2 litros, 180 cv de potência a 3.500 rpm e torque máximo de 38 kgfm a 2.000 rpm, e na versão V6 flex de 3,5 l, 205 cv/200 cv a 5.000 rpm (etanol/gasolina), e torque máximo de 33,5 kgfm/31,5 kgfm a 3.500 rpm (e/g).

O câmbio automático tem cinco velocidades e relação do diferencial alongada, em busca de conforto acústico e economia de combustível. Associado a um tanque de combustível 20% maior (agora cm

90 litros), é possível rodar até 1.000 km sem precisar abastecer (versão diesel).

O Pajero Dakar vem com sistema multimídia Power Touch com tela de 7", GPS, CD, DVD e MP3 Player e Bluetooth com viva-voz, câmera de ré e sensor de estacionamento.

O SUV é equipado ainda com sensor de chuva, acendimento automático dos faróis, volante com revestimento em couro, ar-condicionado automático e controle de áudio e pilotagem automática integrados.

A versão topo de linha é a HPE Diesel, que custa R\$ 172.990. O HPE Flex e Diesel AT saem por R\$ 146.990 cada. **FA**

## Kia lança Quoris este ano

Em abril, a Kia lança oficialmente no mercado brasileiro o sedan de luxo Quoris, e no mês seguinte, a segunda geração do Soul.

Este ano, a importadora pode trazer até 4.800 veículos sem os 30 pontos



Divulgação

Sedan de luxo chega em abril

percentuais a mais no IPI, graças à adesão ao programa Inovar-Auto. Mesmo sem planta no país, a empresa pode aderir ao programa pois concordou em cumprir metas de eficiência energética. A expectativa é vender 30 mil carros em 2014. **FA**

## Fiat Grazie Mille: R\$ 31.200

O tempo do Mille chegou ao fim. Para homenagear os quase 30 anos de produção do modelo, a Fiat apresenta a Série Especial Grazie Mille, com tiragem limitada a 2 mil unidades numeradas.

Todos vem com ar



Divulgação

Fim de linha após 30 anos

condicionado, direção hidráulica, vidros e travas elétricas, desembaçador/limpador do vidro traseiro e retrovisor externo com comando interno, rodas de liga leve de 13 polegadas, e ponteira de escapamento esportiva. **FA**

## Subaru Forester 4ª geração

Chega ao Brasil a nova geração do Subaru Forester. O brasileiro,



Divulgação

Com opções aspirado e turbo

tem duas opções: 2.0i-S, com motor aspirado (150 cv e 20,2 kgfm a 4.200 rpm), e 2.0XT, com motor turbo com injeção direta de combustível (240 cv e 35,7 kgfm

a 3.600 rpm). Ambas contam com câmbio de variação contínua Lineartronic e com o sistema Symmetrical AWD de tração integral permanente.

O Forester 2.0i-S tem preço a partir de R\$ 110 mil, e o 2.0XT custa R\$ 135 mil. **FA**

## Lançamento

FIAT FIORINO  
Baú

Agora com frente de novo Uno, o furgão compacto recebe airbag duplo e freio ABS de série. Preço parte de R\$ 38.540

## arredondado

Fotos: Divulgação



Está maior, mas com menor capacidade de carga: 3.100 l ante 3.200 l do anterior

Preço do novo modelo é apenas R\$ 500 a mais do que versão anterior



Alexandre Akashi  
De São Paulo



Com a nova frente, quadrados da grade passam a ser customizáveis; motor agora é o 1.4 l EVO; portas traseiras abrem 180°; atrás do banco não há janela para caçamba, interior e painel de Uno

**Ficha técnica**  
**Novo Fiorino 1.4 EVO 8V**  
**Motor:** dianteiro, 4 cilindros, 8 válvulas, flex  
**Cilindrada:** 1.368 cm<sup>3</sup>  
**Potência:** 88/85 cv a 5.750 rpm (etanol/gasolina)  
**Torque:** 12,5/12,4 kgfm a 3.500 rpm (e/g)  
**Câmbio:** manual - 5 marchas  
**Direção:** mecânica ou hidráulica  
**Tração:** dianteira  
**Pneus:** 175/70 R14  
**Freios:** disco ventilado na dianteira (257 mm) e tambor na traseira (228 mm), ABS com EBD  
**Dimensões:** comprimento, 4.384 mm; largura, 1.643 mm; altura, 1.900; entre-eixos, 2.717 mm  
**Peso:** 1.118 kg  
**Volumes:** porta-malas - 3.100 l;  
**Tanque de combustível:** 58 l  
**Desempenho:** 0 a 100 km/h em 11,9/12,4 s (e/g) velocidade máxima de 158/157 km/h (e/g)

Em 2010, quando a Fiat lançou o Novo Uno, apresentou ao mercado o conceito round square (quadrado arredondado). Agora, com a entrada em vigor da lei do airbag e ABS, o Fiorino, que tinha como base a frente do Mille, manteve o que era esperado e incorporou todos os conceitos do quadrado arredondado, inclusive para o baú de carga.

Assim, se você é um daqueles que entende o Novo Uno como um carro tipicamente feminino, pode ampliar este entendimento para o Novo Fiorino, uma vez que agora

é possível personalizar o carro com centenas de combinações de acessórios e adesivos, e até mesmo trocar as cores dos quadrados da grade frontal.

Frescuras a parte, o Novo Fiorino chega com maior capacidade de carga em peso (650 kg ante 620 kg da versão anterior) apesar de o baú ter ficado 100 litros menor (3.100 l ante 3.200 l do anterior).

O motor agora é o 1.4 l EVO Flex de 8 válvulas, que rende 88 cv a 5.750 rpm (etanol), que traz como vantagem o variador de fase. Acoplado a ele, a Fiat instalou uma transmissão

meccânica manual de cinco velocidades com novo escalonamento de marchas.

Segundo executivos da marca, o novo Fiorino foi concebido para ser mais resistente e econômico que o modelo anterior e, por isso, conta com baú de menor capacidade cúbica, porém maior capacidade de carga em peso, por privilegiar o design mais aerodinâmico. Somado ao novo motor e câmbio reescalonado, ficou cerca de 3,6% mais econômico, comentam.

**Ao volante**

O teste drive oferecido pela marca foi curto, dentro da

cidade de São Paulo, no início de dezembro, época que as ruas começam a ser congestionadas do nascer ao pôr do sol por conta das compras de Natal.

Apesar das mudanças, a estrutura da suspensão é similar a do modelo antigo: McPherson com rodas independentes e molas helicoidais na dianteira e eixo rígido tipo Ômega com feixe de mola transversal na traseira, ambos com amortecedores pressurizados.

Assim, como todo veículo de carga, quando descarregado é leve e tende a pular e tombar demasiadamente nas curvas. Mas,

o motor e o novo câmbio está bem adequado às necessidades de quem usa este tipo de veículo para pequenas entregas ou ainda adaptá-lo para vender cachorro-quente.

Vantagem é já sair de fábrica com airbag duplo e freios ABS, por um preço apenas R\$ 500 superior ao modelo anterior. A versão mais básica custa R\$ 38.540. Mas se quiser direção hidráulica, vidros e travas elétricas, o custo é de mais R\$ 2.400. Acrescentar ar-condicionado eleva o custo para mais R\$ 4.500. No final das contas, é barato, mas nem tanto. **FA**

## SUSPENSÃO

# Buracos à vista

Saiba como evitar desgaste excessivo dos componentes, mesmo rodando nas vias brasileiras

Muitos brasileiros já sonharam em ter uma fábrica de amortecedores e molas, pois da forma como as ruas e avenidas das cidades são esburacadas esta é uma atividade muito rentável.

Já houve casos em que os buracos passaram de vilão a mocinhos, pois são extremamente eficazes na redução da velocidade, e isso chegou a ajudar evitar atropelamentos.

Porém, não é possível se enganar. Buracos são extremamente prejudiciais à saúde, tanto das pessoas quanto dos automóveis. “O impacto dos amortecedores é bem maior em ruas irregulares, acarretando desgaste prematuro nos componentes de suspensão do veículo”, afirma Jair Silva, supervisor de serviços da Nakata.

A dica do especialista para prolongar a vida útil dos amortecedores é manter o alinhamento e balanceamento em dia. “A forma como o condutor dirige também interfere no desgaste das peças”, diz.

O amortecedor não é, no entanto, a única peça do sistema de suspensão que sofre desgaste. Di-

retamente ligados a ele estão os componentes de borracha: coifas de proteção da haste, os batentes, que ajudam as molas a absorver impactos, e os coxins nas extremidades das peças metálicas, que servem para amortecer o impacto entre os componentes e evitar ruídos metálicos.

Já entre os componentes metálicos, destaque para molas, bandejas, junta homocinética e terminais de direção e tirante da barra estabilizadora (mais conhecida como bieleta).

Com exceção das molas, são peças que podem amassar com o impacto de um buraco, e isso afeta toda geometria da suspensão, o que pode causar danos aos pneus.

### Sinais

Segundo Silva, os motoristas devem ficar atentos aos sinais que indicam o momento da troca de amortecedores, entre eles, aumento de distância da frenagem, desgaste de pneus, sensação de oscilação da carroceria, vazamento de fluido, balanço excessivo nas arrancadas, tendência de aquaplanagem em solo alagado e do veículo sair para o lado de

fora nas curvas, ou seja, perda de aderência.

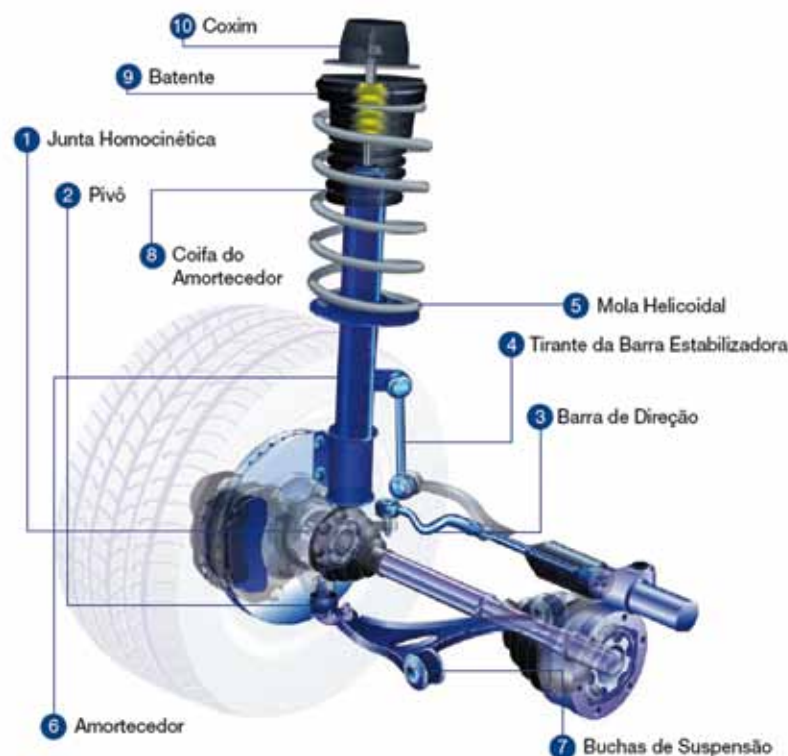
Testes realizados pela Monroe indicam que o amortecedor desgastado ou recondicionado aumenta em mais de 2,5 metros o espaço necessário para frear, caso esteja rodando a uma velocidade de 80 km/h.

Outro ponto crítico é o excesso de trepidações, que torna a viagem desconfortável. O amortecedor com apenas 50% de eficiência também pode aumentar em 26% o cansaço do motorista, elevando consideravelmente o perigo.

### Manutenção

Assim, os fabricantes recomendam realizar a revisão dos amortecedores no máximo a cada 10.000 quilômetros após o veículo rodar 40.000 km ou quando houver algum sintoma que possa indicar desgaste (pneu desgastado de forma irregular, barulho, perda de estabilidade em curvas).

Caso haja necessidade de troca de amortecedores é aconselhável substituir coxins e batentes e optar por peças novas para assegurar não só as características do veículo, mas também a segurança e a eficiência.



“É importante salientar que o período pode variar de acordo com as condições de uso do automóvel. Veículos que trafegam em estradas bem pavimentadas tendem a apresentar menor desgaste do que os que circulam por pistas irregulares. Ou seja, a vida útil dos amortecedores está diretamente ligada às condições de uso do carro”, afirma Juliano Caretta, coordenador de Treinamento Técnico da Monroe.

### Junta homocinética

Projetada para transmitir de forma constante o torque do motor às rodas a junta homocinética requer alguns cuidados para que seja garantida a vida útil. “O excesso de torque e trancos na arrancada podem provocar maior des-

gaste na peça”, afirma Jair Silva, da Nakata. Segundo ele, veículo com problema de alinhamento e que esterce acima do máximo recomendado pode até provocar a quebra da junta homocinética. Excesso de carga e trancos também podem danificar a peça.

“É preciso ficar atento nas curvas. Ruídos e estalos ao esterçar o veículo podem ser sinais de que está na hora de fazer a manutenção na junta homocinética”, ressalta, acrescentando que graxa no piso também pode indicar problemas na peça. Já se o barulho for originado ao acelerar o carro em linha reta pode ser defeito na junta deslizante do lado do câmbio.

A coifa, que é a manga de borracha que prote-

ge a junta homocinética da contaminação de resíduos como poeira, chuva e lama, também pode rasgar. “Uma vez cortada, há penetração de abrasivos para o interior da coifa e perda de graxa, o que ocasiona desgaste e marcas profundas que provocam ruídos”, adverte.

A recomendação é fazer uma avaliação entre 5 e 10 mil km, especialmente, da coifa. A durabilidade da junta homocinética pode ser extensa dependendo das condições de uso do veículo. Em caso de quebra de qualquer uma das juntas, o veículo não traciona e para de funcionar.

Silva lembra também que caso ocorra a troca da junta homocinética é necessário realizar o alinhamento do veículo. **ITA**

## Custo-benefício

## O preço do design e conforto

Fotos: Alexandre Akashi



Na disputa dos médios ano/modelo 2012, o Chevrolet Cruze tem design mais atual do que o coreano Hyundai i30, com motor 2.0 l, que por sua vez custa R\$ 17 mil a menos

### Ambos são bonitos de ver e estão no imaginário dos consumidores; mas na hora da manutenção podem se tornar dores de cabeça e de bolso

Quando foi lançado no mercado brasileiro, o Hyundai i30 fez sucesso imediato. Em poucos meses, passou a ser o hatchback médio mais vendido no Brasil, desbancando competidores tradicionais como Ford Focus, Chevrolet Vectra GT e Astra, e Fiat Stilo.

Para muitos consumidores, era a primeira oportunidade de possuir um veículo médio importado pelo mesmo preço de um nacional. Ou seja, crescer na tabela de status familiar e entre os amigos. Afinal, não é (era) para qualquer um.

A festa durou até 2012, quando o governo federal decidiu aumentar a alíquota de importação dos veículos em 30 pontos percentuais. E o que era um

bom negócio, passou a ser algo quase proibitivo.

Neste meio tempo, a concorrência correu para minimizar o prejuízo. A resposta da GM foi o Cruze Sport6, lançado em 2011 como modelo 2012, em substituição ao Vectra GT, que teve vida curtíssima, de apenas quatro anos, justamente por não apresentar nenhum tipo de novidade em relação ao antecessor, o Astra, um verdadeiro sucesso de vendas.

#### Chevrolet Cruze

Lançado em setembro de 2011, a GM escolheu primeiramente o sedan para mostrar ao consumidor brasileiro. A pressa era justificada pela ausência das versões três volumes do Vectra e Astra no mercado, que haviam sido

descontinuados.

Em relação aos antecessores, novidades além do estilo, com destaque para o novo motor 1.8 l Ecotec de 144 cv de potência máxima (etanol), e o câmbio automático de seis velocidades, disponível tanto na versão de entrada, LT quanto na topo de linha, LTZ.

O hatchback chegou somente em abril de 2012, com o mesmo motor, câmbio e versões, tendo alterado apenas a silhueta. Apesar de chegar no fim da festa do i30, tem ajudado a GM a recuperar vendas.

Segundo a Fenabrave (Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores), o Cruze foi o terceiro sedan médio mais vendido em

2013 (perdeu para Honda Civic e Toyota Corolla, primeiro e segundo lugares, respectivamente), e foi o segundo lugar entre os hatches médios, atrás apenas do Fiat Punto (que nem é tão médio assim).

Fato é que caiu no gosto do povo. A versão topo de linha do Sport6 (hatch), LTZ, automática, ano/modelo 2012, tem preço sugerido, segundo tabela Fipe, de R\$ 67.788. Interessante notar que o sedan do mesmo ano e versão custa R\$ 4.000 mais barato: R\$ 63.786.

#### Hyundai i30

O hatchback médio coreano chegou abafando no Brasil, com uma boa combinação de motor potente, acabamento superior ao que era oferecido até então, e status de carro de luxo importado a preço competitivo.

O motor 2.0 l desenha 145 cv de potência

máxima, mas ao contrário do concorrente, é movido apenas a gasolina. As medidas são semelhantes, mas o Chevrolet é 26,5 cm mais comprido, o que resulta em maior peso (1.459 kg ante 1.288 kg do coreano), e mais espaço de porta-malas (402 l a 340 l do Hyundai).

Diferentemente do Chevrolet, a opção ao hatchback do i30 é a perua i30cw, que foi importada nos modelos 2011 e 2012. O preço do modelo 2012 do hatch é mais atraente: R\$ 50.402, de acordo com tabela Fipe. O modelo cw 2012 tem preço sugerido de R\$ 53.127.

#### Na oficina

Após sair da concessionária, a vida do dono de um veículo médio é dispendiosa. Apesar de as montadoras fazerem o máximo possível para reduzir os custos das revisões, ainda assim o preço

cobrado pelas peças nos concessionários é elevada.

Neste quesito, ponto para a Hyundai, que por ser de um único dono, tem preços idênticos em todas as lojas da rede e, pode assim, divulgar o preço das peças no site ([www.hyundai-motor.com.br/busca-pecas.php](http://www.hyundai-motor.com.br/busca-pecas.php)). Não tem tudo, mas o bastante para se ter noção do quanto será gasto a cada visita à oficina.

Essa transparência no entanto não é o suficiente. Praticamente todos os consultores do Jornal Farol Alto reclamaram da dificuldade de encontrar peças no mercado de reposição, inclusive na rede concessionária. "Você liga em um número, dizem que é em outro, e depois de horas, quando finalmente consegue falar com alguém, é informado que o componente está em falta em toda rede", afirma Júlio de Souza, da Souza Car.

O Cruze tem motor 1.8 litro, flex, de 144cv/140 cv (etanol/gasolina)



Apesar da silhueta de hatchback, o Cruze Sport6 é somente 8,6 cm menor do que sedan

No geral, o preço das peças do Chevrolet é maior do que do Hyundai (em ambos canais, concessionária e varejo). Porém, é mais fácil encontrar peças de reposição do GM



Chevrolet Cruze	Concessionária*	Varejo*
Filtro ar	R\$ 54,18	R\$ 46,73
Filtro de combustível		
Filtro de óleo motor	R\$ 41,16	R\$ 36,22
Óleo motor (10W40) -litro		
Filtro de ar-condicionado	R\$ 119,76	R\$ 23,55
Correia sincronizadora	R\$ 502,49	
Correia Poli-V	R\$ 113,64	
Jogo de polias com tensionadores	R\$ 2.693,70	R\$ 1.660,40
Velas (Jogo)	R\$ 242,08	
Cabos de ignição		
Bobina	R\$ 1.022,99	R\$ 695,63
Pastilhas de freio dianteiro	R\$ 286,95	R\$ 77,68
Lonas de freio traseiro	R\$ 372,07	
Discos de freio dianteiro (Par)	R\$ 887,60	R\$ 194,80
Tambor de freio traseiro (Par)	R\$ 866,48	R\$ 136,56
Amortecedores dianteiros (Par)	R\$ 697,24	R\$ 434,00
Amortecedores traseiros (Par)	R\$ 508,80	R\$ 371,42
Kit de embreagem		
<b>Total</b>	<b>R\$ 8.409,14</b>	<b>R\$ 3.676,99</b>



Hyundai i30	Concessionária*	Varejo*
Filtro ar	R\$ 49,46	R\$ 62,10
Filtro de combustível	R\$ 85,20	R\$ 64,64
Filtro de óleo motor	R\$ 19,62	R\$ 15,27
Óleo motor (5W30) -litro		
Filtro de ar-condicionado	R\$ 72,31	R\$ 37,60
Correia sincronizadora	R\$ 174,00	
Correia Poli-V	R\$ 92,14	
Jogo de polias	R\$ 604,00	R\$ 262,89
Velas (Jogo)	R\$ 69,68	R\$ 140,00
Cabos de ignição	R\$ 238,00	R\$ 180,00
Bobina		R\$ 350,00
Pastilhas de freio dianteiro	R\$ 388,54	R\$ 88,06
Lonas de freio traseiro	R\$ 300,10	R\$ 150,00
Discos de freio dianteiro (Par)	R\$ 784,20	R\$ 161,00
Tambor de freio traseiro (Par)	R\$ 784,20	R\$ 213,04
Amortecedores dianteiros (Par)	R\$ 981,68	R\$ 800,00
Amortecedores traseiros (Par)	R\$ 1.125,32	
Kit de embreagem		
<b>Total</b>	<b>R\$ 5.768,45</b>	<b>R\$ 2.524,60</b>

Já o i30 tem motor 2.0 litros, de 145 cv de potência, mas apenas gasolina

\*Valores de referência encontrados na região Leste da cidade de São Paulo. Podem variar de acordo com marca e localidade



O i30 tem porta-malas pequeno, de apenas 340 litros

Em relação ao veículo, o i30 apresenta, segundo os consultores, alguns poucos problemas crônicos, sendo o principal barulho de suspensão no lado direito. "Fiquei uma semana com o carro na oficina tentando resolver o problema", afirma Souza.

De acordo com Claudio Cobeio, da Cobeio-Car, outra dificuldade que os donos de i30 sofriam era roubo de rodas. "Todos meus clientes que tem este carro já tiveram as rodas roubadas", diz.

## GM

Já o modelo da GM foi muito criticado em relação à suspensão traseira, principalmente na versão sedan do modelo, muito cobiado por taxistas.

"Deixou a desejar na qualidade dos amortecedores traseiros e do cata-

Deixa a desejar em qualidade nos amortecedores traseiros, que não suportam o tranco do dia a dia

**Nota 6,5**

Claudio Cobeio, da Cobeio Car (Rua Américo Brasiliense, 1208 - (11) 5181-8447)



Carro muito bom, cheio de estilo e durabilidade. Além disso, o preço de revenda é bom

**Nota 9**

Já peguei vazamento do retentor do semi-eixo, e acho a relação de marchas muito curta, mas é um bom carro

**Nota 7,5**

Eric Faria, da 3E Motors (Rua Rodrigues Paes, 61 - (11) 4329-2320)



Até nas concessionárias é difícil encontrar peças de reposição, mas o carro é muito bom

**Nota 8**

Meus clientes que tem Cruze são apaixonados pelo carro. Motor e câmbio são destaques

**Nota 8**

Sergio Torigoe, do Centro de Diagnóstico Automotivo Torigoe - (Rua Serra de Botucatu, 2724 - (11) 2097-8440)



Os componentes elétricos e acessórios são de excelente qualidade; mas é difícil encontrar peças de reposição

**Nota 8**

É um carro que apesar de apresentar alguns problemas crônicos é muito bom

**Nota 10**

Francisco Carlos, da Stilo Motores (Rua Mariquinha Viana, 700 - (11) 2977-1124)



Meus clientes que têm este carro adoram. Reclamam do alto preço das peças, mas dá pouca manutenção

**Nota 8,5**

A marca ainda inspira confiança no consumidor, por isso é um excelente veículo. Valor de revenda é bom

**Nota 8,5**

Eduardo Topedo, da Ingelauto (Praça Albino Francisco Figueiredo 27 - (11) 3892-8838)



O mais complicado do i30 é a dificuldade em encontrar peças de reposição

**Nota 6**

Alguns clientes reclamam de barulho, causado por defeito nos amortecedores traseiros

**Nota 8**

Júlio de Souza, da SouzaCar (Rua Baquiá, 520 - (11) 2295-7662)



O carro tem alguns problemas crônicos como barulho na suspensão, direção pesada e bateria

**Nota 6**

lizador, principalmente para quem roda mais de 100 km por dia", afirma Cobeio, que atende alguns clientes taxistas que possuem o modelo.

Cobeio explica que a haste do amortecedor é muito fraca e não suporta o tranco do dia a dia. "Estão todos insatisfeitos", diz.

Além disso, Eric Faria, da 3E Motors, comenta que já precisou reparar problemas de vazamento no retentor de semi-eixo do veículo de um cliente, e o consultor Francisco Carlos, da Stilo Motores, apesar de ter dado nota 10 ao modelo, comenta que já pegou casos de torre do amortecedor dianteiro solta. "O cliente chegou reclamando de barulho e quando fui ver estava tudo solto", diz. **JA**

## O Canal da Peça é o maior mercado de compra e venda de autopeças do Brasil, onde oficinas mecânicas e varejistas fazem os melhores negócios.



Nós conhecemos as necessidades dos reparadores automotivos, por isso criamos a melhor ferramenta para a sua oficina.

### Conheça e experimente o que oferecemos em nossa ferramenta



Preço, buscamos para você os melhores preços e condições de pagamento.



Prazo de entrega, carro parado na oficina é prejuízo.



Estoque e variedade, de qualquer lugar do Brasil sempre disponível.



Garantia de fábrica, qualidade e segurança na aplicação.



Pós-venda, o Canal da Peça está aqui para te ajudar sempre que precisar.



Além disso, oferecemos conteúdo técnico exclusivo e muito mais. Assim você está sempre atualizado e sabendo de tudo para atender melhor o seu cliente.

- Manuais
- Dicas de instalação
- Novidades
- Lançamentos

E você sabe quanto isso custa? **Nada!**  
Não perca tempo e faça parte do nosso clube!

**Ligue (11) 3149-5500**  
[www.canaldapeca.com.br](http://www.canaldapeca.com.br)

E, para mostrar que conhecemos a sua opinião, veja abaixo os nossos parceiros e as suas marcas preferidas em 2013.\*



Veja algumas ofertas exclusivas que preparamos para você nas próximas páginas





Amortecedor Traseiro



**cofap** L12363

por: **R\$ 97,76**  
(unidade)



Bucha Articulação



**MONROE** 511.5390

por: **R\$ 47,99**  
(par)

**Ofertas Exclusivas**



Cabo de Vela



**NGK** ST-V04

por: **R\$ 68,49**  
(jogo)



Correia do Alternador



**DAYCO** 6PK2270

por: **R\$ 36,98**  
(unidade)



Disco de Freio



**TRW** RPD10170

por: **R\$ 117,70**  
(par)



Kit de Embreagem



**LUK** 624 3029 00

por: **R\$ 698,60**  
(unidade)



Lonas de Freio



**FRASLE** FD/81

por: **R\$ 161,34**  
(jogo)



Retenor do Vedador



**SABIO** 05502GHSI

por: **R\$ 135,70**  
(unidade)



Sonda Lambda



**BOSCH** 258986507

por: **R\$ 142,14**  
(unidade)



Válvula Termostática



**MTE-THOMSON** 6PK2270

por: **R\$ 36,98**  
(unidade)

**Ligue (11) 3149-5500**

www.canaldapeca.com.br

Não perca tempo e faça parte do nosso clube!

## Serviço

# Autopeças: preço com qualidade

**Na hora de escolher, fique com os dois; nova plataforma de e-commerce permite comparar preços de diversos fornecedores**

Uma das principais dificuldades na hora de fazer a manutenção do carro é comprar as peças que devem ser substituídas. Uma dica é deixar esta tarefa para o profissional que vai fazer o serviço, uma vez que ele é especialista no assunto e dificilmente arriscaria instalar um componente de má qualidade, pois no final das contas o retrabalho e prejuízo será dele.

Mas, para quem gosta de correr atrás para ter certeza do produto que será utilizado no veículo, uma dica é o site Canal da Peça (www.canaldapeca.com.br), um novo sistema de comércio eletrônico de venda de autopeças que está inovando a forma com é feita

a compra de componentes automotivos.

O Canal da Peça é uma plataforma digital que agrega as informações de estoques de tradicionais lojistas e distribuidores de autopeças, acessórios automotivos e pneus, disponibilizando, pela internet, suas ofertas para compradores de todo o país. “Já temos 600 mil peças de 40 varejistas disponíveis para a venda”, comenta o diretor da empresa, André Mascarenhas.

O site é muito simples de navegar. Basta inserir a marca, modelo, ano e versão e pronto. Todos os itens cadastrados para o veículo solicitado aparecem em categorias: acessórios, autopeças, ferramentas & equi-



No endereço [www.canaldapeca.com.br](http://www.canaldapeca.com.br) é possível consultar e comprar autopeças em todo Brasil

pamentos, óleos & baterias, e tuning.

Se preferir, é possível consultar pelas marcas dos produtos ou ainda pelo nome da loja.

O mais bacana do site é a possibilidade de comparar os preços de diversas marcas em várias lojas antes de fechar negócio, e assim ter certeza de que está fazendo a melhor compra.

Ao fazer a consulta, é possível receber informação sobre o custo do frete e o prazo de entrega, assim como opções de parcelamento em até 12 meses, nos cartões de crédito.

## Oficinas

Ao dono do carro, o Canal da Peça traz benefícios de encontrar o melhor preço em diversas lojas sem pre-

cisar sair de casa.

Para as oficinas, que compram peças diariamente, o Canal da Peça oferece uma série de vantagens e benefícios, além da oportunidade de saber se está fazendo negócio no melhor lugar.

O destaque é o Clube do Canal da Peça, pelo qual o reparador associado tem descontos especiais,

limite de compras e espaço para a divulgação de seu trabalho na internet. “Ao aderir à iniciativa, o mecânico passa a utilizar o Canal da Peça como uma plataforma de relacionamento personalizado com varejistas, distribuidores e fabricantes, ganhando uma vantagem competitiva considerável em relação a seus concorrentes. Além de estar aberto a ofertas customizadas de acordo com seu nível de demanda e condicionadas ao seu perfil de bom pagador, o associado conta com um canal de comunicação direta com a indústria de autopeças, que irá disponibilizar cursos, treinamentos e informações sobre lançamentos especialmente ao Clube”, comenta Mascarenhas.

Para saber mais, entre em contato por meio do e-mail [paulo@canaldapeca.com.br](mailto:paulo@canaldapeca.com.br). **ITA**

## Valeo lança palhetas

A Valeo Service apresenta uma nova linha de palhetas com duas famílias: a “Evolution”, para veículos equipados com a Flat Blade original de fábrica, e a “Evolution Extra”, para substituição das convencionais.

Fernando Passos, diretor-geral da Valeo Service América do Sul, comenta que a linha Evolution une os três pontos primordiais de eficiência que uma palheta deve proporcionar: limpeza, durabilidade e fácil manuseio. “Aprimo-

ra a -  
mos o  
produto ao  
máximo, para  
oferecer uma  
solução pronta  
a atender os mo-  
delos que chegam  
às ruas com Flat  
Blade original”,  
diz ele ao revelar  
que nos próximos  
cinco anos 50%  
da frota saiam de  
fábrica com este  
tipo de palhetas. **ITA**

Linha Evolution  
para todos os  
carros



## Para que serve o sensor de oxigênio?

Desde que o carburador foi aposentado, há mais de 20 anos, o sistema de injeção e ignição de combustível é controlado eletronicamente, a partir de uma série de sensores e atuadores elétricos.

Um destes sensores é a sonda lambda, ou sensor de oxigênio, que fica ins-

talado no coletor de escape e analisa os níveis de oxigênio nos gases de escape do motor e informa a qualidade da mistura ar/combustível à unidade de controle do veículo (ECU).

Nos veículos mais novos (fabricados a partir de 2011), a instalação de uma segunda sonda tornou-se obrigatória em veículos leves, pós-catalisador, para avaliar a

eficiência do componente.

A sonda lambda tem vida útil de aproximadamente 80.000 km. A fabricante NGK recomenda uma avaliação anual do sensor de oxigênio, ou a cada 30.000 km.

“O consumidor também deve ficar atento aos combustíveis de má qualidade, que podem influenciar no bom funcionamento da peça, bem como de outros componentes do veículo”, afirma Hiromori Mori, técnico da Assistência Técnica da NGK. **ITA**



Sensor analisa níveis de oxigênio

## Land Rover made in Brasil

Depois de muita negociação, a Jaguar Land Rover e o Governo do Estado do Rio de Janeiro assinaram um memorando de intenções para a construção de uma fábrica da empresa no Brasil, no município de Itaiaia, região Sul Fluminense.

O investimento será de R\$ 750 milhões em planta com capacidade para produzir 24 mil veículos por ano, cerca de 400 empregos. Os primeiros veículos sairão em 2016. **ITA**

# Oficina autorizada

A Auto Check-up, na Vila Maria, foi eleita para fazer revisões em garantia, vender peças e veículos da linha Towner e Topic

As montadoras não precisam mais, necessariamente, obrigar o concessionário a investir milhões de reais em infraestrutura de pós-vendas. Já existe um modelo muito mais interessante para todos, principalmente para o consumidor: aproveitar a excelente rede de empresas reparadoras de automóveis independente para realizar manutenção em garantia e expandir assim a oferta de serviços autorizados.

Esta tem sido a tática utilizada pelos importadores de veículos utilitários chineses CN Auto (que traz os modelos Towner e Topic), e Rely (com uma picape, uma van e a Link, uma minivan).

Na Vila Maria, bairro da zona Norte de São Paulo, a oficina autorizada é a Auto Check-up, localizada na Avenida das Cerejeiras, 59, e que em 2014 completa 30 anos de atividades. "Nossa história com a CN Auto começou em 2008, e com o passar do tempo, o relacionamen-



Fotos: Alexandre Akashi

Com 550m<sup>2</sup>, emprega sete mecânicos e cinco funcionários administrativos; atualmente 70% do movimento é de Towner e Topic



Equipamentos indispensável nas oficinas: analisador de gases; o laboratório técnico; o proprietário, Antonio Domene, o Toni

to foi se estreitando cada vez mais", afirma o proprietário, Antonio Simão Domene, o Toni, como é mais conhecido. "Hoje, além de fazer as revisões em garantia, somos distribuidores de peças da marca e também comercializamos veículos", diz.

Toni conta que 70% do movimento da oficina

hoje é fruto da parceria com a CN Auto. Com 550 m<sup>2</sup> de área, a Auto Check Up conta com 12 funcionários, sete mecânicos e cinco administrativos.

Um dos serviços mais executados é a conversão para GNV (gás natural veicular) nos modelos Topic. "Utilizamos o sistema de quinta geração da BRC,

e fazemos isso com o aval da montadora, assim o cliente não perde a garantia do veículo", diz Toni.

Como representante da marca, a Auto Check-up possui todos os equipamentos originais, e por também ser uma oficina independente, sabe o quanto isso é valioso para o reparador. Assim,

disponibiliza um serviço de ajuda técnica para os colegas-clientes.

Com a experiência de oficina autorizada, comenta que os problemas mais comuns nos modelos Towner é a sobrecarga, o que reduz a vida útil do veículo por ser submetido a esforços além da capacidade.

## GOE

Último integrante a ser aceito no GOE (Grupo de Oficinas Especializadas), a Auto Check-up ingressou no grupo há cerca de 4 anos. "Já conhecia o pessoal, pois fazia parte de outro grupo, o GT3", diz Toni.

O empresário destaca a importância do trabalho de relacionamento que o GOE desenvolve junto às fabricantes de autopeças, no desenvolvimento de novos produtos. "Nossas oficinas servem de laboratório para as empresas parceiras, pois somente na aplicação do dia a dia é possível encontrar pontos que podem ser melhorados", afirma.

Fundado em 2002, o GOE conta com 10 oficinas participantes: Auto Check-up, Auto Mecânica Scopino, Erick Pneus, Mega Car Centro Técnico Automotivo, Pardal Motores, Peghasus Powered Motors, Serv Car Auto Mecânica, Tecnicar Comércio de Peças e Serviços e Vera Lúcia Centro Automotivo. ■



Scanners  
Analisadores de gases  
Elevadores e rampas  
Móveis para oficinas  
Ferramentas em geral e muito mais



da nossa oficina para a sua  
assistência técnica de reparador para reparador

Consulte nossos preços e  
condições de pagamento

Ligue ou acesse nosso site

11.3892-8835

Nextel: 7850-5566 - id. 2\*1737



INGELAUTO  
A Loja do Reparador  
www.lojadoreparador.com.br



## CHEVROLET TRACKER LTZ

# Agora mais urbano

### Ficha técnica

Tracker LTZ 1.8 Ecotec Flex

**Motor:** dianteiro, transversal, 4 cilindros, 16V

**Cilindrada:** 1.796 cm<sup>3</sup>

**Potência:** 144 cv/140 cv a 6.300 rpm (etanol/gasolina)

**Torque:** 18,9 kgfm/17,8 kgfm a 3.800 rpm (e/g)

**Câmbio:** automático - 6 velocidades

**Direção:** hidráulica

**Tração:** dianteira

**Pneus:** 215/55 R18

**Freios:** discos ventilados na dianteira (300 mm) e tambor (268 mm) na traseira, ABS

**Dimensões:** comprimento 4.248 mm; largura, 1.776 mm; altura, 1.647 mm; entre-eixos, 2.555 mm

**Peso:** 1.390 kg

**Volumes:** porta-malas 306 litros (735 l com bancos rebatidos) tanque de combustível, 53 litros

**Desempenho:**

aceleração de 0 a 100 km/h em 11,5 s / 11,7 s (e/g)  
velocidade máxima de 189/189 Km/h (e/g)

Se você é amante de aventuras 4x4, o novo Chevrolet Tracker é uma decepção. Ao contrário do modelo antigo, que compartilhava plataforma com o Suzuki Vitara, o atual modelo é, agora, um SUV compacto urbano, e não tem mais nada de jipe off-road que antes era um diferencial.

Fato é que poucos consumidores de carros deste tipo rodam por estradas de terra e lama. Assim, a aposta da Chevrolet é conquistar clientes da concorrência, mais especificadamente do Ford EcoSport e do Renault Duster, os líderes de vendas no segmento.

Para isso, a GM po-

siciona o Tracker exatamente entre as versões de entrada e topo de linha dos concorrentes: o SUV da Chevrolet tem motor 1.8 litro, câmbio automático de seis velocidades e tração dianteira, todos compartilhados com o sedan Cruze.

### Vida a bordo

Internamente, porém, o acabamento não acompanha o requinte do sedan, mas, sim, dos modelos mais populares, como Cobalt, Onix e Prisma.

Apesar dos bancos com revestimento em couro, a quantidade de plástico nos acabamentos do painel e portas dão dicas de que não se trata de um carro de luxo, mas um popular robusto, tal como



Painel digital é igual ao dos modelos mais populares; porta-malas de 306 l; apoio de braço atrás

Do modelo antigo só restou o nome. O SUV compacto da GM entra de vez na briga com Ford EcoSport e Renault Duster

Fotos: Alexandre Akashi



Com preço a partir de R\$ 73.290, chega em versão única, motor 1.8 l e câmbio automático de seis marchas



Para lamas salientes deixam modelo com jeito de robusto

os concorrentes diretos.

Porém, como todo SUV que conta com suspensão elevada, o Tracker é confortável para rodar nas esburacadas vias brasileiras, o que faz dele uma excelente opção, mesmo não tendo opção de tração 4x4.

Disponível em versão única (LTZ), custa a partir de R\$ 73.290. Já vem completo de fábrica, com ar-condicionado, direção hidráulica, ABS, airbags, sistema MyLink com câmera traseira e outros mimos. Por mais R\$ 3.500, pode-se ter airbags laterais e teto solar elétrico.

Apesar dos 144 cv de potência máxima quando abastecido com etanol, e 18,9 kgfm de torque máximo a 3.800 rpm, o



Couro sintético e muito plástico no acabamento interno

desempenho do Tracker é modesto. O câmbio automático de seis velocidades ajuda bastante, e está bem escalonado em relação ao motor e peso do veículo.

Tal como todo SUV, tem posição de dirigir elevada, com muito boa visibilidade, o que dá segurança ao dirigir. A

suspensão é macia, está bem calibrada, e permite algum excesso em manobras um pouco mais bruscas. Vale lembrar que não conta com controle de estabilidade.

O estilo segue o padrão Chevrolet, sóbrio e moderno, que chama atenção pela novidade e não por ousadia. **FA**

## Avaliação

## PEUGEOT RCZ

## Quase perfeito



Painel completo com computador de bordo; porta-malas de 321 l; atrás leva duas crianças

**Mais potência e tração traseira. Só faltou isso no coupé francês para ser o carro ideal. Em estilo é imbatível**

Fotos: Alexandre Akashi



Motor 1.6 l turbo de 165 cv é bom, mas o modelo merece mais potência; preço: R\$ 134.490

## Ficha técnica

## Peugeot RCZ

**Motor:** dianteiro, transversal, injeção direta, 4 cilindros, 16V  
**Cilindrada:** 1.598 cm<sup>3</sup>  
**Potência:** 165 cv a 6.000 rpm  
**Torque:** 24,5 Kgfm a 1.400 rpm  
**Câmbio:** automático 6 velocidades  
**Direção:** eletro-hidráulica variável  
**Tração:** dianteira  
**Pneus:** 205/45 R18  
**Freios:** disco ventilado na dianteira e disco sólido na traseira, ABS, com EBD e ESP  
**Dimensões:** comprimento, 4.287 mm; largura, 1.845 mm; altura, 1.359 mm; entre-eixos, 2.612 mm  
**Peso:** 1.297 kg  
**Volumes:** porta-malas - 321 l;  
**Tanque de combustível:** 55 l  
**Desempenho:** 0 a 100 km/h em 8,4 s  
 velocidade máxima de 213 km/h

O Peugeot RCZ é um carro que impressiona. Nascido na França para competir com o alemão Audi TT, vence facilmente no quesito design, apesar deste ser um item bastante subjetivo.

Vale destacar a ousadia da Peugeot de incluir o Brasil como mercado

para o modelo, um ponto muito positivo que demonstra o quanto a marca valoriza o consumidor brasileiro e, ao contrário de muitas outras, enxerga além de simplesmente um local para vender carros de baixo valor agregado de grande rentabilidade.

Mas, poderia incluir na lista de opções o mode-

lo top de linha, com motor de 200 cv, ao invés do 165 cv. Ficaria mais caro do que os atuais R\$ 134.490? Com certeza, mas também daria mais satisfação ao comprador, ainda que desnecessária.

## Vida a bordo

O design esportivo do RCZ é inquestionável. O coupé 2+2 deixa qualquer pessoa ao volante mais atraente. É impossível passar despercebido nas ruas. Este é o ponto forte do modelo.

O motor 1.6 l de injeção direta turbo é o mesmo que equipa diversos outros modelos da marca (308 THP, 408 THP, 508 e 3008), além da gama DS da Citroën e o mais recente lançamento C4 Lounge.

É, sem dúvidas, um dos melhores motores disponíveis no mercado brasileiro, com preço competitivo. Porém, não espere um carro que faça colar o corpo no banco de forma a tirar o fôlego, apesar de andar muito bem, com 0 a 100 km/h em apenas 8,4 segundos e velocidade máxima de 213 km/h.

O desempenho dinâmico é muito bom. A calibração da suspensão associada às rodas de 18 polegadas deixam o carro firme no chão, bom para fazer curvas. Pena que a tração é dianteira e não traseira. Isso o deixaria ainda mais divertido.

O conforto interno é total. Os bancos envolvem bem o corpo e a posição



Borboletas atrás do volante seriam bem vindas

de dirigir, a melhor possível, graças aos ajustes de profundidade de altura dos bancos e volante.

Completo, é equipado com todo tipo de tecnologia, inclusive faróis de xénon com função direcional e lavador.

É assim, um carro quase sem defeitos, ideal para ser o primeiro carro

de quem acaba de fazer 18 anos e gosta de chamar atenção, assim como quem já provou tudo que tinha de provar e quer se divertir, mas sem precisar desembolsar R\$ 200.000, uma vez que é um carro de imagem para quem não está preocupado em chegar na frente, mas, sim, chegar bem. **IPA**



Na traseira, vigia abaulado e para-lamas salientes

## VOLKSWAGEN TIGUAN

# Compacto, mas nada comportado



Painel simples e funcional, porta-malas de 470 l, teto solar panorâmico (opcional) e bandejas

Com motor 2.0 I turbo de 200 cv, acelera de 0 a 100 km/h em 8,5 s e atinge máxima de 207 km/h

Fotos: Alexandre Akashi

**Ficha técnica**  
**Volkswagen Tiguan 2.0 TSI 4WD**  
**Motor:** dianteiro, transversal, injeção direta, 4 cilindros, 16V  
**Cilindrada:** 1.984 cm<sup>3</sup>  
**Potência:** 200 cv a 5.100 rpm  
**Torque:** 28,5 Kgfm a 1.800 rpm  
**Câmbio:** automático 6 velocidades  
**Direção:** elétrica  
**Tração:** 4x4  
**Pneus:** 235/55 R17  
**Freios:** disco ventilado na dianteira e disco sólido na traseira, ABS, com EBD e ESP  
**Dimensões:** comprimento, 4.427 mm; largura, 1.809 mm; altura, 1.665 mm; entre-eixos, 2.605 mm  
**Peso:** 1.622 kg  
**Volumes:** porta-malas - 470 l;  
**Tanque de combustível:** 64 l  
**Desempenho:** 0 a 100 km/h em 8,5 s velocidade máxima de 207 km/h



A tecnologia Park Assist impressiona e ajuda muito a vender o carro, que custa mais de R\$ 130.000 com todos opcionais

O Volkswagen Tiguan já é um velho conhecido do consumidor, porém é um modelo que surpreende até mesmo os mais familiarizados com automóveis. Isso porque além da mecânica Audi é recheado de conteúdos muito úteis no dia a dia, como o Park Assist II, que auxilia nas

manobras de estacionamento e é, sem dúvidas, um sucesso, principalmente entre as mulheres.

O motor é um 2.0 I turbo de injeção direta de combustível, que desenvolve 200 cv a 5.100 rpm e torque máximo de 28,5 kgfm a 1.800 rpm. Acoplado a uma caixa automatizada de dupla

embreagem de seis velocidades, acelera de 0 a 100 km/h em apenas 8,5 segundos. Nada mal para um SUV compacto.

Com design sóbrio, é ideal para quem é low profile (discreto), e busca um carro de alta performance e tecnologia mas não quer chamar atenção.

O preço é salgado: parte de R\$ 112.187, segundo o site da Volkswagen. Na tabela Fipe, custa mais caro ainda: R\$ 130.502.

A versão avaliada estava completa, com rodas aro 18 calçadas com pneus 235/50, teto solar panorâmico, sistema limpador dos faróis, Part Assist II que realiza manobras de baliza na horizontal e vertical, entre outros. Re-

sultado: preço final de R\$ 143.073 (site VW).

### Vida a bordo

Com todos os opcionais, não gostar do Tiguan é tarefa difícil. Convidamos o Consultor do Jornal Farol Alto, Sergio Torigoe, do Centro de Diagnóstico Automotivo Torigoe, para avaliar o modelo, que elogiou muito o conjunto mecânico. “O câmbio é bem escalonado e o acionamento pelas borboletas atrás do volante facilita bastante, diz.

Torigoe destaca o Park Assist II e o Auto Hold como os pontos mais positivos do modelo. “Estes sistemas eletrônicos facilitam muito a vida do condutor”, comenta, ao elogiar ainda o consumo e



SUV conta com tração 4x4 integral e design conservador

o sistema multimídia.

“O consumo é compatível com o tamanho do veículo, e o GPS é muito prático”, diz.

Para o consultor, o único ponto negativo do modelo é o design. “O design é bem apagado, sóbrio demais, e à primeira vista não demonstra o carrão que é”, avalia. **FEA**

### PERFIL DO AVALIADOR

Sergio Seihiti Torigoe é proprietário do Centro de Diagnóstico Automotivo Torigoe, formado em engenharia Mecânica pela Universidade de Mogi das Cruzes e técnico em mecânica pela Escola Técnica Federal de São Paulo, tendo ministrado aulas no curso técnico automotivo no Senai SP.



Nota 9



Interior confortável com todos itens de tecnologia necessários



# Farol Alto

[www.jornalfarolalto.com.br](http://www.jornalfarolalto.com.br)

## nossa banca é a oficina



Para anunciar:

11.2925-7107

[contato@jornalfarolalto.com.br](mailto:contato@jornalfarolalto.com.br)



Curta nossa página no Facebook  
[facebook.com/jornalfarolalto](https://facebook.com/jornalfarolalto)

O Jornal Farol Alto é a primeira publicação especializada do setor automotivo voltada ao dono do carro distribuída gratuitamente pelas oficinas aos seus clientes. Peça já para seu mecânico de confiança.

Empresário da reparação: ofereça o Jornal Farol Alto aos seus clientes. Saiba como em [www.jornalfarolalto.com.br](http://www.jornalfarolalto.com.br) ou pelo telefone (11) 2925-7107