



Título: Quero ser um sedã executivo

Veículo: Autoesporte - **Localidade:** SÃO PAULO - SP - **Data de publicação:** 01/10/2018

Editoria: Testamos - **Página:** capa/4, 30 a 39

EXCLUSIVO: de Honda a 780 km/h até o Uruguai

AUTO
ESPORTE

ESCOLA GORO

Mitsubishi Eclipse Cross
VW Virtus MSI automático
Lexus NX300h híbrido
Maserati Volante Trofeo
Volvo XC60 Diesel
Mini Countryman JCW
Jaguar E-Pace

NOVO
JETTA

Volkswagen muda de geração, ganha toques de Audi e fica mais rápido. Confira o comparativo com Civic, Cruze e o líder, Corolla

052N 1415 0208
0041
OUTUBRO 2018 R\$ 14,91 | R\$ 15,00
Carga máxima: 1.000 kg. Excesso de peso pode causar danos.

Da Inglaterra à França de **McLaren Senna** | Segredo: o futuro Prisma | Renault Arkana no Brasil em 2020



Título: Quero ser um sedã executivo

Veículo: Autoesporte - **Localidade:** SÃO PAULO - SP - **Data de publicação:** 01/10/2018

Editoria: Testamos - **Página:** capa/4, 30 a 39

Outubro 2018 — edição 641

SUMÁRIO

Fotografia
LEO SPOSITO

Agradecimento
HARAS TUIUTI



12



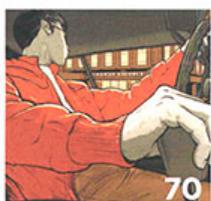
26



30



54



70



78

VOCÊ DIZ

05 Nossos valores

IGNIÇÃO

08 Hyundai Santa Fe conversível

12 O futuro nacional Renault Arkana

16 Ferrari 488 Spider Pista

18 Jaguar E-Type elétrico

20 Volvo 360 autônomo

22 Bugatti Diva

24 BMW Z4

ÁREA RESTRITA

26 Como será o novo Chevrolet Prisma

28 Novos importados da Chevrolet

29 Hyundai HB20 e termômetro

TESTAMOS

30 Comparativo do Volkswagen Jetta

40 Maserati Levante Trofeo

44 Jaguar E-Pace

48 Mini Countryman JCW

50 Mini Cooper JCW

51 Volvo XC60 a diesel

52 Lexus NX300h híbrido

54 Mitsubishi Eclipse Cross

58 McLaren Senna

66 Volkswagen Virtus 1.6 automática

68 Moto: Husqvarna Vitpilen 701

MUNDO SOBRE RODAS

70 Ladrão aposentado

78 HondaJet

86 Semana automotiva de Monterey

88 Jogos de tabuleiro sobre carros

MERCADO

90 Os mais vendidos

91 Vendos por categorias

92 Tabela de preços

CARRO VOADOR

98 Coluna



O lado B da sociedade

Corridos ilegais de rua estão entre aqueles pequenas e grandes contravenções que flertam com o crime e fascinam os que querem dar uma olhada no lado obscuro da vida. É a razão do sucesso de filmes como a franquia *Velozes e Furiosos* e *60 Segundos*. Ações criminosas, motos e carros esportivos e perseguições em alta velocidade são uma mistura infalível para boas bilheterias de cinema. Ainda que, às vezes, você se pegue torcendo pelo "fora da lei".

Não é bem o caso de torcer pelo fonte da reportagem de Alexandre Izo. Com origem em uma família de classe média e acesso a boas escolas, o jovem cruzou muito rápido a fronteira do clima de farra de adolescentes rebeldes sem causa para o crime. Nem tudo nessa história diz respeito a estelionato, furtos e roubos. O relato permite entender, por exemplo, o que justifica a pesada burocracia que envolve a transferência de um veículo de um proprietário a outro.

Esta edição também realiza uma aspiração que já leva mais de dois anos: com exclusividade, **Autoesporte** é o primeiro publicação sobre carros e mobilidade do Brasil a voar no HondaJet, aeronave executivo do grupo japonês capaz de ir além dos 780 km/h. Acompanhe Julio Cabral nesse voo internacional e confira a convergência tecnológica entre as indústrias automobilística e aeronáutica.

Confira ainda o comparativo entre o novo Volkswagen Jetta e seus concorrentes diretos, a antecipação dos novos Chevrolet Prisma e Hyundai HB20, os lançamentos do mês e uma longa viagem com outro "avião", o McLaren Senna.

Boa leitura!

MARCUS VINICIUS GASQUES, diretor de redação
(mgasques@edglobo.com.br)



Título: Quero ser um sedã executivo

Veículo: Autoesporte - **Localidade:** SÃO PAULO - SP - **Data de publicação:** 01/10/2018

Editoria: Testamos - **Página:** capa/4, 30 a 39





Título: Quero ser um sedã executivo

Veículo: Autoesporte - **Localidade:** SÃO PAULO - SP - **Data de publicação:** 01/10/2018

Editoria: Testamos - **Página:** capa/4, 30 a 39

RS 109.790
CHEVROLET CRUZE LTZ

TOYOTA COROLLA ALTIS
RS 118.990

VOLKSWAGEN JETTA R-LINE
RS 119.990

SEDÃ EXECUTIVO

NOVA GERAÇÃO DO VOLKSWAGEN JETTA DESEMBARCA DO MÉXICO E JÁ ENCARA SEUS TRÊS RIVAIS DIRETOS – CRUZE, CIVIC E COROLLA – NAS VERSÕES DE TOPO

DIOGO DE OLIVEIRA (dooliveira@edglobo.com.br) LEO SPOSITO



Título: Quero ser um sedã executivo

Veículo: Autoesporte - **Localidade:** SÃO PAULO - SP - **Data de publicação:** 01/10/2018

Editoria: Testamos - **Página:** capa/4, 30 a 39



A escalada de preços dos sedãs médios nos últimos anos provocou uma mudança de paradigma. O que vale mais, ser sofisticado ou brigar por volume com versões menos equipadas? É um dilema que vem mexendo com a categoria. As estratégias variam de marca para marca. A Toyota, por exemplo, segue vendendo o Corolla aos montes e trabalha bem as opções de base, focadas no custo/benefício. O modelo é líder absoluto e tem mais que o dobro dos emplacamentos do vice, Honda Civic.

Mas o Corolla é um caso à parte nesse contexto. O nicho, que é tradicionalíssimo no Brasil, vem encolhendo, um reflexo não só dos preços maiores como também de outros fatores, como a invasão de SUVs que fagocitou parte dos clientes de sedãs. É nesse cenário que a Volkswagen lança a sétima geração do Jetta. Diferente do modelo anterior, o novo Jetta é aspiracional e chega importado do México em apenas duas versões: Comfortline 250 TSI, por R\$ 109.990, e R-Line 250 TSI, a R\$ 119.990.



Título: Quero ser um sedã executivo

Veículo: Autoesporte - **Localidade:** SÃO PAULO - SP - **Data de publicação:** 01/10/2018

Editoria: Testamos - **Página:** capa/4, 30 a 39



Repare que o valor já parte dos R\$ 110 mil. A ideia da marca alemã é aproximar o sedã médio do premium Passat. Isso significa que o novo Jetta já sai de fábrica com muito recheio, inclusive itens sofisticados que, pouco a pouco, vão sendo incorporados aos modelos da classe. Bom exemplo é o freio de estacionamento eletrônico acionado por botão – não há mais alavanca do freio de mão entre os bancos. É um item que o Honda Civic ganhou na atual década geração, lançada em agosto de 2016, mas que outros adversários, como Corolla e Cruze, ainda não têm.

Aqui já vale a primeira crítica: diferentemente do Civic, o Jetta não inclui no sistema a função Auto Hold. O recurso trava o freio de estacionamento cada vez que o veículo para no trânsito, mesmo com o câmbio engatado. Assim, o motorista pode liberar o pedal do freio e relaxar um pouco. Não ter o Auto Hold é uma falha, mas o sedã da VW traz um leque de recursos eletrônicos inéditos no segmento e apresenta agora um padrão visto em modelos de classes superiores.

Completamente reformulado, o novo Jetta guarda apenas uma herança do antecessor: o motor 1.4 turbo, que finalmente chega em versão flex, com os mesmos 150 cv. O sedã cresceu em todas as dimensões, mas o porta-malas mantém os bons 510 litros de antes. A cabine sobe de nível em acabamento e há conteúdos inéditos na categoria





Título: Quero ser um sedã executivo

Veículo: Autoesporte - **Localidade:** SÃO PAULO - SP - **Data de publicação:** 01/10/2018

Editoria: Testamos - **Página:** capa/4, 30 a 39



São equipamentos cada vez mais úteis e indispensáveis, como o controle de cruzeiro adaptativo (ACC), que freia e acelera sozinho mantendo distância segura em relação ao carro à frente. Outro dispositivo é o detector de colisão frontal: opera por meio de sensores e câmeras e percebe se há risco de batida. Se o motorista não reage, o sistema aciona os freios gradualmente ou com carga máxima.

É claro que, quanto mais equipados, mais caros ficam. O ACC e a frenagem automática de emergência são exclusividade da versão topo de linha R-Line, assim como o quadro de instrumentos em tela digital de 10,25 polegadas – o mesmo disponível no Polo e no Virtus. O visor atrás do volante é customizável e dá um ar sofisticado à cabine. O novo Jetta, por sinal, muda profundamente em relação ao anterior. A plataforma agora é a modular MQB, já usada por outros modelos da VW, como Golf e Tiguan.

A nova estrutura é mais leve e permitiu aumentar todas as medidas do sedã, que finalmente se aproxima em tamanho do trio na disputa. São 2,69 metros de distância entre-eixos

face os 2,70 metros de Civic, Corolla e Cruze. Só que o Jetta ficou mais comprido que os rivais e alcança a largura do Honda (1,80 metro). A plataforma variável também propiciou mudanças de design que deixaram o VW mais elegante, sobretudo nas laterais. O balanço dianteiro foi encurtado e o traseiro, esticado.

Além disso, o teto tem caimento em cunha e a área das janelas prolonga-se até mais atrás. O sedã mexicana

no, aliás, toma um caminho próprio em relação ao Golf, do qual o Jetta historicamente derivou. A dianteira é alta e marcada por cromados e muitos vincos no para-choque e no capô. O destaque é a enorme grade que une os faróis e tem preenchimento em preto brilhante na versão de topo, para dar tom mais esportivo. E os faróis passam a ter iluminação 100% em LED, com luz diurna de rodagem e ajuste automático do farol alto.

Versão R-Line do novo Jetta aposta em visual mais esportivo, com muitos detalhes em preto brilhante no exterior, cobrindo a grade, e os espelhos retrovisores, além de cromados, como os que simulam os saídas de escape. Interior também é todo preto, do assoalho ao teto





Título: Quero ser um sedã executivo

Veículo: Autoesporte - **Localidade:** SÃO PAULO - SP - **Data de publicação:** 01/10/2018

Editoria: Testamos - **Página:** capa/4, 30 a 39



Atrás as lanternas, também de LED, têm desenho afiado. O curioso é que, apesar de ter crescido, o novo Jetta manteve os 510 litros de volume no porta-malas, o que é um ponto positivo – supera os 440 litros do Cruze e os 470 litros do Corolla, e só perde para os 519 litros do Civic. O ganho de espaço concentra-se na cabine, bem mais generosa com os passageiros.

Mas não dá para dizer que o Jetta virou um Passat. Faltou um pouco mais de refino nos painéis das portas e saídas de ventilação para o banco traseiro, algo que a dupla Polo e Virtus já oferece. Nesse sentido, é de frente para o volante que o novo Jetta vai encantar. Isso porque o painel tem um formato em arco que faz o motorista se sentir envolvido como em um cockpit. O acabamento é bastante superior ao antigo, com várias partes macias ao toque e montagem caprichada.

O Jetta ainda tem iluminação ambiente com opção de dez cores, que mudam até a iluminação do velocímetro e do conta-giros. É um detalhe marcante, e os rivais terão de evoluir. Do mesmo modo, agrada a vasta quantidade de porta-objetos na frente, algo em que o Civic manda bem, mas Corolla e Cruze desapontam. Some-se a isso a tela de 8 polegadas da central Discover Media – é de série e tem as plataformas Android Auto e Carplay, GPS e duas USB.

A única herança da antiga geração é a mecânica. O sedã mantém o motor 1.4 turbo de 150 cv, que chega agora em versão flex. O câmbio automático Tiptronic de seis marchas também é o mesmo de



Diferenciado em relação às demais versões, o Civic Touring tem faróis e lanternas full LED, que realçam o visual afiado do sedã. Por dentro, forração em couro e muitos porta-objetos espalhados. O acabamento é caprichado, mas não chega a transmitir sensação de luxo





Título: Quero ser um sedã executivo

Veículo: Autoesporte - **Localidade:** SÃO PAULO - SP - **Data de publicação:** 01/10/2018

Editoria: Testamos - **Página:** capa/4, 30 a 39

TESTAMOS

antes. O conjunto proporciona ótimo desempenho aliado a boas médias de consumo, como mostram os testes. Os fãs sentirão falta é da versão Highline. Essa vinha com motor 2.0 turbo de 211 cv e câmbio DSG de dupla embreagem e seis marchas. Pelo menos nesse primeiro momento, o Jetta não terá a opção de dois litros.

Mesmo restrito ao 1.4 turbo, o novo Jetta é cativante e apresenta um rodar suave e firme, que filtra bem a pavimentação ruim e valoriza o conforto. Em nossos testes, foi mais rápido que o anterior, entre outras razões, porque a plataforma MQB é mais leve. Nas acelerações, o motor TSI enche rápido e entrega cedo os 25,5 kgfm de torque. Mas a condução fica divertida no modo Sport, quando o câmbio estica as marchas e minimiza o atraso do turbo. São quatro modos de condução: Eco, Normal, Sport e Individual – que o motorista ajusta ao seu gosto.

Pena a Volkswagen ter retirado as aletas para trocas de marcha no volante e os ajustes elétricos para o motorista, que eram oferecidos no Jetta anterior – e estão disponíveis no Civic e no Corolla. Pelo preço do modelo, são ausências inexplicáveis.

O ponto alto são os muitos recursos de segurança. Há seis airbags, frenagem automática de emergência, frenagem pós-colisão, bloqueio eletrônico do diferencial, detector de fadiga e frenagem em manobra de ré, que evita aquelas batidas na garagem. Mas o sedã deixou de fora itens importantes, como alerta de ponto cego e o assistente de permanência em faixa, presentes no Cruze.

E como o novo Jetta se saiu na pista? Bem, a nova geração está mais rápida. A aceleração de zero a 100 km/h levou 8,6 segundos ante os 9,1 segundos do antecessor. O problema é que o Jetta antigo tinha a versão Highline 2.0 turbo. Esta cumpriu a prova em 7,5 segundos, mesmo tempo que o Civic Touring precisou para chegar aos 100 km/h. Já o Cruze anda quase lado a lado com o novo Jetta: cravou 8,8 segundos. E o medalhão Corolla, único do quarteto sem turbo,





Título: Quero ser um sedã executivo

Veículo: Autoesporte - **Localidade:** SÃO PAULO - SP - **Data de publicação:** 01/10/2018

Editoria: Testamos - **Página:** capa/4, 30 a 39

fez a tomada em 9,8 segundos – foi mais lento em todas as provas.

No geral, o Civic Touring dominou os testes. A versão topo de linha do Honda se vale do moderno e bem disposto motor 1.5 turbo, capaz de gerar 173 cv de potência e um belo torque de 22,4 kgfm a 1.700 rotações. Vale dizer, porém, que o Civic é o único da turma que só bebe gasolina. Os demais modelos são flex, e o motor 1.4 turbo do Chevrolet tem quase o mesmo rendimento do 1.4 TSI do VW. São até 153 cv e um torque de 24,5 kgfm (com etanol) despejado a 2.000 giros.

Cruze e Jetta, por sinal, usam câmbios automáticos de seis marchas, enquanto os modelos das marcas japonesas trazem caixas do tipo CVT com simulação de sete marchas. Dos quatro sedãs, o Jetta se destaca por oferecer modo Sport, enquanto Civic e Corolla trazem aletas atrás do volante. Único aspirado, o Toyota oferece até 154 cv e é mais potente que Cruze e Jetta, só que o torque de 20,7 kgfm, além de menor, aparece só a 4.800 giros.

Por ser a gasolina, o Civic também registrou as melhores médias de consumo. Fez 13,2 km/l na cidade e impressionantes 17,9 km/l na estrada. Já o Jetta marcou médias de 9,1 km/l e 14,2 km/l, superando com folga o Cruze (8,2 km/l e 11,7 km/l) e o Corolla (6,2 km/l e 10,3 km/l). O Honda também se destacou nas frenagens. Para estancar a 80 km/h, precisou de 24,3 metros, contra 25,8 m do Volkswagen e 26,4 m do Toyota.



O Chevrolet foi o pior na prova, percorrendo 26,9 m, mas compensa com eletrônicos que Civic e Corolla não trazem – alerta de colisão frontal, de ponto cego e o assistente de permanência em faixa.

O pecado de Civic e Corolla é justamente não oferecer esses recursos de segurança ativa, que ajudam o motorista a evitar acidentes. A lista de série da dupla que lidera as vendas da categoria é bem mais modesta, mas repare que os quatro modelos ficam muito próximos nos preços. No caso do Civic, há refinamentos como a suspensão traseira por braços múltiplos, que só ele traz (Corolla, Cruze e Jetta usam eixo de torção). Já o Toyota tem um visual classudo, mas derrapa no acabamento muito simples da cabine. Esse é o “pulo do gato” que a Volkswagen quer dar com o novo Jetta: acertar onde os demais erram. Resta saber se os donos de Civic e Corolla, talvez os mais fiéis da praça, vão querer trocar de marca. 🚗

Compeço de vendas da categoria há anos, o Corolla é o sedã mais conservador deste comparativo. Além de não contar com recursos mais modernos de segurança ativa, o medalhão da Toyota é o único que ainda não oferece motor turbo. Mesmo prestes a ganhar nova geração, tem um visual externo que ainda transmite status e uma cabine forte em espaço





Título: Quero ser um sedã executivo

Veículo: Autoesporte - **Localidade:** SÃO PAULO - SP - **Data de publicação:** 01/10/2018

Editoria: Testamos - **Página:** capa/4, 30 a 39

TESTAMOS

	VW Jetta R-Line	HONDA Civic Touring	GM Cruze LTZ	TOYOTA Corolla Altis
ITENS				
AIRBAGS DE CORTINA	S	S	S	S
AIRBAG DE JOELHO	ND	ND	ND	S
AR DE DUAS ZONAS	S	S	ND	S
ASS. DE RAMPAS	S	S	S	S
BANCOS DE COURO	S	S	S	S
CÂMERA DE RÉ	S	S	S	S
CENTRAL MULTIMÍDIA	S	S	S	S
CHAVE PRESENCIAL	S	S	S	S
ALETAS NO VOLANTE	ND	S	ND	S
INSTRUMENTO DIGITAL	S	S	ND	ND
CONTROLE DE TRACÇÃO	S	S	S	S
FARÓIS FULL LED	S	S	ND	S
FAROL ALTO ADAPTATIVO	S	ND	0	ND
FRENAGEM AUTOMÁTICA	S	ND	ND	ND
ISOFIX	S	S	S	S
RODA DE LIGA LEVE	S	S	S	S
SENSOR DE RÉ	S	S	S	S
TETO SOLAR	0	S	ND	ND
BANCO ELÉTRICO	ND	S	0	S

S Série 0 Opcional ND Não disponível A Acessório

Novo padrão de conteúdo



Com a chegada do novo Jetta às lojas em outubro, temos uma divisão mais acentuada no segmento em termos de conteúdo. A sétima geração do sedã dá um passo em direção ao Passat e traz recursos inéditos na classe, como o controle de cruzeiro adaptativo com frenagem automática de emergência. Seu único opcional é o teto solar. O VW aposta em uma lista mais sofisticada, da mesma forma que o Chevrolet Cruze, que oferece alertas de ponto cego e de colisão, além de assistente de permanência em faixa. É verdade que ambos deixam as tecnologias mais avançadas para as versões de topo. Entretanto, melhor ter do que descartar, como fazem os sedãs das japonesas. Estes não possuem opcionais e trazem o básico para a classe — controles de estabilidade e de tração, sete airbags, chave presencial e multimídia com câmera de ré. O Honda surpreende com o sistema Lane Watch: uma câmera no retrovisor direito projeta imagem da lateral na tela do painel.

VOLKSWAGEN Jetta R-Line

SEU BOLSO	
PREÇO SUGERIDO	R\$ 119.990
PACOTE DE PEÇAS*	R\$ 12.070
REVISÕES ATÉ 30 MIL KM	Grátis
SEGURO**	N/D
DESVALORIZAÇÃO 1º ANO	N/D
GARANTIA	3 anos
TAXA DE FINANCIAMENTO	N/D
VALOR DA PARCELA***	N/D
CONSUMO CIDADE/ESTRADA****	9,1/14,2 km/l

TESTE	
ACELERAÇÃO	
0 - 100 km/h (s)	8,6
0 - 400 m (s)	16,1
0 - 1.000 m (s)	29,3
Velocidade a 1.000 m (km/h)	182,7
Veloc. real a 100 km/h	97

RETOMADA DE VELOCIDADE

40 - 80 km/h (Drive)	3,7
60 - 100 km/h (D)	4,6
80 - 120 km/h (D)	5,7

O Jetta manteve o motor 1.4 TSI e foi bem em todas as provas, porém...

FRENAGEM (ABS)

100 - 0 km/h (m)	40,3
80 - 0 km/h (m)	25,8
60 - 0 km/h (m)	14,5

DADOS DA MONTADORA

MOTOR	Dianteiro, transversal, 4 cil. em linha, 1.4, 16V, comando duplo, injeção direta, turbo, flex
CILINDRADA	1.395 cm ³
POTÊNCIA	150 cv a 5.000 rpm
TORQUE	25,5 kgfm entre 1.400 rpm e 3.500 rpm
VELOCIDADE MÁXIMA	210 km/h
CÂMBIO	Automático sequencial de seis marchas
DIREÇÃO	Elétrica
SUSPENSÃO	Independente McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)
FREIOS	Discos ventilados (diant.) e discos sólidos (tras.)
RODAS E PNEUS	205/55 R17
TRACÇÃO	Dianteira
CARROCERIA	Sedã, 4 portas, 5 lugares
COMPRIMENTO	4,70 m
LARGURA	1,80 m
ALTURA	1,47 m
ENTRE-EIXOS	2,69 m
TANQUE	50 litros
PESO	1.331 kg
PORTA-MALAS (FABRICANTE)	510 litros

