

# MERCADO | VEÍCULOS

## ELETRIFICAÇÃO

### GWM inicia testes com caminhão movido a hidrogênio

Veículo desembarcou no Porto de Santos e seguiu para a fábrica da marca em Iracemápolis, onde passará por inspeções e validações

O primeiro caminhão movido a hidrogênio da GWM Hydrogen powered by FTXT já está no Brasil e marca o início de uma nova etapa nos esforços da marca para avançar em soluções de transporte pesado com emissão zero.

A FTXT é a subsidiária da GWM na China responsável pelo desenvolvimento de tecnologias de célula a combustível e componentes para que utilizam o hidrogênio. Fora do país asiático, ela adota a marca GWM Hydrogen, reforçando o posicionamento global da empresa nesse segmento.

“A chegada deste caminhão representa mais do que um marco tecnológico: é o início da construção de um ecossistema de hidrogênio no Brasil, com parcerias estratégicas e soluções adaptadas à nossa realidade”, afirma Davi Lopes, Head da GWM Hydrogen-FTXT Brasil.

O veículo desembarcou no Porto de Santos (SP) e seguiu para a fábrica da GWM em Iracemápolis (SP), onde passará por inspeções e validações antes de iniciar os testes de rodagem.

Durante o mês de agosto, a equipe de engenharia de produto da montadora, em parceria com especialistas vindos da China, dará início à inspeção técnica do caminhão, com foco inicial na verificação da integridade e desempenho da bateria elétrica.

“Veículos com célula a combustível são, na essência, elétricos. Eles trabalham em conjunto com a bateria para garantir mais desempenho, segurança e autonomia. Por isso, antes de entrar em operação, passam por validações específicas da bateria e, na sequência, pelos testes da célula a combustível — que utiliza hidrogênio como vetor energético. A reação com o oxigênio gera eletricidade e, como subproduto, apenas água (H<sub>2</sub>O)”, explica Lopes.

O veículo conta com uma bateria de 105 kWh e um conjunto de cilindros com capacidade para 40 kg de hidrogênio, que alimentam as células a combustível para gerar eletricidade. O sistema também permite recuperação de energia em desacelerações e frenagens,



como em descidas de serra.

#### FASE DE TESTES

Os primeiros testes com o sistema de hidrogênio estão programados para setembro, em parceria com universidades brasileiras, incluindo a Universidade de São Paulo (USP), que já conta com infraestrutura para abastecimento a partir do etanol, tecnologia desenvolvida no Brasil para produzir hidrogênio de baixo carbono.

Inicialmente, os testes terão caráter essencialmente de pesquisa e desenvolvimento, com foco na transferência de conhecimento para as equipes brasileiras e na colaboração com centros de pesquisa e universidades.

Antes de iniciar a rodagem em vias públicas, o veículo passará por avaliações de suspensão, desempenho e segurança em pistas de prova no interior de São Paulo. Inicialmente, a operação será feita sem carga, evoluindo gradualmente para condições reais de transporte.

O objetivo é coletar dados sobre hábitos de condução no Brasil e entender como temperatura, altitude, tipo de pavimento, condições de rodagem influen-

ciam a eficiência do sistema.

Atualmente, mais de 30 mil unidades semelhantes já circulam na China, mas este é o primeiro modelo a operar em território brasileiro — o que permitirá verificar o desempenho em climas e topografias diversas, além de identificar oportunidades de melhoria.

Após essa primeira fase, o caminhão será testado em infraestruturas de abastecimento com diferentes fontes de hidrogênio: seja eletrolítico (ou hidrogênio verde) ou hidrogênio da reforma do etanol. Em um terceiro momento, a GWM fará uma avaliação econômico-financeira para estimar a viabilidade comercial da tecnologia no país.

Os testes no Brasil fazem parte dos esforços de Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) da GWM dentro do Programa MOVER, do Governo Federal, e se alinham ao plano global da companhia de neutralizar suas emissões de carbono até 2045.

#### APRESENTAÇÃO OFICIAL

O caminhão será exibido pela primeira vez no Brasil em 15 de agosto, durante a inauguração da fábrica da GWM em Iracemápolis.

## AUTO FOCO



### O casamento improvável que mudou a indústria

GABRIEL YUKI



No final dos anos 1980, Brasil e Argentina enfrentavam uma tempestade econômica: inflação alta, oscilações cambiais e queda no poder de compra da população. A indústria automotiva sofria diretamente: custos de produção elevados, vendas em baixa e pouca margem para investir em novos modelos.

Foi nesse cenário que, em 1987, nasceu a Autolatina, uma joint venture que uniu duas rivais históricas — Ford e Volkswagen — sob o mesmo teto. A proposta era ousada: compartilhar plataformas, motores, peças, fábricas e até redes de distribuição para reduzir custos e ampliar o portfólio de produtos. Na prática, as marcas mantinham seus logotipos e identidade visual, mas os carros passaram a ter muito mais em comum do que o consumidor imaginava.

#### COMO FUNCIONAVA A PARCERIA

O acordo previa divisões separadas para marketing e vendas, mas unificação de engenharia, compras e produção. Assim, um mesmo carro podia ganhar dois emblemas diferentes, com pequenas mudanças no design e no acabamento.

#### EXEMPLOS EMBLEMÁTICOS:

**Ford Verona e Volkswagen Apollo** – irmãos de mecânica, mas com diferenças no estilo externo e nos detalhes internos.

**Volkswagen Logus e Ford Escort** – o Logus, lançado em 1993, era essencialmente um Escort Mk5 com design Volkswagen. Foi um dos últimos modelos da parceria.

Além deles, **Ford Versailles e VW Santana**, **Ford Pampa e VW Quantum** também dividiram DNA.

#### CURIOSIDADES QUE MARCARAM ÉPOCA

A produção foi dividida estrategicamente: a Ford em São Bernardo do Campo cuidava dos modelos médios e grandes, enquanto a Volkswagen, em Taubaté e outras unidades, produzia compactos e utilitários.

Algumas concessionárias chegaram a vender modelos das duas marcas lado a lado — algo impensável hoje. Mesmo com mecânica compartilhada, cada montadora buscava manter um “toque próprio” no acabamento e na suspensão, para preservar a sensação de identidade ao dirigir.

#### POR QUE ACABOU

Se no início a Autolatina ajudou ambas a enfrentar a crise, com o tempo as diferenças culturais e estratégicas pesaram. A Ford queria reforçar sua imagem global e investir em modelos próprios. Já a Volkswagen se sentia limitada por compartilhar tecnologias que preferia manter exclusivas. Em 1995, a parceria terminou de forma amigável. Cada marca retomou seu caminho e reestruturou suas operações na América do Sul.

#### O LEGADO

A Autolatina deixou uma marca inesquecível na memória de muitos consumidores. Para alguns, foi uma fase de carros confiáveis, manutenção simplificada e preços competitivos. Para outros, um período em que a identidade das marcas ficou embaralhada.

Hoje, a história da Autolatina é lembrada como um capítulo único da indústria automotiva — um casamento improvável entre gigantes que, por quase uma década, falaram a mesma língua. Para mais histórias como essa siga o nosso Instagram: @autofocorp