

MERCADO

LANÇAMENTO

Kiro 2026 tem bônus promocional de R\$ 20 mil

Versão EX, tem preço público de R\$ 214.990,00 por R\$ 194.990,00, enquanto na SX Prestige, sai de R\$ 239.990,00 por R\$ 219.990,00

DA REDAÇÃO
redacao@jornalribeirao.com.br

A Kia Brasil anunciou hoje o início da comercialização do Niro ano/mode-lo 2025/2026, comerciali-zado em duas versões. Com o bônus promocional de R\$ 20.000,00 por tempo limi-tado, o Niro na versão EX, tem preço público sugerido reduzido de R\$ 214.990,00 por R\$ 194.990,00, e na versão do Niro SX Prestige, de R\$ 239.990,00 por R\$ 219.990,00.

O SUV compacto HEV (híbrido pleno) que traz mo-tor Kappa PE, de 1.6 litro, 16 válvulas, com injeção direta, a gasolina, e motor elétrico, com a sua bateria de polí-mero de lítio-ion de 240V, que oferece potência combi-nada de 141 cavalos a 5.700 rpm e torque de 27 kgf.m a 4.000 rpm, cuja performan-ce do conjunto motriz pode ser traduzida nos dados de consumo: segundo o Ran-king Folha-Mauá, o Kia Ni-ro faz 24,6 km/l na estrada e 27,2 km/l na cidade. Com seu reservatório de combus-tível de 42 litros, o Niro po-de chegar a até 1.142 km de autonomia.

“Com esses dados de con-sumo e de autonomia do Ni-ro, a Kia vislumbra conqui-star consumidores brasileiros que, efetivamente, levam em conta a economicidade co-mo um dos pilares de deci-são de compra”, argumen-ta Gustavo Gandini, diretor de Operações da Kia Brasil.

O design externo do Niro é inovador, ousado e elegan-te. Com traços marcantes, o Niro traz uma personali-dade dinâmica e ímpar. Na parte dianteira, o SUV com-pacto da Kia mostra seu tra-dicional “tiger nose” e um conjunto ótico em LED. Na traseira, a ousadia mais marcante está nas lanter-nas, do formato bumeran-gue, que avançam na colu-na C. E o principal atrativo estético também está na co-luna C, agora com uma cor diferente do restante da car-roceria.

No Brasil, o Niro é dis-ponibilizado em um to-tal de 17 combinações de cores. O modelo apresen-ta dois modos de condução (Eco e Sport). O objetivo foi combinar a direção esporti-va e precisa com a estabili-dade em linha reta (SLS), ao



SUV compacto HEV (híbrido pleno) que traz motor Kappa PE, de 1.6



Painel do novo Kiro HEV 2026



Modelo apresenta dois modos de condução (Eco e Sport)

frear e fazer curvas simulta-neamente (VSM e CBC) e o deslocamento suave em ve-locidades mais altas.

As configurações de sus-pensão têm na dianteira, independente, tipo Mac-Pherson, molas helicoidais e amortecedores a gás e, na traseira, Multilink. A dire-ção é elétrica e os freios são

a discos ventilados na dian-teira e discos sólidos na tra-seira.

A cabine tem 2.720 mm de distância entre-eixos. O tanque de combustível (42 litros) está localizado aba-i-xo do banco traseiro. As ro-das são de liga leve aro 18” e o porta-malas tem capacida-de de 425 litros (VDA).

AUTO FOCO



FORD CORCEL I

GABRIEL YUKI



SE EXISTE UM CARRO QUE TRADUZ O ESPÍRITO DAS RUAS BRASILEIRAS DOS ANOS 70, ELE SE CHAMA FORD CORCEL I. DONO DE UM VISUAL EQUILIBRADO, ECONÔMICO E CONFORTÁVEL, O MODELO FOI PROTAGONISTA DE UMA DAS MAIORES HISTÓRIAS DE DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA.

Mas poucos sabem que o Corcel não nasceu Ford e nem nasceu no Brasil. Sua origem foi francesa: o proje-to era baseado no Renault 12, desenvolvido pela Willys-Overland do Brasil sob licença da Renault. Em 1967, quando a Ford adquiriu a Willys, herdou também o no-vo automóvel que estava em fase final de desenvolvi-mento. O resto é história.

CHEGADA AO MERCADO

O Corcel foi lançado oficialmente em 1969 e rapida-mente caiu no gosto dos consumidores. Era um carro pensado para a família, com acabamento simples, mas elegante, boa ergonomia e suspensão macia. A tração dianteira rara no Brasil oferecia um comportamento mais estável e seguro, o que surpreendeu muitos mo-toristas da época.

Econômico e resistente, tornou-se conhecido por “aguentar qualquer estrada”. Rodovia, paralelepípedo ou terra batida: o Corcel ia. Para um país em expan-são e com infraestrutura em formação, isso valia ouro.

VERSÕES E EVOLUÇÃO

- A linha cresceu com rapidez:
- Sedã tradicional
- Coupé, de duas portas e visual mais esportivo
- Belina, a perua espaçosa que virou sucesso entre fa-mílias e comerciantes
- GT, a versão esportiva que conquistou os jovens
- O Corcel GT, lançado em 1970, tinha visual chama-tivo com faixas, rodas especiais e motor mais esper-to. Mesmo sem ser um esportivo de alto desempenho, marcou gerações.

O CARRO DA FAMÍLIA BRASILEIRA

Durante os anos 70, o Corcel se consolidou como sinô-nimo de confiabilidade. Era econômico no combustível, fácil de manter e tinha manutenção barata. Cada bairro tinha pelo menos um deles na garagem e todo mecânico sabia lidar com sua mecânica simples e robusta.

Essa acessibilidade transformou o Corcel em um personagem do cotidiano brasileiro. Ele esteve presente em viagens, mudanças, casamentos, primeiras habilita-ções e até aventuras pelo interior. Não era apenas um automóvel; fazia parte da história de quem o dirigiu.

Despedida e legado
Em 1977, o Corcel I deu lugar à segunda geração, mo-dernizada e com visual mais reto. Ainda assim, o pio-neiro ficou guardado na memória coletiva. Encontros de carros antigos e clubes dedicados ao modelo mos-tram que a paixão segue viva.

Hoje, versões bem conservadas especialmente Cou-pé e GT são joias disputadas por colecionadores e man-tenedores da cultura automobilística nacional.

Por que ainda lembramos dele?
A resposta é simples: poucos carros combinaram tão bem economia, conforto e identidade brasileira. O Cor-cel I foi feito para o Brasil e para o brasileiro. E é por is-so que, mesmo mais de 50 anos depois, seu nome ainda anda pelas ruas, pelas garagens e, acima de tudo, pela memória afetiva de quem viveu sua época. Para mais historias como essa siga @autofocorp