

MERCADO|VEÍCULOS

PICAPE

Maverick Hybrid aposta no poder da tração AWD

Sistema distribui a força entre os eixos sob demanda, aumentando a segurança e estabilidade da picape, principalmente em pisos molhados

DA REDAÇÃO
redacao@jornalribeirao.com.br

A Ford Maverick Hybrid, primeira picape híbrida do mercado brasileiro, chega à linha 2025 com tração AWD e um novo conjunto elétrico com autonomia de mais de 800 km. Oferecido pelo mesmo preço da versão Tremor – R\$ 239.900 –, modelo reforça a estratégia da montadora de dar poder de escolha aos clientes com diferentes motorizações e estilos.

“A nova Maverick Hybrid foi projetada para oferecer uma experiência completa ao usuário, unindo o melhor em capacidade, tecnologia, equipamentos e eficiência”, afirma Marcel Bueno, diretor de Marketing da Ford América do Sul. “É uma picape moderna, robusta e verdadeiramente versátil, que entrega também diversão ao dirigir e um padrão inigualável de conforto no uso diário.”

O novo motor elétrico da Maverick Hybrid tem 140 kW de potência e torque instantâneo de 320 Nm, 35% maior que o do modelo anterior. Ele incorpora também um gerador mais forte, de 93 kW, e atua junto com o motor 2.5 a gasolina de ciclo Atkinson, com potência de 162 cv (@ 5.600 rpm) e torque de 210 Nm (@4.000 rpm), para entregar uma potência combinada de 194 cv.

Outra grande novidade da Maverick Hybrid é a tração AWD inteligente, que distribui a força entre os eixos dianteiro e traseiro sob demanda. Ela aumenta a segurança e estabilidade da picape, principalmente em pisos molhados, estradas de terra e com baixa aderência. A relação final do diferencial encurtada para 3,37:1 (antes 2,91:1), com calibração específica para o Brasil, também melhora a agilidade e a resposta em acelerações.

A bateria de tração de íons de lítio da Maverick Hybrid, com capacidade de 1,1 kWh e alta densidade de energia, conta com tecnologia avançada para otimizar o desempenho e a durabilidade. Além de altas taxas de carga e descarga para acelerações rápidas e recuperação mais eficiente nas frenagens, ela tem um formato compacto e leve que favore-



Mario Villaescusa

Picape híbrida da Ford segue o novo design da família



Mario Villae Escusa

Cabine ganhou painel de instrumentos de 8", e multimídia de 13,2"



Mario Villa Escusa

Caçamba conta com sistema flexível e comporta 943 litros

ce o aproveitamento do espaço e a distribuição de peso do veículo.

A cabine oferece soluções inteligentes de aproveitamento de espaço para acomodar diferentes objetos, como laptop, celular, equipamentos e um exclusivo compartimento de 56 litros sob o banco traseiro,

desenvolvidas em clínicas com os consumidores.

As três primeiras revisões custam R\$ 915, R\$ 402 e 1.300. A Ford também oferece um pacote de experiências que incluem o agendamento de serviços online, Serviço Leva e Traz, Guia 360, Acompanhamento Preventivo e Concierge.

AUTO FOCO



Divulgação

Porsche e Fusca

GABRIEL YUKI



À PRIMEIRA VISTA, NADA PARECE APROXIMAR O ROBUSTO E POPULAR FUSCA DO SOFISTICADO E VELOZ PORSCHE. UM NASCEU PARA SER O CARRO DO POVO; O OUTRO, SÍMBOLO MUNDIAL DE ESPORTIVIDADE E STATUS. PORÉM, A HISTÓRIA DA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA GUARDA UMA CURIOSIDADE QUE SURPREENDE ATÉ QUEM JÁ É APAIXONADO POR CARROS: O FUSCA E OS PRIMEIROS PORSCHE SÃO PARENTES PRÓXIMOS.

A explicação está em um nome que se repete nos dois mundos: Ferdinand Porsche. Muito antes de sua marca fabricar máquinas que desfilariam pelas pistas e estradas com potência e elegância, o engenheiro austríaco foi responsável por criar um automóvel simples, econômico e resistente para a Alemanha dos anos 1930. Ele foi o cérebro por trás do Volkswagen que seria produzido em larga escala, o carro que o mundo viria a conhecer como Fusca.

Daí nasce o elo. O Fusca foi projetado com características que fugiam ao padrão da época: motor traseiro, refrigeração a ar e construção simplificada. Nada ali era por acaso. O objetivo era entregar um carro confiável, de manutenção barata e capaz de enfrentar longas jornadas. A fórmula funcionou tão bem que atravessou décadas e fronteiras.

Quando Ferdinand Porsche lançou seu primeiro carro sob sua própria marca, o Porsche 356, no pós-guerra, levou consigo parte do conhecimento adquirido no Fusca. Não à toa, o 356 também tinha motor traseiro, refrigeração a ar e até utilizava peças derivadas do Volkswagen em seus primeiros anos de produção. Era como se o Fusca tivesse ganhado versão esportiva, leve e preparada para correr.

O conceito seguiu adiante. Quando o lendário Porsche 911 surgiu, manteve a mesma filosofia: motor na traseira e o ronco característico do boxer refrigerado a ar. Os puristas da marca costumavam brincar que o 911 era uma evolução do Fusca — mais rápida, mais tecnológica, porém construída sobre o mesmo princípio que Ferdinand havia idealizado décadas antes.

Com o tempo, um tomou rumos opostos ao outro: o Fusca virou um fenômeno cultural, acessível e querido em todos os continentes; o Porsche se tornou objeto de desejo e desempenho. Mas ambos carregam a mesma assinatura. Um nasceu para o povo. O outro, para a elite da engenharia automobilística. Dois extremos ligados pela mesma mente brilhante.

É curioso pensar que, se um dia você cruzar com um Porsche 911 acelerando forte ou com um Fusca estacionado na praça da cidade, estará diante de dois capítulos de uma história que começou no mesmo papel de desenho, na mesa do mesmo engenheiro.

No universo dos automóveis, poucas ligações são tão improváveis quanto essa — e justamente por isso, tão fascinantes. para mais histórias como essa siga: @autofocorp