

MERCADO|VEÍCULOS

SUV DE LUXO

Toyota RAV4 estreia no Brasil com duas versões

Disponível em duas configurações híbridas full, S e SX, lançamento da Toyota tem diferenciais para o Brasil e preços a partir de R\$ 317.190

DA REDAÇÃO
redacao@jornalribeirao.com.br

Toyota anuncia o lançamento da nova geração do RAV4 no Brasil, que chega em pré-venda em maio, quando começará a ser entregue aos primeiros clientes. Disponível em duas configurações híbridas full, S e SX, o SUV mais vendido do mundo consolida a expansão do portfólio da marca no País com preços a partir de R\$ 317.190.

O novo RAV4 2026 apresenta um design exterior que reforça suas proporções típicas de SUV, com grandes rodas de aro 20 em todas as versões, maior altura em relação ao solo e uma traseira mais verticalizada. A dianteira adota o conceito “Hammerhead”, com capô esculpido e para-lamas angulares que criam uma postura mais robusta e um visual contemporâneo.

Na lateral, o caimento do teto, combinado às superfícies mais definidas das portas, cria um visual marcado pela combinação de elementos hexagonais e octogonais. Essa abordagem não é apenas estética: contribui diretamente para a eficiência aerodinâmica, com redução de até 8% no ruído percebido em cabine, evidenciando a funcionalidade do design.

Além disso, o banco traseiro foi reposicionado para uma posição mais baixa, o que, junto à maior área envidraçada – tanto nas laterais como na tampa traseira – favorecem a visibilidade para o motorista. Isso se reflete em uma sensação de amplitude da cabine e, também, em mais facilidade para as manobras do dia a dia.

O novo RAV4 está disponível nas cores Preto Atitude Metálico, Branco Lunar e Cinza Titan em ambas as versões. Já a versão SX oferece duas opções exclusivas, incluindo a inédita cor Imperial Aureum, além do Azul Topázio.

O modelo passa a utilizar a quinta geração do sistema híbrido full da Toyota, composto por um motor 2.5 litros de quatro cilindros que atua em conjunto com o motor elétrico principal (MG2) por meio de uma transmissão continuamente variável do tipo planetária para garantir respostas rá-

pidas e desempenho consistente, enquanto os dois motores elétricos (MG1 e MG2) também contribuem para a recarga da bateria de íons de lítio.

Esse sistema é complementado por um motor elétrico adicional no eixo traseiro (MGR), responsável pela tração integral elétrica

(AWD) e pela distribuição dinâmica de torque entre os eixos, ampliando a capacidade de tração e a estabilidade em diferentes condições de uso.

PREÇOS E VERSÕES

RAV4 S – R\$ 317.190
RAV4 SX – R\$ 349.290



Nova geração estreia identidade visual da marca e traz novos recursos



Interior do novo RAV4 prioriza a funcionalidade e tecnologia



Modelo tem rodas aro 20 em todas as suas versões

AUTO FOCO



O elétrico nacional que o Brasil esqueceu

GABRIEL YUKI



Hoje, o mercado é inundado por marcas estrangeiras e tecnologia importada, mas a verdade é que o futuro da mobilidade já foi desenhado aqui dentro. Enquanto o mundo debate os rumos da transição energética, vale a pena olhar para o retrovisor e resgatar uma história de puro pioneirismo: a do Gurgel Itaipu E150.

O ano era 1974. O mundo sofria o baque da primeira grande crise global do petróleo, com o preço do combustível nas alturas e os governos batendo cabeça atrás de alternativas. Foi nesse cenário de incertezas que o engenheiro João Augusto Conrado do Amaral Gurgel, um homem que enxergava décadas à frente do seu tempo, colocou nas ruas o primeiro veículo elétrico da América Latina. O nome era uma homenagem direta à usina hidrelétrica que começava a ser construída na mesma época, símbolo de uma promessa de energia limpa e, acima de tudo, nossa.

DUAS BANQUETAS E UMA TOMADA COMUM

O Itaipu era um carrinho focado exclusivamente no trânsito urbano. Com um visual quadrado, quase um trapézio sobre rodas, ele tinha carroceria de fibra de vidro e espaço para apenas duas pessoas. Parecia um veículo saído de um filme de ficção científica da época e chamava a atenção por onde passava. Olhando hoje, as especificações parecem modestas, mas para a década de 1970 elas eram um verdadeiro espanto técnico:

Autonomia: O compacto conseguia rodar entre 50 km e 60 km com uma única carga completa.

Velocidade: Chegava ao topo dos seus 60 km/h, o suficiente para os centros urbanos da época.

Recarga: Não precisava de carregadores ultra-rápidos; bastava plugar o carro em qualquer tomada comum de casa por cerca de 6 a 8 horas.

O grande calcanhar de Aquiles do projeto, contudo, estava guardado no assoalho. Naquela época, ninguém sequer sonhava com as baterias de íons de lítio que hoje alimentam nossos celulares e SUVs modernos. O Itaipu dependia de pesadas baterias de chumbo-ácido, as mesmas usadas para dar partida em carros convencionais. Essa escolha técnica era a única possível na época, mas cobrava um preço alto: o peso extra sacrificava o desempenho e o desgaste dos componentes era gigante, o que tornava o custo de produção proibitivo para o bolso do consumidor médio.

A GENIALIDADE QUE FICOU PELO CAMINHO

Por conta desses desafios de custo e tecnologia, o Itaipu E150 acabou não sendo vendido em massa, funcionando mais como um laboratório sobre rodas. Mas a Gurgel não jogou a toalha. Com o aprendizado acumulado nesse protótipo, a marca lançou em 1981 o Gurgel E400, um furgãozinho que conquistou o título real de primeiro veículo elétrico produzido em série no Brasil. Ele não foi para o público geral, mas operou bravamente em frotas comerciais e empresas estatais de telefonia e energia por vários anos.

A fábrica da Gurgel fechou as portas na década de 1990, engolida pela abertura do mercado nacional e pela falta de apoio governamental. Hoje, a história do Itaipu deixa uma lição incômoda e muito atual: o Brasil nunca teve falta de criatividade, engenharia de ponta ou coragem para inovar. O que sempre nos faltou foi o incentivo de longo prazo e o fôlego financeiro para não deixar nossas mentes mais brilhantes morrerem na praia. No fim das contas, o futuro bateu à nossa porta em 1974, mas nós simplesmente esquecemos de abrir. Para mais histórias como essa siga @autofocorp