

MERCADO

ELETRIFICAÇÃO

GWM transforma Haval H6 em híbrido plug-in flex

Tecnologia desenvolvida no Brasil melhora o desempenho, autonomia e eficiência do maior sucesso de vendas da marca chinesa no país

DA REDAÇÃO
redacao@jornalribeirao.com.br

A GWM Brasil anuncia a chegada da linha Haval H6 2027 com motorização flex, um marco para a indústria automotiva nacional. A família do SUV elétrico mais vendido do país agora pode rodar com gasolina ou etanol em todas as versões, tornando-se a primeira linha de veículos híbridos plug-in flex fabricada no Brasil.

“O Brasil tem uma das matrizes energéticas mais limpas do mundo e o etanol é um ativo estratégico para a mobilidade sustentável. O Haval H6 flex representa um passo importante nessa direção. Desenvolvemos uma tecnologia pensada para as necessidades do consumidor brasileiro, reforçando nosso compromisso de longo prazo com o país e com a produção local”, afirma Diego Fernandes, COO da GWM Brasil.

Para receber a nova motorização flex, o conjunto mecânico do Haval H6 passou por uma ampla evolução técnica. O projeto do motor 1.5 Turbo incorporou novas bombas de combustível de baixa e alta pressão compatíveis com etanol hidratado, bicos injetores com geometria específica para as características de atomização do combustível, além de velas de ignição desenvolvidas para as condições de combustão do etanol em Ciclo Miller.

Os componentes internos do motor também foram revisados. Sedes de válvulas, juntas, vedações e demais peças em contato com o combustível receberam materiais compatíveis com o uso prolongado de etanol. Tratamentos especiais de superfície foram aplicados em componentes internos para garantir durabilidade mesmo com utilização de E100.

Outro diferencial é a adoção de um sensor de etanol integrado ao sistema de gerenciamento eletrônico. Com auxílio de algoritmos desenvolvidos pela GWM, o veículo identifica em tempo real qualquer proporção de mistura entre gasolina e etanol e recalibra automaticamente a estratégia de funcionamento do motor, de



Tecnologia passou por mais de 400 mil quilômetros de testes



Interior recebeu atenção especial para aprimorar ergonomia



Todas as versões do modelo passam a aceitar etanol e gasolina

forma imperceptível para o motorista.

A linha Haval H6 2027 será composta pelas versões HEV ONE, HEV2, PHEV19, PHEV35 e GT. O retorno do HEV ONE acontece agora em sua configuração definitiva. A linha está disponível nas concessionárias da marca, no site oficial e no

seu e-commerce desde terça, 9 de junho. Os preços são de R\$ 199.900 para a HEV ONE (reajuste de apenas R\$ 900 apesar da nova tecnologia flex), R\$ 225.000 para a HEV2, R\$ 250.000 para a PHEV19, R\$ 290.000 para a PHEV35 (alteração de R\$ 1.000) e R\$ 326.000 para a GT.

AUTO FOCO



Amphicar: o carro que “navegou”

GABRIEL YUKI



ENTRE CENTENAS DE VEÍCULOS CLÁSSICOS QUE PARTICIPARAM DO 11º EBAA (ENCONTRO BRASILEIRO DE AUTOS ANTIGOS), REALIZADO EM ÁGUAS DE LINDÓIA DO DIA 04 A 07 DE JUNHO DE 2026, UM MODELO EM ESPECIAL CHAMOU MINHA ATENÇÃO PELA PROPOSTA INUSITADA.

Em meio a esportivos, sedãs luxuosos e clássicos nacionais, o Amphicar se destacou como um dos veículos mais diferentes e interessantes presentes no evento.

À primeira vista, ele parece apenas um conversível europeu dos anos 1960. No entanto, basta observar mais atentamente para perceber que estamos diante de algo muito especial: um carro capaz de rodar normalmente pelas ruas e também navegar em rios, lagos e represas.

O Amphicar 770 foi lançado em 1961 pela empresa alemã Amphicar Corporation, idealizado pelo engenheiro alemão Hans Trippel, um pioneiro no desenvolvimento de veículos anfíbios. Seu nome é uma combinação das palavras “amphibious” (anfíbio) e “car” (carro), resumindo perfeitamente sua proposta.

O número 770 fazia referência ao desempenho prometido pelo fabricante: cerca de 7 nós na água (aproximadamente 13 km/h) e 70 mph em terra, equivalentes a cerca de 112 km/h. Embora não fosse um esportivo veloz nem uma embarcação rápida, o Amphicar entregava algo que nenhum outro automóvel de produção em série oferecia na época: a possibilidade de simplesmente entrar na água e continuar o passeio.

Debaixo da carroceria estava um motor de quatro cilindros de 1.147 cm³, proveniente dos modelos da fabricante britânica Triumph Motor Company. O propulsor entregava aproximadamente 43 cavalos de potência e era combinado a uma transmissão manual de quatro marchas. Para navegar, duas hélices instaladas na parte traseira entravam em ação, impulsionando o veículo na água.

A engenharia por trás do Amphicar impressiona até hoje. Sua carroceria era totalmente vedada para garantir a flutuação, enquanto o sistema de direção atuava tanto em terra quanto na água. O motorista simplesmente conduzia o veículo até a margem, entrava na água e seguia navegando sem precisar de qualquer transformação complexa.

Entre 1961 e 1968 foram produzidas pouco mais de 3.800 unidades, sendo a maioria destinada ao mercado norte-americano. Atualmente, o Amphicar é considerado uma verdadeira raridade mundial e figura entre os veículos mais desejados por colecionadores de modelos exóticos e históricos.

Durante minha visita ao 11º EBAA, em Águas de Lindóia, foi impossível não parar para admirar esse exemplar. Em um evento conhecido por reunir alguns dos automóveis mais importantes da história, o Amphicar conseguiu se destacar justamente por representar algo único. Afinal, não é todo dia que encontramos um veículo capaz de enfrentar o trânsito e, poucos minutos depois, navegar tranquilamente sobre a água.

Mais do que um carro antigo, o Amphicar é um símbolo de uma época em que a indústria automotiva ousava sonhar alto e transformar ideias aparentemente impossíveis em realidade. E foi exatamente essa mistura de criatividade, engenharia e exclusividade que fez dele um dos carros mais curiosos e diferentes que passaram pelos corredores do 11º EBAA, arrancando olhares, sorrisos e muita admiração dos visitantes.