AUTO FOCO

Divulgação



Renault Twingo



GABRIEL YUKI

QUANDO CHEGOU AO BRASIL, NOS ANOS 1990, O RENAULT TWINGO CHAMOU ATENÇÃO POR FUGIR COMPLETAMENTE DO PADRÃO DOS CARROS COMPACTOS DA ÉPOCA. PEQUENO POR FORA, ESPAÇOSO POR DENTRO E COM UM DESENHO SIMPÁTICO

O modelo francês conquistou olhares e se tornou um dos carros mais simpáticos da década de 1990. Apresentado no Salão de Paris de 1992 e lançado na Europa em 1993, o Twingo foi desenvolvido para oferecer praticidade, conforto e um melhor aproveitamento do espaço urbano. Seu nome é uma combinação de Twist, Swing e Tango, três estilos de dança que ajudaram a traduzir a personalidade descontraída do automóvel.

O grande diferencial estava no interior. Com apenas 3,43 metros de comprimento, o Twingo acomodava quatro adultos e oferecia um banco traseiro deslizante, que permitia aumentar o espaço para as pernas ou ampliar o porta-malas conforme a necessidade. Os bancos também podiam ser rebatidos e reclinados, criando uma área que podia ser utilizada até para descansar. Era uma solução engenhosa para um carro tão compacto.

O desenho assinado por Patrick Le Quément também fez história. A dianteira com grandes faróis, as formas arredondadas e as cores vibrantes davam ao Twingo uma aparência amigável, quase como se o carro estivesse sempre sorrindo. Por dentro, o painel centralizado com instrumentos digitais, os revestimentos coloridos e os comandos de fácil acesso reforçavam a proposta inovadora.

No Brasil, o modelo chegou importado da França, inicialmente com motor 1.2 de 55 cv. Em 1995, ganhou a versão Easy, com embreagem automatizada, dispensando o pedal de embreagem. Mais tarde, recebeu outras motorizações e, a partir de 2000, passou a ser importado do Uruguai.

Apesar do sucesso entre os admiradores, o Twingo enfrentou a concorrência dos compactos nacionais, que contavam com preços e estrutura de produção mais competitivos. Comercializado no Brasil até 2003, vendeu mais de 12 mil unidades no país. Na Europa, a primeira geração superou a marca de dois milhões de exemplares.

O Twingo não foi apenas um carro pequeno. Ele mostrou que um automóvel urbano poderia ser funcional, econômico e, ao mesmo tempo, ter personalidade. Décadas depois, continua despertando nostalgia e conquistando novos admiradores, preservando o charme de uma época em que a criatividade também era parte importante da engenharia automotiva.



MERCADO|VEÍCULOS

RENAULT

Niagara tem conforto de SUV e robustez de picape

Modelo combina conectividade e tecnologias de assistência ao motorista com capacidade de carga, tração integral e uso fora de estrada

DA REDAÇÃO
redacao@jornalribeirao.com.br

A Renault prepara uma nova fase de sua ofensiva internacional com a Niagara, picape desenvolvida especialmente para os mercados da América Latina. O modelo combina características de um SUV, como conforto, conectividade e tecnologias de assistência ao motorista, com atributos tradicionais de uma picape, como capacidade de carga, tração integral e aptidão para o uso fora de estrada.

Primeiro veículo apresentado dentro do plano futuREady, a Niagara faz parte da estratégia da Renault de lançar 14 novos modelos fora da Europa até 2030. Brasil, Argentina e Colômbia estão entre os principais mercados-alvo, com exportações previstas posteriormente para outros países da região.

Com 4,94 metros de comprimento na versão 4x4 e 4,91 metros na configuração 4x2 e 1,72 metro de altura, a picape aposta em um visual robusto. A dianteira traz grade verticalizada, capô elevado, faróis full LED e elementos inspirados no universo off-road. Dependendo da versão, há rodas de 17 ou 18 polegadas e possibilidade de equipamentos como barras de teto e Santo Antônio.

No interior, a Renault buscou aproximar a experiência da Niagara à de um SUV médio. O painel reúne quadro de instrumentos digital de 10,2 polegadas e central multimídia de 10,1 polegadas. O sistema OpenR Link conta com Google integrado, incluindo Maps, Assistente e aplicativos da Play Store, além de compatibilidade com Android Auto e Apple CarPlay. O modelo também terá integração com o Gemini, sistema de inteligência artificial generativa do Google.

O espaço interno é outro destaque. O banco traseiro pode ser reclinado em 25 graus e o espaço para os joelhos chega a 200 milímetros. Há ainda um compartimento de 36 litros atrás dos bancos traseiros, além de soluções de armazenamento no console central. Dependendo da configuração, a cabine pode receber bancos dianteiros com ajustes elétricos e iluminação ambiente de até 48 cores.

Divulgação



Renault planeja lançar 14 novos modelos fora da Europa até 2030

Divulgação



Caçamba tem capacidade de 938 litros e suporta até 654 kg de carga

A motorização anunciada é um 1.3 turbo de injeção direta, com 156 cv na versão a gasolina e 160 cv na configuração flex, além de torque máximo de 270 Nm. O conjunto pode ser associado a câmbio manual de seis marchas ou automático de dupla embreagem úmida, também de seis velocidades.

Na configuração com tração integral, a Niagara dispõe de diferentes modos de condução, incluindo opções para lama e areia e uso off-road. A distribuição de torque entre os eixos é feita automaticamente de acordo com as condições de aderência. A distância do solo chega a 233 mm na versão 4x4.

A caçamba tem capacidade de 938 litros e suporta até 654 kg de carga. A picape também oferece tampa traseira com acionamento elétrico, oito ganchos de ancoragem, tomada de 12V e capa retrátil para proteção da carga. Segundo a Renault, a capacidade de reboque chega a 710 kg.

Entre os equipamentos de segurança estão frenagem automática de emergência, controle de velocidade adaptativo com Stop & Go, alerta e assistente de permanência em faixa, reconhecimento de placas, monitoramento de ponto cego e sensor de fadiga. O modelo ainda pode contar com câmera panorâmica de 360 graus, estacionamento automático, alerta de tráfego cruzado traseiro e frenagem automática em marcha à ré.

Projetada e desenvolvida na América Latina, a Niagara teve participação dos centros de engenharia do Brasil e da Argentina e será produzida na fábrica de Santa Isabel, em Córdoba. Durante o desenvolvimento, os protótipos acumularam cerca de 800 mil quilômetros de testes em diferentes condições de rodagem, incluindo asfalto e off-road, em países como Argentina, Brasil e Colômbia.