



Acesse pelo
QR Code



Nova Royal Enfield Himalayan 2022 chegou recentemente ao País; principal novidade é o Tripper, sistema de navegação baseado no Google Maps



PATROCÍNIO

CAOA LOCADORA



Aventura acessível

Segundo estilo de moto mais vendido no País, trails oferecem agilidade ao dia a dia e conforto para viajar

Por Arthur Caldeira

Sinônimo de liberdade, as motos são, frequentemente, associadas ao prazer de viajar sem destino para desbravar o mundo. Exatamente por isso, o segmento de motos *bigtrail*, ou aventureiras, é um dos que mais crescem nos últimos anos. E não é por acaso. São modelos versáteis, que reúnem bom desempenho, conforto e autonomia para fazer uma longa viagem, sem se preocupar com o caminho.

As motos *bigtrail*, porém, não são exatamente as mais acessíveis. Primeiramente, do ponto de vista financeiro. Afinal, são modelos com motores potentes, de grande capacidade cúbica, e recheados de tecnologia, cujos preços são elevados – podem variar de R\$ 65 mil, no caso da Triumph Tiger 900, até R\$ 120 mil, como a desejada e campeã de vendas BMW R 1250 GS.

Outro fator que torna as *bigtrails* inacessíveis para grande parte dos motociclistas é o biótipo nacional. A média de altura do brasileiro é de 1,74 metro (masculino) e 1,60 metro (feminino), mas modelos como a Tiger 900 Rally, que tem assento a 90 centímetros do solo, exigem pernas longas. Com isso, muita gente fica intimidada pelo porte avantajado das maxiaventureiras.

Nesse cenário, as *trails* de média cilindrada surgem como opção de quem procura uma moto versátil para rodar na cidade, mas com conforto e autonomia para viajar. Também encaram aventuras por qualquer tipo de estrada,

mas sem o peso – e o preço – elevado das *bigtrails*. Não por acaso, as *trails* são o segundo estilo de moto mais vendido – só perdem para as urbanas – e representam cerca de 20% dos modelos comercializados no País, segundo a Abraciclo, associação das fabricantes. As aventureiras médias têm motores que variam de 250 a 400 cilindradas e podem rodar até 30 quilômetros por litro de gasolina. Os preços vão de R\$ 20 mil a R\$ 35 mil.

MODELOS TAMBÉM SE DÃO BEM NAS CIDADES

Ainda assim, oferecem suspensões robustas, boa autonomia, posição confortável para pequenos e grandes deslocamentos e, também, vão bem no dia a dia das cidades. Um bom exemplo é a BMW G 310 GS, aventureira que traz no nome a fama da sua irmã maior, a R 1250 GS. Montada em Manaus, a nova geração da G 310 GS chegou, recentemente, ao mercado com algumas novidades, como o farol de LED.

Outro modelo que tem se destacado no segmento, a Royal Enfield Himalayan ganhou o Tripper, sistema de navegação baseado no Google Maps, no modelo 2022. Um pequeno mostrador, no painel, conecta-se ao smartphone e reproduz as direções para orientar os motociclistas, seja na cidade, seja na estrada.

 CONTINUA NA PÁG. 2

..... ACESSE TAMBÉM OS CONTEÚDOS ABAIXO NO PORTAL MOTOMOTOR

SEGURANÇA

Confira 5 dicas para pilotar de forma responsável e preservar vidas



Foto: Infomoto

MERCADO

Até o final de agosto, produção de motos no País acumulou alta de quase 34%



Foto: Divulgação Honda

5 aventureiras médias que podem caber no seu bolso

Procura uma moto versátil para rodar na cidade, mas com conforto e autonomia para viajar? Veja nossa lista, com modelos que custam de R\$ 20 mil a 36 mil

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



É espécie de *bigtrail*, porém mais em conta, as aventureiras médias também são bem mais leves que os enormes modelos de 1.000 cilindradas. Característica que, também, faz delas uma boa opção para quem usa a moto no dia a dia. Afinal, domar mais de 200 quilos, no corredor formado entre os carros, não é tarefa fácil.

Em comum, esses modelos têm suspensões de curso mais longo para enfrentar as avenidas esburacadas da cidade ou a estradinha de terra que sobe à Pedra do Baú, na Serra da Mantiqueira. Com motores de 250 a 400 cilindradas e boa capacidade no tanque de combustível, o consumo é baixo e têm autonomia para pegar estrada.

A posição de pilotagem confortável é fruto da ergonomia típica das *trails*. As pedaleiras são centralizadas, o que deixa as pernas relaxadas e os joelhos pouco flexionados. O guidão largo e o assento plano fazem com que o condutor assuma uma postura ereta, evitando, assim, dores nas costas, em longos deslocamentos.

O QUE PRESTAR ATENÇÃO

Ao escolher a sua *trail* de média cilindrada, vale a pena prestar atenção a alguns detalhes. A começar pela sua altura. Embora sejam menores, alguns modelos, principalmente os que têm roda aro 21, na dianteira, podem ter o assento bastante elevado. Caso da Yamaha Lander 250, a mais em conta da nossa lista, cujo banco fica a 87,5 centímetros do chão.

Outra grande diferença entre as cinco motos da nossa lista é o motor. Há modelos com apenas um cilindro e outros com dois. Configuração que influencia bastante no desempenho, no consumo e, também, no preço. Enquanto a Royal Enfield Himalayan é vendida a partir de R\$ 20.390, a Kawasaki Versys 300 não sai por menos de R\$ 30.000.

CONSUMO E CAPACIDADE

Também, é importante analisar o consumo e a capacidade do tanque se a sua ideia é ter uma moto para viajar por aí. Enquanto a Yamaha 250 chega a rodar 35 quilômetros por litro de gasolina e leva 13,6 litros no reservatório, a 310 GS comporta apenas 11 litros e “bebe” mais: cerca de 25 quilômetros por litro.

Por outro lado, a moto da marca alemã é mais completa e tem acabamento mais sofisticado. A BMW traz freios a disco com ABS nas duas rodas e suspensão invertida. O modelo 2022 ainda ganhou faróis de LED, manetes com regulagem e embreagem deslizante, o que torna o acionamento mais leve e confortável, além de evitar derrapagem em reduções bruscas.

Veja ao lado cinco opções oferecidas por BMW, Honda, Kawasaki, Royal Enfield e Yamaha para agradecer aos motociclistas que buscam uma *trail* média para qualquer momento e lugar. É só escolher a sua.

1

Yamaha Lander 250 ABS

MOTOR: um cilindro, 249,5 cm³ (flex)
POTÊNCIA: 20,9 cv a 8.000 rpm
CAPACIDADE DO TANQUE: 13,6 litros
PESO: 153 kg em ordem de marcha
ALTURA DO ASSENTO: 87,5 cm
PREÇO: R\$ 19.900*

Modelo mais acessível da lista, a Lander 250 é também a mais leve. Destaca-se pela roda aro 21, na dianteira, e o longo curso das suspensões, ideal para quem quer encarar uma aventura off-road. Por outro lado, tem o desempenho mais modesto, sendo capaz de manter 115 km/h na estrada, e o sistema ABS atua apenas na roda dianteira.

Foto: Divulgação Yamaha



2

Royal Enfield Himalayan

MOTOR: um cilindro, 411 cm³ (gasolina)
POTÊNCIA: 24,5 cv a 6.500 rpm
CAPACIDADE DO TANQUE: 15 litros
PESO: 191 kg a seco
ALTURA DO ASSENTO: 80 cm
PREÇO: R\$ 20.390*

Com bagageiros reforçados, o modelo 2022 também tem motor menos poluente, mas com o mesmo desempenho comedido. A simplicidade mecânica e a robustez são suas principais qualidades, enquanto o peso elevado é o ponto negativo. Apesar do aro 21, seu banco fica a apenas 80 cm do solo, o que torna a Himalayan acessível até aos mais baixos.

Foto: Divulgação Royal Enfield



3

Honda XRE 300

MOTOR: um cilindro, 291,6 cm³ (flex)
POTÊNCIA: 25,6 cv a 7.500 rpm
CAPACIDADE DO TANQUE: 13,8 litros
PESO: 148 kg a seco
ALTURA DO ASSENTO: 86 cm
PREÇO: R\$ 21.290*

A XRE 300, também, é uma *trail* de verdade, ou seja, usa roda aro 21, na dianteira, e têm bom curso de suspensão: destaque para os aros e a balança traseira feitos em alumínio. O sistema ABS é independente e seu motor mantém 120 km/h com facilidade. Os faróis são de LED.

Foto: Divulgação Honda



4

Kawasaki Versys X-300

MOTOR: dois cilindros, 296 cm³ (gasolina)
POTÊNCIA: 40 cv a 11.500 rpm
CAPACIDADE DO TANQUE: 17 litros
PESO: 175 kg em ordem de marcha
ALTURA DO ASSENTO: 81,5 cm
PREÇO: R\$ 31.830*

Única com motor de dois cilindros entre as motos desta lista, a Versys se destaca pelo bom desempenho e pode chegar a 165 km/h. Entre todas as opções, tem menor aptidão para aventuras radicais no fora de estrada. A roda de 19 polegadas, o curso de somente 13 cm, na dianteira, e apenas 14,8 cm, na traseira, comprovam isso. O modelo da Kawasaki, porém, tem bom acabamento e porte de moto maior.

Foto: Divulgação Kawasaki



5

BMW G 310 GS

MOTOR: um cilindro, 313 cm³ (gasolina)
POTÊNCIA: 34 cv a 9.000 rpm
CAPACIDADE DO TANQUE: 11 litros
PESO: 169,5 kg em ordem de marcha
ALTURA DO ASSENTO: 83,5 cm
PREÇO: R\$ 35.900*

A BMW 310 GS oferece equipamentos que a destacam das concorrentes, como a suspensão invertida, na dianteira, e os pneus sem câmara. Seu motor pode levá-la a 158 km/h no painel digital. Destaque para os freios a disco com sistema ABS, em ambas as rodas, que pode ser desligado para rodar na terra.

* Preços públicos sugeridos, base Distrito Federal, e não incluem frete nem seguro

Foto: Divulgação BMW



FALE CONOSCO ▶ Se você quer comentar, sugerir reportagens ou anunciar produtos ou serviços na área de mobilidade, envie uma mensagem para mobilidade@estadao.com



NOVA TIGER 1200

MAIS LEVE E PODEROSA

A palavra “transformação” simplesmente não é suficiente. Projetada para entregar a aventura definitiva em pilotagem de grande capacidade, a incrível Tiger 1200 trará o que há de melhor em uma família de motocicletas totalmente nova. Agora significativamente mais leve do que sua concorrente mais próxima, com uma transformação surpreendente em peso, a nova 1200 combinará a vantagem do motor triplo com uma agilidade, controle e pilotagem líderes na sua categoria.

Quer saber mais?

Leia o QR Code e se cadastre para mais informações.



No trânsito, sua responsabilidade salva vidas.



PRODUZIDO
NO POLO INDUSTRIAL
DE MANAUS
CONHEÇA A AMAZÔNIA

Saiba mais em: triumphmotorcycles.com.br

@triumphbr

@TriumphMotorcyclesBrasil

triumphmotorcyclesbr

Conheça qual é o lubrificante mais indicado para sua scooter

Óleo específico traz benefícios como economia de combustível e melhor desempenho do motor

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



MOMENTO
mobilidade

NÃO PERCA A LIVE "MAIS ACESSIBILIDADE NO MERCADO DE VEÍCULOS". HOJE, ÀS 11H, COM TRANSMISSÃO PELAS REDES SOCIAIS DO **ESTADÃO** OU NO PORTAL MOBILIDADE



Ideal é respeitar o intervalo de troca de óleo indicado no manual do proprietário da sua scooter e também utilizar o lubrificante com a viscosidade recomendada pelo fabricante do modelo



Foto: Divulgação Mobil



Foto: Divulgação Yamaha

Cada vez mais pessoas estão escolhendo as scooters como opção de mobilidade urbana. As vendas desse tipo de moto bateram recorde, em julho, e já correspondem a quase 10% das motocicletas comercializadas no Brasil. De olho nesse nicho de mercado, fabricantes de lubrificantes criaram óleos específicos para esse modelo de moto.

A novidade gerou dúvida nos proprietários que, até então, utilizavam óleo de moto com as mesmas especificações. Mas, afinal, qual produto usar na hora de trocar o lubrificante? Uma característica que diferencia as scooters das motos tradicionais é o câmbio CVT. Automático, basta acelerar que o sistema altera a relação de transmissão.

Diferentemente do câmbio das motos que têm discos de embreagem e engrenagens que, geralmente, são lubrificados pelo mesmo óleo do motor, o câmbio CVT trabalha a seco. Portanto, o produto do motor não lubrifica o câmbio nas scooters. Por esse motivo, o óleo pode ter propriedades que reduzem o atrito, como nos automóveis.

BAIXA FRICÇÃO

“Na maioria das scooters, a embreagem não interage com o óleo do motor e o óleo lubrificante pode conter propriedades de baixa fricção”, explica Alexandre Ramos, engenheiro e instrutor técnico da Yamaha.

Em 2020, a fabricante de lubrificantes Mobil lançou o Super Moto Scooter 10W30, embora já tivesse um com a mesma viscosidade para motocicletas. Segundo Marina Faria Teixeira, coordenadora de marketing de carros e motos da empresa, a principal diferença entre eles é a classificação JASO, da organização japonesa de padrões automotivos.

No caso do óleo para motos, é a MA2 que tem melhor desempenho em motos com transmissão lubrificada, que é o caso das motocicletas comuns. “Já a classificação do Mobil 10W-30 Scooter é a JASO MB, que tem desempenho melhor em motos com transmissão seca, como é o caso das scooters. Por esse motivo, uma com lubrificante assim terá um rendimento melhor, pois a fórmula foi otimizada para essa categoria”, explica Teixeira.

De acordo com essa norma, o lubrificante pode conter um pacote

maior de aditivos de baixa fricção, como molibdênio, completa o engenheiro da Yamaha.

VANTAGENS

Ambos os lubrificantes são vendidos pelo mesmo preço no mercado, mas o ideal é usar óleo específico na sua scooter, garante a coordenadora de marketing da Mobil.

“Por ser uma fórmula otimizada para scooters, o Mobil 10W30 Scooter proporciona economia de combustível, estabilidade na temperatura, aumento na vida útil do motor, proteção contra desgaste e corrosão e proteção dos componentes críticos do motor, mantendo-o limpo com a utilização de um lubrificante específico com baixa fricção”, justifica.

Comparado com o motor da motocicleta, o da scooter trabalha em condições severas, no trânsito das cidades, e também opera em altas temperaturas, porque está sempre coberto pela carenagem, o que dificulta o controle de viscosidade e gera maior oxidação, explica Alexandre Ramos.

“O Yamalube Scooter, que recebe

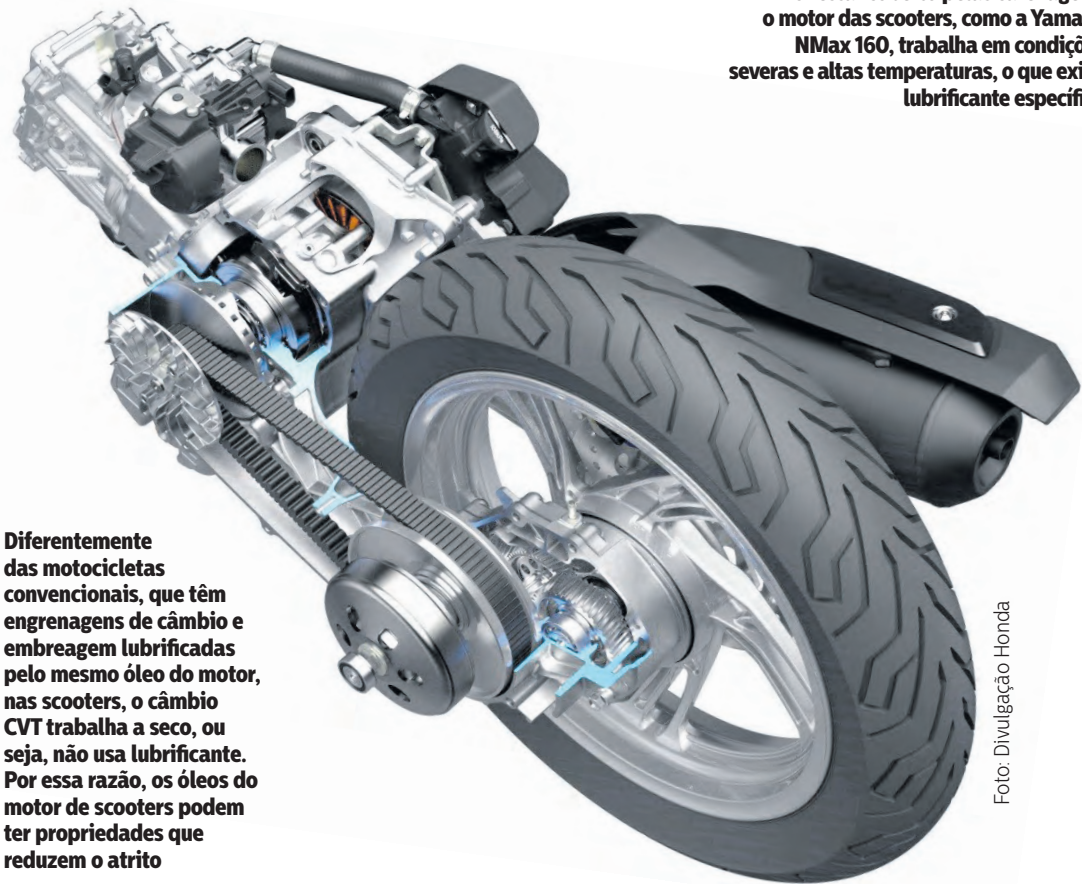


Foto: Divulgação Honda

Diferentemente das motocicletas convencionais, que têm engrenagens de câmbio e embreagem lubrificadas pelo mesmo óleo do motor, nas scooters, o câmbio CVT trabalha a seco, ou seja, não usa lubrificante. Por essa razão, os óleos do motor de scooters podem ter propriedades que reduzem o atrito

um pacote maior de aditivos e atende à especificação JASO MB, contribui para economia de combustível, maior resistência à oxidação e depósitos e melhor controle de viscosidade nas temperaturas mais altas, ou seja, o óleo adequado para scooter traz benefícios ao motor”, completa o engenheiro da Yamaha.

Se você estiver se perguntando se há algum problema em usar óleo de moto na sua scooter, não se preocupe. “Caso o motociclista utilize um óleo para motocicleta na scooter, não há prejuízo, desde que seja um produto com a viscosidade adequada”, tranquiliza Marina Teixeira.

NÃO USAR EM MOTOS

No entanto, afirma a representante da Mobil, o consumidor não terá todos os benefícios de um óleo otimizado e desenvolvido especialmente para a categoria. Importante: o contrário não pode ser feito. Quer dizer, o motociclista não deve usar óleo de scooter em motos com câmbio convencional.

“Mesmo sendo superior em vários aspectos, o óleo de scooter não possui característica de alto coeficiente de atri-

to, exigido pelas motocicletas, pois o molibdênio pode prejudicar a embreagem”, alerta o engenheiro da Yamaha.

ÓLEO NA TRANSMISSÃO FINAL

Pouca gente sabe, mas existe, nas scooters, uma transmissão final, que são engrenagens que atuam como diferenciais, transmitindo a força gerada pelo câmbio diretamente à roda traseira. Elas são necessárias, pois as polias do CVT rodam muito mais rápido que a roda. Essas engrenagens ficam em um compartimento separado e precisam de lubrificação. Geralmente, vai uma pequena quantidade de óleo (entre 100 ml e 150 ml), que deve ser trocada numa quilometragem bem acima da troca do óleo do motor.

Nessas engrenagens, o recomendado é usar o mesmo óleo do motor da scooter, explica o engenheiro da Yamaha. “Recomenda-se o mesmo do motor, o Yamalube Scooter. No caso da NMax 160, o intervalo recomendado é de mil quilômetros, na primeira troca, e, depois, a cada 10 mil”, detalha Ramos. Já o óleo do motor da scooter Yamaha deve ser substituído a cada 5 mil quilômetros. (A.C.)



INTERCEPTOR: A CUSTOM MAIS VENDIDA DO BRASIL!*

INTERCEPTOR 650 2022 ABS

A PARTIR DE

R\$25.990,00
À VISTA
+FRETE

GT 650 2022 ABS

A PARTIR DE

R\$26.990,00
À VISTA
+FRETE



METEOR 350 2022 ABS

A PARTIR DE

R\$17.990,00
À VISTA
+FRETE

**METEOR
350**

**ROYAL ENFIELD
HIMALAYAN**

HIMALAYAN 2022 TRIPPER

A PARTIR DE

R\$20.390,00
ABS
À VISTA
+FRETE



**ENTRADA
A PARTIR DE 20%**

+

**SALDO EM ATÉ
48 VEZES**

e

**COM TAXAS A PARTIR DE
1.0% ****

ANÁLIA FRANCO

Rua Serra de Japi, 1452 - Vila Gomes Cardim

São Paulo - SP - CEP: 03309-001

Contato: (11) 2675-9526

Email de vendas: contato@royalenfieldsp.com.br



RE SP - CONCESSIONÁRIA AUTORIZADA

IBIRAPUERA

Avenida República do Líbano, 2099 - Moema

São Paulo - SP - CEP: 04502-100

Contato: (11) 5051-7700

f /royalenfieldsp

@royalenfieldsp

www.ROYALENFIELDSP.COM.BR

*Fonte: Ranking FENABRAVE - Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores, acumulado até Agosto de 2021. (**) Condições podem variar de acordo com o valor da entrada e quantidade de parcelas. Para maiores informações, entre em contato nos telefones mencionados acima, validade até o dia 30 de Setembro de 2021 ou enquanto durarem os estoques.

Estudo mostra que freios ABS em motos podem salvar vidas



Pesquisa comparou modelos com e sem freios antibloqueio e diz que sistema reduziu acidentes fatais em 22%

Divulgado no início de agosto, o levantamento examinou as taxas de colisões fatais de 65 modelos de motocicleta que ofereciam o ABS (de *antilocking braking system*, ou sistema de freios antitravamento) como opção, entre 2013 e 2019.

Como resultado, o estudo encontrou 5,7 acidentes fatais por 10 mil veículos registrados, por ano (número de veículos e número de anos na estrada), para motocicletas com ABS e 7,4 por 10 mil para aquelas sem o sistema de freios antitravamento. Ou seja, as motos equipadas com o recurso estavam envolvidas em 22% menos colisões fatais.

Esse é o terceiro estudo liderado pelo pesquisador Eric R. Teoh, que também é diretor de serviços estatísticos do Insurance Institute for Highway Safety, dos EUA. Nos levantamentos anteriores, feitos em 2011 e 2013, encontraram uma redução ainda maior de acidentes devido ao ABS. “Sabemos que esse sistema salva vidas e dizemos que deveria ser obrigatório há dez anos”, afirma Teoh, autor do es-

Diferença entre ABS e CBS

Para os menos experientes, o sistema de freios combinados (CBS) ajuda a parar a moto com mais segurança. Um aparato mecânico ou hidráulico (via cabos ou mangueiras) distribui a força de frenagem entre as duas rodas. Sempre que o piloto acionar o freio traseiro, o sistema também põe em ação o freio dianteiro, sem a interferência do piloto. Resultado: uma frenagem em menor espaço e com maior controle, quando comparada à, exclusivamente, na roda traseira. Já o freio ABS é mais sofisticado, pois é capaz de interpretar se há ou não o risco de a roda travar durante uma frenagem mais forte. Para isso, há sensores que monitoram os movimentos das duas rodas, por meio de pequenos discos, instalados junto ao cubo. Se o sensor notar que há a possibilidade de travamento, o sistema alivia a pressão no cilindro. Isso impede derrapagem e permite maior controle da moto em situação de emergência.

tudo. “A pesquisa é a mais ampla, até agora, sobre o assunto e confirma a importância desse recurso”, completa.

Diferentemente do Brasil e da Europa, em que a legislação exige que as motos tenham sistemas de freios mais eficientes, nos Estados Unidos, essa obrigação não existe. Desde 2019, motos ou scooters com mais de 300 cc têm, obrigatoriamente, que vir de fábrica com ABS; modelos de menor capacidade cúbica podem ter o sistema de freios combinados, que distribui a força da frenagem entre as duas rodas.

POR QUE O SISTEMA FUNCIONA

A essa altura, motociclistas mais experientes já estão pensando algo como: “Ando, há 40 anos, sem ABS, e não preciso de babá eletrônica” ou “Aprenda a frear corretamente e usar a mão direita, esses são o seu ABS!”

Mas o sistema não é apenas para pessoas que não possuem boa técnica de frenagem. É para quando você chega em casa depois de escurecer e não consegue ver a areia, o óleo diesel derramado ou o que quer que seja na



ABS permite manter o controle da moto em frenagens de emergência

estrada. É para aquele cenário inesperado de freada de emergência, que requer técnica de frenagem perfeita de um ser humano nem sempre perfeito.

Afinal, em freadas bruscas, as motocicletas são menos estáveis do que os veículos de quatro rodas e dependem das habilidades dos pilotos para permanecer em pé e estável. Frear com muita força e travar uma roda, especialmente a dianteira, cria uma situação instável, que pode levar a uma queda grave. A

relutância dos pilotos em aplicar força total no manete de freio, preocupados com o travamento das rodas, pode resultar em frenagem inadequada para evitar ou mitigar um impacto de colisão.

Embora a técnica de frear adequadamente seja uma habilidade que pode ser aprendida, eventos de travagem brusca ocorrem durante situações de pânico, em que os pilotos são menos propensos a reagir de forma apropriada. (A.C.)

TECNOLOGIA

Novo motor 660 cc da Triumph equipará duas motos



Além da naked Trident, plataforma dará origem à aventureira média Tiger Sport 660

Conhecida por suas sofisticadas motos de alta capacidade cúbica, a Triumph também quer se “aventurar” no segmento de média cilindrada. De olho nesse nicho de mercado, a centenária fabricante inglesa apresentou uma nova plataforma de 660 cc, no ano passado.

O inédito motor de três cilindros em linha e cerca de 80 cavalos de potência, fixado em um quadro tubular em aço, já foi confirmado como base para a Trident 660, moto naked, ou seja, sem carenagem, que irá disputar mercado com modelos como a Yamaha MT-07, a Kawasaki Z 650 e a Honda CB 650R. Com a proposta de ser a naked de entrada da marca, a Trident traz especificações técnicas mais modestas que outras motos da Triumph, como

a Street Triple765 RS. O quadro é construído com tubos de aço, em vez de alumínio; a suspensão dianteira é invertida, porém, não conta com regulagens; e o pacote eletrônico é básico. A Trident terá controle de tração, freios ABS e apenas dois modos de pilotagem.

VEM PARA O BRASIL

Tudo para cumprir a promessa do diretor de produto da marca inglesa Steve Sargent, quando o protótipo do modelo foi apresentado, em agosto de 2020. “Nosso objetivo era trazer uma nova abordagem ao caráter e ao estilo, ao lado do fácil manuseio e da qualidade pela qual a fábrica é conhecida. E a um preço realmente competitivo”, afirmou Sargent.

A Trident 660 deve vir, ao Brasil,

ainda em 2021, como revelaram vídeos vazados em uma rede social, em agosto, que mostram o novo modelo sendo apresentado aos concessionários brasileiros.

Consultada, a marca confirma a naked média para o mercado nacional. Fontes ligadas à Triumph afirmaram que a Trident “precisa passar pelo processo de homologação”. Com isso, ainda não há previsão da data e muito menos do preço de lançamento da Trident 660.

“COMPARTILHAMENTO”

Antes mesmo que a versão naked fosse apresentada, oficialmente, por aqui, a matriz inglesa já anunciou que a plataforma de 660 cc será compartilhada com mais uma moto: uma nova aventureira espor-



Fotos: Divulgação Triumph

Protótipo da aventureira esportiva foi revelado recentemente: modelo compartilha motor, quadro e rodas com a versão naked

Trident 660

MOTOR: três cilindros, 660 cc

POTÊNCIA MÁXIMA: 81 cv a 10.250 rpm

TORQUE MÁXIMO: 6,5 mkgf a 6.250 rpm

CÂMBIO: seis marchas

RODAS E PNEUS: 120/70R-17 (diant.) e 180/55R-17 (tras.)

PESO: 189 kg em ordem de marcha

PREÇO: a ser definido



tiva, batizada de Tiger Sport 660.

A futura motocicleta média da marca foi construída sobre a mesma plataforma da Trident 660. O modelo naked e a aventureira esportiva compartilham o motor de três cilindros e 660 cc, além do quadro tubular em aço e as rodas de 17 polegadas. A Triumph parece apostar alto em sua nova plataforma de 660 cc. As motocicletas devem dar à Triumph a capacidade de competir em um crescente mercado de motos médias e tão carente de opções em todo o mundo.

Outras marcas já aproveitam as vantagens de compartilhar a mesma plataforma. Não faltam exemplos, como a Kawasaki e sua linha de bicilíndricos de 650 cc. Do mesmo motor e chassi, a fábrica japonesa construiu a naked Z 650, a esportiva Ninja 650, a crossover Versys 650 e até uma custom, a Vulcan 650.

Honda e Yamaha também fazem o mesmo com suas linhas de 500 cc e 700 cc, respectivamente. É uma forma de baratear o desenvolvimento de novos modelos e ainda reduzir os custos de fabricação das motos. (A.C.)

Sabia que o óleo utilizado para lubrificar o motor da sua scooter é **diferente do recomendado para uma moto comum?**

Mobil
Super Moto™

A marca Mobil™ desenvolveu um site exclusivo explicando **isso e muito mais!** Lá você tem acesso a diversos conteúdos sobre o novo produto Mobil Super Moto™ Scooter 10W-30, incluindo mais detalhes sobre os benefícios:



Lubrificante próprio para scooter



Mais economia de combustível



Produto com classificação JASO MB e API SL



Leia o QR Code com o seu celular para ser direcionado à página **e confira todo o conteúdo sobre o Mobil Super Moto™ Scooter 10W-30.**

Se tem movimento, tem Mobil™.

Verifique sempre a viscosidade recomendada para sua motocicleta no manual do veículo.
© 2021. Todos os direitos reservados a Cosan Lubrificantes e Especialidades S.A. (Moove). Proibidas a reprodução e a distribuição sem autorização. Todas as marcas utilizadas neste material são marcas ou marcas registradas da Exxon Mobil Corporation ou uma de suas subsidiárias, utilizadas por Cosan Lubrificantes e Especialidades S.A., ou uma de suas subsidiárias, sob licença. Outras marcas ou nomes de produtos utilizados neste material são de propriedade de seus respectivos donos.

tv1

No trânsito, sua responsabilidade salva vidas.

Crise leva transporte coletivo por ônibus a investigações

Ao menos 14 Comissões Parlamentares de Inquérito (CPIs) foram abertas para apurar prejuízos à população; governo federal não tem política para o setor

Por Daniela Saragiotto

Um levantamento nacional divulgado em agosto deste ano pelo Instituto de Defesa do Consumidor (Idec) revelou que, entre os meses de março de 2020 e julho de 2021, foram abertas pelo menos 14 Comissões Parlamentares de Inquérito (CPIs) em Câmaras Municipais para investigar irregularidades no transporte público do País. A análise mostra que a crise é nacional e as prefeituras não estão conseguindo sanar os problemas.

Sofrendo com a perda de passageiros, há anos, causada, em parte, por fatores como aumento nas tarifas e concorrência do transporte por aplicativo, a situação do transporte coletivo por ônibus se agravou, fortemente, pela pandemia da covid-19, que exigiu, como protocolo sanitário, que as empresas continuassem operando com poucos passageiros.

É nesse contexto que as CPIs surgiram, investigando, principalmente, conflitos de interesse entre o setor público e a iniciativa privada. No final de agosto, época de divulgação do levantamento, duas capitais possuíam comissões instaladas: Belo Horizonte (MG) e Teresina (PI). Outras duas, de acordo com o Idec, obtiveram assinaturas para abertura de CPIs: Palmas (TO) e Campo Grande (MS). Já em Porto Alegre (RS), foi instalada uma Comissão Especial na Câmara Municipal e, além dessas, há comissões em funcionamento em Blumenau (SC), Campos dos Goytacazes (RJ), Nova Friburgo (RJ), Conselheiro Lafaiete (MG), Ponta Grossa (PR), São José dos Pinhais (PR), Mauá (SP), São José do Rio Preto (SP) e Valinhos (SP). As cidades de Presidente Prudente (SP), Uberlândia (MG) e Umuarama (PR) concluíram suas respectivas CPIs no período de pandemia.

Discutir o transporte público, primeira opção de deslocamento para a maior parte da população brasileira, é essencial. Na cidade de São Paulo, por exemplo, há 13.869 ônibus urbanos, por onde circulam, em média, mais de 2 milhões de passageiros, diariamente. De acordo com o Idec, a falta de transparência e as irregularidades sobre o cálculo das tarifas, além do descumprimento de itens do contrato de concessão, são os principais motivadores das investigações. Para entender melhor a origem da crise e, principalmente, como elas nos afetam, o **Mobilidade** conversou com Rafael Calabria, coordenador do Programa de Mobilidade do Idec.

Mobilidade: Qual é a origem dos problemas no transporte público por ônibus, no País?

Rafael Calabria: O ponto central do conflito, que também é uma das raízes da crise, é que o sistema de transportes, especialmente por ônibus, não é superavitário. Ou seja, ele não é sustentável economicamente. Para termos ônibus rodando em uma quantidade que não haja superlotação, e que atenda aos direitos das pessoas, com a frequência necessária também em bairros em que o adensamento populacional é menor, o sistema não será rentável.

Podemos fazer um paralelo com o Sistema Único de Saúde (SUS). Nele, o médico não precisa estar atendendo

NÚMEROS SOBRE O SISTEMA EM SP



pacientes para permanecer no plantão, mas deve estar disponível.

Com os ônibus ocorre o mesmo. E, no Brasil, tendemos a acreditar que esse modelo tem que ser rentável. Então, o Poder Público concede o serviço a grupos de empresas privadas, e espera que ele seja autossustentável. Mas o fato é que isso não ocorre, o que acaba precarizando o serviço. E quem mais sofre é a população dos bairros desassistidos, uma situação comum em todo o Brasil.

E, como o pagamento também é por passageiro transportado, esse tipo de contrato desestimula o atendimento a regiões em que não há adensamento populacional, pois, nesses locais, não é rentável para as empresas operarem. Uma pesquisa que fizemos em 2018 mostra que a maioria dos contratos no Brasil é feita por pagamento por passageiro transportado, sem financiamento do sistema, e em nenhum lugar do mundo é feito dessa forma.

E os problemas que decorrem disso, que considero uma falha estrutural, são cortes de linhas, redução de horários, lotação, entre outros desafios muito conhecidos pela população.

De que maneira a pandemia agravou esses problemas?

Calabria: A pandemia escancarou essa situação porque ela obrigou as empresas a operarem com poucos passageiros. E, como a fonte principal de receita, no Brasil todo, é o pagamento da tarifa, a situação ficou insustentável.

Por isso que, no início da crise, nós, do Instituto de Defesa do Consumidor (Idec), junto com outras entidades, apontamos, ainda em março de 2020, que o sistema entraria em crise e que seria necessária uma solução. Aqui, é importante reforçar que os países que investem em seu transporte coletivo fizeram socorros emergenciais.

Os Estados Unidos, por exemplo, praticaram três aportes, todos acima de US\$ 10 bilhões, assim como Alemanha e França, entre outros exemplos. O Brasil não possui fundo de transporte; então, aqui, esse sistema não é estruturado, e o presidente Jair Bolsonaro vetou o socorro emergencial, em dezembro do ano passado.

Dessa forma, se instalou o pior dos

cenários: greves, crises, lotações, rompimentos de contrato e intervenções. Sem uma solução, essa crise tende a se agravar cada vez mais. Hoje, mesmo com a retomada da procura pelo transporte, as empresas, de maneira geral, estão em uma situação muito ruim, com contratos fragilizados.

É importante mencionar que, mesmo antes da pandemia, o sistema de transporte por ônibus já vinha perdendo passageiros havia décadas, o que piorou com a entrada dos aplicativos de transporte e o aumento nas tarifas, seguidos da pandemia da covid-19.

Mesmo não sendo objeto de CPI, o sistema de São Paulo também enfrenta problemas. Qual é a situação atual?

Calabria: A cidade de São Paulo tem uma vantagem em relação às demais porque é a única que possui um sistema de subsídio ou de financiamento do transporte considerável, impactando em mais de 30% no seu custo.

Existem outras cidades com subsídio no Brasil, como Brasília (DF) e Curitiba (PR), mas eles são bem menores. E a prefeitura criou uma portaria, no início da pandemia, para financiamento da frota parada (Portaria 81, da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes, de março de 2020). Dessa forma, para os ônibus que não estavam rodando nas fases mais restritivas, as empresas receberam recursos para evitar demissões. Com isso, o sistema, na capital paulista, está mais estável, sem greves consideráveis como nos demais Estados do País.

Mas temos apontado, no Conselho de Transportes, que os erros que estão ocorrendo são da SPTrans e da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes, da prefeitura, que não estão ajustando as frotas necessárias ao momento que estamos, de constante retomada do uso do transporte.

Como São Paulo opera com recursos, entendemos que o erro é de operação, de gestão. E não adianta ficarem divulgando dados, como eles têm feito, afirmando que “a demanda por transporte está em cerca da metade da capacidade e a frota, em 80%”, pois esse é o valor médio da cidade.

E há uma desigualdade enorme, especialmente nas periferias, com a população que trabalha com servi-

Foto: Divulgação Idec



Rafael Calabria, 34 anos, é graduado em geografia pela USP, especializado em planejamento e gestão de cidades pela Poli-USP. É criador e conselheiro da Cidadeapê, associação pela mobilidade a pé em São Paulo, titular do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito de São Paulo e coordenador do Programa de Mobilidade Urbana do Idec

ços essenciais se deslocando mais que a classe média, que vive nas regiões centrais e pode optar, na maioria das vezes, pelo trabalho remoto. A média apaga essas distorções, que precisam ser levadas em consideração.

Quais as principais queixas dos consumidores da cidade de São Paulo?

Calabria: Os problemas principais têm sido as superlotações, os erros nos terminais, especialmente em linhas como em São Mateus, na zona leste, e Santo Amaro, na zona sul, onde há muitas denúncias feitas pelos usuários.

Na cidade, não tivemos paralisações maiores, como aconteceu em outras localidades do País, mas há o desafio, já mencionado, de dimensionar corretamente a frota pela prefeitura. E, mesmo que haja novos usuários entrando no sistema, diariamente, existe um padrão, uma tendência, que pode ser seguida, para oferecer a frota adequada às pessoas.

O que deve ser feito para oferecer um transporte público de melhor qualidade?

Calabria: Observamos que, com a crise, algumas cidades têm feito socorros emergenciais às empresas que estão falindo, o que é uma “solução” muito pontual. No decreto vetado pelo presidente Bolsonaro, nossa proposta era outra: um programa nacional que previa o

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



Foto: Getty Images

Em algumas cidades, redução no número de passageiros durante a pandemia chegou a 70%

Futuro mais sustentável para a mobilidade urbana

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



A dependência no uso de combustíveis fósseis para o transporte é uma realidade para muitas das metrópoles no mundo – o seu desenvolvimento socioeconômico é determinante para encontrar alternativas mais viáveis e atender às necessidades de suas populações, nesse aspecto, bem como colaborar para um mundo mais sustentável. O cenário começa a mudar em países como o Brasil, com o investimento em sistemas e uso de energia renovável para o transporte.

As iniciativas têm apoiadores de peso. A ONU Meio Ambiente (Pnuma) mantém o programa Mobilidade-E, com foco principal em economias emergentes. A ideia é aplicar, nessas localidades, técnicas e programas que já estão tendo resultados positivos em países como a Noruega, em que medidas fiscais e administrativas fazem com que, hoje, um a cada quatro carros vendidos seja elétrico. Na China, já são mais de 230 milhões de motocicletas elétricas em circulação.

No Brasil, as bicicletas elétricas chegaram, há um ano, no sistema Bike Rio, e já somam mais de 900 mil viagens na capital fluminense. Além do impacto ambiental mínimo, o modelo permite, ainda, trajetos maiores, com menos desgaste físico, o que eleva o potencial da chamada micromobilidade. Trata-se de

uso, cada vez maior, de meios de transportes leves e individuais, como bicicletas e patinetes, elétricos, quando possível, para trajetos curtos e habituais.

BIKE REDUZ GASTOS NO SUS

Os benefícios da micromobilidade foram constatados no estudo Impacto Social do Uso da Bicicleta, do Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (Cebap), em 2018/2019, exemplificados pelas reduções de gastos do Sistema Único de Saúde (SUS) com o atendimento a usuários de transporte ativo.

A bike é uma opção de transporte que colabora com a redução de emissões de carbono, uma alternativa mais acessível, em comparação aos carros, e, também, reduz, comprovadamente, o gasto da saúde pública, uma vez que as pessoas que a adotam no dia a dia previnem o desenvolvimento grave de doenças cardiovasculares, diabetes, entre outras.

Além disso, tornou-se recomendada pela Organização Mundial da Saúde (OMS) como meio de transporte individual que favorece o distanciamento social necessário por causa da pandemia do novo coronavírus.

A assimilação desse conceito da micromobilidade pode representar um ganho real na qualidade do transporte em cidades, que, como o próprio Rio de

Janeiro, apresentam utilização excessiva de carros para a locomoção intrabairros, trajetos mais curtos que não passam pelo centro. Nas grandes metrópoles brasileiras que se expandem de forma constante e desordenada, essa é uma realidade complexa, que leva ao questionamento: para o habitante comum, é possível, mesmo, deixar o automóvel de lado?

Para responder a essa pergunta, é preciso ter levantamentos sobre o percentual da população que utiliza os transportes públicos, o número de pessoas que moram próximo a estações de ônibus e metrô, assim como condições

de estrutura e segurança em suas muitas configurações urbanas. Assim, é possível buscar a adoção de políticas públicas que melhorem esses fatores tão impactantes no cotidiano de seus habitantes.

Com a convergência dessas ações aliadas à iniciativa privada, é possível vislumbrar um futuro mais sustentável para a mobilidade urbana. O surgimento de soluções como o compartilhamento de automóveis movidos a bateria e o avanço do uso das bikes elétricas para fins pessoais e profissionais, como nos serviços de entregas, são importantes sinais dessa tão aguardada evolução. //

Foto: Divulgação Itaú



Luciana Nicola é superintendente de relações institucionais, sustentabilidade e empreendedorismo do Itaú Unibanco

// COMPARTILHAMENTO DE VEÍCULOS MOVIDOS A BATERIA E AVANÇO NO USO DE BIKES ELÉTRICAS SÃO IMPORTANTES SINAIS DESSA EVOLUÇÃO. //

Este texto não reflete, necessariamente, a opinião do Estadão.

Este material é produzido pelo Estadão Blue Studio.



BMW WALLBOX.
CARREGUE O SEU BMW COMO
VOCÊ CARREGA O SMARTPHONE.

Carregamento rápido, direto na sua garagem.

I drive electric 



No trânsito, sua responsabilidade salva vidas.



São Paulo sedia encontro para refletir sobre eletromobilidade

Nos quatro dias do VE Latino-Americano, 4.300 pessoas participaram de experiências na Praça Charles Miller, do passeio de veículos elétricos na Paulista e dos debates no auditório do estádio

Para ler e compartilhar no digital, acesse:

No sábado dia 25, cerca de 250 veículos, como caminhões, ônibus, carros, motos, bicicletas e monociclos, participaram da quinta edição do Dia da Mobilidade Elétrica. O Estádio também esteve presente no evento com um estande (embaixo), onde foi distribuído, entre outras atividades, um folder sobre o Guia do Primeiro Carro Elétrico ou Híbrido

Entre os dias 22 e 26 de setembro, discussões e debates sobre eletromobilidade tiveram como ponto de referência o Estádio do Pacaembu, em São Paulo, onde foi realizado o evento VE Open. Fizeram parte dele a exposição Veículo Elétrico Latino-Americano, o Congresso da Mobilidade e Veículos Elétricos (C-MOVE) e o passeio no Dia da Mobilidade Elétrica, cujos veículos participantes chegaram à praça depois de passar pela Avenida Paulista.

No total, cerca de 4.300 pessoas participaram das atividades realizadas. O Estádio também esteve presente com um estande, em que foi distribuído um folder apresentando aos interessados o Guia do Primeiro Carro Elétrico ou Híbrido. No estande, também, foram apresentados vídeos e projetos criados pela área de Mobilidade do grupo.

“Apesar de todas as dificuldades que vivemos nos últimos meses e das limitações impostas pela pandemia, conseguimos realizar um evento seguro e, mais uma vez, bastante relevante para o mercado brasileiro da eletromobilidade. Estiveram reunidos fabricantes, importadores, fornecedores do setor, membros do governo e da academia, diversas entidades do segmento e, também, consumidores finais, que estão cada vez mais interessados em

conhecer os benefícios dos veículos elétricos”, afirma Ricardo Guggisberg, fundador do evento Veículo Elétrico Latino-Americano.

PORSCHE E TESLA

A feira Veículo Elétrico Latino-Americano, em sua 16ª edição, reuniu cerca de 40 empresas (incluindo grandes montadoras de automóveis e empreendedores que operam dentro da eletromobilidade no País), incluindo os mais diferentes, curiosos e divertidos veículos, como carros, motos, patinetes, bikes, triciclos, carro-forte, ônibus, caminhão e vários veículos comerciais – todos eletrificados.

“Sou um visitante entusiasta. Achei o evento muito bacana porque tem desde a micromobilidade, com patinetes, entre outros pequenos veículos elétricos, até carros caríssimos, como o Porsche e o modelo da Tesla, que eu sempre quis ver de perto. Aliás, esse foi um dos motivos pelos quais resolvi visitar a feira. Achei o Porsche fantástico, mas também encontrei várias bikes elétricas interessantes. Gostei muito do que vi”, diz Bruno Modesto, um dos visitantes.

PARA SABER MAIS SOBRE O EVENTO, APONTE A CÂMERA DO CELULAR PARA O QR CODE:

NEGÓCIOS E ESPECIALISTAS
Para as empresas, o Veículo Elétrico Latino-Americano também gerou contatos e até negócios, como foi o caso da



Fotos: Divulgação VE Latino-Americano

Electric Mobility Brasil. “Tivemos a visita de quase mil pessoas, nos três dias de feira. Um público qualificado e interessado nos nossos produtos, incluindo concessionárias de marcas como Nissan e GM. Também tivemos, pelo menos, duas novas vendas, que devem ser fechadas em breve, além de muitos contatos importantes, que podem gerar novos negócios ainda neste ano”, revela Jo Achim Liebert, gerente-geral da Electric Mobility Brasil, uma das empresas pioneiras na recarga de veículos, no Brasil.

Outra demonstração de como o público brasileiro está interessado em conhecer melhor essa tecnologia foi a quantidade de testes realizados. Foram cerca de 1.300 experimentações dos visitantes, que tiveram a oportunidade de conduzir os mais diferentes carros elétricos, como os modelos Nissan Leaf, Renault Zoe e um Mercedes-Benz.

“O Veículo Elétrico Latino-Americano consegue envolver todo o mercado de eletrificação. É o evento mais importante da América Latina nessa área”, afirma Iêda Maria Alves de Oliveira, diretora da Eletra, referência em transporte público sustentável.

Cerca de 130 profissionais ou estudiosos da eletromobilidade, incluindo especialistas internacionais, participaram do Congresso da Mo-

bilidade e Veículos Elétricos (C-MOVE). Foram quase 30 apresentações abordando a questão sob os mais diferentes pontos de vista.

CARAVANA ELÉTRICA NA PAULISTA
Carros, motocicletas, caminhões, ônibus, bicicletas, monociclos, patinetes e triciclos, todos eletrificados, participaram, no dia 25, sábado, da quinta edição do Dia da Mobilidade Elétrica, cruzando a Avenida Paulista.

O passeio bateu recorde de público e de veículos. Foram mais de 350 pessoas, entusiastas da mobilidade elétrica, e cerca de 250 veículos. A caravana foi liderada por três carros-madrinha expostos na feira: o primeiro carro-forte elétrico do mundo, um Nissan Leaf e um veículo de serviço da Enel X.

“A adesão do consumidor ao Dia da Mobilidade Elétrica, neste ano, foi expressiva. Definitivamente, a eletromobilidade vive um momento importante no Brasil e no mundo”, afirma Ricardo Guggisberg.

“O Dia da Mobilidade Elétrica reuniu uma galera animada e unida, todos em prol do desenvolvimento do nosso setor”, disse Márcio Canzian, CEO da Eletric, referência em monociclos elétricos, micromodais que também tiveram grande participação no passeio. Agora, todo mundo que curte e acompanha o assunto já está à espera da definição das datas do evento em 2022.

Na praça, foram criadas pistas, onde os interessados puderam experimentar bikes, patinetes, motos e carros elétricos

No auditório do Pacaembu, o Congresso da Mobilidade e Veículos Elétricos (C-MOVE) reuniu cerca de 130 profissionais ou estudiosos do tema





Reflexão que vai além da mobilidade

Convivência entre antigas e novas formas de deslocamento pede que cidades revejam suas estratégias

Daniela Saragiotto

Neste mês de setembro, discutimos, com mais intensidade, as antigas e atuais formas de ir e vir. Ao longo do tempo, esse tema extrapolou sua pauta original em mobilidade e se tornou, também, um importante debate sobre mudanças climáticas, escolha de matrizes energéticas, transporte público e saúde, entre outros relacionados.

Os problemas, especialmente os decorrentes dos veículos a combustão, são velhos conhecidos por quem vive nos grandes centros. E é impossível ficar indiferente: 45% das emissões globais de gases que causam as mudanças climáticas vêm do transporte de passageiros, segundo estudo da Oxford Martin School, da Universidade de Oxford; no Brasil, os veículos de passeio emitem 161,9 milhões de toneladas de dióxido de carbono (CO₂) ao ano, equivalente a 8,7 trilhões de balões de festa cheios, de acordo com a pesquisa Impacto das Emissões de CO₂ no Trânsito Brasileiro, do estatístico Jefferson Soares Ferreira.

Como efeito em cascata, fica evidente a relação entre o transporte, principalmente os que usam combustíveis fósseis, e a saúde da população: o Brasil contabiliza quase 51 mil mortes ao ano pela poluição do ar, segundo aponta o estudo *O Estado da Qualidade do Ar no Brasil*, coordenado pelo WRI.

ANÁLISE HISTÓRICA

O fenômeno da sociedade “carrocentrista” é um desafio que cidades do mundo todo enfrentam. “Pensar em como sair dessa situação é, também, refletir em como chegamos a ela. Se voltarmos 100 anos no tempo, com a popularização do automóvel com o Ford T, a palavra congestionamento já estava associada a essa inovação”, diz Luis Antonio Lindau, diretor de cidades do WRI Brasil.

Voltando ainda mais, há cerca de 200 anos, no surgimento do primeiro ônibus, sua grafia, de acordo com Lindau, era “omnibus”, em latim, que significa “para todos”. “Passado esse



Foto: Getty Images

Fenômeno da sociedade “carrocentrista” é um desafio que muitas cidades enfrentam. É preciso investir em outros modais

tempo, ainda não conseguimos fazer com que esse transporte seja, de fato, acessível a todos”, comenta, usando a crise do transporte público, no Brasil, como exemplo, que registrou diminuição de até 70% de passageiros em algumas cidades, colocando à prova o equilíbrio financeiro dos sistemas e a continuidade da oferta do serviço.

“Mais de 50% das pessoas que usam esse tipo de transporte têm nele sua única opção de deslocamento, de acordo com estudo do WRI. O que era para ser mais uma alternativa é a única para muitos, em um setor que passa por uma crise agravada pela pandemia”, diz.

ALTERNATIVAS

Para Lindau, para encontrar soluções, é fundamental que cada cidade olhe para dentro de suas estruturas e realidades. Estimular o transporte público coletivo é, sem dúvida, um dos caminhos. No caso da mencionada crise nacional, ele diz que recursos do governo federal são fundamentais.

“O conceito é salvar, renovar e prosperar. Porque não adianta apenas destinar verbas, sem nenhum planejamento e sem exigir contrapartidas”, explica. De acordo com ele, o sistema precisa ter outras fontes de financiamento, além das tarifas e dos aportes governamentais. “Alguém tem que pagar essa conta das externalidades causadas pelos carros. Por que não pensamos nos estacionamentos nas ruas das cidades? São Francisco [EUA], por exemplo, tem controle total e até tarifa dinâmica para essas vagas”, questiona.

O executivo também menciona a importância de investimentos em frotas de ônibus

elétricos para o transporte público coletivo. “São José dos Campos [SP] está avançando nessa pauta, com a compra de uma frota própria de ônibus pela prefeitura”, afirma. A cidade terá, no total, 12 ônibus biarticulados, chamados de veículos leves sobre pneus (VLPs), até outubro deste ano, 100% elétricos e com capacidade de transportar 168 passageiros, cada um.

Para encerrar a reflexão em busca de soluções, é hora de falar sobre mobilidade ativa. E começamos pelas mulheres, as que mais praticam essa modalidade, especialmente a caminhada. “Em número, elas produzem a maior parte dos deslocamentos nas cidades, porque assumem mais compromissos com a saúde da família e os cuidados com a casa. Mas ainda falta muito para que as cidades sejam estruturas mais femininas, necessidade que se manifesta na falta de segurança e de acessibilidade, entre outros aspectos”, diz Carine Roos, CEO e fundadora da Newa Consultoria, socióloga especializada em diversidade e inclusão.

Na busca pelo distanciamento social na pandemia, a modalidade experimentou aumento expressivo no número de praticantes da mobilidade ativa. A venda de bicicletas, no Brasil, cresceu 54%, em 2020, segundo um levantamento do Itaú Unibanco. Já a preferência por andar a pé passou de 9%, antes da covid-19, para 23%, em todo o País, em 2020, segundo a organização Rede Brasileira de Urbanismo Colaborativo. Um movimento que, felizmente, aponta para o futuro e está em linha com as experiências mais bem-sucedidas da atualidade.

Nada sustentável

■ **45% das emissões globais de gases** que causam as mudanças climáticas vêm do transporte de passageiros

Fonte: Oxford Martin School, da Universidade de Oxford

■ No Brasil, os veículos de passeio emitem **161,9 milhões de toneladas de dióxido de carbono (CO₂)** ao ano. Equivalente a **8,7 trilhões de balões** de festa cheios

Fonte: Pesquisa Impacto das Emissões de CO₂ no Trânsito Brasileiro. Autor: Jefferson Soares Ferreira



Para acessar outros conteúdos sobre mobilidade, aponte a câmera do celular para este QR Code:



Este material é produzido por Estadão Blue Studio.

CAOA LOCADORA

O jeito mais fácil de alugar um veículo, seja para você ou para sua empresa.



Acesse **caolocadora.com.br** e saiba mais.

No trânsito, sua responsabilidade salva vidas.

CAOA Fleet

CAOA Rent a car

CAOA Sempre

Caótica largada na prova de Goiânia

Início da corrida é um dos momentos mais tensos no automobilismo

Por Alan Magalhães

Dia 13 de junho de 1982 não teve corrida de Stock Car, pois a categoria estava se preparando para disputar duas etapas internacionais, em Portugal. Mas, se vamos falar de Stock Car, por que citar essa data?

O automobilismo é um esporte de risco; porém, seu desenvolvimento resulta em tecnologias que aumentam muito a segurança dos carros que utilizamos em ruas e estradas. Dele vieram os freios a disco, a suspensão ativa, os volantes multifuncionais, o controle de tração, a troca de marcha por meio de borboletas, os mais que atuais sistemas de recuperação de energia e outros, aparentemente prosaicos, como o espelho retrovisor.

Mas, voltando à data, aquele domingo foi marcado por um acidente terrível na largada do Grande Prêmio do Canadá de Fórmula 1, em Montreal. Após a luz verde, sem visibilidade do que acontecia à frente, o italiano Riccardo Paletti acertou a traseira da Ferrari de Didier Pironi, pole po-

sition, que ficou parada no grid, causando a morte de Paletti.

Muito se discute sobre qual sistema de largada é o mais seguro: se o estático, que sempre foi utilizado na Fórmula 1, ou em movimento, com os carros alinhados e com certa velocidade, antes da luz verde. A Stock Car utilizou o sistema estático até 2004, quando assistiu a um acidente que, por pouco, também não se transforma em tragédia.

Na largada da nona etapa daquele ano, no circuito de Jacarepaguá, no Rio de Janeiro, o carro de Pedro Gomes também apagou na hora de largar, e foi atingido, na traseira e já a 160 km/h, pelo Astra do paulista Neto De Nigris, que teve vários ferimentos que o remeteram a uma temporada no hospital. A partir daí, a categoria decidiu adotar a largada em movimento, que se mantém até hoje e é tida como menos perigosa.

EM MOVIMENTO OU ESTÁTICO?

Algumas das principais categorias de carros de turismo do mundo, como DTM, Super GT e Porsche Cup, largam em movimento. Já o importante

Foto: Victor Eleutério



Início acidentado, na Stock Car, deixou 12 carros fora da prova, na etapa realizada no Autódromo Internacional Ayrton Senna

BTCC, britânico de turismo, larga estático. Não há consenso.

Na etapa de Goiânia da Stock Car Pro Series, realizada nos dias 18 e 19 deste mês, que teve quatro corridas no mesmo final de semana, a largada da primeira delas foi caótica.

Nada menos que oito carros foram inutilizados e outros quatro precisaram de reparos para voltar à pista. O gatilho foi o “efeito sanfona”, bem comum em largadas em movimento, devido à diferença de velocidade e aceleração entre os carros.

“Ridículo o jeito que largaram lá na frente, uma sanfona, vai e volta. Tomei

cuidado na largada... a causa de tudo é do começo ao meio, pois ficaram fazendo sanfona”, comenta o ex-piloto de Fórmula 1 Ricardo Zonta, um dos que abandonaram a corrida.

O regulamento recomenda que, na largada, os pilotos devem manter velocidade constante entre 80 km/h e 100 km/h com o grid em movimento. Zonta estava a 93 km/h e, poucos segundos depois, envolveu-se na batida já a exatos 128,1 km/h, gerando uma força de 5,38 G de desaceleração, segundo os dados registrados em seu Toyota Corolla.

“Apesar dos números impactantes, os carros da Stock Car são muito se-

guros e bem construídos”, comentou o experiente chefe de equipe Rosinei Campos. O único piloto que demandou cuidados maiores foi o goiano Raphael Teixeira, 34 anos, que estreava na categoria. Com dores na perna, Teixeira foi levado ao centro médico do circuito para seguir, depois, até o Hospital Premium de Goiânia, onde exames constataram não haver fratura.

Apenas Felipe Massa, Guilherme Salas, Guga Lima e Rafael Suzuki conseguiram reparar seus carros e voltar à pista, já que várias equipes trabalharam a noite inteira para recuperar os carros para o dia seguinte.

Agora, o site do Estadão transmite, ao vivo, todas as etapas da Stock Car Pro Series!

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



Este material é produzido pelo Estadão Blue Studio.

STOCK CAR PRO SERIES

Largamos no Brasil. Mas percorremos o mundo

A Stock Car Pro Series está entre as categorias mais competitivas do planeta e conta com diversos ídolos internacionais. Por isso suas provas são assistidas em todo lugar, através de parceiros especializados



**TODAS AS PROVAS
AO VIVO NA TV ABERTA**
e envolvimento de toda a grade jornalística da Band



TODAS AS CLASSIFICAÇÕES E PROVAS
com transmissão ao vivo na tv paga



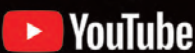
motorsport.tv

Principal especialista global em automobilismo.
Transmissões em inglês e russo

Alcance:
81 países em todos
os continentes

TyC Sports

Transmissões em espanhol na plataforma ‘Carburando’.
Maior especialista em motorsport da América Latina



Transmissões abertas e sem bloqueio geográfico (geoblock).
Conteúdos exclusivos Stock Car

TV ESTADÃO

Referência em conteúdo jornalístico e esportivo no Brasil.
Um dos veículos de maior credibilidade do país

Você também
nos encontra aqui:



Saiba mais no site stockproseries.com.br

Montadoras:



Patrocínios:



Media Partner:



Locadoras prometem agilidade para atender os interessados

Fabricantes estão com estoques reduzidos e podem não ter o modelo desejado disponível

Por Hairton Ponciano Voz

À primeira vista, parece contradição. Fabricantes de automóveis estão com pouco estoque para atender clientes que desejam fazer um plano de assinatura. Por causa da crise de desabastecimento de componentes eletrônicos, em alguns casos, a espera pode chegar a 90 dias. Enquanto isso, locadoras garantem ter veículos à disposição. De acordo com Rafael Tamanini, diretor executivo da Movida, a empresa reservou parte dos automóveis de sua frota para assegurar que o “desejo” do cliente seja atendido prontamente.

“Sabemos que retirar carro novo é um sonho”, diz. Por isso, ele garante que a maior parte dos negócios feitos por meio da divisão Zero Km Movida tem pronta-entrega. Se não for possível, Tamanini diz que a retirada ocorre, “no máximo, em três dias úteis”. Embora não tenha dado números, ele afirma que esse diferencial contribuiu para o crescimento da unidade de negócio da locadora.

A Movida começou a oferecer assinatura em 2017. A novidade se chamava Mensal Flex, e Tamanini informa que, na época, além dos prazos menores, os veículos não eram “necessariamente” zero-km. Apesar disso, o executivo garante que a experiência surtiu efeito. O atual modelo, batizado de Zero Km, começou em abril do ano passado, e, de lá para cá, Tamanini afirma que a tendência só cresceu. “A adesão foi maravilhosa, e estamos crescendo muito”, comemora. A resposta tem sido tão boa que o executivo acredita que a divisão de assinatura deverá se tornar a maior unidade de negócio da empresa. “É por isso que tem tanta gente entrando”, complementa, referindo-se às montadoras, que passaram a explorar o filão.

Desde meados do ano passado, a Toyota tem o Kinto Share, que oferece locação de curto prazo (de uma hora a

um mês) a pessoas físicas, enquanto o Kinto One é voltado à gestão de frotas de empresas. Agora, a marca passa a disponibilizar assinaturas de longo prazo com o Kinto One Personal, programa no qual os interessados poderão assinar qualquer modelo zero-km da marca por um ou dois anos e utilizar diárias extras flexíveis de outros carros da marca durante o período de contrato.

SEM “MENTALIDADE DE POSSE”

Segundo Tamanini, a tendência são as pessoas trocarem a “mentalidade de posse” pela de “experiência”. A assinatura permite isentar o cliente do que ele considera a “parte ruim do carro”. Ou seja, quem é dono precisa arcar com despesas anuais como IPVA, licenciamento e seguro, bem como ser o responsável pelos gastos com manutenção. Além disso, há o fator da revenda. “Às vezes, a gente não quantifica, mas tem a questão do tempo. Quanto vale o tempo do cliente?”, questiona. Ao assinar, a única preocupação é pagar a mensalidade. “Não há surpresas, é um fluxo de caixa contínuo – o que todo mundo gostaria de ter.”

Afora a Movida, esse tipo de negócio tem atraído outras locadoras. É o caso, por exemplo, de Unidas e Localiza. Além de garantirem entrega mais rápida que a de montadoras (pelo menos, para alguns modelos), essas empresas também oferecem uma gama mais ampla de automóveis, que inclui várias marcas e diversas categorias.

O programa de assinatura da Localiza, batizado de Meoo, surgiu em setembro do ano passado e é dividido em sete categorias: econômica, intermediária, SUV, executiva, utilitária, premium e elétrica. Os planos vão de 12 a 48 meses. Como é praxe em todas as empresas, a econômica é composta pelos hatchs pequenos, como o Fiat Mobi.

A intermediária inclui os sedãs compactos, caso do Chevrolet Onix Plus. O



Foto: Divulgação Movida

Acima, Rafael Tamanini, diretor executivo da Movida

Mini Cooper Countryman é uma das opções da Movida, e tem mensalidade a R\$ 3.079,80, nos quatro primeiros meses



Foto: Divulgação Mini

grupo executivo é formado por sedãs médios, como o Toyota Corolla.

A categoria de veículos que mais cresce, a dos SUVs, tem modelos como o Jeep Renegade, enquanto a dos utilitários inclui picapes e furgões. No caso dos veículos premium, a Localiza oferece o Volvo XC60. A assinatura mais barata parte de R\$ 999. Nos carros premium, custa a partir de R\$ 4.999, ao mês, para planos de 48 meses.

DE MOBI A IMPORTADO SUECO

O Unidas Livre também oferece contratos de 12 a 48 meses, e, como na corrente, as opções vão do Fiat Mobi ao Volvo XC60. No plano de quatro anos, o subcompacto Mobi sai por R\$ 853,90, nos primeiros quatro meses (30% de desconto), e R\$ 1.219,85, a partir do quinto mês. Entre as diversas opções, aparecem lançamentos, como o Renault Captur, com motor 1.3 turbo de 170 cv.

O SUV está sendo oferecido por R\$ 2.549,90 pelo contrato de quatro anos. Nesse caso, porém, a entrega não é imediata, e a empresa estipula prazo de até

120 dias. Já o mais caro da lista é o Volvo XC60 T8. O SUV híbrido da marca sueca sai por R\$ 8.999,90, em quatro anos.

A Zero Km Movida tem planos de 12 a 36 meses, e dividiu sua frota em quatro categorias: compacto, SUV, sedã e premium. As ofertas começam em R\$ 639,90 para o Fiat Mobi e o Uno (o que torna a segunda opção mais vantajosa, maior espaço). A oferta é para o plano de três anos, sendo que, a partir do quinto mês, a mensalidade passa para R\$ 1.299,60. Renault Kwid, Volkswagen Gol e Hyundai HB20 também estão entre as opções dessa categoria.

Além das marcas generalistas, que concentram as opções mais baratas, a empresa dispõe de modelos exclusivos da Mini, Volvo e BMW. Para contrato de três anos, o Mini Cooper Countryman tem as primeiras quatro mensalidades a R\$ 3.079,80. Depois, as parcelas sobem para R\$ 6.179,70. O mais caro é o SUV híbrido Volvo XC60 T8. No contrato de três anos, são quatro primeiras mensalidades a R\$ 4.589,70. A partir da quinta, ela sobe para R\$ 9.199,80.

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



Foto: Divulgação Renault



Este material é produzido pelo Estádio Blue Studio.



O serviço de locação de veículos CAO A por assinatura.

- Planos de **12** ou **24** meses.
- IPVA, documentação e proteção **inclusos** na mensalidade.
- Você de **0 km** e zero preocupações.
- Planos mensais a partir de R\$ 2.161,41 / mês*.

*Condição válida para Tiggo 5X TJS no plano de 24 meses / 1.000 km por mês. Consulte demais planos e condições. Sujeito a disponibilidade de estoque.

Conheça os modelos e planos disponíveis em: caoalocadora.com.br/caoa-sempre

CAOA LOCADORA



LOWE'S GROUP

No plano, sua responsabilidade salva vidas.

Qual é a bicicleta ideal para crianças?

Bikes desenvolvem memórias positivas e apresentam às crianças a liberdade em cima de duas rodas

Por José Guilherme Taveira, da Semexe

É incrível ver uma criança pedalando pela primeira vez, sair com a família em um passeio ciclístico, seja ele pelo bairro, seja pelas areias da praia, seja na estradinha de terra que fica perto do sítio. E, claro, depois, vê-la crescer como uma cidadã ciclista. Não é mito, toda criança, não importa a idade, conta os dias para ganhar a tão sonhada bike no Dia das Crianças, no aniversário ou do Papai Noel, no Natal. Hoje em dia, as bicicletas competem com videogames, celulares e outros equipamentos eletrônicos. Portanto, quando os pais optarem por presentear a/o pimpolha/o com uma bike infantil, estarão ofertando uma alternativa de realizar uma atividade lúdica ao ar livre que também estimula a mente e movimentam todo o corpo. Afivele o seu capacete e tenha uma feliz pedalada com a/o sua/seu filha/o. Com tantas opções no mercado, a escolha pode se tornar difícil. Entretanto, o objetivo da compra é se

certificar de que os recursos da bicicleta sirvam ao nível de habilidade do seu filho. É bem provável que a criança irá pedalar em curtas distâncias e, normalmente, acompanhada de um responsável. Ou seja, uma bike infantil simples e sem muitos componentes desnecessários. Bicycletas para meninos e meninas são basicamente as mesmas, o que pode mudar são as cores do quadro ou os adesivos.

BALANCE BIKE
A princípio, é uma bike infantil, sem pedal. Essa bicicleta vem se popularizando no Brasil, nos últimos anos. A Balance Bike foi criada pelo inventor alemão Karl Drais, ainda em 1817, e hoje é muito popular nos Estados Unidos. O seu princípio é buscar o equilíbrio. Portanto, em vez de pedalar, as crianças se impulsionam utilizando as pernas e equilibram o seu peso na bike para não caírem. O modelo é recomendado também para bebês, que certamente terão mais facilidade na transição para uma bike maior.

Para ler e compartilhar no digital, acesse:



As mountain bikes são as mais populares no Brasil



Não se esqueçam do capacete e das luzes de sinalização na bike dos seus filhos

Foto: Rafael Ribeiro

MOUNTAIN BIKES PARA CRIANÇAS

As originais bikes de montanha e trilhas são também conhecidas pela sigla MTB, de mountain bike, que são as mais populares no Brasil. E, claro, a indústria desenvolveu uma variação infantil, projetada para pedalar em vários trechos off-road, como ruas com asfalto irregular, terra, grama, areia e pedras. Alguns modelos de MTB infantis também possuem garfo com suspensão, para aliviar os impactos, e seus pneus dispõem de cravos, para encarar diferentes tipos de pavimentação. Caso a criança goste do universo off-road, uma MTB infantil pode ser uma boa escolha. O modelo também é indicado para rodar em ciclovias, parques e ruas esburacadas.

BICICLETAS HÍBRIDAS INFANTIS

Elas são projetadas para rodar em diversos tipos de terreno. O pneu, normalmente, possui poucos e pequenos cravos baixos, nas laterais, ou, às vezes, não tem nenhum cravo, sendo mais liso no meio. Aqui, o conforto é o foco. Passeios no parque e ciclovias são ideais para as bikes híbridas infantis. Ponto importante: as infantis são medidas pelo tamanho do diâmetro da roda, em vez do tamanho do quadro, como ocorre em modelos dirigidos aos adultos. A idade e a altura da criança também ajudam a escolher a faixa de tamanho mais adequada.

• CRIANÇAS ENTRE 2 A 3 ANOS

Altura: de 91 cm a 1 m
Tamanho da roda/aro: 12”

• CRIANÇAS ENTRE 4 E 6 ANOS

Altura: de 1,05 m a 1,22 m
Tamanho da roda/aro: 16”

• CRIANÇAS ENTRE 6 E 8 ANOS

Altura: de 1,20 m a 1,40 m
Tamanho da roda/aro: 20”

• CRIANÇAS DE 8 A 12 ANOS

Altura: de 1,25 m a 1,55 m
Tamanho da roda/aro: 24”

• CRIANÇAS MAIS VELHAS OU MAIS ALTAS

Crianças que são mais altas do que o “normal” para sua idade ou tenham mais que 13 anos de idade podem se adaptar a pedalar em bicicletas para adultos já com uma roda/aro de 26 polegadas.



No pedal desde pequeno

Pedalar ajuda a desenvolver a coordenação motora e auxilia a estimular noções de espaço e equilíbrio. Confira alguns modelos para o Dia das Crianças

Fotos: Divulgação Semexe

Groove Unilover 16

Preço: R\$ 1.122,90, em até 12 x de R\$ 99,46
Condição: nova
Modalidade: infantil com rodinhas
Ano: 2021
Tamanho do aro: 16”
Peso: 10 kg

Groove Balance 12

Preço: R\$ 921,90, em até 12 x de R\$ 81,66
Condição: nova
Modalidade: infantil – Balance Bike
Ano: 2021
Tamanho do aro: 12”
Peso: 5 kg

Caloi Ceci 24

Preço: R\$ 979,99, em até 12 x de R\$ 86,80
Condição: nova
Modalidade: infantil – bicicleta híbrida
Ano: 2021
Tamanho do aro: 24”
Peso: 15 kg

Caloi Power Rex 16

Preço: R\$ 649,99, em até 12 x de R\$ 57,58
Condição: nova
Modalidade: infantil com rodinhas
Ano: 2021
Tamanho do aro: 16”
Peso: 5 kg

Caloi Wild XS

Preço: R\$ 1.649, em até 12 x de R\$ 146,05
Condição: nova
Modalidade: mountain bike infantil
Ano: 2021
Tamanho do aro: 20”
Peso: 13 kg

PARA SABER MAIS SOBRE ESTAS E OUTRAS BIKES, ACESSE O GUIA NO PORTAL MOBILIDADE:



Distância e racismo afetam acesso a empregos

Estudos mostram que quem vive na periferia das cidades está em desvantagem em processos seletivos e na vida profissional

Getty Images

Cor da pele, CEP e mobilidade ruim interferem diretamente em como as pessoas vivem e acessam o mercado de trabalho — muitas chegam a alterar o endereço de casa no currículo. O levantamento “Acesso a Oportunidades”, do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) em 2020, realizado nas 20 maiores cidades do Brasil, constata que a população branca e de alta renda tem, em média, mais acesso a oportunidades de trabalho, saúde e educação do que a população negra e pobre, independentemente do meio de transporte considerado.

O cenário piora com a falta de estrutura nas cidades, com a concentração de atividades nas áreas urbanas centrais, aliada à performance/conectividade das redes de transporte, contrastando com regiões de periferia marcadas por desertos de oportunidades. Nos bairros distantes, os moradores acordam muitas horas antes do horário do trabalho, gastam parte considerável do dia em transportes públicos de pouca qualidade e saem de casa com os pés em água suja em épocas chuvosas.

Belo Horizonte, a capital mineira, é um exemplo. Na categoria de desigualdade de acesso a emprego por quem mora a 30 minutos do trabalho, via transporte público, os 10% mais ricos da cidade têm 11,5 vezes mais possibilidades do que os 40% mais pobres. É o pior resultado entre todas as cidades estudadas. Em relação à cor da pele, uma pessoa branca tem 2,1 vezes mais possibilidades de ser empregada do que uma pessoa negra. Nas duas situações, São Paulo ocupa a segunda posição, enquanto o Recife fica em quinto e sexto lugares, respectivamente.

Aos problemas da desigualdade e do preconceito em relação ao território, a produtora cultural



Para ter mais chances em processos seletivos, muitas pessoas chegam a alterar o endereço no currículo. A cor da pele também dificulta o acesso ao trabalho: uma pessoa negra tem 2,1 vezes menos possibilidades de ser empregada do que uma branca

Para acessar outros conteúdos, aponte a câmera do celular para este QR code:



Amanda Timóteo, 24 anos, moradora no Jardim Piedade, periferia de Jaboatão dos Guararapes, na região metropolitana do Recife, acrescenta outra barreira: o racismo. “Se você é preto e favelado, será bem mais difícil arrumar um trabalho digno, em que haja respeito e onde se consiga ficar por muito tempo”, analisa. “Enfrentamos o transporte público precário e, mesmo com pandemia, vamos em ônibus lotados”, acrescenta Amanda. Para garantir a renda mensal, boa parte da população recorre a atividades sem direitos trabalhistas. “Muitas pessoas aca-

bam optando pelo mercado informal, o que chamamos de bico.”

Por uma mobilidade mais justa

Para Thiago Jerohan, comunicador social e ativista fundador da Bigu Comunicativismo — projeto que busca incluir a sociedade civil nas discussões de políticas públicas —, as questões são tratadas de forma segmentada, divididas em diversos setores, sem buscar um objetivo comum. “Órgãos públicos devem ser questionados e cobrados por ações em prol de uma mobilidade mais justa.”

Ferramentas como o Plano Diretor e o Plano de Mobilidade precisam ser cada vez mais discutidas com as organizações da sociedade civil, segundo o ativista. “As cidades são pensadas para excluir as pessoas pretas, já planejadas para estarem nas periferias”, aponta Jerohan. Ele cita ainda iniciativas que precisam ser popularizadas, como a Tarifa Zero, sistema de transporte público gratuito que tem sido implementado em cada vez mais cidades no País. “Mesmo sem mexer nas estruturas institucionais sobre o Direito à Cidade, promove a possibilidade dos acessos.”

Este material é produzido pelo Estadão Blue Studio com patrocínio da 99.

PROGRAMA

MAIS GANHOS 99



A 99 ouviu você, motorista parceiro. Por isso, foi a primeira a aumentar seus ganhos com transparência!



Agora, todos os motoristas parceiros 99 conseguem conferir no app da 99 a nova tabela de ganhos para suas viagens.

É assim que a 99 atua pra transformar a vida nas cidades.

99

Se cuida, vai de 99.

Bradesco Seguro Auto apresenta:

Oficina
mobilidade
ESTADÃO

Tem informação
para o seu carro,
especialistas e dicas?
Tem.

Tem a credibilidade
do Portal Mobilidade
do Estadão e da
Bradesco Seguros
também.

AGUARDE!



Patrocínio:

 **bradesco seguros**

Produção:

ESTADÃO
BLUE STUDIO

Realização:

ESTADÃO 