

REVISTA DIGITAL INTERATIVA

DIRIJA AUTO

WWW.TERRAMAGAZINE.COM.BR

#EDIÇÃO 75

AGOSTO / 2025



PEDRO EBRAHIM

EMOÇÃO E ESTRATÉGIA NO WEC EM INTERLAGOS



BMW F 900 GS

UMA BIG TRAIL MAIS LEVE, AFIADA E PRONTA PARA QUALQUER ESTRADA



ARGO TREKKING

HATCH AVENTUREIRO QUE ENCARA A CIDADE E A TERRA SEM PERDER O ESTILO.



BMW M235

LINHAS OUSADAS E DESEMPENHO DE ARREPIAR.



NOVO VOLVO XC60

ESCANDINAVO QUE EVOLUI NOS DETALHES E REDEFINE SOFISTICAÇÃO

V O L V O

Conheça o novo XC60,

a evolução de um dos maiores ícones da Volvo.

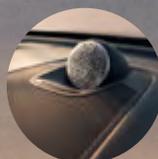


Nos últimos 7 anos, o XC60 é o carro líder em seu segmento. Agora, ele está ainda melhor. Conheça os detalhes da nova versão.



Híbrido plug-in

Potência e eficiência com 462hp e 48km de autonomia elétrica.



Sistema de som Bowers & Wilkins com 15 alto-falantes**

Ouça suas playlists com alta-fidelidade.



Nova suspensão adaptativa*

Mais conforto e segurança para você e sua família.



Sistema Google Integrado

Nova tela de 11,2 polegadas integrada com os principais aplicativos do Google.

Garanta já o seu novo XC60 na Rota Premium.

*A suspensão adaptativa é uma característica exclusiva das versões Volvo XC60 Ultra e Ultra Dark, ano/mod 25/26. **O sistema de som Bowers & Wilkins é exclusivo das versões Ultra e Ultra Dark, ano/mod 25/26. A autonomia informada é uma estimativa baseada em testes do INMETRO. Os valores reais podem variar de acordo com diversos fatores, como a topografia da via, temperatura ambiente, intensidade do tráfego, modo de condução, carga transportada, uso de ar-condicionado e demais equipamentos do veículo. Imagens meramente ilustrativa. Consulte termos e condições na Rota Premium.



Desacelere.
Seu bem maior é a vida.

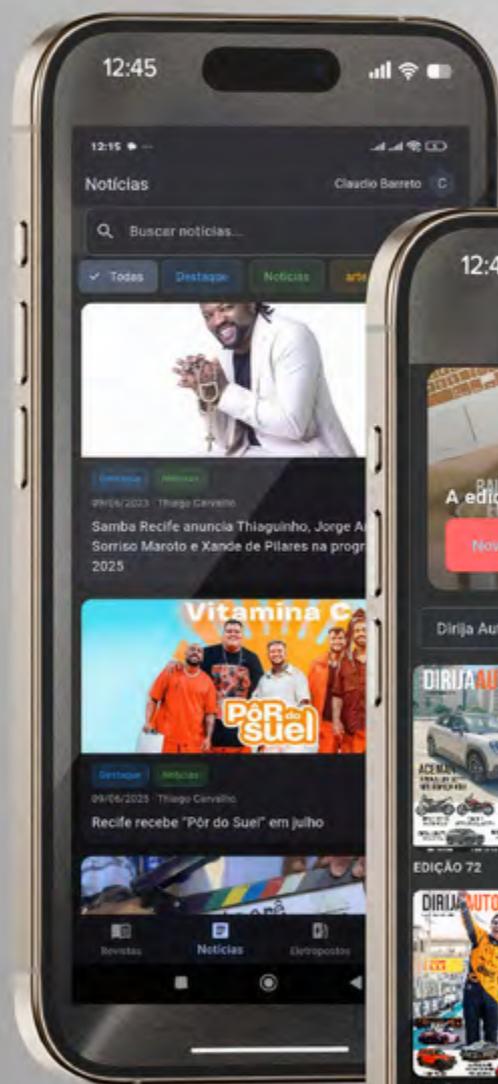
Tel (81) 3471 5003
rotapremium.com.br

Av. Mascarenhas de Morais, 2837
Imbiribeira Recife

V O L V O

Rota Premium

FOLHEIE A DIRIJA AUTO ONDE QUISER.



Com o app Dirija Auto, você tem acesso às edições digitais, notícias atualizadas e uma rede de serviços para quem vive a estrada.

Baixe agora e explore cada página.

É GRÁTIS. É PRÁTICO. É DIRIJA AUTO.

WWW.TERRAMAGAZINE.COM.BR

WEC

ROLEX 6 HORAS DE SÃO PAULO

O BRASIL NO CORAÇÃO DO ENDURANCE MUNDIAL





Foto Javier Jimenez / DPPI

POR CLAUDIO BARRETO

O FIA World Endurance Championship (WEC) é mais do que um campeonato de automobilismo: é um palco global que oferece a equipes, pilotos, montadoras e parceiros a chance de competir nos circuitos mais importantes do planeta. Classificado ao lado das Olimpíadas, do Super Bowl e da Copa do Mundo de Futebol como um dos grandes eventos esportivos do mundo, o WEC tem como pedra angular as lendárias 24 Horas de Le Mans.

Disputado em oito etapas espalhadas pela América do Norte, América do Sul, Europa, Ásia e Oriente Médio, o campeonato reúne corridas de resistência que variam entre 6 e 24 horas, colocando pilotos e máquinas à prova como em nenhum outro formato.

Em julho, foi a vez do Brasil. O Autódromo de Interlagos, em São Paulo, recebeu a Rolex 6 Horas de São Paulo, quinta etapa da temporada 2025. Foram 36 carros inscritos em duas categorias e mais de 100 pilotos representando 29 países, transformando a capital paulista na verdadeira capital mundial do endurance.

O DESAFIO EM DUAS CLASSES

Na categoria Hypercar, o topo da pirâmide, alinharam-se 18 carros e 47 pilotos de oito fabricantes: Porsche, Ferrari, Alpine, Cadillac, Toyota, Peugeot, BMW e Aston Martin. Nomes como Jenson Button, Mick Schumacher, Robert Kubica, Antonio

Giovinazzi e Nyck De Vries chamaram a atenção do público, que viu de perto supermáquinas que representam o auge da tecnologia automotiva. Na LMGT3, também com 18 carros e 54 pilotos, brilhou a diversidade. Modelos de Aston Martin, Ferrari, BMW, Corvette, McLaren, Mercedes, Ford, Lexus e Porsche trouxeram para a pista um espetáculo equilibrado e emocionante.

É nesta classe que os brasileiros tiveram destaque. Augusto Farfus e Pedro Ebrahim dividiram o BMW M4 da equipe The Bend Team WRT, formando um trio com Yasser Shahin. Juntos, representaram a força da BMW na categoria e levantaram a torcida em Interlagos. Além deles, Dudu Barrichello acelerou um Aston Martin pela Racing Spirit of Le Mans, completando a presença nacional no grid.

UMA PLATAFORMA GLOBAL

O WEC é considerado por muitos como a “Fórmula 1 da resistência”. Mais do que corridas, é um laboratório onde as montadoras testam tecnologias que depois chegam às ruas, especialmente em eficiência energética, durabilidade e segurança. Cada etapa é também uma vitrine mundial, levando marcas e pilotos a milhões de espectadores.

Se o WEC impressiona pela grandiosidade global, também emociona quando olhamos para os brasileiros no grid. Entre eles, um jovem roubou a cena em Interlagos: Pedro Ebrahim. Escalado de última hora para dividir o BMW M4 GT3 da equipe The Bend Team WRT com Augusto Farfus e Yasser Shahin.



O jovem paranaense de 20 anos foi uma das grandes surpresas do grid em São Paulo.

Na sexta-feira, véspera das 6 Horas de São Paulo, Pedro Ebrahim estava no box da WRT cercado pelo entra e sai de mecânicos e engenheiros. Tranquilo, com um sorriso leve no rosto, reagiu com uma risada e um gesto rápido ao ser questionado sobre a sensação de ouvir o público gritar seu nome: “Estou todo arrepiado, né? É uma emoção muito grande estar aqui, nesse palco do automobilismo.” O paranaense ainda assimilava a ideia de que, poucos dias antes, não imaginava alinhar no grid do Mundial de Endurance em Interlagos — e agora se preparava para dividir o carro com Augusto Farfus e Yasser Shahin.

Ao falar sobre o momento, Pedro não escondia a empolgação. “Estou tão animado e feliz de estar aqui que a pressão nem existe. Estou tranquilo e focado, sei exatamente o que tenho que fazer. Conheço o carro, a pista e a equipe. Meu companheiro de equipe, principalmente o Augusto, me traz muita segurança, é incrível... para mim, ele é como família. Ele vem me tranquilizando, me dando várias dicas”, contou, num tom que revelava cumplicidade e respeito.

Essa relação próxima com o time explica sua rápida

adaptação ao campeonato e às mudanças no regulamento do carro GT3, modelo que Pedro conduz com familiaridade. “Participo do campeonato de GT3 mundial e este é um carro GT3, com algumas mudanças no regulamento, com as quais me adaptei muito bem. Estou me sentindo em casa, no lugar onde deveria estar. Agora é só realizar o trabalho até o fim de semana e ver o que vem de bom para a gente.”

Toda essa tranquilidade tem raiz em anos de pista. Pedro iniciou a carreira no kart e construiu uma trajetória consistente. Interlagos sempre esteve no horizonte. “Quando criança, meu sonho era vir para cá; depois, correr aqui; depois, ganhar uma corrida aqui. Tudo isso já aconteceu. Agora, correr no Campeonato Mundial, que é o topo do automobilismo junto com a Fórmula 1, é sensacional. É só manter a cabeça no lugar, ter humildade e fazer o trabalho que a gente tem que fazer.” Para ele, cada etapa vencida é um degrau rumo a objetivos maiores.

O Pedro que circula pelo paddock hoje é fruto de evolução pessoal e profissional. Antes de cada sessão, ele adota rituais que equilibram concentração e preparo técnico. “Depende do fim de semana e da sessão. Na classificação, gosto de ficar mais sozinho e ouvir música tranquila, porque é o momento mais tenso. Antes de um treino, costumo conversar

WEC



foto divulgação

com meu companheiro e com o engenheiro para revisar tudo e manter a cabeça fresca. Sempre tiro dois minutos para me 'brifar' mentalmente sobre o que tenho que fazer." São detalhes que parecem pequenos, mas influenciam diretamente no rendimento e na regularidade em um campeonato exigente como o WEC.

Sobre o traçado paulistano, Pedro é direto. Sua curva favorita é o Laranjinha, trecho rápido e técnico. "Gosto muito também da Curva do Senna, mas o Laranjinha é especial. É um ponto em que você chega com bastante velocidade e precisa confiar no carro para não perder a traseira. Pela topografia, é uma curva de subida em que se pode perder a traseira ou a frente, então a margem entre acertar e errar é muito curta. Acho que combina bem com o meu estilo de pilotagem." Essa leitura mostra não só intimidade com Interlagos, mas a capacidade de entender os limites do carro e explorá-los no momento certo.

Essa mistura de técnica e emoção esteve presente durante toda a etapa brasileira. Enquanto atendia à imprensa, Pedro mantinha serenidade, mas bastava alguém perguntar sobre correr diante da torcida para o brilho nos olhos revelar o impacto do momento. "É de arrepiar. Venho falando muito isso nesta semana: estou animado e feliz de estar aqui, a pressão nem está existindo." Não era apenas mais uma corrida no calendário; era a oportunidade de consolidar seu nome num cenário global, no mesmo palco onde já cumpriu e superou vários de seus sonhos de infância.

A conexão com o público da Dirija Auto ganhou um capítulo especial quando Pedro revelou que sua família é de Recife. "Meu pai é nascido em Recife, meu avô também. Vou para lá quase todo mês. Tenho sangue recifense." Para uma revista baseada na capital pernambucana, a informação cria um elo imediato entre piloto e leitores, aproximando ainda mais a torcida.



Foto Javier Jimenez / DPPI



Foto Javier Jimenez / DPPI

*Pedro Ebrahim, Augusto Farfus e Yasser Shahin,
pilotos da equipe WRT, no autódromo de
Interlagos durante as 6 Horas de São Paulo*

A presença no WEC foi resultado de um processo sólido. Pedro começou no kart aos 10 anos, acumulando títulos estaduais e nacionais. Aos 15, estreou na GT Sprint Race (hoje NASCAR Brasil), conquistando vitórias e pódios logo no primeiro ano. Em 2023, integrou o programa Young Drivers da Lamborghini, treinando e competindo na Europa. Em 2024, foi campeão do Campeonato Italiano Gran Turismo Sprint PRO-AM com a BMW Italia-Ceccato Racing Team, venceu cinco corridas e estreou nas 24 Horas de Spa. No início de 2025, conquistou o título da Silver Cup no GT World Challenge Europe Endurance, reforçando sua imagem como piloto consistente e adaptável.

Esses resultados pesaram na escolha da WRT para chamá-lo a Interlagos de última hora. No endurance, mais do que velocidade, é preciso executar a estratégia da equipe, manter o ritmo e evitar erros. Pedro fez isso. Não buscou manobras espetaculares; entregou consistência, trabalhou de forma alinhada ao time e mostrou que pode competir no mais alto nível.

No fim de semana das 6 Horas de São Paulo, ele equilibrou emoção e foco. Estava no “templo” do automobilismo brasileiro, competindo com um dos times mais respeitados do WEC e ao lado de um ícone como Farfus. E, ainda assim, tratou o desafio como mais um passo dentro de um plano de carreira, sem perder o prazer de viver cada instante. “Estar aqui é estar no lugar onde eu deveria estar. Agora é só trabalhar e buscar um resultado que traga alegria para todo mundo que torce por mim”, resumiu.

O que se viu em Interlagos confirma a percepção de quem acompanha de perto: Pedro Ebrahim tem maturidade além da idade, reúne talento natural, disciplina e leitura de corrida, e está construindo uma trajetória internacional consistente. Para o automobilismo brasileiro, que carece de nomes competitivos no cenário mundial, ele é uma aposta concreta. E, pelo que mostrou no WEC, é também um piloto que corre com a mesma segurança de quem sabe o que faz e com a mesma alegria de quem ainda se arreia só de ouvir seu nome ecoar nas arquibancadas.



MARCELO TOMASONI

EXPLICA O WEC POR DENTRO

POR CLAUDIO BARRETO



Marcelo Tomasoni (centro), entre os companheiros de equipe Augusto Farfus e Pedro Ebrahim

O Mundial de Endurance (WEC) é muito mais do que velocidade pura: é estratégia, resistência e tecnologia. Em Interlagos, durante a etapa brasileira, conversamos com o piloto brasileiro Marcelo Tomasoni, campeão da Porsche Cup na Europa e hoje competindo pela BMW. Ele explicou como funcionam as regras, a formação das equipes e os segredos da categoria que vem conquistando cada vez mais fãs no Brasil.

Dirija Auto – Para começar, como funciona o WEC e a escolha dos carros?

Marcelo Tomasoni – O WEC é um campeonato entre marcas. Cada fabricante precisa escolher um carro de rua como base para competir. A BMW optou pelo M4. Claro que esse carro é bastante modificado, mas existe uma regra fundamental: o modelo precisa ter, no mínimo, 2.500 unidades vendidas no mundo para poder ser homologado. No nosso caso, o M4 de corrida pesa cerca de 1.300 kg e tem aproximadamente 590 cavalos.

DAuto – E como funciona a divisão de pilotos dentro da equipe?

Marcelo – Como as corridas são de endurance, cada carro tem três pilotos: um ouro, um prata e um bronze. Essa classificação é feita pela FIA. O ouro é o piloto de alto nível, com muitas vitórias e pontos acumulados, como o Farfus. O prata geralmente é um piloto jovem, até 25 anos, que ainda não somou experiência suficiente para subir de categoria. Já o bronze normalmente é um piloto mais veterano ou amador, que completa o trio.

DAuto – Essa formação é obrigatória em todas as equipes?

Marcelo – Sim, todo carro precisa ter os três níveis. E tem mais: cada piloto deve cumprir 33% do tempo da corrida, seja ela de 6 ou 24 horas. Isso garante equilíbrio e dá importância para todos dentro da prova.

DAuto – Como funciona a classificação para o grid de largada?

Marcelo – Existe um revezamento. O bronze faz a primeira tomada de tempo, o prata participa do Q2 que define o top 10 e o ouro finaliza. Esse formato também ajuda a equilibrar o desempenho entre as equipes.

DAuto – E dentro da corrida, qual categoria acaba sendo mais decisiva?

Marcelo – A diferença entre pilotos ouro costuma ser mínima, às vezes de apenas um décimo. Entre dois pratas também é pequena. Mas entre bronzes, essa diferença pode ser bem maior. Então o bronze tem um peso enorme no resultado final, pode ser o diferencial entre ganhar e perder.

DAuto – O público brasileiro abraçou o endurance. Como você vê isso?

Marcelo – É incrível. O pessoal chega, vibra, lota as arquibancadas. E não é por acaso: esse campeonato reúne o que há de mais avançado no automobilismo. Tudo que pode ser desenvolvido, cada marca traz para cá. Lá na Europa, muita gente brinca que a Fórmula 1 real é essa, porque é aqui que a tecnologia corre solta.



NOVO SÉRIE 2

POTÊNCIA REVELADA NA WEC

Interlagos sempre foi sinônimo de emoção e tradição. Durante a etapa brasileira do FIA WEC 2025, a BMW aproveitou o palco do automobilismo mundial para apresentar oficialmente ao público brasileiro a nova BMW M235 xDrive Gran Coupé, uma versão esportiva que une performance, tecnologia e o DNA das pistas.

O lançamento em meio ao clima das 6 Horas de São Paulo reforça a filosofia da marca. *“Apresentar a nova M2 aqui, durante o WEC, é mostrar que a BMW respira automobilismo em cada detalhe. O público que vibra nas arquibancadas é o mesmo que entende o valor de um carro que nasce da competição para as ruas”*, destacou Fabiano Severo, Head de Comunicação Corporativa do BMW Group Brasil.

O novo M235 xDrive vem equipado com motor quatro cilindros TwinPower Turbo de 317 cv e 400 Nm de torque, associado à transmissão Steptronic de 7 velocidades com dupla embreagem. O desempenho impressiona: aceleração de 0 a 100 km/h em apenas 4,9 segundos, com a segurança e agilidade da tração integral xDrive, que garante estabilidade em qualquer condição de pista ou asfalto.

O design acompanha o espírito esportivo. Na dianteira, a grade iluminada Iconic Glow transmite personalidade e sofisticação. A carroceria Gran Coupé valoriza proporções dinâmicas, enquanto a traseira robusta com quatro escapamentos

evidencia o caráter atlético. Por dentro, o destaque é o BMW Curved Display, que integra painel de instrumentos e multimídia, trazendo um ambiente moderno e intuitivo que transforma cada viagem em experiência.

Para Augusto Farfus, piloto oficial da BMW no endurance, a M235 cumpre um papel fundamental: *“A M2 tem um lugar único dentro da família. Ela é a porta de entrada para um universo de esportividade genuína, onde você sente no dia a dia muito do que vivemos nas pistas. É um carro que conecta tradição e modernidade como poucos.”*

O jovem Pedro Ebrahim, que fez sua estreia no WEC em Interlagos guiando o BMW M4 GT3, também se impressionou com o modelo de rua: *“É um carro muito legal de dirigir, porque tem entre-eixos curto, o que deixa ele ágil e divertido. Você pode brincar bastante com ele. Ao mesmo tempo, traz muita coisa desenvolvida em pista, da M2 Cup, para a versão de rua. Ele entrega performance, conforto e confiabilidade, que é o que importa também.”*

Mais do que uma simples estreia, o M235 mostrou em Interlagos que é um manifesto da BMW: unir potência, tecnologia e emoção em um pacote esportivo acessível dentro da família M. Um carro que traduz a tradição e a ousadia da marca bávara, pronto para conquistar tanto as ruas quanto os corações apaixonados por automobilismo.





BMW F 900 GS

ESPÍRITO AVENTUREIRO COM ALMA REFINADA

POR CLAUDIO BARRETO

Assim que montei na nova BMW F 900 GS, percebi que estava diante de uma moto totalmente renovada. Mais leve, mais estreita, mais afiada. A posição de pilotagem é naturalmente dominante, com o guidão largo e o assento redesenhado que te convida a seguir em frente — seja na cidade, na estrada ou, como promete a BMW, muito além do asfalto.

Com 1,74 metro de altura, fiquei surpreso com a ergonomia. Mesmo sendo uma moto alta (com assento a 870 mm do solo), me adaptei rápido. Claro, não é uma trail baixa — exige atenção nas paradas e em manobras em baixa velocidade —, mas a ciclística equilibrada e o alívio de peso (são 14 kg a menos em relação à geração anterior) ajudam bastante. Ela é mais leve do que parece.

No meu trajeto, que foi todo no asfalto, a F 900 GS mostrou por que carrega as três letras mais aventureiras da BMW Motorrad. A moto tem respostas rápidas, mesmo em baixa rotação, e se comporta com fluidez no trânsito urbano. Quando ganha estrada, aí sim revela seu lado mais refinado: estabilidade impecável, motor vigoroso e conforto de sobra para longas viagens.

O bicilíndrico de 895 cm³ entrega 105 cv com suavidade, e o torque de 93 Nm aparece cedo, deixando a pilotagem bem gostosa mesmo em rotações médias. As trocas de marcha com o quickshifter Pro, no modelo testado, são rápidas e sem trancos — uma delícia de usar.

Ainda que eu não tenha explorado trilhas ou trechos off-road, dá pra perceber que a moto foi pensada para isso. Segundo a BMW, ela vem pronta para aventuras fora de estrada, com suspensão dianteira invertida Showa, rodas raiadas de 21" na frente e 17" atrás e todo o conjunto ajustado para esse tipo de desafio.

No cockpit, a experiência é moderna: uma tela TFT de 6,5 polegadas, conectividade com o smartphone, comandos intuitivos e visual limpo. O painel entrega todas as informações e ainda permite controlar funções de mídia e navegação via aplicativo da marca.

A nova F 900 GS me impressionou. Mesmo sem sair do asfalto, ficou claro que ela está pronta para qualquer tipo de estrada — ou ausência dela. Uma moto que combina o espírito aventureiro com o conforto, o desempenho e a tecnologia que se espera de uma BMW. Para quem tem estatura média como eu, vale a pena fazer o test ride: é uma big trail surpreendentemente fácil de conduzir.



ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

Motor	2 cilindros em linha, 895 cm ³
Potência	105 cv a 8.500 rpm
Torque	93 Nm a 6.750 rpm
Câmbio	6 marchas com embreagem assistida e antirrebote
Suspensão Dianteira	Garfo invertido de 43 mm – curso de 230 mm
Suspensão Traseira	Monoshock ajustável – curso de 215 mm
Rodas/Pneus	Raiadas – 21" (D) / 17" (T)
Freios	Duplo disco dianteiro / disco traseiro / ABS Pro
Eletrônica	Modos Rain, Road e Pro (opcional), DTC, quickshifter
Painel	TFT colorido de 6,5" com conectividade
Conforto	Manoplas aquecidas, piloto automático (opcionais)
Tanque	23 litros
Autonomia	Até 500 km
Peso	246 kg (ordem de marcha)

VOLVO XC60



2026 2025



VOLVO XC60

Duas gerações lado a lado

**A diferença está nos detalhes.
Você vai notar – e querer testar.**



VOLVO XC60 2026

POLIDO, NÃO REINVENTADO

POR CLAUDIO BARRETO

O XC60 já era bonito, tecnológico e cheio de presença na versão 2025. Mas a Volvo resolveu dar aquele trato discreto — nada drástico, só o suficiente para deixá-lo ainda mais refinado. E funcionou. A linha 2026 chega com melhorias pontuais, mas certas.

Visualmente, a diferença está nos detalhes. A nova grade frontal segue a linguagem do XC90, mais sofisticada. As lanternas traseiras escurecidas reforçam aquele ar escandinavo do “menos é mais”. E há novidades na paleta de cores: Thunder Grey (Cinza Thunder) e Mulberry Red, um vermelho profundo e elegante, que chama atenção sem exageros.

Por dentro, o salto é real. A central multimídia cresceu de 9 para 11,2 polegadas — e esse aumento, que no papel parece modesto, transforma a experiência. A nova tela tem melhor definição, comandos mais ágeis e resposta quase instantânea ao toque. O mérito vai para a plataforma Snapdragon Cockpit, feita sob medida para centrais automotivas. O resultado é um sistema mais fluido, moderno e intuitivo. É o tipo de tecnologia que se percebe logo no primeiro toque.

Os materiais também subiram de nível. A Volvo caprichou em novos revestimentos, ajustes de ergonomia e até no carregador por indução — que agora funciona de verdade, e sem virar estufa. O ambiente interno, que já era bom, ficou ainda mais premium.

Sob o capô, nada mudou. E tudo bem. O XC60 2026 mantém os mesmos motores: o B5 mild hybrid, com cerca de 250 cv, e o T8 plug-in hybrid, com 455 cv. Ambos seguem com tração integral e câmbio automático de oito marchas. A condução continua equilibrada, silenciosa e confortável.

Vale a troca? Se você já tem um XC60 2025, pode ficar tranquilo: seu carro segue atual e valorizado. As novidades da linha 2026 são bem-vindas, mas não tornam o modelo anterior obsoleto.

Agora, se a ideia é comprar um XC60 novo, vá de 2026. Você leva um SUV ainda mais bem-acabado, com uma central multimídia de última geração e visual atualizado. No fim das contas, não é uma revolução — é uma evolução. daquelas que realmente fazem diferença.



foto divulgação

OMODA E JAECOO

IRMÃS DIFERENTES, A MESMA AMBIÇÃO

POR CLAUDIO BARRETO

A indústria automotiva chinesa vive um momento de transformação. De fornecedora de carros populares, passou a disputar espaço com gigantes tradicionais, investindo pesado em eletrificação, conectividade e sofisticação. Dentro desse novo cenário, surgem duas marcas que vêm chamando a atenção no Brasil: OMODA e JAECOO. Apesar dos estilos distintos, ambas pertencem ao mesmo grupo — a Chery Automobile Co., uma das maiores fabricantes da Ásia, agora focada em atuar globalmente no segmento premium.

Com presença em mais de 80 países, a Chery decidiu criar divisões de luxo com propostas bem definidas. A OMODA fala diretamente com um público jovem e urbano, que valoriza design ousado, tecnologia embarcada e estilo de vida conectado. Já a JAECOO foi desenhada para atender um consumidor mais maduro, exigente e aventureiro, que busca elegância, robustez e uma experiência de condução refinada.

“São marcas que compartilham a mesma base tecnológica, mas com personalidades bem definidas. A Omoda aposta na ousadia e no design futurista, enquanto a Jaecoo chega com elegância e robustez para quem busca um SUV premium e diferenciado”, afirma Tânia Sadi, gerente da concessionária Omoda & Jaecoo em Recife.

A OMODA chegou ao país com o modelo Omoda 5, um SUV de visual futurista e interior minimalista. A JAECOO desembarcou com o Jaecoo 7, que se destaca pelo porte robusto, tração 4x4, acabamento refinado e motorização híbrida plug-in. Ambas são operadas pela mesma estrutura no Brasil, com rede de concessionárias unificada, mas cada uma mantém sua identidade. É como visitar duas grifes da mesma maison: diferentes na forma, alinhadas no conteúdo.

Um dos trunfos das duas marcas é a tecnologia. Painéis digitais, inteligência artificial, assistentes de condução, atualizações via OTA, conectividade e até purificador de ar com fragrância de cabine são alguns dos itens presentes. A diferença está no estilo de entrega: a OMODA evidencia a tecnologia, enquanto a JAECOO opta por uma apresentação mais discreta e sofisticada.

Mais do que duas marcas novas, OMODA e JAECOO representam uma nova postura da indústria chinesa. Elas mostram que o país não quer apenas competir — quer redefinir o que se entende por carro premium, com ousadia, design e inovação.



10º ENCONTRO CLUBE 500 PE

HISTÓRIA, AMIGOS E UM
CENÁRIO INESQUECÍVEL





68 ANOS DE TRADIÇÃO CLUBE 500 PE COMEMORA NO IRB

POR CLAUDIO BARRETO

No dia 26 de julho de 2025, o Instituto Ricardo Brennand foi palco do 10º Encontro do Clube 500 PE. Mais de 36 Fiat 500 — entre modelos clássicos e versões elétricas — se reuniram para celebrar os 68 anos do icônico “Cinquecento” em um evento que uniu história, amizade e a paixão por um carro que marcou gerações.

A programação começou cedo, às 9h, com a concentração dos participantes na Alameda, em frente ao restaurante Castelus. Desde a chegada, o clima era de reencontro entre amigos, com muitos registros fotográficos e troca de experiências sobre o modelo. Em seguida, o grupo seguiu em carreta até a capela do Instituto Ricardo Brennand, onde os carros ficaram posicionados para fotos e visita. A arquitetura do local e o cenário dos Fiat 500 juntos formaram um quadro que atraiu a atenção de visitantes e rendeu belas imagens para quem participou.

Logo depois, todos se reuniram atrás da capela para um momento especial: cantar parabéns pelos 68 anos do Fiat 500 e cortar o bolo. A celebração reforçou o caráter acolhedor do encontro, que vai muito além de um evento automotivo. Ali, o que se vê é uma comunidade de apaixonados pelo modelo, onde cada carro tem sua história e cada participante contribui para manter viva a tradição.

Entre os destaques do dia esteve a presença da cónsul da Itália em Pernambuco, Maria Salamandra, que participou ao volante de um Fiat 500 elétrico. O gesto simbolizou a ligação cultural entre o modelo e seu país de origem, ao mesmo tempo em que mostrou que o “Cinquecento” também acompanha a evolução tecnológica, adaptando-se aos novos tempos sem perder sua identidade.

Após os parabéns, o grupo seguiu para o restaurante Castelus, onde o almoço encerrou a programação oficial. Entre pratos e conversas, o assunto principal continuou sendo o Fiat 500, com histórias de viagens, curiosidades e dicas de manutenção que só quem é proprietário entende.

O encontro contou com apoio da PF Multimarcas, do Consulado da Itália, do Comites Nordeste, da revista Dirija Auto, da Fiat Fiori e do Instituto Ricardo Brennand, que abriu suas portas para receber mais esse capítulo da história do clube.

Mais do que um desfile de automóveis, o Clube 500 PE é um espaço para fortalecer amizades e preservar a memória de um carro que atravessa gerações. E, pelo que se viu no 10º Encontro, a estrada para o próximo já está aberta.

ARGO TREKKING



FIAT ARGO TREKKING

A FACE AVENTUREIRA DO HATCH
QUE CONQUISTOU O BRASIL



ARGO TREKKING

CHEGA COM NOVIDADES SEM PERDER SEU DNA

POR CLAUDIO BARRETO

Entre os hatchbacks compactos vendidos no Brasil, o Fiat Argo já conquistou seu espaço, e na versão Trekking ele mostra personalidade própria. Com visual aventureiro e proposta versátil, é um modelo que agrada quem procura um carro pronto para a rotina urbana, mas que também encara com tranquilidade uma estrada de terra ou um caminho mais irregular.

Na linha 2026, o Argo Trekking chega com novidades que não mudam sua essência, mas o deixam mais moderno e competitivo. A primeira grande alteração está na iluminação: faróis 100% em LED, incluindo luzes de neblina e DRL seccionado. Além de mais eficientes, trazem uma assinatura visual que reforça o caráter aventureiro. O restante do design mantém a receita de sucesso, com molduras plásticas nos para-lamas, adesivos exclusivos, rack no teto, rodas diamantadas de 15 polegadas e pneus de uso misto. A suspensão elevada, com 21 centímetros de vão livre, não é apenas estética: é funcional e permite encarar ruas esburacadas ou trajetos de acesso a sítios e praias sem preocupações.

Por dentro, a sensação é de familiaridade, mas com avanços importantes. A central multimídia Uconnect de 7 polegadas ficou mais rápida e agora oferece espelhamento sem fio para Android Auto e Apple CarPlay, tornando o uso diário mais prático. Os bancos podem ser em tecido, com bordado "Trekking" e costuras em laranja, ou em revestimento sintético quando o cliente opta pelo pacote opcional, que também inclui chave presencial e ar-condicionado digital. O espaço interno continua sendo um dos pontos fortes, acomodando com conforto quatro adultos e um quinto passageiro para trajetos mais curtos.



A mecânica segue sem alterações, e isso é um mérito. O motor 1.3 Firefly flex, aspirado, entrega até 107 cv com etanol e 13,7 kgfm de torque, trabalhando em conjunto com o câmbio CVT que simula sete marchas. É um conjunto confiável e de manutenção simples, que privilegia suavidade e eficiência. De acordo com o Inmetro, o consumo pode chegar a 14,3 km/l com gasolina na estrada e 12,8 km/l na cidade, números competitivos para o segmento.

Em segurança, o Argo Trekking 2026 oferece dois airbags frontais, controle de tração e estabilidade, assistente de partida em rampa, sensores e câmera de ré. Apesar desses recursos, a ausência de airbags laterais e de assistentes mais avançados, como frenagem automática ou alerta de ponto cego, o deixa atrás de alguns concorrentes diretos.

No balanço geral, o Fiat Argo Trekking 2026 continua sendo uma opção sólida para quem busca um hatch compacto com mais presença e capacidade para enfrentar pisos variados. Ele combina robustez, conforto e tecnologia em uma proposta coerente com seu público-alvo. As novidades reforçam sua modernidade, enquanto a confiabilidade mecânica segue como um de seus maiores trunfos. Bonito, econômico e versátil, mantém-se como uma escolha racional com um toque aventureiro — ideal para quem quer se diferenciar no trânsito sem abrir mão da praticidade.



Wagner Marques | PEEEX

MINI COOPER SEM FAIXAS? A ESTÉTICA QUE VIROU TENDÊNCIA

POR CLAUDIO BARRETO

Durante muitos anos, as faixas decorativas no capô foram uma espécie de assinatura visual do Mini Cooper. Inspiradas no automobilismo e resgatando o charme dos modelos clássicos, elas marcaram presença em praticamente todos os modelos Cooper S e John Cooper Works lançados entre 2010 e 2016. Mas essa característica tão emblemática vem perdendo espaço — e não é por acaso.

Com o passar dos anos, os proprietários começaram a repensar o visual. Muitos optaram por remover as faixas originais após desgaste natural, ressecamento ou simples mudança de gosto. E, ao contrário do que se via no passado, essas faixas não estão sendo recolocadas. O que se vê, hoje, é uma nova tendência: Mini Cooper com visual limpo, sem faixas.

Essa estética mais sóbria conquistou espaço nas ruas e nas comunidades de entusiastas. Em fóruns, grupos de WhatsApp e encontros pelo Brasil, muitos donos de modelos F56 relatam preferir o carro sem os traços no capô. A justificativa é quase unânime: o carro fica mais elegante, mais “adulto”.

A própria Mini percebeu o movimento. A partir de 2021, a marca começou a apostar num design mais minimalista, e os lançamentos de 2025 e 2026 consolidaram isso de vez. Hoje, as faixas não vêm mais como item de série — nem mesmo nas versões mais completas dos novos Cooper C e SE elétricos.

A exceção é a linha John Cooper Works, que ainda exhibe uma faixa discreta no capô ou elementos gráficos esportivos nas laterais. Mas mesmo nesses casos, o desenho é mais contido, bem distante das faixas largas e chamativas do passado.

Para Wagner, entusiasta e membro ativo do grupo PEEEX no Instagram, a mudança tem tudo a ver com o momento atual da marca: “Menos é mais. O Mini já tem identidade suficiente para se destacar, mesmo sem faixas. Visual limpo, pintura bem cuidada e detalhes sutis fazem toda a diferença.”

No fim das contas, o Mini continua sendo um reflexo da personalidade do dono. Com ou sem faixas, o que importa é que o carro mantenha sua essência divertida, estilosa e provocadora. E talvez seja justamente esse o ponto: o Mini nunca foi sobre seguir padrões — foi sempre sobre quebrá-los com estilo.



Marcelo Pinto, MP Motors

ZEEKR X

A VIAGEM QUE MOSTROU O POTENCIAL DO SUV ELÉTRICO

POR CLAUDIO BARRETO

O ZEEKR X chegou ao Brasil com a missão de quebrar padrões: é elétrico, mas com alma esportiva. É SUV, mas compacto por fora e espaçoso por dentro. Parece carro-conceito, mas já é realidade nas ruas brasileiras. Mas será que ele encara uma estrada longa, fora do eixo urbano e da rotina de tomadas domésticas?

Para responder essa pergunta, conversei com Marcelo Pinto, empresário à frente da MP Motors, revenda especializada em veículos premium. Ele decidiu levar um ZEEKR X de Recife até Fortaleza para entregar o carro a um cliente — e aproveitou a viagem para entender, na prática, o comportamento do modelo na estrada. Entre boas risadas e aprendizados na marra, compartilhou a experiência de dirigir um elétrico por mais de 800 quilômetros.

“O carro na estrada é gostoso pra caramba. Confortável, silencioso, estável... anda muito. Só que eu precisei reaprender a dirigir”, conta.

Saiu de casa com o carro 100% carregado, autonomia estimada em 400 km e aquele entusiasmo de quem vai pegar a BR com uma máquina nova na garagem. Mas foi aí que veio o primeiro alerta: “Com 250 km rodados, eu já

tava quase sem carga. Meu pé é pesado... 140, 150 km/h. Aí não tem bateria que aguente.”

O susto, no entanto, não virou problema. O trajeto já estava bem planejado, com paradas estratégicas para recarga. A primeira foi no posto PRN, em Natal, que conta com estrutura adequada para veículos elétricos. Chegou ali no limite, mas encontrou tudo bem organizado e funcional.

“Depois disso, tirei o pé. De Mossoró até Fortaleza fui mais de boa, dentro dos limites, e cheguei com 90 km de autonomia sobrando.”

Sobre o tempo de carregamento, ele diz que o segredo está em saber quando parar. “Até 80% carrega rápido, uns 30 minutos. O que demora é passar disso. Então vale mais a pena parar duas vezes por menos tempo do que tentar encher tudo de uma vez.”

A viagem serviu como um verdadeiro laboratório. Para a volta, Marcelo já está mais confiante e preparado. “O retorno pra Recife vai ser com o ZEEKR 001, que tem uma bateria maior. Aí vai ser tranquilo total”, diz, animado com a ideia de colocar outro modelo da marca na estrada.

A experiência é reflexo de um novo momento na mobilidade: mais silencioso, mais limpo, mais planejado. E com a dose certa de prazer ao volante. O carro não só entregou o que prometia — como também ajudou a mudar o jeito de olhar para as viagens.

“Depois que você pega o ritmo do elétrico, começa a curtir. Vale muito a pena.”

O ZEEKR X mostrou que é possível sair da cidade, explorar o mapa e ainda voltar contando história. E talvez essa seja a parte mais legal: descobrir que, com um pouco de adaptação, o caminho elétrico pode ser ainda mais divertido.

SHINERAY EM ALTA

A PERNAMBUCANA QUE ACELERA NO MERCADO BRASILEIRO

POR CLAUDIO BARRETO

O mercado de motocicletas no Brasil vive um momento de crescimento sólido. Em julho de 2025, segundo a Fenabreve, foram emplacadas 193.165 unidades, alta de 7,7% em relação a junho e de 23,18% sobre julho do ano passado. Nesse cenário, a Shineray, que produz em Pernambuco, se destaca com um desempenho que a mantém entre as três maiores marcas do país.

No acumulado de janeiro a julho, a marca soma 70.536 motos vendidas, equivalente a 6% de participação no mercado nacional. É um resultado expressivo para uma empresa que concorre diretamente com gigantes como a Honda, líder absoluta com 66,08% de share, e a Yamaha, segunda colocada com 14,80%.

O avanço da Shineray passa por três pilares: produção nacional, portfólio diversificado e aposta na mobilidade elétrica. A montadora no Complexo Industrial de Suape garante custos mais competitivos e rapidez na entrega. O catálogo inclui desde modelos utilitários de baixo custo, como a XY 125, até scooters elétricas voltadas para deslocamentos urbanos, caso da Urban EV. Esses modelos, aliás, vêm ganhando espaço junto a empresas de entrega e serviços de compartilhamento, ampliando o alcance da marca.

A comunicação também tem papel central. A Shineray aposta no discurso de custo-benefício e economia no dia a dia, o que atrai um público que busca alternativas ao carro em tempos de combustível caro e trânsito cada vez mais desafiador. Paralelamente, a rede de concessionárias se



expande e o pós-venda ganha reforço, fortalecendo a presença da marca no radar do consumidor.

O desempenho é ainda mais relevante se comparado ao cenário recente. Em junho, várias marcas registraram retração nas vendas. Em julho, a Shineray não apenas recuperou fôlego como manteve sua trajetória ascendente, enquanto concorrentes como Mottu e Triumph tiveram queda no comparativo mensal.

Outro ponto que explica o avanço é a atenção às novas demandas de mobilidade. Nos grandes centros, onde o espaço é limitado e a busca por economia é prioridade, essa aposta abre novas oportunidades de crescimento.

A concorrência é intensa. Honda e Yamaha dominam o mercado, mas a Shineray mantém posição sólida e se diferencia pela produção local e pelo equilíbrio entre preço e tecnologia. Isso ajuda a reduzir custos logísticos e aumenta a competitividade frente a modelos importados.

O futuro promete ser movimentado. Com a expectativa da Fenabreve de ultrapassar 2 milhões de motos emplacadas em 2025, há espaço para todos, mas quem souber se adaptar às mudanças de comportamento do consumidor tende a crescer mais rápido. Nesse sentido, a Shineray parece bem posicionada: segue investindo em inovação, fortalece a rede de vendas e mantém a atenção voltada para as preferências do público.

Seja nas ruas de Recife, onde a marca tem forte ligação por conta da produção local, ou no trânsito intenso de São Paulo, é cada vez mais comum ver o logotipo da Shineray ganhando espaço. Uma prova de que, no competitivo mercado brasileiro, ainda há lugar para quem combina estratégia, preço justo e produtos alinhados às novas necessidades de mobilidade.

SUVS NA STOCK CAR

TODA REVOLUÇÃO COBRA SEU PREÇO

POR CLAUDIO BARRETO

A temporada 2025 da Stock Car marcou o início de uma nova era. Pela primeira vez, os sedãs deram lugar a SUVs compactos no grid, com modelos como Mitsubishi Eclipse Cross, Chevrolet Tracker e Toyota Corolla Cross. A proposta era ousada: alinhar a categoria às tendências do mercado e se aproximar do público das ruas.

Mas, logo nas primeiras corridas, vieram os problemas. Quebras mecânicas, falhas eletrônicas e críticas de pilotos experientes mostraram que a transição seria mais complexa do que se imaginava. A etapa de Velo Città, que seria disputada no fim de junho, foi adiada e realizada semanas depois, após um intervalo que serviu para ajustes técnicos.

Para entender melhor esse momento, conversamos com o tricampeão Ricardinho Maurício, que nos explicou como enxerga o desafio:

“Toda categoria passa por um período natural de adaptação diante de mudanças significativas — especialmente quando se trata da introdução de um carro completamente novo. Já vivenciamos esse tipo de transição em 2009, o que nos dá uma boa referência. É importante lembrar que, mesmo em categorias de nível mundial, processos de transição envolvem ajustes contínuos, incluindo recalls e evoluções técnicas implementadas ao longo da temporada.”

Apesar dos tropeços, a temporada segue em ritmo acelerado. A introdução dos SUVs é mais do que uma mudança de carroceria — é um reposicionamento da Stock Car para o futuro. A jornada exige paciência, mas o objetivo é claro: manter a categoria relevante e competitiva nos próximos anos.



Piloto Ricardinho Maurício

foto divulgação



SAIBA
MAIS

BETO COUROS O TALENTO QUE FALA ALTO NO NORDESTE

POR CLAUDIO BARRETO

O Nordeste sempre foi berço de artesãos talentosos, capazes de transformar matérias-primas em obras de arte. No setor automotivo, isso se traduz no trabalho de tapeceiros que recriam interiores de carros com precisão, cuidado e inovação. Entre esses nomes está Beto Couros, referência em Recife e voz de muitos profissionais que, apesar da excelência, enfrentam obstáculos diários para manter o nível de qualidade que o mercado exige.

Segundo Beto, a maior dificuldade está no acesso aos materiais. Tecidos e couros sintéticos de ponta, lançados em outros centros do país, muitas vezes demoram a chegar ao Nordeste — e quando chegam, os preços são elevados. “Além da diferença absurda de valores, temos impostos e prazos que complicam ainda mais. Muitas vezes, para restaurar o interior de um Porsche, por exemplo, preciso usar um couro parecido, trocar a peça e depois pintar, para deixar o mais próximo possível do original. Esse é o nosso diferencial: adaptar com qualidade”, explica.

Essa capacidade de adaptação é o que garante a sobrevivência e a relevância dos tapeceiros nordestinos. Em vez de cruzar os braços diante das barreiras, eles

buscam soluções criativas, combinando técnica com ousadia. “Às vezes o cliente prefere pagar mais caro fora em vez de valorizar quem faz algo diferenciado aqui. A gente sofre com isso, mas também mostra que é possível entregar um serviço impecável, mesmo com todas as limitações”, ressalta.

Além do trabalho no dia a dia, Beto também participa da Associação de Capoeiros e Capoteiros Estofadores do Brasil, entidade sem fins lucrativos criada para formar novos profissionais e dar mais força ao setor. “Criamos a associação para buscar apoio, capacitar gente nova e ter mais representatividade junto aos fabricantes de insumos, desde o couro sintético até as colas e espumas. Sozinhos é difícil, mas juntos conseguimos ser mais fortes e apoiar os pequenos tapeceiros”, afirma.

Beto se mantém sempre atualizado. Participa de congressos, acompanha lançamentos e corre atrás de novidades, porque sabe que o mercado exige evolução constante. Ele cita, por exemplo, que já trabalha com materiais usados em veículos de marcas que recentemente chegaram ao Brasil, como a BYD. “Enquanto os carros estão na garantia, o cliente resolve na concessionária. Mas logo eles estarão nas ruas, precisando de manutenção. E é aí que nós, tapeceiros, temos que estar prontos.”

Se por um lado o acesso é limitado, por outro existem avanços importantes. Um exemplo é a Cipatex, empresa que tem desenvolvido linhas específicas para o setor automotivo e até para motos. Esse tipo de iniciativa permite que profissionais como Beto tenham acesso a insumos de primeira linha, antes restritos a grandes centros. “Hoje já temos materiais equivalentes aos usados em carros premium, como os da Land Rover. Isso eleva o nível do nosso trabalho e mostra que, com acesso, conseguimos entregar resultados impecáveis”, celebra.

WEC FIA WORLD ENDURANCE
CHAMPIONSHIP
**ROLEX 6 HORAS
DE SÃO PAULO**

2025

Agradecimento Especial

A cobertura da Rolex 6 Horas de São Paulo pela Dirija Auto só foi possível graças ao apoio de parceiros que acreditam no nosso trabalho e fizeram parte dessa jornada no coração do automobilismo mundial.

Nosso muito obrigado à GWM, OMODA & JAECOO ADTSA, Auto Total, Pneus Continental, MC Prestige, NEO Blindados e SAEL BMW.

Um agradecimento especial também a “O Melhor no Nordeste” com Rhaldney Santos, TV Tribuna/Band, que se uniram a nós na missão de levar toda a emoção do WEC ao público pernambucano.

Cada parceiro teve papel essencial para que essa cobertura fosse realizada com qualidade e alcance. Seguimos juntos, acelerando histórias e fortalecendo ainda mais a paixão pelo automobilismo.



GWM

ADTSA
Sua casa GWM.

OMODA | JAECOO **ADTSA**
Sua casa Omoda e Jaecoo

AUTO TOTAL
Pneus e serviços

Continental

**MC
PRESTIGE**

NEO
BLINDADOS

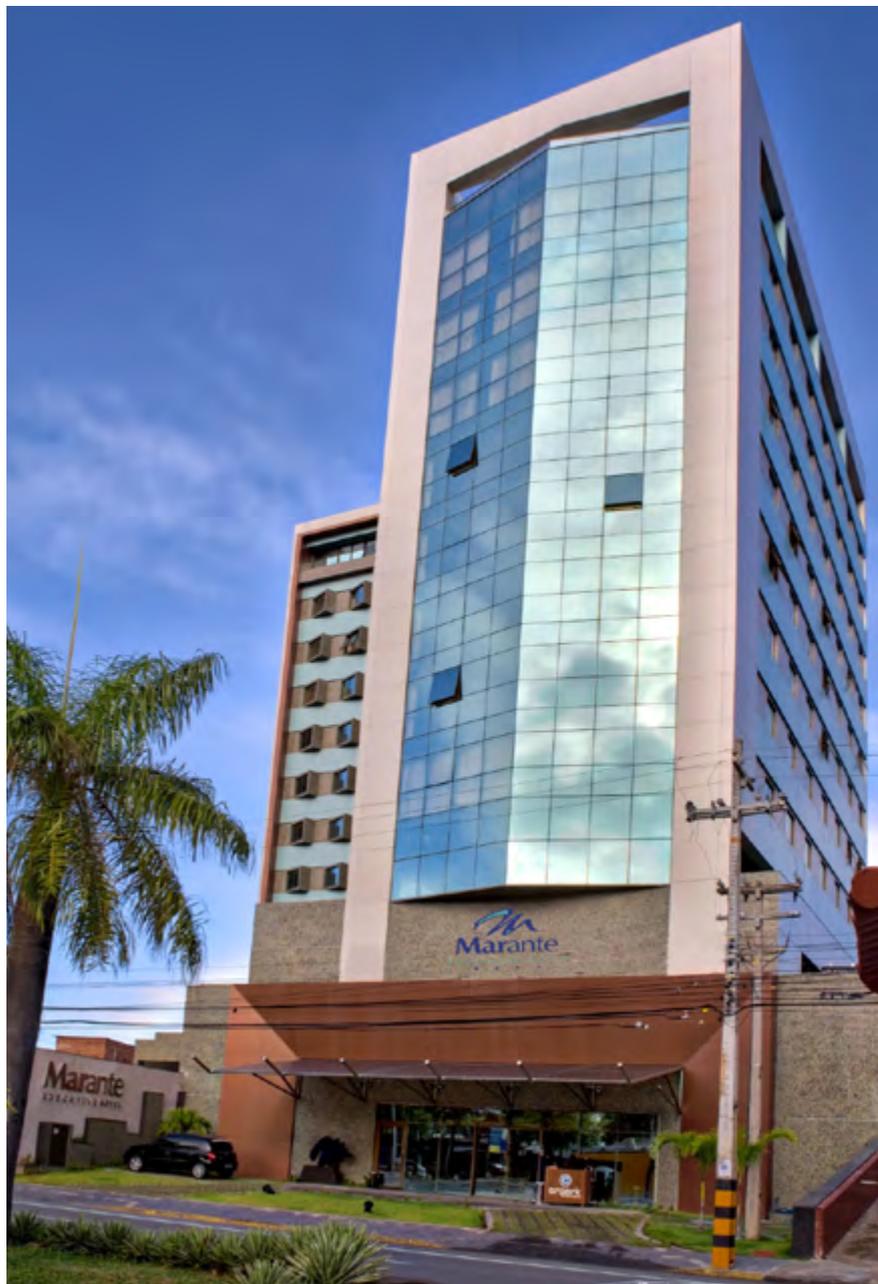
O PIT STOP QUE CONECTA NEGÓCIOS E CONFORTO

Recife já é conhecida por unir negócios e lazer, e em Boa Viagem existe um espaço que reflete bem essa combinação. O Marante Executive Hotel conta com três salões modernos e moduláveis, que vão desde reuniões corporativas até convenções para 300 pessoas no Salão Panorâmico. Os demais ambientes oferecem a versatilidade necessária para congressos, treinamentos, palestras e celebrações sociais.

Para quem busca algo mais amplo, há ainda uma área planejada para feiras e exposições, ideal para mostras de negócios, lançamentos de produtos e até grandes eventos sociais.

A experiência se completa com os 140 apartamentos de alto padrão, pensados para unir conforto e praticidade em um só lugar — detalhe que elimina deslocamentos e torna a participação em eventos muito mais conveniente.

E como todo evento também depende da localização, o endereço não poderia ser melhor: a poucos minutos do aeroporto, do Centro de Convenções de Pernambuco, dos principais shoppings da cidade e a apenas 250 metros da Praia de Boa Viagem.





EXPEDIENTE
EDIÇÃO #75
Agosto/2025

DIRIIA AUTO
REVISTA DIGITAL INTERATIVA

• **DIREÇÃO, EDIÇÃO E TEXTOS**
Claudio Barreto

• **PRODUÇÃO DE ARTE E VÍDEOS**
RICARDO MILLE

• **REVISÃO TEXTUAL**
PAULO MAIA

• **CAPA**
PEDRO IBRAHIM

FOTO CAPA
DIVULGAÇÃO

• **DISTRIBUIÇÃO**
Whatsapp 20.000

• **PERIODICIDADE**
20 DIAS

• **PLATAFORMAS P/ DOWNLOAD**
www.terramagazine.com.br

• **REDE SOCIAL**
Instagram dirijaauto
Youtube terramagazinetv

• **CONTATO**
(81) 9 9504.7550
revistadirijaauto@gmail.com