

FOTOS: JAC/DIVULGAÇÃO

**FICHA TÉCNICA**

- **Preço sugerido**
R\$ 69.990
- **Motor**
1.5, 4 cil., 16V, flexível
- **Potência (cv)***
127 a 6.000 rpm
- **Torque (mkgf)***
15,7 a 4.000 rpm
- **Câmbio**
Automático, CVT
- **Porta-malas**
600 litros

*DADOS COM ETANOL. FONTE: JAC

JAC T5 CVT**+PRÓS**

- **CUSTO-BENEFÍCIO**
Tabela compete com a de rivais com câmbio manual e bem menos equipados.

+CONTRAS

- **USO EM RODOVIAS**
Câmbio CVT torna retomadas lentas e deixa motor ruidoso. Direção carece de firmeza.

T5 em opção automática

Câmbio CVT é o novo apelo do utilitário da JAC para enfrentar os rivais nacionais

Thiago Lasco

thiago.lasco@estado.com



Linhas do modelo são muito parecidas com as do Hyundai iX35

AJAC está lançando no País uma versão com câmbio automático CVT (de relações continuamente variáveis, para o T5. Tabela do a R\$ 69.990, o utilitário-esportivo chinês é o primeiro modelo da marca sem pedal de embreagem à venda no Brasil.

O preço é o mesmo da opção manual, lançada em março, assim como o motor, 1.5 16V flexível, de até 127 cv com etanol.

Com a novidade, a JAC man-

tém a estratégia de apostar na combinação entre bom conteúdo e preço competitivo. O T5 CVT brigará com as versões de entrada, com câmbio manual, do EcoSport, a R\$ 68.690, e Duster, por R\$ 67.170. Sem o terceiro pedal, o modelo da Ford parte de R\$ 78.150 e o da Renault, de R\$ 83.450.

O chinês tem ar-condicionado digital, direção com assistência elétrica, central multi-

mídia com tela de 8" e câmera na traseira, assistente de partida em rampas e controles de tração e estabilidade. O porta-malas tem bons 600 litros.

Para quem conhece o padrão de acabamento dos carros chineses, que não costuma ser um ponto forte, o capricho da cabine do T5 surpreende. As peças são bem encaixadas e têm textura agradável ao toque, com faixas que imitam cromados.



Cabine mostra evolução da marca em termos de acabamento

Rodando em rodovias, é preciso acelerar progressivamente. Isso porque a caixa CVT não administra bem a força do motor em retomadas mais vigorosas ou ultrapassagens.

Se pisar fundo no pedal da direita, o motorista verá a rotação do 1.5 subir a 6 mil rpm e o ruído beirar o limite do suportável, enquanto o carro sofre para reagir. O modo esportivo do câmbio apenas aumenta o

barulho a bordo.

Para não esquentar a cabeça, o melhor a fazer é ajustar o controlador de velocidade de cruzeiro para 100 km/h e curtir a viagem sem pressa, com o motor a 2.500 rpm. Essa deverá ser a opção de muitos motoristas.

Outro incômodo é a direção elétrica, que poderia ter respostas mais diretas e fica devendo firmeza quando o T5 roda em velocidades elevadas.