Título : Destemido e híbrido
Data :01/12/2023 **Veículo :** Revista Forbes Brasil **Página :** 16,36 a 38
Canal : Land Rover

EDIÇÃO 115
CAPA:VICTOR AFFARO

FORBES.COM.BR

COLUNISTAS

18 Ecos sinistros do período anterior à Segunda Guerra Mundial
Steve Forbes

20 Brasil, o maior exportador de alimentos
Mario Garnero

22 FANLAB é Riachuelo
Flávio Rocha

24 Quero morrer de rir de mim mesmo
Flávio Augusto da Silva

34 Troféu incendiário
Nelson Wilians

46 Autogestão no cooperativismo
Roberto Rodrigues

102 Preservando a juventude após os 30
Dra. Letícia Nanci

104 A nossa praia
Donata Meirelles

106 As comidas mais caras do mundo
Carla Bolla

LEADERBOARD

26 Forbes pelo mundo

28 Magic Jonhson chega ao clube dos 10 dígitos

30 Bad Bunny e o poder do streaming

32 Taylor Swift: patrimônio líquido de US$ 1,1 bi

36 Defender ganha versão híbrida do tipo plug-in

40 Dubai: em busca do PIB de US$ 60 bilhões

42 O que esperar da economia em 2024

44 COP30 em Belém turbina agenda verde no Brasil

47 Brand*Voice** Care Plus

48 Brand*Voice** Lexus

52 Brand*Voice** Universidade de Coimbra

REPORTAGEM

54 Quem brilhou nas 15 categorias do Under 30

FORBESLIFE

107 Infomercial* Braé

108 O chef Rodrigo Oliveira e a história de sucesso do Mocotó

114 Aman NY: spa de três andares no melhor hotel da cidade

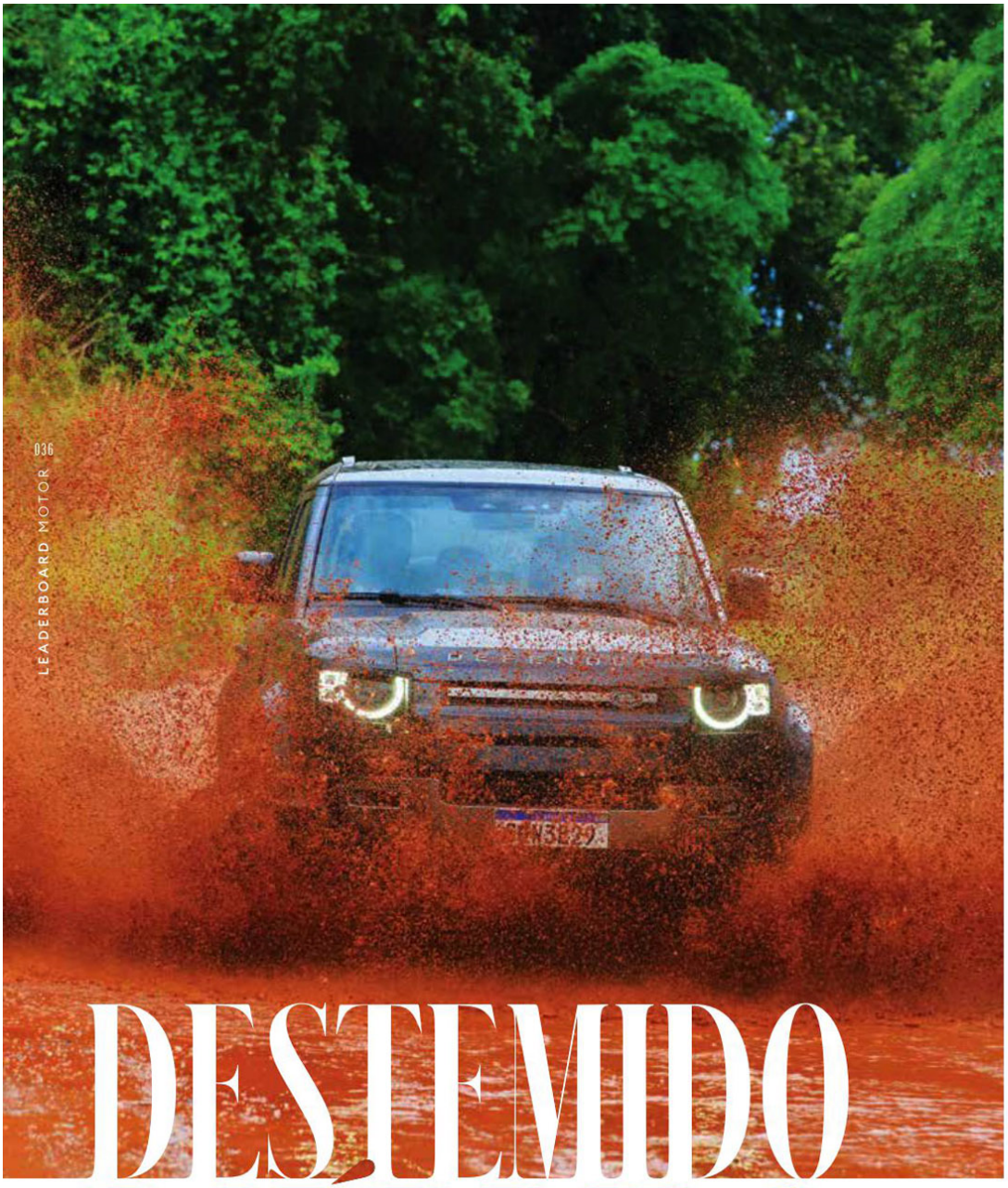
120 Safári de impacto: três *lodges* da Wilderness em Botsuana

128 Rosewood recebe homenageados do Forbes Agro100

132 Baile de gala celebra 11 anos de Forbes Brasil

138 Mil palavras: Sallisa Rosa na Pinacoteca de São Paulo

*Brand*Voice* e Infomercial são conteúdos patrocinados, de responsabilidade exclusiva dos autores, e não refletem a opinião da Forbes Brasil e de seus editores.



FOTOS DIVULGAÇÃO

DESTEMIDO E HÍBRIDO

DEFENDER GANHA VERSÃO HÍBRIDA DO TIPO PLUG-IN. RESULTADO: A MESMA VALENTIA DE SEMPRE, SÓ QUE AGORA FAZENDO 30 KM/L

POR RODRIGO MORA

Um dos símbolos do Pantanal, o tuiuiú se recusa a bater as asas e sair voando quando o comboio de Defender se aproxima. Talvez já esteja acostumado com a presença humana, já que o Refúgio Ecológico Caiman recebe turistas desde 1987. Ou talvez sequer tenha notado a presença do SUV inglês, que desbrava aquele teco de natureza selvagem sem emitir um decibel de ruído ou um grama de poluentes.

Antes de invadir as ruas brasileiras, o Defender 110 PHEV – nome oficial do primeiro Defender híbrido do tipo plug-in comercializado por aqui – experimenta seu teste inaugural no coração da Associação Onçafari, ONG criada pelo ex-piloto Mario Haberfeld em 2011 para promover a conservação do meio ambiente não apenas ali no Pantanal, mas no Cerrado, na Amazônia e na Mata Atlântica.

Irreversivelmente no rumo de não mais emitir carbono em toda a cadeia de suprimentos, produtos e operações até 2039, a JLR instalou no Defender um motor elétrico de 104 cavalos de potência, acoplado a um 2.0 turbo de quatro cilindros e 300 cv movido a gasolina. Conjugados, somam 404 cv, 65 kgfm de torque e 760 quilômetros de autonomia, sendo 51 apenas no modo elétrico – no momento do encontro com o tuiuiú, o painel indicava 25 quilômetros restantes, oferecidos pela bateria de 19,2 kWh.

Além de poupar ariranhas, quatis, jaguatiricas, antas e tamanduás de inalarem CO2, esse safari é luxuoso: os bancos com ajuste elétrico são forrados em couro Windsor Ebony e o sistema de som Meridian emana com qualidade impecável a música que selecionamos no Spotify, espelhado na tela de 11,4 polegadas do sistema de infoentretenimento Pivi Pro. O calor lá fora é opressor, mas o ar-condicionado digital de três zonas mantém a dignidade dos ocupantes. Sob o console central, um compartimento refrigerado conserva a água geladinha.

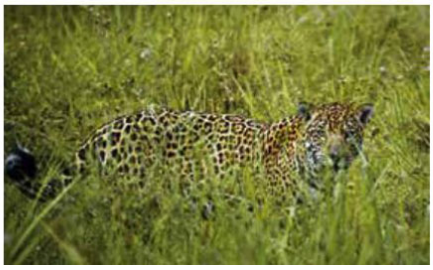
Quem se hospeda na Casa Caiman para sair atrás de onças o faz em unidades do Defender da primeira geração, adaptados para isso com seus tetos removidos. Perde-se o contato com a natureza no Defender luxuoso, mas pelo menos é mais fácil selecionar os modos de tração, que pedem apenas um toque no console ao lado do câmbio. Nada de sacolejos, pois aqui a suspensão é pneumática eletrônica.

HÍBRIDO OU DIESEL, EIS A QUESTÃO

Muito antes de conhecer pessoalmente um tuiuiú, uma queixada e a tão cobiçada (à distância) onça-pintada, foi preciso percorrer cerca de 370 quilômetros entre Campo Grande (MS) e a Casa Caiman. Todo percurso urbano foi feito no modo elétrico, momento em que esse SUV de 5 metros de comprimento e quase 2 metros de altura foi bem desenvolto. Na estrada, contudo, a energia se foi e o motor a combustão trabalhou na maior parte do tempo. Não lhe faltou competência nas inúmeras e longas ultrapassagens.

Nas pouco mais de três horas de viagem, um questionamento recorrente: escolher um híbrido ou o modelo a diesel, um 3.0 de seis cilindros em linha que gera 300 cv e 66 kgfm de torque? Depende. Se o uso predominante for urbano, a autonomia do modo elétrico raramente o levará ao posto de combustível. Dados da marca falam em até 30 km/l – mantendo a bateria sempre carregada, é claro.

Mais leve, o modelo a diesel pode chegar a 8,7 km/l. Ao volante, é tão suave e poderoso que a diferença entre ambos é quase imperceptível. No preço, também não se distanciam muito: o 110 PHEV parte de R$ 760.250, enquanto o 110 D300 começa em R$ 725.950.



Na página ao lado, Defender 110 PHEV se divertindo no Pantanal; à esquerda, onça-pintada, animal de desejo dos hóspedes do Refúgio Ecológico Caiman

"AS PESSOAS QUEREM VER O PREDADOR"

Deparar-se com animais selvagens e logo depois se hospedar em um hotel confortável no meio do Pantanal. Não era exatamente isso que o paulista Mario Haberfeld, 48, sonhava para sua aposentadoria após ser campeão britânico de Fórmula Ford, Fórmula 3 e Fórmula Renault; trabalhar como piloto de testes de equipes como Jordan, Stewart e McLaren e disputar duas temporadas da Fórmula Indy. Nesta entrevista, conta como trocou carros de corrida por jipes, autódromos por selvas e Miami pelo Mato Grosso do Sul.

À direita, Mario Haberfeld, fundador da Associação Onçafari (2011), que promove a conservação do meio ambiente no Pantanal, no Cerrado, na Amazônia e na Mata Atlântica; abaixo, novo Defender 130 que passa a integrar frota do Onçafari

Forbes – Como foi essa transição de piloto de corrida para super-herói da natureza?

Mario Haberfeld – Quando chegou 2008, pensei: "tem outras coisas que quero fazer da vida. Faz 20 anos que estou correndo, acho que já realizei meu sonho". E eu tinha outro: quando era pequeno, que era ser veterinário, porque sempre gostei muito de bicho. Mas já não dava mais tempo. Meu pai me levou para a África pela primeira vez quando eu tinha 12 anos. Desde então, eu fui todos os anos, exceto na pandemia. Numa dessas, conheci o sul-africano Simon Bellingham, que foi meu guia e depois virou um grande amigo. Quando resolvi parar de correr, decidi trabalhar conservação, mas não sabia muito bem como. Daí passei dois anos viajando pelo mundo com o Simon para entender mais sobre o tema. As pessoas querem ver o predador. Ou seja, o tigre, o urso, o leão. Foi quando resolvemos aplicar esse modelo de ecoturismo por aqui. E o que atrairia as pessoas? A onça-pintada, que é o maior bicho que temos. Mas não foi uma transição fácil. Nos primeiros dois, três anos eu não podia ver uma corrida de carro que eu já queria correr de novo.

Você se sente realizado como piloto?

Acho que sim. Eu queria andar de kart, acabei vencendo o título da F3 inglesa, andei de F1, Indy... Queria ter ganhado o campeonato de F1? Queria, mas aprendi muita coisa, fui bem mais longe que 99% dos pilotos. É um pouco a história do Onçafari: eu só queria ver onça e acabou virando um negócio gigante.

Entre conceber a ideia do Onçafari e executá-la, qual foi o maior desafio?

Sempre tive a convicção de que ia dar certo. E tive a sorte de encontrar as pessoas certas. Mas todo mundo achava que eu tinha ficado louco. Dentro da família, inclusive (risos). E tivemos trabalho com as licenças do governo, de convencê-los de que um ex-piloto ia trabalhar com habituação de onça, um negócio que ninguém nunca ouviu falar até 10, 15 anos atrás aqui no Brasil.

Empreendedores como você são muitas vezes vistos como aquele 1% de milionários com consciência ambiental. É esse mesmo o perfil de quem está investindo no meio ambiente?

Eu acho que tive a sorte de ter tido uma carreira antes que me deu a oportunidade de criar uma segunda carreira e de escolher o que eu queria fazer. Eu coloquei algum recurso no primeiro ano, mas, do segundo ano para frente, o Onçafari se mantém sozinho. Encontro muita gente que tem o mesmo propósito de fazer isso. E, nas novas gerações, todo mundo está mais preocupado em ter um propósito na vida. Acho que, no meu caso, os astros se alinharam: eu tinha tempo, tinha paixão, tinha os recursos e, mais do que isso, os contatos certos.