

Embora haja muitas novidades automotivas na CES 2025, de longe, o assunto do show é o Afeela 1. De novo. Há cinco anos, a Sony vem exibindo algumas variações desse mesmo tema, primeiro como o em 2020, depois o, antes de adotar a infeliz mudança de marca para, e este ano, finalmente, para Afeela 1.

Ao longo do caminho, o carro perdeu o estilo pouco interessante que tinha, ao mesmo tempo que se manteve fiel a algumas especificações que pareciam boas há cinco anos. Tudo parece um pouco estranho, e o menos importante é o preço inicial:.

Tive a oportunidade de chegar bem perto e entrar no carro, uma demonstração que começou com outra explicação do que significa Afeela. É uma espécie de mala de viagem exagerada para as palavras autonomia, aumento e afinidade.

O Afeela 1 deste ano pouco mudou em relação ao incontável show car do ano passado. A única atualização visual significativa é encontrada no sensor que se projeta da borda principal do teto. Um módulo LiDAR agora se destaca, junto com algumas câmeras em cada extremidade, olhando em direções opostas, no estilo camaleão.

Embora a aparência dos olhos esbugalhados não seja particularmente charmosa, é a única característica visual em um design sem graça. O único outro ponto de discussão externo é a tela embutida na borda principal do capô. Essa “barra de mídia” é outra coisa que parecia nova e divertida há alguns anos em um carro-conceito.





Há uma costura perceptível onde dois monitores se encontram nos monitores montados na grade. (Tim Stevens para Engadget)

O objetivo é dar-lhe as boas-vindas ao carro ou enviar mensagens às pessoas ao seu redor. Mas é difícil ler de longe, e de perto você pode ver a infeliz costura no meio, onde dois painéis foram unidos de maneira um tanto tosca para formar a coisa.

Para abrir a porta do motorista, você toca em um botão no aplicativo ou pressiona um pequeno botão embutido no pilar. Não há maçanetas para puxar, nem mesmo uma barbatana simbólica como no . Não pude deixar de perguntar o que você faz se estacionar em uma tempestade de gelo e a porta estiver congelada. Não recebi muita resposta.

Essas portas se abrem para um espaço que é tão discreto quanto o exterior, exceto por uma coisa: a tela que abrange o painel. É vibrante e claro e é a única coisa aqui que me lembra que este é um produto Sony. Bem, isso e o controlador DualSense que você pode emparelhar com o carro e iniciar o PS Remote Play enquanto carrega.

E você precisará de algo para fazer porque a taxa máxima de carga do Afeela 1 é de 150 kW para sua bateria de 91 kWh, que fornece um alcance estimado de 300 milhas. Compare isso com um Lucid Air mais barato, que pode cobrar duas vezes mais rápido e cobrir mais de 400 milhas com uma carga, e você começará a ver o verdadeiro problema com isso.

Essa tela e a iluminação ambiente dentro do carro são totalmente personalizáveis, com os mesmos tipos de temas disponíveis no PS5. Eu provei o *Fantasma de Tsushima* e [Fortnite](#) temas, cada um dos quais exibindo o interior na série adequada de cores, adicionando um toque de personalidade às superfícies baunilha.





Tim Stevens para Engadget

Essa grande tela é o principal ponto de discussão, mas olhe um pouco mais para baixo e você verá o maior botão de volume do mundo situado entre os assentos. É maior que o botão iDrive na maioria dos BMWs modernos, mas controla apenas a saída do sistema de som habilitado para Dolby Atmos de 28 alto-falantes.



A interface do software, por sua vez, parecia praticamente inacabada, pouco mais do que uma grade de duas linhas de caixas enormes representando [aplicativos](#), configurações e controles do carro. Dada a largura da tela, os controles vitais podem facilmente se estender além do alcance do motorista, deixando você arrastar todo o conjunto de volta para a esquerda para obter o que precisa.

Depois de tantos anos vendo como seria realmente o primeiro carro da Sony, não pude deixar de me sentir desapontado quando saí. Mas não tão decepcionado quanto fiquei ao olhar a folha de especificações novamente.

Existem duas versões do Afeela 1, o Afeela 1 Origin de \$ 89.900 e o Signature de \$ 102.900. Este último tem rodas maiores (21 polegadas vs. 19), sistema de entretenimento no banco traseiro (telas embutidas nos encostos de cabeça mais entrada HDMI) e câmeras adicionais. O Origin, por sua vez, está disponível apenas na cor preta.

Serriamente.





Tim Stevens para Engadget

Por que a Sony pensaria em lançar um carro de US\$ 90 mil que só está disponível na cor preta está além da minha compreensão. Gaste mais US \$ 13.000 no modelo Signature e você ainda terá apenas três tons esquecíveis: branco, cinza e preto novamente.



No Origin temos um carro que custa US\$ 20 mil a mais que um, mas tem alcance consideravelmente menor e velocidade de carregamento mais lenta. Opte pelo acabamento Afeela 1 Signature de \$ 102.900 e agora você está gastando mais do que um , que reconhecidamente tem menos alcance, mas parece muito melhor e quase com certeza será o drive mais envolvente.

Cinco anos atrás, as aspirações veiculares da Sony criaram um projeto estranho, mas intrigante. Agora, tudo parece equivocado. Como será a sensação daqui a 12 meses, quando os primeiros carros começarem a sair da fábrica da Honda em Ohio? Isso é uma incógnita, mas não consigo imaginar que o mercado de [amanhã](#) olhará com mais simpatia para esta curiosidade veicular.