

Divulgação/Desafio Jota Racing



Competições de drift no Brasil investem na combinação de esporte, entretenimento e cultura pop para atrair público além dos aficionados

AUTOMOBILISMO

Mercado do drift conquista brasileiros

Movimentando valores bilionários no mundo, esporte ganha espaço no Brasil com competições em autódromos, peças de alta performance e customização

» FERNANDA STRICKLAND

“

“Trata-se de um investimento muito elevado, mas hoje já é possível observar, com a participação de grandes multinacionais, que conseguimos rentabilizar, no mínimo, 100% desse valor”

Jonathan Neves, piloto e criador do Desafio Jota Racing

além da cadeia de entretenimento e marketing ligada ao esporte. Ou seja, trata-se de uma visão mais ampla, que considera o drift como uma modalidade de entretenimento.

O Outro indicador relevante aparece no segmento de acessórios especializados, especialmente as rodas desenvolvidas para a modalidade.

Com base em dados do setor automotivo esportivo, o mercado de rodas específicas para uso no drift racing foi avaliado em cerca de US\$ 1,24 bilhão em 2024. A projeção é que esse volume chegue a cerca de US\$ 1,5 bilhão até 2035, com uma taxa média de crescimento anual (CAGR) estimada em 5,9%.

Esse tipo de relatório é construído a partir da consolidação de dados de fabricantes, equipes, campeonatos, vendas de veículos preparados, tendências de consumo e entrevistas com agentes do setor automotivo e esportivo. A pesquisa reflete principalmente a demanda por carros adaptados ou desenvolvidos especificamente para a prática do drift, além de atividades diretamente ligadas às competições.

Já um segundo estudo, elaborado pela Business Research Insights, amplia o escopo da análise e aponta números ainda mais expressivos.

O relatório projeta que o mercado global relacionado a carros de drift pode alcançar US\$ 115,72 bilhões em 2026, com expectativa de crescimento para US\$ 216,39 bilhões até 2035, registrando um CAGR de 7,2% no período.

A diferença entre os estudos

está na metodologia: esse último

não se limita apenas aos veículos

em si, mas engloba todo o ecossistema da cultura drift, incluindo

componentes automotivos, peças

de performance, serviços especializados, eventos, produtos licenciados, acessórios, personalização,

especializadas e no interesse crescente de marcas e patrocinadores.

Aqui no Brasil, esse fascínio encontrou terreno fértil. A cena automotiva já tinha forte ligação com personalização e encontros informais, e drift se encaixou como expressão técnica e cultural.

No início, ocupou espaços improvisados, longe dos holofotes e da estrutura oficial do automobilismo.

Com o tempo, a prática amadureceu.

Pilotos passaram a investir em carros específicos, com tração traseira, ângulo de esterço ampliado e motores preparados.

Eventos migraram para autódromos.

A informalidade deu lugar a regulamentos, juízes e critérios claros de avaliação.

Hoje, o drifting brasileiro vive uma fase de consolidação.

Competições oficiais, categorias bem definidas e maior preocupação com segurança indicam que o esporte deixou a margem.

Já não é apenas exibição ou manobra radical: é competição estruturada.

Desde então, o drift vem deixando de ser uma prática restrita a entusiastas para se consolidar como um segmento em crescimento dentro do automobilismo esportivo e do entretenimento.

Embora ainda faltem dados estatísticos oficiais que isolam a modalidade

no mercado nacional, o avanço pode ser percebido na multiplicação de eventos, no aumento do público,

no fortalecimento de oficinas

de desempenho, organizadores de

eventos e marcas que apostam no

apelo visual e técnico do drift.

Um exemplo recente desse

avanço é a realização de eventos

que combinam automobilismo,

entretenimento e cultura pop, ampliando o alcance do esporte para

além do público tradicional. O

Desafio Jota Racing levou velocidade,

drift, shows, motocross e luta ao

céu, no final da temporada do

Mega Drift Brasil no Parque da Cidade.

O Mega Drift, que chegou na sua

quarta edição, foi organizado por

Gustavo Carvalho, que também é

piloto aposentado. Ele destacou

que a capital federal é um celeiro

de talentos. “Brasília respira automobilismo. Só aqui temos mais

de 30 competidores”, acrescentou.

Speedway Music Park, em Balneário Camboriú (SC), em dezembro.

Criado por Jonathan Neves, o

JJ, campeão brasileiro de drift e

piloto reconhecido internacionalmente, o desafio prometeu uma fusão entre performance, narrativa e

emoção real. “Eu já sonho com esse

evento há muitos anos e sempre

pensei fazer o piloto aqui, porque

sempre que acontece um grande

evento automobilístico, a gente

tem que ir para São Paulo ou outras

grandes capitais. Então fiz questão

de fazer a primeira edição em Santa

Catarina, e deu certo, teremos

grandes influenciadores e pilotos

internacionais”, contou JJ.

Ao Correio, o piloto afirmou

que investiu cerca de R\$ 5 milhões

para realizar o evento em Balneário.

“De fato, trata-se de um investimento

muito elevado, mas hoje

já é possível observar, com a par-

ticipação de grandes empresas multi-

nacionais, que conseguimos ren-

tabilizar, no mínimo, 100% desse

valor. Isso considerando apenas

uma etapa do projeto, não o con-

junto completo. Ou seja, ao reali-

zar uma etapa nesse percurso, em

um formato ideal, temos um retor-

no mínimo de 100%, sem contar as

demais etapas que podem ser rea-

lizadas”, afirmou.

Segundo ele, há expectativa de

fazer outras edições do Desafio

em capitais diferentes. “O prin-

cipal obstáculo, além do investimen-

to, é a logística. Para operacionali-

zar tudo isso, há muita burocracia

e o processo é complexo. No entan-

to, com a rede de profissionais ex-

periientes que já reunimos, conse-

guimos viabilizar essas operações

e executar as diferentes versões do

projeto. O plano é justamente esse:

crescer para algo muito maior e le-

var o esporte, de fato, a outro nível”,

completou.

Uma das capitais que mais di-

vulgou a cultura do drift foi Brasília.

Em novembro de 2025, a capital re-

cebeu a final da temporada do Me-

ga Drift Brasil no Parque da Cidade.

O Mega Drift, que chegou na sua

quarta edição, foi organizado por

Gustavo Carvalho, que também é

piloto aposentado. Ele destacou

que a capital federal é um celeiro

de talentos. “Brasília respira auto-

mobilismo. Só aqui temos mais

de 30 competidores”, acrescentou.

Brasil S/A

por Antonio Machado



machado@cidadebiz.com.br

Evidências terminais

O Brasil não capenga por faltar plano, capital ou mercado. O que embaça a visão é a insistência em operar com o Estado e o sistema econômico desenhados para um mundo que já acabou. Se fizéssemos a autópsia da economia das últimas quatro décadas, constataríamos o impulso do crescimento nutrido a transferências de renda, créditos e subsídios, uma tríade que se exauriu e nos afasta do progresso.

Os fatos desabonadores da ética e da moral que voltam a aparecer, das relações espúrias dos condutores das instituições ao escândalo sem fim do tamborete Master, são sintomas desse quadro de ocaso da governança do Estado, sobretudo do manuseio dos dinheiros públicos e da rede de supervisão criada para monitorar o seu uso e destino.

Quando a gestão falseia, o ambiente se torna tóxico, os meios não mais justificam os fins, o vírus do oportunismo se entra na organização social e se torna epidêmico. Tudo vira custo insanável.

O episódio recente envolvendo a plataforma chinesa de comércio online Shein é um bom teste de estresse dessa realidade. A Shein anunciou, com pompa, a intenção de transformar o Brasil em um polo regional de produção, mobilizando milhares de fornecedores locais e dezenas de milhares de empregos. Pouco tempo depois, recuou. Não por faltar demanda ou capital, mas porque as confecções nacionais não conseguiram entregar preço, prazo e qualidade, como apurou uma ampla pesquisa de campo da agência de notícias Reuters.

O chamado Custo Brasil, reunindo crédito caro, tributos abusivos, burocracia espessa e logística deficiente — sequelas de carência de governança pública e de visão de longo prazo — falou mais alto.

As tais “blusinhas” importadas da China voltaram a sê-las mas com mais imposto a pretexto de proteger a produção local. Deu errado.

E não funcionou não porque haja diferenças culturais entre fábricas na China e fazer no Brasil. O problema não é cultural, empresarial ou moral. É sistêmico. Uma empresa global, acostumada a operar no limite extremo da eficiência, esbarrou num ambiente que transforma tentativas de produção local em apostas de alto risco.

Argentina também é aqui

O travamento estrutural ajuda a explicar um dado desconfiável lembrado recentemente pelo economista Fabio Giambiagi: nos últimos 35 anos, o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) per capita foi tão medíocre quanto o da Argentina, 1,3% ao ano. Avançamos em frentes importantes, como a da inflação e da vulnerabilidade externa. Mas, quando se olha o bem-estar médio da população, a sensação é de estagnação.

Aqui entra um ponto decisivo e politicamente sensível. O Brasil cresceu conforme os ciclos globais, mas o desenho do crescimento foi regressivo. O topo da pirâmide se beneficiou de juros altos, renda financeira e ativos indexados. A base mais pobre encontrou proteção em programas de transferência de renda e subsídios. Quem ficou espremida foi a classe média — essa enjeitada recorrente da política.

Ela foi e continua sendo pressionada simultaneamente pelo custo do crédito, pela inflação de serviços e uma cascata de despesas obrigatórias e, especialmente, as semiobrigatórias invisíveis.

Essa dinâmica não é apenas nossa. No artigo The Boomcession, uma fusão de expansão com recessão, o economista Matt Stoller conta como os EUA convivem hoje com crescimento estatístico e frustração social profunda. “Os modelos usados pelos formuladores de política para entender salários, crescimento e consumo são enganosos”, diz.

“Por isso a América corporativa faz uma festa com seus lucros em alta, enquanto a população está furiosa”. Tal análise se encaixa, com impressionante precisão, na realidade brasileira.

Meses cada vez mais curtos

O dado politicamente relevante não é o PIB agregado nem a renda média. É a renda disponível real, mas não a calculada pelas contas nacionais, que desconta apenas impostos diretos e sim a que sobra depois dos gastos obrigatórios.

Tal como no orçamento público as despesas discricionárias são comprimidas pela despesa obrigatória, o consumo discricionário das famílias é esmagado pelo avanço de custos inescapáveis, embora tratados como se fossem dispensáveis.

Mesmo quando a renda sobe, a margem de manobra diminui. É o plano de saúde reajustado acima da inflação, o condomínio inflado pelo que não se pode abrir mão, as tarifas financeiras, o IOF em qualquer tipo de crédito, serviços oligopólicos que aumentam os preços à revelia do bom senso. São gastos que não podemos evitar, embora as análises oficiais os desprezem, e depois os analistas que tentam interpretar o sentimento social não sabem decifrá-lo.

Funcionam, na prática, como “imposto privado”, cobrado não pelo Estado, mas pelo poder de mercado. Stoller chama isso de economic term