



## 10 SINAIS DE QUE VOCÊ É UM MOTORISTA BARBEIRO

Dirigir no trânsito pesado das cidades é um mau necessário para quem precisa ir ao trabalho, buscar as crianças na escola ou fazer outras tarefas da rotina diária. E no trânsito é importante dirigir com segurança e estar atento para não ser um barbeiro.

Uma boa direção no trânsito urbano também é importante para poupar o carro de esforços desnecessários. Portanto, caro leitor, fique atento aos hábitos que listamos a seguir. Se você faz pelo menos metade desses itens, temos notícias ruins...

### 1. Usar o celular enquanto dirige

Rodando a uma velocidade de 40 km/h o carro percorre 11 metros em apenas um segundo. Aquele momento em que você pegar o celular para responder uma mensagem ou mudar a rota do GPS pode ser fatal.

Na hora que chegar uma mensagem importante, for mudar a música ou a rota do GPS, pare o

carro, é mais seguro. Isso vale para os motoristas de aplicativo, que dependem do smartphone para responder os passageiros. É melhor atrasar alguns segundos respondendo com segurança do que bater o seu ganha-pão.

### 2. Não dar seta

Sinalizar para onde vai é o básico do básico, o motorista que está atrás ou os pedestres não sabem das suas intenções. Outro sinal de barbeiragem é dar a seta muito em cima da curva, podendo pegar outras pessoas desprevenidas. Sinalize com antecedência.

### 3. Ficar na faixa da esquerda

Em vias com múltiplas faixas, a da extremidade esquerda serve apenas para ultrapassagens. Não importa se você está trafegando no limite de velocidade da via ou acha que está com pressa, use a esquerda apenas para ultrapassagem.

A pressa de outro motorista pode ser maior que a sua e você

não é o Vigilante Rodoviário para cuidar do comportamento dos outros motoristas. Alguns justificam ficar na faixa da esquerda por estar no limite e quem tentar ultrapassar é infrator. Mas o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) diz que o motorista que está na faixa da esquerda precisa dar passagem a um veículo com intenção de ultrapassá-lo, independente da velocidade.

### 4. Colar no carro da frente

Manter uma distância segura do veículo à frente te dá mais tempo para reagir caso ele se envolva em uma batida ou tenha que frear repentinamente. Nas estradas é recomendado encontrar um ponto de referência, com uma placa, e contar três segundos entre o carro a frente e você passar por ele.

Na cidade essa dica também é válida, a velocidade é menor mas os imprevistos ainda existem. Pode ser pedestres invadindo a pista, animais ou crianças. Não cole no carro à frente pois além de barbeiro, você pode bater.

### 5. Usar o pisca alerta sem necessidade

A função do pisca-alerta está explicada de forma clara no CTB: use apenas quando tiver que parar o carro na via em uma emergência ou quando a sinalização exige. Usar o pisca alerta para parar em mão dupla, em vaga proibida ou em movimento é uma barbeiragem.

Os motoristas mais folgados acham que seus problemas são mais importantes que os dos outros, adoram usar o pisca alerta como se fosse um passe livre para barbeiragens. Além da inconveniência para quem estiver por perto, esses motoristas podem ser multados pelo uso incorreto do pisca-alerta.

### 6. Virar para trás na hora de dar ré

Esse item é polêmico, pois em algumas regiões é assim que o Detran pede para ser feito no exame para tirar a CNH. Se sua região for assim, faça apenas o exame e depois siga a nossa dica. A forma mais segura de agir enquanto dá ré é virado para a frente e checando os três retrovisores — dois caso tenha um carro mais antigo.

Ao virar para trás sua visão fica limitada ao vigia traseiro e perde a referência da lateral do carro que os retrovisores externos. Isso também pode te confundir, levando a esterçar o volante para o lado errado.

Em carros com câmera de ré, ainda é importante usar os retrovisores para garantir.

### 7. Segurar o carro na embreagem em subidas

Esse é outro item que costuma ser pedido no exame de CNH que não é uma boa ideia no dia a dia nos carros modernos. Saber controlar bem a embreagem é uma habilidade útil na hora de arrancar, mas quando tiver que parar na subida pode usar apenas o freio para segurar. E usar o freio de estacionamento para ajudar a arrancar não é demérito.

Segurar na embreagem aumenta muito o desgaste no componente e deixa as trocas de embreagem mais frequentes. E por ter que manter o motor acelerado, o consumo também aumenta. Mais uma vez indicamos fazer o que o exame pede e depois evitar na hora de dirigir. A não ser que seu carro seja um antigo carburado com a marcha lenta instável.

### 8. Segurar o carro em descidas apenas com o freio

Carros comuns usam discos de freio e tambores de aço. Com o uso contínuo o componente pode superaquecer e acontece o fading, fazendo o carro perder o poder de frenagem. Em descidas o ideal é usar o freio motor para aliviar o sistema de freio e garantir que ele estará funcionando em caso de emergência.

Em carros manuais é só reduzir para uma marcha mais forte, atentando para não passar do limite de rotação do motor. Em carros automáticos existem posições no trilho do seletor do câmbio como "3", "2" e "L". Se o carro tiver câmbio sequencial é só pedir uma ou duas reduções. Em CVT sem simulação de marchas tem sempre uma posição "L" para essas situações.

### 9. Acelerar forte com o motor frio

O motor à combustão interna dos carros possuem uma temperatura ideal de funcionamento. Enquanto estava frio, o óleo lubrificante não chegou a todas as partes do propulsor. Até o motor aquecer, o recomendado é pegar leve no acelerador e não usar rotações.

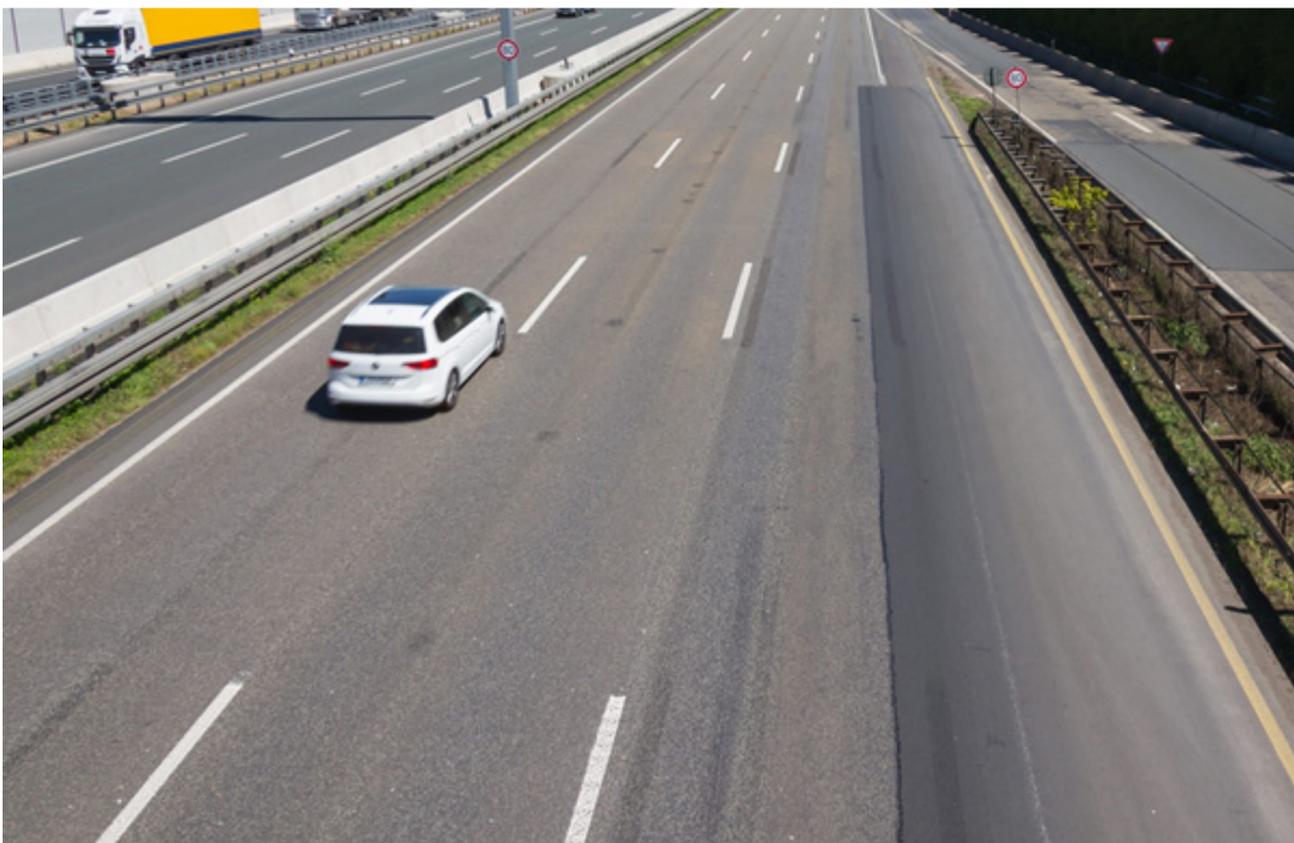
Motores modernos e óleos mais finos aquecem mais rápido, não precisa esperar muito tempo até poder soltar toda a cavalaria de seu possante. Carros sem termômetro trazem uma luz-espia que fica acesa enquanto o motor está frio. Em carros com o termômetro o ideal é esperar ele chegar no meio da escala.

Porém alguns carros como os da Chevrolet dos anos 2000 tem como o normal no primeiro quarto da escala, quando chega no meio já está superaquecendo. Conheça esses detalhes.

### 10. Falta de suavidade nos comandos

Essa é uma dica que vem das pistas de corrida que serve para o dia-a-dia também: seja suave. O sinal abriu? Arranque com calma e suavidade, acelerações bruscas servem apenas para gastar mais combustível. Viu que o sinal fechou? Solte o acelerador e vá freando com calma.

Na direção é igual, faça movimentos graduais e suaves. Um barbeiro faz aquelas curvas onde precisa ajustar o volante constantemente. Com o tempo você verá que essa forma de direção é até menos cansativa e, no fim das contas, levará o mesmo tempo que levava dirigindo de forma mais equiva-



# Carros para quem odeia dirigir: 5 modelos entediante para o motorista

## 5 carros que não proporcionam prazer ao dirigir

Entraram no listão apenas veículos que são vendidos zero-quilômetro no mercado brasileiro: carros antigos ou fora de linha ficaram de fora. A maioria dos modelos é do tipo SUV, pois, como o leitor do AutoPapo já sabe, esse tipo de carro não preza pelo prazer ao dirigir. Contudo, há veículos de diferentes categorias e faixas de preço. Confira!

### 1. Renault Kwid



Dirigibilidade do Renault Kwid deixa a desejar mesmo para um modelo de entrada (foto: Alexandre Carneiro | AutoPapo)

Via de regra, o prazer ao dirigir está longe de ser prioridade em carros de entrada. Afinal, esses veículos têm foco no baixo custo de produção e, por isso, dispensam refinamentos técnicos. Porém, o Renault Kwid exagera na dose, mesmo para um modelo desse segmento.

Avaliamos o Renault Kwid na versão top de linha Outsider: assista ao vídeo!

Para começo de conversa, a suspensão traseira utiliza eixo rígido, em vez do similar de torção. Esse sistema é apreciado em picapes, pois, quando associado a molas semielípticas, permite grande capacidade de carga. Por outro lado, é menos eficiente para filtrar as imperfeições do solo e para conter o balanço da carroceria em curvas. Por isso, a aplicação a um hatch subcompacto, como o Kwid, acaba trazendo mais contras do que prós.

Além do mais, o modelo é alto e tem bitolas estreitas, características que também prejudicam a estabilidade. Para piorar, o câmbio manual tem engates imprecisos, enquanto a direção, com assistência elétrica, é indireta e tem pouca progressividade. Para não dizer que tudo está perdido, ao menos o desempenho é correto para um carro 1.0 de aspiração natural, graças ao baixo peso: cerca de 800 kg, apenas.

### 2. Toyota Corolla Cross Hybrid



Ao menos no Brasil, o sedan da gama Corolla nunca entregou esportividade. Pelo contrário: sempre teve comportamento familiar, caracterizado pelo rodar suave e confortável. Apesar disso, o modelo consegue agradar o motorista com uma dinâmica correta. A atual geração, por exemplo, tem suspensão traseira multibraço capaz de proporcionar ótima estabilidade, enquanto o motor 2.0 de até 177 cv de potência assegura boa performance.

Contudo, a coisa muda de figura em relação à configuração Cross, o SUV da linha Corolla. Apesar da carroceria mais alta, que eleva o centro de gravidade e, portanto, prejudica a estabilidade, o modelo ganhou uma suspensão traseira do tipo eixo de torção, mais simples e menos eficiente. O desempenho também é pior em relação ao do sedan, já que a carroceria mais volumosa impõe aerodinâmica pior e peso extra de aproximadamente 80 kg.

A situação é particularmente mais entediante na versão Hybrid, que tem propulsão híbrida e foco no consumo de combustível. Nela, a potência combinada dos motores a combustão e elétrico é de apenas 122 cv. Além do mais, o câmbio CVT não simula marchas. Com estabilidade e desempenho medíocres, resta ao motorista ter calma e apreciar a paisagem.

### 3. Chevrolet Spin



É verdade que carros do tipo monovolume, como o Spin, nunca foram sinônimos de prazer ao dirigir. A prioridade é o espaço interno e a modularidade do interior e, nesse aspecto, não há muito o que criticar no modelo: vale lembrar que ele é o veículo de sete lugares mais acessível do país. Ainda assim, a Chevrolet poderia ter dado um pouco mais de atenção à dirigibilidade.

O pênalti da Spin é o antiquado motor 1.8 Família I que, apesar da alta cilindrada, desenvolve no máximo 111 cv de potência. Para piorar, essa unidade tem funcionamento áspero. A grande vantagem é a entrega de bom volume de torque em baixa rotação, mas a falta de fôlego fica nítida à medida que o conta-giros sobe. A posição ereta e elevada para dirigir, típica dos monovolumes, completa a atmosfera de passividade para o motorista.

Por outro lado, é preciso reconhecer que nem tudo é tédio ao volante de um Spin. O acerto de suspensão não deixa a carroceria rolar excessivamente em curvas, enquanto o câmbio automático de seis marchas tem relações corretas. A dirigibilidade certamente melhoraria bastante se o monovolume adotasse o motor 1.2 turbo de 133 cv do atual Chevrolet Tracker.

### 4. Fiat Doblò



O Doblò é um veículo utilitário por natureza: classificado como multivan, ele tem uma carroceria versátil, capaz de acomodar tanto passageiros quanto carga. O design quadrado, que aproveita ao máximo o espaço interno, e as portas laterais corrediças, que abrem grandes vãos de acesso ao habitáculo, evidenciam o caráter multiuso do modelo. Mas bem que a Fiat poderia ter dado um mínimo de atenção para o condutor.

Quem dirige um Doblò manuseia um câmbio de engates imprecisos e precisa ter atenção redobrada em curvas, pois a estabilidade deixa a desejar. Ademais, o motor 1.8, apesar de entregar 132 cv, mostra-se fraco para os mais de 1.300 kg de peso do modelo. Por fim, o modelo apresenta alto consumo de combustível.

Parte desses problemas deve-se ao projeto ultrapassado: lançado no Brasil em 2001, o Fiat Doblò sofreu algumas atualizações, mas nunca teve uma nova geração propriamente dita e, atualmente, é o automóvel mais antigo em produção no país. Por fim, há a posição de dirigir verticalizada e nada empolgante, semelhante à do Spin.

### 5. Mitsubishi Outlander Sport



Assim como o Doblò, o Outlander Sport também sente o peso dos anos. Lançado mundialmente em 2010, o modelo chegou ao Brasil com o nome de ASX. No ano passado, o SUV sofreu uma reestilização frontal e mudou de identidade, mas manteve todas as características gerais de projeto.

Vale lembrar que, enquanto a multivan da Fiat tem proposta essencialmente utilitária, o SUV da Mitsubishi é um produto mais sofisticado, com preços na casa dos R\$ 160 mil. Nessa faixa de valor, o segmento é bastante concorrido, repleto de concorrentes mais jovens, todos superiores quando o assunto é dirigibilidade.

# CARROS QUE SAÍRAM DE LINHA EM 2021 – E OS QUE AINDA VÃO SAIR

## Volkswagen Up!



A Volks até surpreendeu ao fazer uma linha 2021 para o subcompacto no apagar das luzes do ano passado. Mas, com apenas uma versão de acabamento e com homologação para quatro passageiros – para se enquadrar na legislação que obriga cintos de três pontos e encostos de cabeça para todos os ocupantes -, ficou claro que o Up! daria adeus este ano.

O último exemplar foi fabricado em abril, sete anos após o lançamento oficial. Apesar da mecânica e dinâmica elogiáveis, e dos motores bem dispostos e eficientes, o carro sempre foi mal posicionado. Chegou a custar mais que o Gol, que era mais espaçoso, e que outros modelos de uma categoria acima, a de compactos. Foram mais de 225 mil unidades vendidas do carrinho no Brasil.

## Ford Ka e EcoSport



A dupla deixou de ser produzida em janeiro, logo após a Ford anunciar que não fabricaria mais nada no Brasil. Encerrava-se, assim, a produção de duas linhas de automóveis emblemáticas e que marcaram época e vendas. A terceira geração do Ka figurou alguns anos como o terceiro carro de passeio mais vendido do país. Só no ano passado, marcado pela pandemia, o hatch emplacou mais de 67 mil unidades e ficou no top 5. O sedã comercializou outras 27 mil no acumulado de 2020.

Já o Eco dispensa maiores apresentações. Lançado em 2003, transformou a categoria de utilitários esportivos ao assumir a proposta de ser um crossover genuinamente para a cidade – décadas depois, as marcas buscam o mesmo caminho. Ganhou uma segunda geração em 2013, mas perdeu fôlego após a chegada de vários rivais a partir de 2015.

Mesmo assim, o SUV compacto figura entre os carros mais vendidos da história automobilística brasileira. Mais de 1,2 milhão de unidades do EcoSport deixaram a linha de montagem em Camaçari (BA) em 17 anos.

## Toyota Etios é um dos carros que saíram de linha em 2021



Justiça seja feita, o Etios nunca teve vida fácil e, assim mesmo, vendia tudo que era produzido em Sorocaba (SP). O modelo foi lançado em 2013 nas variantes hatch e sedã e logo despertou críticas quanto ao acabamento pobre, às soluções simplistas e ao desenho controverso ao extremo.

Porém, o emblema da Toyota na grade, a reputação mecânica da marca japonesa e o bom aproveitamento do espaço interno salvaram a pele (a lata) do Etios. Só no primeiro ano, foram 65 mil unidades. Ao todo, a linha emplacou mais de 650 mil carros até abril de 2021, quando deixou de ser fabricado. O Etios perdeu fôlego depois de 2018, com a chegada do Yaris, mais harmonioso, espaçoso e equipado. Apesar de mais barato, a linha mais antiga não vendeu nem metade do irmão no acumulado de 2020.



O mercado automotivo está em constante transformação. Não só de tecnologias, mas de produtos. Muitos modelos se perpetuam com o mesmo nome por gerações e mais gerações. Outros, porém, perdem a razão de viver e ficam sem futuro. Confira os carros que saíram e aqueles que saíram de linha neste ano. O conturbado 2021 testemunhou muitas despedidas – de modelos que prometiam muito, alguns já com muitos tempo de vida e outros com arquiteturas defasadas. E esses derradeiros meses do ano ainda reservam a morte de outros.

## Chevrolet Montana



Verdade que o nome da picape vai ser mantido, só que a sucessora da Montana será uma médio-compacta, bem diferente do modelo pequeno que viveu uma história para lá de controversa. A primeira Montana surgiu em 2003 sobre a base do Corsa de segunda geração. Sete anos depois, porém, a picape passou a ser baseada no Agile, com um desenho bastante esquisito e plataforma do Corsa de 1994! Ou seja, a arquitetura da picape regrediu...

A GM, contudo, desistiu de medir forças em um segmento onde a Fiat Strada tem quase 80% de participação. A picape deixou de ser produzida esse ano e a futura Montana será maior, mais espaçosa e usará a plataforma do Tracker para mirar na Toro.

## Nissan V-Drive



O Versa antigo lançado aqui em 2013 mudou de nome em agosto do ano passado, pouco antes da chegada da segunda geração do sedã, que passou a ser importada do México – em outubro de 2020. Porém, o modelo, que tornou-se o carro da marca mais barato à venda no país, durou pouco.

O V-Drive deixou de ser produzido em Resende (RJ) em setembro deste ano. A despeito do bom espaço interno e custo de revisão mais baixo da categoria, o modelo ficou defasado rapidamente. Mesmo como carro de entrada da Nissan no país, era o que menos vendia – foram pouco mais de 9 mil unidades em 2020, e menos de 5 mil nos sete primeiros meses de 2021.

## Volkswagen Fox também figura entre os carros que saíram de linha



O último da lista dos carros que saíram de linha acabou de deixar o mercado. Isso em setembro, apesar de a Volks ter jurado nos últimos meses que o carro continuaria em produção. Fato é que o Fox viveu bastante para contar história. Em 18 anos, mais de 1,8 milhão de unidades foram produzidas em São José dos Pinhais (PR), com direito à exportação para a Europa.

A história do Fox começou em 2003. O hatch aproveitava uma variante simplificada da plataforma do Polo da época, e seu projeto chegou a ser contestado pela matriz da Volkswagen. Ainda bem que a filial brasileira peitou, pois o modelo inaugurou o subsegmento de hatches altinhos e perdurou esse tempo todo sobre a mesma arquitetura e com um custo/benefício agressivo.

## Fiat Uno



O compacto segue o roteiro típico de quem sobe no telhado. A linha foi enxugada nos últimos anos em termos de motorizações e o carro recentemente passou a ser vendido em apenas uma solitária versão. Esta segunda geração quadradinha do Uno foi lançada em 2010 e fez bastante sucesso no início, principalmente pelo custo/benefício e pela imagem de carro descolado. Só que ele ficou meio perdido na linha Fiat no Brasil, ainda mais depois da estreia do Mobi (2016) – que, por sinal, usa sua plataforma. As vendas também desidrataram. Na soma de 2020, foram cerca de 23 mil unidades. No acumulado dos nove meses deste ano, chega perto dos 19 mil emplacamentos. Pouco convincente para ver o sol raiar em 2022.

## Honda Fit



Um carro que deixará muitos órfãos é o Fit. O monovolume vai deixar de ser produzido até o fim do ano para abrir passagem para o City hatch. Pois é, o novo Fit, lançado já em outros mercados, não será produzido por aqui – dizem que ficaria mais caro do que já é... Então, a solução foi trazer um projeto para os tais mercados emergentes.

Em três gerações, o Fit contabiliza mais de 600 mil unidades desde a estreia no Brasil, em 2003. Porém, as vendas do monovolume compacto minguaram com a predileção do mercado pelos SUVs. De janeiro a setembro deste ano, soma pouco mais de 5.800 unidades. O Fit deve voltar em sua quarta geração ao Brasil apenas importado e em variante elétrica, lá para o fim de 2022.