



Veja 10 fatos sobre o Fiat Uno Way, a versão aventureira da lenda



A onda aventureira pegou boa parte do mercado automotivo antes da era dos SUVs. Versões de carros com apliques off-road eram uma opção mais viável para quem não tinha grana, ou não queria ter um carro grande como um utilitário-esportivo. O Fiat Uno foi um desses hatches que pegou carona neste segmento por um bom tempo com a versão Way.

Fato é que a opção "off-road light" do compacto seguia a mesma receita de bolo. Tanto na primeira, como na segunda geração do hatch. Suspensão elevada, pneus de uso misto e várias molduras para fazer o motorista parecer um jipeiro eram fatos inefectíveis no Fiat Uno Way.

Um pouco da trajetória do Uno

O primeiro Uno nasceu em 1984 e foi considerado revolucionário para o segmento de compactos. Tinha espaço interno superior aos rivais da época, coeficiente aerodinâmico (Cx) de 0,35 e design assinado por Giorgetto Giugiaro. Além de ter sido lançado apenas um ano depois de sua estreia na Europa.

Nos anos 1990, o compacto foi enquadrado na era do carro popular. Com a nova política de tributação do IPI, que beneficiava modelos com motor até 1.000cm³ de cilindrada. Surgiu o Uno Mille, que se manteve em vida até 2013.

Este Uno Botinha Ortopédica virou o carro de acesso da Fiat e ainda conviveu com a segunda geração do hatch. Desenvolvido no Brasil, o novo modelo foi lançado em 2010 e adotou o estilo quadrado com contornos arredondados.

Pode não ter feito o mesmo sucesso do antecessor, mas também vendeu bem, graças ao custo/benefício e à variedade de versões, como a aventureira Way, e duas opções de motores inicialmente. Foi encerrado em 2021, com quase 4,4 milhões de unidades produzidas (as duas gerações).

A história do Uno aventureiro começou ainda na primeira geração, em 2006, com a oferta de um kit Way para o Mille. O pacote oferecia suspensão elevada, molduras nos para-lamas, além de vão das portas e colunas pintados de preto. Dois anos depois virou versão de acabamento.

Já a segunda geração do Uno nasceu com a versão Way. Não uma, mas com duas opções "jipeiras". A com motor 1.0 é dotada de suspensão elevada, faróis com lentes escurecidas, barras longitudinais no teto, colunas das portas e anéis da grade dianteira pretos, molduras nos para-lamas e frisos laterais das portas com o nome da versão.

Já a Way 1.4 chegou como versão topo da linha Uno – depois, foi superado pela Sporting. Além de mais potente e equipado, a então variante mais completa do hatch adiciona, em relação a 1.0, pneus de uso misto (on/off road) com rodas com aros de 14 polegadas.

Em 2017 o Uno Way foi reestilizado junto com o restante da linha. Mas a grande novidade foi a adoção dos motores da linha Firefly, com três e quatro cilindros, inclusive as opções para a variante aventureira.

Curiosamente, no lançamento da linha 2019 – mostrada em meados de 2018 -, a Fiat tirou a versão Way do Uno. Antes do ano virar daquele ano, contudo, a marca ressuscitou a configuração off-road light do compacto.

Fiat Uno 2011

Desempenho

Com o motor Fire, o Uno é aquele drama para sair do lugar como na maioria dos quatro-cilindros 1.0. É preciso esticar bem as marchas iniciais para arrancar com o Uno Way para tentar tirar algo dos 75/73cv de potência.

A coisa melhora um pouco com o 1.4. Ainda falta um pouco de força em baixos giros para encarrar subidas e fazer retomadas. Mas os 88/85cv conferem um pouco mais de dignidade para trafegar pela cidade.

O Uno Way ficou outro carro com o advento dos motores Firefly. Mesmo com o 1.0 tricilíndrico com 77/72cv, o desempenho é levemente mais esperto, além do rodar menos áspero e o consumo melhor.

A cereja no bolo fica para o Uno Way 1.3. O propulsor de 109/101cv sobra no carrinho de 940 quilos. As saídas de semáforo agradam, com 0 a 100km/h abaixo dos 10 segundos, assim como as retomadas de velocidade agradadas com até 14,2kgfm de torque a 3.500rpm.

Bom ressaltar que em todas as opções o Uno Way padece de outro mal dos carros da Fiat. O câmbio manual, além de mal escalonado, tem engates esponjosos e pouco precisos. O que prejudica muito o desempenho do carrinho.

Fiat Uno Way 2017

Conforto

É um hatch compacto e espaço não é o forte do Uno Way de segunda geração. Na frente, os bancos deslocados para o centro fazem você roçar o ombro no ombro de um eventual carona corpulento.

A posição de dirigir um pouco alta compensa. Assim como os comandos bem posicionados e ao alcance do motorista. No banco traseiro, apenas dois adultos vão bem ali. E com espaço no limite para pernas e joelhos. Já o porta-malas é pequeno e tem volume de 280 litros.

Tinha duas portas

O Uno, inclusive o Way, foi um dos últimos carros produzidos no Brasil na configuração duas portas. Esta surgiu na segunda geração do hatch em 2011. Para quem não vive com o carro cheio, pode ser uma opção de usado um pouco mais barato e mais leve no peso.

Equipamentos

O Fiat Uno Way saía de fábrica em 2012 bastante pelado. Mas é possível encontrar exemplares do hatch aventureiro no mercado de usados – com preços entre R\$ 26 mil e R\$ 34 mil – com vários dos opcionais oferecidos.

Além de ar, vidros elétricos, ajustes de altura do banco do motorista e do volante, tem alguns carros à venda até com itens de segurança, como airbag duplo e ABS. Em 2012, eles ainda não eram obrigatórios por lei.

Versão Xingu



Séries legais do Uno Way

O Uno teve várias séries, mas o Uno Way recebeu duas tiragens mais que especiais. A Xingu surgiu em maio de 2013. Homenagem ao filme homônimo que conta a história dos irmãos indigenistas Villas Boas e da criação do Parque Nacional Xingu, o hatch traz vários elementos de diferenciação e equipamentos extras.

No novo Uno Way, os adesivos ficam na linha de cintura do carro e na traseira. Entre os itens da série, direção hidráulica, faróis de neblina, pré-disposição para rádio, ar-condicionado, para-brisas degradê, travas elétricas, vidros elétricos dianteiros com one-touch para motorista, computador de bordo e ajuste de altura do banco do motorista.

Já em março de 2015 foi a vez do Fiat Uno Way Rio 450. A série especial homenageou os 450 anos de fundação da Cidade Maravilhosa. Ao contrário da Xingu, a edição "carioca" só foi vendida com motor 1.0.

Entre os apliques visuais, adesivos na carroceria com os traços que remetem a um rosto de perfil, símbolo dos 450 anos do Rio. A estampa também aparece bordada nos bancos dianteiros. Completam o pacote as rodas de liga leve e nova cor nos anéis da grade dianteira, que segue o tom das capas dos retrovisores.

Manutenção do Uno Way

Os motores Fire são de manutenção simples e com peças fáceis de achar. Confira alguns preços de componentes do Fiat Uno Way 1.4 2012:

- Jogo com 4 pastilhas do freio dianteiro: de R\$ 60 a R\$ 100
- Jogo com quatro velas de ignição: de R\$ 65 a R\$ 110
- Bomba de combustível: de R\$ 200 a R\$ 360
- Kit troca de óleo (3 litros 5w30 + filtro): de R\$ 150 a R\$ 200
- Amortecedor traseiro: de R\$ 280 a R\$ 500
- Para-choque traseiro: de R\$ 170 a R\$ 300
- Farol direito: de R\$ 200 a R\$ 300

Principais problemas

Donos de Fiat Uno costumam se queixar bastante do desgaste prematuro do sistema de embreagem. Além de vazamentos dentro da cabine provocados por um defeito no evaporador do ar-condicionado, que acumula água.

Fique atento também às partes plásticas, que são bastante frágeis. É comum maçanetas internas e hastes de acionamento das setas estarem quebradas. Observe ainda ruídos estranhos na suspensão e na direção, e olho vivo na parte elétrica.

Recalls

- para troca dos airbags em modelos feitos entre 2010 e 2017;
- para atualização do software da chave de setas dos Uno de 2014 a 2018;
- para substituição da central eletrônica, da bomba de combustível e da bobina de ignição nos carros ano modelo 2016/17;
- para troca do alternador nos Fiat Uno produzidos entre 2016 e 2018;
- para substituição da caixa de marchas dos hatches fabricados em 2017;
- para troca do sensor de seleção de marchas das unidades produzidas em 2017 e 2018;
- para substituição dos relés dos modelos feitos em 2018 e 2019;
- para troca da bomba de combustível nos Fiat Uno fabricados em 2021.

Carro popular: Entenda o plano de Lula para reduzir preços dos veículos

A volta dos carros populares está na mira do governo Lula. No entanto, esta não será uma tarefa fácil. O setor automotivo se recupera dos impactos causados pela pandemia, com desafios em relação à produção, peças e queda na demanda por automóveis, que chegou a provocar a paralisação de montadoras.

Atualmente, os carros 0 km mais baratos no mercado ficam entre R\$ 70 e R\$ 80 mil. Dois veículos disputam o posto de mais em conta, sendo eles o Fiat Mobi Like e o Renault Kwid, ambos com preços sugeridos, pelas respectivas montadoras, de R\$ 68.990.

Em abril, a pauta do retorno do carro popular foi levada ao Ministério do Desenvolvimento (Mdic) pela Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrade) e, nas últimas semanas, vem sendo citada pelo presidente Lula.

Neste cenário, em discurso em Brasília, o presidente afirmou que irá "fazer carros a preços mais compatíveis e aumentar as prestações".

Ao longo de seu segundo mandato, entre 2007 e 2010, Lula reduziu impostos para carros e, com inflação e juros favoráveis, muitos brasileiros tiveram acesso ao primeiro carro zero pagando prestações ao longo de seis anos.

Metalúrgicos recorrem à Lula

O Sindicato dos Metalúrgicos do ABC (SMBAC) e a subseção do Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (Dieese) entregaram ao presidente Lula um estudo que aponta as possíveis soluções para viabilizar opções por cerca de R\$ 50 mil.

"O estudo detalha o setor automotivo e traz diretrizes e propostas do nosso Sindicato que, na nossa avaliação, melhoram substancialmente o setor, preservando e gerando empregos", explicou o presidente do Sindicato, Moisés Selerges.

"Agora é necessário que a taxa básica de juros baixe para que haja acesso a financiamentos mais baratos. O Banco Central tem que ter responsabilidade com os empregos e os trabalhadores, essa é uma de suas finalidades. É abusivo e inaceitável o Copom (Comitê de Política Monetária) do Banco Central manter a taxa em 13,75% ao ano", afirmou.

Os sindicalistas englobam no estudo caminhões, ônibus e automóveis. Confira algumas das propostas voltadas para os carros:

- Promover o lançamento imediato de modelos "populares", com linhas de crédito de longo prazo;
- Incentivar a produção de veículos que considerem grau de nacionalização e

quantidade mínima de etapas do processo de fabricação no país;

- Ampliar o programa de estímulo à renovação das frotas de táxis;
- Constituir programa especial de estímulo à renovação dos automóveis operando em aplicativos de transporte;
- Transição do mix de veículos rumo à descarbonização ao longo dos próximos 12 anos;
- Revisar alíquotas de importação de veículos elétricos alinhada à existência de projetos de fabricação nacional.

O que está previsto para a volta do carro popular

O retorno do carro popular pode não ser como muitos imaginam, visto que se fala sobre a criação de um "carro verde", focado em sustentabilidade.

Sendo assim, está em discussão o lançamento de carros com preços entre R\$ 50 e R\$ 60 mil, movidos apenas a etanol e com os mesmos motores 1.0 utilizados atualmente, contudo, com maior desempenho e melhoria no consumo.

Além disso, com maior apelo ambiental, há como costurar uma forma de tributação exclusiva, que atenda às demandas do novo arcabouço fiscal.

Indústria automotiva

A Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) divulgou o seu relatório mensal sobre a indústria automotiva brasileira.

E os números apontam para quedas de dois dígitos na produção e nas vendas de automóveis em abril na comparação com março.

A produção de carros, picapes, utilitários esportivos, vans comerciais, caminhões e ônibus despencou 19,4% entre março e abril. Na mesma toada, vendas de veículos novos tomaram 19,2%, segundo os dados da associação.

Na comparação anual, a produção também apresentou queda — esta de 4%. As vendas, enquanto isso, subiram 9,2%; os emplacamentos somaram 160,7 mil no mês.

Para os fabricantes, o desempenho fraco do setor tem um culpado: o ambiente de juros elevados que pressiona a demanda por carros novos. Além disso, a antecipação de compra de caminhões e ônibus no final do ano passado e fornecimento de componentes ainda não foi estabilizado.

Com a demanda custando a tracionar, diversas montadoras optaram por paralisar os pátios de produção, a fim de controlar custos e restabelecer o equilíbrio de mercado.

Para o consumidor, essa estratégia significa lidar com preços mais elevados até mesmo em veículos de entrada.

Bateria que recarrega '160 km em 5 minutos' terá produção global em 2024



A bateria de recarga extremamente rápida da StoreDot teve uma nova e importante atualização divulgada pela empresa nesta semana. A startup israelense confirmou que está se preparando para iniciar a fase industrial em 2024, com as chamadas células de bateria de alta energia (XFC) sendo produzidas globalmente em três continentes.

O segmento de baterias para a mobilidade elétrica tem diversos produtos e iniciativas em andamento, mas este projeto da StoreDot, em particular, tem chamado a atenção pelas possibilidades e aplicação na vida real.

Essas células, quando chegarem definitivamente à produção em escala, podem representar uma mudança profunda no mundo dos carros elétricos. Elas possuem alta densidade de energia e, principalmente, capacidade de carregamento ultrarrápido.

No comunicado oficial, a StoreDot anunciou uma estratégia de fabricação que está focada em localizar sua cadeia de suprimentos nos EUA, Ásia e Europa, permitindo que ela atenda seus clientes OEM em seus próprios locais, reduzindo o impacto de carbono e permitindo a eficiência de produção just-in-time.

Essas baterias serão produzidas em gigafábricas locais existentes e futuras de empresas parceiras, em vez de instalações próprias da StoreDot, com produção prevista para começar no final do próximo ano.

"O anúncio de hoje é um marco importante para a StoreDot à medida que construímos nossa cadeia de suprimentos global e pegada de fabricação. Estamos ansiosos para trabalhar com nossos parceiros OEM nos EUA, Europa e Ásia para fornecê-los com nossas baterias de carregamento extremamente rápido de classe mundial", disse Dr. Doron Myersdorf, CEO da StoreDot.

Até o momento, a startup divulgou diversos avanços no desenvolvimento das células de recarga extremamente rápida, com destaque para o processo colaborativo, onde mais de 15 fabricantes automotivos globais já estão testando essas baterias. Essa rede de parceiros e investidores globais abrangem todo o ecossistema de baterias.

E apenas para ficar nas montadoras, podemos incluir nomes de peso como Daimler, VinFast, Volvo Cars, Polestar e Ola Electric.

No ano passado, a StoreDot revelou seu roteiro estratégico de tecnologia '100inX', que apresentou os protótipos 100in5 (160 km em 5 minutos), 100in3 (160 km em 3 minutos) e 100in2 (160 km em 2 minutos) - três gerações de tecnologias XFC da StoreDot dominante em silício e com arquiteturas estado semi-sólido e pós-lítio - o cronograma prevê a estreia das baterias 100in5 até 2024, 100in3 até 2028 e 100in2 até 2032.



Veículos elétricos chineses chegam aos mercados globais



Osamu Furukawa já dirigiu muitos carros japoneses em sua empresa de conversão de modelos clássicos movidos a gasolina para propulsão elétrica. Seu favorito, porém, é importado: um SUV movido a bateria da chinesa BYD Auto.

A BYD Auto faz parte de uma onda de exportadores chineses de carros elétricos que estão começando a competir com as marcas ocidentais e japonesas em seus mercados domésticos. Eles trazem tecnologia em rápido desenvolvimento e preços baixos que, segundo o diretor financeiro da Tesla Inc., "são assustadores".

Furukawa conta que encomendou um ATTO 3 quando foi colocado à venda, em 31 de janeiro, por seus recursos fáceis de usar e seu preço atraente de 4.4 milhões de ienes (R\$163 mil), cerca de 25% menos que um Tesla.

"É perfeito", diz Furukawa em seu escritório, em Yokohama, no sudoeste de Tóquio.

Outros ambiciosos exportadores de veículos elétricos chineses são NIO, Zeekr, do Grupo Geely, e Ora, uma unidade da fabricante de SUVs Great Wall Motors.

Alguns competem em preço. Outros enfatizam o desempenho e os recursos, pressionando as marcas de luxo japonesas e ocidentais.

A NIO Inc., que convenceu os compradores chineses a pagarem preços no nível da Tesla, de até 555.000 yuans (R\$405 mil), diz que seu novo SUV estará à venda este ano na Europa. O ES6 traz controles ativados por voz e uma autonomia de 610 quilômetros por recarga.

"Temos muita confiança de que o ES6 competirá no mercado de luxo de SUVs", diz o fundador e presidente da NIO, William Li, em uma entrevista no Salão do Automóvel de Xangai.

As vendas de veículos movidos a bateria e híbridos de gasolina e eletricidade na China quase dobraram no ano passado, chegando a 6,9 milhões de veículos, metade do total mundial.

Esse aumento foi impulsionado por subsídios de bilhões de dólares oferecidos pelo governo do Partido Comunista, que está tentando tornar a China um criador de energias limpas e outras tecnologias. Isso abala os líderes americanos e europeus, que consideram a China um concorrente estratégico e industrial.

As marcas chinesas são "concorrência séria", segundo David Leah, analista da empresa de dados GlobalData.

Elas têm "tecnologia de bateria mais competitiva" e conseguem "atingir maior economia de escala", disse Leah, por e-mail.

A BYD Auto, de propriedade da fabricante de baterias BYD Co., superou a Tesla nas vendas totais em 2022, com 1,9 milhão de veículos. Metade desse total eram híbridos gasolina-eletricidade, ao passo que a frota da Tesla é totalmente elétrica.

"Temos muito respeito pelas montadoras chinesas", disse o CEO da Tesla, Elon Musk, em uma teleconferência com analistas financeiros em 25 de janeiro. "Eles trabalham mais e trabalham de forma mais inteligente."

As marcas chinesas estão desenvolvendo veículos elétricos para competir sem subsídios, uma vez que Pequim está transferindo o ônus para a indústria, ao exigir que obtenham créditos ao vender os elétricos. Os preços começam em 100 mil yuans (R\$73 mil) por um SUV compacto com autonomia de 400 quilômetros por recarga.

"Os chineses são assustadores", disse o diretor financeiro da Tesla, Zachary Kirkhorn, na teleconferência com os analistas.

As marcas chinesas de veículos elétricos combinam centros de pesquisa e design nos Estados Unidos e na Europa com fábricas na China.

A Zeekr planeja lançar um sedã e um SUV totalmente elétricos este ano na Holanda e na Suécia. Sua ONU em miniatura, reunindo designers chineses e europeus, fica em Gothenberg, na Suécia, ao lado da Volvo Cars, outra marca do grupo Geely, enquanto suas fábricas estão na China.

"Nossa meta é nos tornarmos atores-chave da mobilidade eletrificada na Europa ainda nesta década", diz Spiros Fotinos, CEO da Zeekr e veterano da Toyota e da Lexus. Com uma "ambição global clara", diz, "estamos procurando oportunidades e o momento certo para outros mercados".

Carlos Tavares, CEO da Stellantis, controladora das marcas Chrysler, Peugeot e FIAT, alertou em janeiro que a Europa precisa de uma estratégia para competir com os preços mais baixos dos chineses. Os veículos elétricos fabricados na Europa custam 40% mais caro que os modelos chineses, segundo Tavares.

"É um cenário desolador", disse Tavares à revista alemã *Automobilwoche*. "Mas não precisa ser assim."

As exportações da BYD Auto quadruplicaram no ano passado, chegando a 55.916 sedãs, SUVs e compactos. A maioria deles foi destinada à Índia, à Tailândia, ao Brasil e a outros mercados em desenvolvimento. A BYD anunciou no ano passado uma venda de 1.000

veículos para a VEMO, do México, para compor a maior frota de táxis elétricos fora da China.

A estatal BAIC, com sede em Pequim, informou que um revendedor da Jordânia encomendou em janeiro 1.000 unidades de seu sedã compacto EU5. A empresa diz que pretende lançar mais dois ou três veículos elétricos na América Latina, no Sudeste Asiático e na Europa.

E os Estados Unidos, o maior e mais rico mercado?

As marcas chinesas de veículos elétricos veem com ressalvas um país de grandes dimensões, que exige investimentos altos em concessionárias e redes de recarga, especialmente enquanto Washington e Pequim estão em conflito sobre segurança, tecnologia e direitos humanos.

"Não é uma tarefa simples", diz Li, da NIO. "Nossos produtos e serviços precisam estar preparados."

A BYD Auto está há uma década no mercado americano, vendendo ônibus movidos a bateria, montados em uma fábrica a nordeste de Los Angeles. A empresa "ainda está no processo" de decidir se irá ou não vender SUVs e sedãs para os americanos, segundo informou por escrito em resposta às perguntas feitas.

As tensões políticas "dificultam os lançamentos por uma empresa chinesa, de veículos elétricos ou não" nos Estados Unidos, segundo Leah.

Na Europa, a Ora, do grupo Great Wall, vende seu modelo 03 a partir de 140.000 yuans (R\$102 mil). A Ora tenta se destacar entre dezenas de marcas iniciantes comercializando seus carros como projetados para mulheres, suas características físicas e necessidades cotidianas.

"Este é um segundo ou terceiro carro para uma família. Ele pode ser usado por uma esposa ou filha para ir ao trabalho, sair com amigos ou fazer compras", diz o vice-diretor-geral da Ora, Tan Jian.

Na Europa, a BYD Auto tem parceria com redes de concessionárias no Reino Unido, na Suécia, na Alemanha e na Holanda. A empresa conta que também já entregou carros na Bélgica, na Dinamarca e na Áustria. Ela tem um acordo com a empresa europeia de locação SIXT, que, segundo a BYD, levará à venda de até 100.000 veículos nos próximos seis anos.

No Japão, a BYD Auto planeja ter 100 showrooms até o final de 2025. Seu compacto Dolphin e seu sedã Seal devem chegar ao mercado japonês este ano. A empresa conta que também exportou 4.000 ATTO 3 para a Austrália.

A empresa de Furukawa, OZ Co., converte Fuscas da Volkswagen e outros modelos clássicos, substituindo os motores a gasolina por baterias e motores elétricos. Furukawa conta que dirige seu ATTO 3 todos os dias, e já foi até Osaka, a 400 quilômetros de distância.

O showroom da BYD Auto em Yokohama, que abriu em 2 de fevereiro, está cercado de concessionárias de marcas conhecidas, como Toyota, Nissan, BMW, Volkswagen e Chevrolet.

Um homem casado e pai de um filho conta que chegou a olhar os modelos japoneses, mas comprou um ATTO 3 por seu espaço interno e preço.

"Gosto do carro, é fácil de dirigir", disse o comprador, que pediu para ser identificado apenas por seu sobrenome, Ohta. "Ele tem tantos recursos bons."

O pai de Ohta teve uma "reação negativa" sobre a BYD ser uma marca da China, que tem um histórico de relações conflituosas com o Japão. Mas Ohta diz que seu trabalho na indústria de jogos eletrônicos o ensinou a respeitar a inovação chinesa.

"Eles estão lançando produtos excelentes", diz Ohta. "Tenho respeito pelo país."

Falha perigosa: Tesla faz recall de 1 milhão de veículos



A China ordenou que a Tesla, fabricante de veículos elétricos de Elon Musk, faça recall de 1,1 milhão de veículos. Regulador do mercado chinês acusou problema nos sistemas de aceleração e frenagem de certos modelos fabricados tanto no país quanto no exterior.

Órgão anunciou decisão após investigar relatos do defeito, segundo comunicado divulgado nesta sexta-feira (12). Veículos recolhidos incluem alguns Model S, Model X e Model 3 importados, bem como veículos Model 3 e Model Y fabricados na China entre 12 de janeiro de 2019 e 24 de abril de 2023.



Questão envolve sistema de frenagem regenerativa dos veículos da fabricante de Musk. Ele gera eletricidade a partir do movimento do carro quando o motorista tira o pé do acelerador.

A Administração Estatal de Regulamentação do Mercado disse, num comunicado, que esses carros da Tesla podem não fornecer aviso quando motorista pressiona o acelerador com força por um longo período. Defeito pode aumentar risco de colisões, apontou o comunicado.

Ainda de acordo com o comunicado, a Tesla disse que consertaria veículos com uma atualização de software.

Recalls começarão em 29 de maio e a Tesla notificará os proprietários de carros relevantes por correio ou mensagem de texto. O regulador da China não disse quantos dos Teslas recolhidos foram importados.



Este é o segundo recall da Tesla na China nos últimos meses. Em março, a Tesla fez o recall de 2.649 veículos fabricados entre outubro de 2015 e agosto de 2020, após órgão regulador da China apontar que capôs de certos veículos Model S importados corriam risco de abrir enquanto o veículo estava em movimento. Isso, claro, aumentava risco de colisões.

A China é um mercado significativo para a Tesla, com receita do país aumentando para US\$ 18,2 bilhões (aproximadamente R\$ 91 bilhões, na cotação atual) em 2022, de US\$ 13,8 bilhões (R\$ 69 bilhões) em 2021.

A Tesla também enfrentou problemas com reguladores dos EUA. Em fevereiro, montadora de Elon Musk fez recall de mais de 362 mil carros equipados com seu sistema de direção autônoma. Medida veio após a Administração Nacional de Segurança no Tráfego Rodoviário constatar que esse sistema aumentava risco de acidentes.

Direção autônoma



O sistema da Tesla pode dirigir, acelerar, frear e mudar de faixa por conta própria. Só que ele permitiu que veículos trafegassem acima dos limites legais de velocidade e atravessassem cruzamentos de "maneira ilegal ou imprevisível", disse a agência estadunidense, em documentos publicados em seu site.

Em janeiro, a Tesla divulgou, num documento regulatório, que o Departamento de Justiça dos EUA havia solicitado documentos relacionados ao software de direção autônoma da empresa, um possível revés para o CEO da fabricante.

Enquanto reguladores investigam a segurança dessa tecnologia, alguns proprietários de Tesla entraram com ações judiciais alegando que o software autônomo da Tesla não cumpre as promessas de Musk.

