

VEÍCULOS & CIA



GRUPO O REGIONAL

CONCESSIONÁRIA | COMPRA | VENDA

24 DE SETEMBRO DE 2021

Novo Citroën C3, desenvolvido no Brasil, chega em 2022

Quer um Honda Civic? Veja os 10 melhores usados que você pode comprar

O SUV iX e o sedã i4 são os novos BMW elétricos no Brasil

Gasolina sintética perto da realidade? Porsche fará combustível no Chile

Corolla 2015: 10 fatos sobre essa boa opção de carro usado

Inusitados! Conheça 5 carros nacionais com interiores coloridos

Acompanhe todas as terças feiras edição online e as sextas feiras edição impressa/online as principais notícias, matérias e acontecimentos da região

REGIONAL

Circulação em 15 cidades

Amparo - Artur Nogueira - Conchal - Cosmópolis
Engenheiro Coelho - Espírito Santo do Pinhal
Estiva Gerbi - Holambra - Itapira - Jaguariúna
Mogi Guaçu - Mogi Mirim - Paulínia - Pedreira
Santo Antônio de Posse

Whatsapp: 19 9 9685 4255 - 9 9772 0540
Email: comercial@jornaloregional.net

Novo Citroën C3, desenvolvido no Brasil, chega em 2022

A Citroën já passou por bons momentos no Brasil, especialmente nas últimas décadas, quando lançou a primeira geração do C3, a minivan Xsara Picasso e o sedã C4 Pallas. Mas nos últimos anos a marca vem minguando em vendas. O lançamento do novo C3 busca reverter o cenário e aumentar a relevância da marca francesa no Brasil. Um ponto essencial para isso foi ter colocado a engenharia sul-americana responsável pelo projeto. O novo Citroën é o primeiro de três carros da nova família que será apresentada nos próximos três anos, todos fabricados na América do Sul.

Base mais moderna que a do Citroën C3 europeu

Apesar de compartilhar o nome com o C3 lançado na Europa em 2016, o novo modelo brasileiro é bem diferente. O carro europeu é feito na plataforma PF1, a mesma da primeira geração do Peugeot 208, enquanto o brasileiro será feito na arquitetura CMP. O segmento que o C3 irá concorrer é o dos hatches compactos. Nele, enfrentará os Volkswagen Polo, Fiat Argo, Renault Sandero, Toyota Yaris, Hyundai HB20 e Chevrolet Onix. Enquanto o Peugeot 208 mira mais no topo, com interior mais sofisticado, o C3 vem em uma faixa mais baixa de preço com proposta mais utilitária. O entre-eixos do novo Citroën de 2,54m é o mesmo do 208, porém a carroceria mede 3,98m – para ficar na faixa de impostos mais baixa do mercado indiano. O porta-malas de 315 litros é maior que o de quase todos rivais, perdendo apenas para o Sandero.

Estilo de aventureiro urbano

O novo Citroën C3 é um hatchback, mas ele traz elementos visuais dos SUV para agradar ao público. Os vincos fortes nos para-lamas, o capô alto e as molduras em plástico preto por toda parte inferior do carro dão o ar de robustez.

Na dianteira está o conjunto ótico dividido em duas seções, que forma uma assinatura com as luzes diurnas em LED. Honrando a tradição de desenhos criativos da marca está a opção de teto em tom distinto da carroceria. Por enquanto, foram exibidos apenas as

combinações de carroceria azul com teto branco e carroceria branca com teto laranja.

O estilo inspirado nos SUV fazem o C3 se destacar no segmento. Os concorrentes Argo, Sandero e HB20 possuem versões aventureiras, mas posicionadas mais ao topo da gama. A Citroën irá levar o estilo aventureiro a uma faixa de preço mais ampla na categoria, assim como o Renault Kwid fez entre os sub-compactos.

Interior do Citroën C3 se destaca

O espaço interno foi um ponto criticado no lançamento do Peugeot 208, mas a Citroën parece querer evitar essas críticas no novo C3. As colunas A mais verticais proporcionam um painel mais curto, o que resulta em um melhor aproveitamento do espaço interno.

Falando no painel, ele é um dos destaques do carro. O C3 foi projetado para mercados emergentes, mas isso não significa que o desenho do interior precisa ser simples. Uma faixa horizontal texturizada e colorida se destaca. Nas fotos divulgadas podemos ver essa faixa em azul ou laranja.

As saídas de ventilação contam com desenho diferenciado e o volante é multifuncional. A central multimídia de 10 polegadas fica no topo do painel, mas não teve detalhes sobre as funcionalidades. Na moldura dos botões do ar-condicionado existe um prático suporte para prender o cabo do carregador do celular.

Quando o novo C3 chega ao mercado?

O fabricante programou o início das vendas do novo Citroën C3 para o primeiro trimestre de 2022. Inicialmente ele deverá vir apenas com o motor 1.6 16v usado também no C4 Cactus. O motor 1.0 Firefly aspirado chegará mais tarde. O 1.3 aspirado e o 1.0 turbo também estão cotados para o futuro. Sobre os preços, a nossa previsão é que o Citroën C3 fique abaixo do Peugeot 208, acompanhando os preços do Polo 1.6, do Argo 1.3 e do Onix Turbo.



10 mitos sobre carros

Para evitar a armadilha da desinformação, confirmam 10 mitos sobre carro. Assim, ao notar algum deles, você já saberá que se trata de uma informação furada. Confira!

1. Novos motores turbo são “bombas”



O turbo é uma tecnologia mais antiga do que muita gente pensa. No exterior, é utilizado em larga escala pela indústria automobilística desde nos anos de 1980. No Brasil, esse mecanismo chegou na década seguinte e, em 1994 já equipava dois modelos nacionais: o Uno e o Tempra, ambos da Fiat. Porém, a aplicação em veículos sem pretensões esportivas ainda é recente, o que gera a perpetuação de incontáveis mitos.

O caso é que não há o que temer: esses motores são projetados para trabalhar com a pressão extra proveniente da sobrealimentação. Aliás, diversos componentes mecânicos recebem reforços, inclusive os da transmissão. E a vida útil do turbocompressor é equivalente à do próprio propulsor. Tampouco há despesas adicionais com manutenção preventiva.

É verdade que, se o turbocompressor apresentar algum problema, o proprietário terá despesas extras. Porém, esses componentes são bastante duráveis e costumam funcionar perfeitamente por centenas de milhares de quilômetros. Isso, quando o equipamento vem de fábrica. Veículos que recebem tal item em procedimentos de preparação costumam, sim, ter vida útil menor.

2. Motor de três cilindros custa menos para o fabricante



Nos últimos anos, vários fabricantes têm substituído motores de quatro cilindros por similares de apenas três, principalmente em modelos de baixa cilindrada. Tal fenômeno deu origem a vários mitos, inclusive o de que o carro teria menor custo de produção. Isso não é verdade!

Para resumir, a questão é a seguinte: a matéria-prima (no caso, metal) é a menor responsável pelos custos industriais de um motor. Unidades antigas, fabricadas há uma década ou mais, já deram o retorno financeiro referente ao desenvolvimento. Já um propulsor novo requer investimentos milionários em projeto, testes e ferramental para produção.

Mas então, já que os motores de quatro cilindros são mais baratos, por que a indústria não os mantém em produção? Simplesmente porque o setor precisa de propulsores energeticamente mais eficientes para atender à fase L7 do Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve), que entra em vigor em 2022. E, daqui a 8 anos, será a vez das novas metas impostas pelo Programa Rota 2030.

3. Peças paralelas não prestam



O mercado de peças paralelas é gigantesco: tanto existem fornecedores com tradição e certificações internacionais quanto há empresas do tipo “fundo de quintal”. Por isso, mitos sobre a falta de qualidade de componentes não-originais para o carro até fazem algum sentido, mas se aplicam apenas a parte dos casos; não devem ser entendidos no sentido geral.

Vários dos fabricantes que atuam no mercado paralelo são, inclusive, fornecedores de montadoras. Por isso, o ideal é que o comprador pesquise bastante e opte por empresas sérias, que tenham aprovação do Inmetro e ofereçam garantia. É verdade que as originais têm qualidade assegurada, mas elas nem sempre são encontradas, em especial para veículos fora de linha.

4. Misturar diesel na gasolina?



Existem muitos mitos sobre misturar produtos inapropriados aos combustíveis, no suposto intuito de beneficiar o motor do carro. Um deles ganhou força após a publicação de um vídeo no tiktok: a adição de 10 ml de diesel S10 a cada litro de gasolina. Essa prática supostamente traria benefícios, como limpeza dos bicos injetores e maior economia.

Os efeitos dessa mistura são justamente os contrários: a queima do combustível gerará mais resíduos e aumento de consumo: pode provocar ainda pré-detonação e danos a vários componentes. Isso porque o diesel tem hidrocarbonetos de cadeia mais longa, responsável pela geração de material particulado. Ademais, ao contrário da gasolina, esse combustível não tem octanas, e sim cetanas.

5. Gasolina brasileira é péssima



Outra das dicas que até tem um fundo de verdade, mas não se sustenta na prática, diz respeito à qualidade da gasolina brasileira. No passado, o combustível era, sim, de baixa qualidade, com octanagem de apenas 87 RON. Mas essa realidade pertence a um passado distante: nos últimos 20 anos, a situação mudou para melhor.

Atualmente, a gasolina brasileira tem alta octanagem (93 RON, no caso da comum e da aditivada, e 98 RON, no caso da Premium), baixo teor de enxofre (50 partes por milhão) e boa densidade (700 g por dm³). A reclamar, apenas do teor de etanol: o índice de 27,5% supera o adotado em outros países, mas cabe destacar que a mistura com o combustível vegetal, em menor quantidade, é comum também no exterior.

Mas e quando a gasolina é adulterada? Nesses casos, obviamente, o combustível perde qualidade e torna-se nocivo ao motor. Porém, aí já não é questão de refino: trata-se de crime dos donos de postos, passível das devidas punições previstas por lei.

6. Combustível aditivado melhora desempenho



Abastecer com gasolina traz vantagens: esse combustível tem detergentes e dispersantes, que provocam uma queima mais limpa, evitando a formação de depósitos carboníferos nas cabeças dos pistões do motor. Porém, não espere por aumento de desempenho!

Existem alguns aditivos, denominados de Boosters, que prometem justamente maior performance. Na prática, eles não surtem qualquer efeito na gasolina brasileira, que já tem alta octanagem e grande percentual de etanol. Pior: podem até causar sérios danos às velas dos motores.

E, por falar em etanol, algumas distribuidoras também o oferecem com aditivção. Esse caso é bastante polêmico, pois o combustível vegetal já tem baixo teor de carbono e, por isso, praticamente não deixa resíduos durante a queima. Portanto, a ação detergente e dispersante não fará muita diferença. E, claro, tampouco resultará em aumento de desempenho.

7. Economizador reduz consumo de combustível



Já que o assunto é combustível, eis mais um dos mitos envolvendo o consumo do carro: a instalação de economizadores. Existem diversos modelos, que agem, supostamente, baseados em diferentes princípios. Entretanto, nenhum deles é eficaz e alguns podem até provocar risco de incêndio.

Por mais que os vendedores desses produtos recorram a uma miríade de teorias da conspiração, o caso é que, se fossem realmente efetivos, tais itens já viriam de fábrica nos automóveis. E, para piorar, em tempos de gasolina e etanol caros, esses mitos ganham ainda mais força. Testes de economizadores comprovam: ele é totalmente ineficaz.

8. Bicos injetores demandam limpeza periódica



Que fique claro: em alguns casos, o sistema de alimentação de combustível do veículo pode, sim, precisar de um serviço de limpeza. Isso ocorre quando os bicos injetores ficam muito carbonizados, a ponto de não funcionarem perfeitamente. Contudo,

em tais circunstâncias, o motor geralmente apresenta falhas ou engasgos: no mínimo, a luz de alerta da injeção eletrônica permanecerá acesa no painel. Ademais, tais problemas só costumam ocorrer em carros com quilômetros mais altas, após várias dezenas de milhares de quilômetros.

O que não existe é limpeza preventiva dos bicos injetores: é que oficinas desonestas oferecem o serviço para veículos sem qualquer problema de funcionamento, a título de precaução. Típico caso de “empurroterapia”, cujo objetivo é apenas dar lucro fácil ao mecânico.

9. Suspensão rebaixada aumenta a estabilidade

Entre todas os mitos sobre o carro, este aqui até que tem um fundo de verdade. Afinal, na teoria, se estiver mais baixo, o veículo terá menor centro de gravidade. Porém, não é isso que acontece na prática, pois dificilmente esse tipo de adaptação conseguirá resultados melhores que o do projeto original.

Vale lembrar que a dirigibilidade do veículo está intimamente ligada ao sistema de suspensão: durante os testes de desenvolvimento, os fabricantes avaliam não só a estabilidade em curvas, mas também em mudanças bruscas de direção, em frenagens e em diferentes tipos de pavimentação.

Além disso, o funcionamento dos sistemas eletrônicos de segurança, incluindo freios ABS, controles de estabilidade e, nos modelos mais sofisticados, dispositivos de frenagem autônoma, são desenvolvidos para o projeto original. Por fim, além de não surtirem o resultado esperado, alterações na suspensão ainda precisam ser legalizadas junto ao órgão de trânsito, para que o veículo não fique em situação irregular.

10. Pneu nunca rodou; está “novinho”

Vários componentes automotivos, como fluidos e combustíveis, têm data de validade. Ou seja, degradam-se com o tempo, independentemente do uso. E os pneus estão entre esses itens. Não acredite em mitos sobre tal componente do carro estar novinho após vários anos: até mesmo se estiverem bem-armazenados, os pneumáticos tornam-se impróprios para rodar com o passar dos anos.

Isso ocorre porque o composto de borracha “envelhece” com a ação de umidade, temperatura e luz, entre outros fatores. Um componente velho perde o poder de aderência e, conseqüentemente, torna a dirigibilidade do veículo perigosa. Além do mais, o ressecamento provoca fissuras no pneu, que podem causar um estouro em pleno uso.

Cada fabricante determina o prazo máximo de utilização nas próprias gamas de produtos: em geral, porém, esse período não costuma ser maior que 8 anos. Assim, o motorista deve ficar atento e, se necessário, providenciar a troca dos pneus, incluindo o estepe.

Quer um Honda Civic? Veja os 10 melhores usados que você pode comprar

Honda Civic 1995



- Geração: 5 (mundial)
- Preços: entre R\$ 15 mil e R\$ 18 mil
- Motor: 1.5 de 103 cv e 13,5 kgfm
- Câmbio: manual de cinco ou automático de quatro marchas
- Dimensões: 4,31 metros de comprimento e 2,62 metros de entre-eixos
- Porta-malas: 376 litros

Honda Civic 1998



- Geração: 6 (mundial) – primeira nacional
- Preços: entre R\$ 19 mil e R\$ 24 mil
- Motor: 1.6 de 127 cv e 14,8 kgfm
- Câmbio: manual de cinco ou automático de quatro marchas
- Dimensões: 4,45 metros de comprimento e 2,62 metros de entre-eixos
- Porta-malas: 337 litros

Honda Civic 2002



- Geração: 7 (mundial) – segunda nacional
- Preços: entre R\$ 19 mil e R\$ 30 mil
- Motor: 1.7 de 130 cv e 15,8 kgfm
- Câmbio: manual de cinco ou automático de quatro marchas
- Dimensões: 4,43 metros de comprimento e 2,62 metros de entre-eixos
- Porta-malas: 402 litros

Honda Civic 2008 – New Civic



- Geração: 8 (mundial) – terceira nacional
- Preços: entre R\$ 31 mil e R\$ 42 mil
- Motor: 1.8 flex de 140/138 cv e 17,7/17,5 kgfm
- Câmbio: manual ou automático de cinco marchas
- Dimensões: 4,48 metros de comprimento e 2,70 metros de entre-eixos
- Porta-malas: 340 litros

Honda Civic Si 2009/2010



- Geração: 8 (mundial) – terceira nacional
- Preços: entre R\$ 75 mil e R\$ 90 mil

- Motor: 2.0 de 192 cv e 19,2 kgfm
- Câmbio: manual de seis marchas
- Dimensões: 4,48 metros de comprimento e 2,70 metros de entre-eixos
- Porta-malas: 340 litros

Honda Civic Special Edition 2011/2012



- Geração: 8 (mundial) – terceira nacional
- Preços: entre R\$ 40 mil e R\$ 55 mil
- Motor: 1.8 flex de 140/138 cv e 17,7/17,5 kgfm
- Câmbio: automático de cinco marchas
- Dimensões: 4,48 metros de comprimento e 2,70 metros de entre-eixos
- Porta-malas: 340 litros

Honda Civic EXR 2014



- Geração: 9 (mundial) – quarta nacional
- Preços: entre R\$ 65 mil e R\$ 74 mil
- Motor: 2.0 flex de 155/150 cv e 19,5/19,3 kgfm
- Câmbio: automático de cinco marchas
- Dimensões: 4,52 metros de comprimento e 2,66 metros de entre-eixos
- Porta-malas: 459 litros

Honda Civic LXS 2015



- Geração: 9 (mundial) – quarta nacional
- Preços: entre R\$ 59 mil e R\$ 70 mil
- Motor: 1.8 flex de 140/139 cv e 17,7/17,5 kgfm
- Câmbio: manual ou automático de cinco marchas
- Dimensões: 4,52 metros de comprimento e 2,66 metros de entre-eixos
- Porta-malas: 459 litros

Honda Civic Touring 2018



- Geração: 10 (mundial) – quinta nacional
- Preços: entre R\$ 124 mil e R\$ 140 mil
- Motor: 1.5 turbo de 173 cv e 22,4 kgfm
- Câmbio: automático CVT com sete marchas simuladas
- Dimensões: 4,63 metros de comprimento e 2,70 metros de entre-eixos
- Porta-malas: 519 litro

Honda Civic Touring 2018



- Geração: 10 (mundial) – quinta nacional
- Preços: entre R\$ 120 mil e R\$ 136 mil
- Motor: 2.0 flex de 155/150 cv e 19,5/19,3 kgfm
- Câmbio: automático CVT com sete marchas simuladas
- Dimensões: 4,63 metros de comprimento e 2,70 metros de entre-eixos
- Porta-malas: 519 litros

O SUV iX e o sedã i4 são os novos BMW elétricos no Brasil

A oferta de carros elétricos no Brasil não para de aumentar. A BMW foi uma das pioneiras no nosso mercado, quando lançou i3 em 2014. No primeiro semestre de 2022 o fabricante alemão está expandindo suas opções no Brasil com a dupla i4 e iX. Os preços ainda não foram revelados. O BMW i4 é um sedã elétrico com estilo esportivo que foi apresentado mundialmente em junho desse ano. Já o iX é um SUV grande, com o porte do tradicional X5 e apresentado mundialmente em 2020. Essa dupla compõe a linha de elétricos junto do i3 e do iX3.

O BMW i4 foi feito para competir com a Tesla

O i4 chega ao Brasil em duas versões: a eDrive40 e a esportiva M50. O estilo de “cupê de quatro portas” é mais agressivo que o do irmão à combustão, o Série 3. A grade falsa na dianteira segue a nova tendência de grades verticais estreada pelo Série 4. Mas não deixe o estilo esportivo te enganar: o i4 consegue ser mais prático que um sedã tradicional. Sua tampa do porta-malas abre junto do vigia traseiro e dá acesso a um bagageiro com 470 litros de volume. Com o banco traseiro rebatido o volume chega a 1.290 litros.

Além da praticidade, o interior do i4 traz as tecnologias mais avançadas da marca. O painel traz uma tela curva que integra o painel de instrumentos com tela de 12,3 polegadas e a tela da central multimídia com 14,9 polegadas. O i4 traz também o assistente virtual da BMW. O motorista pode programar a rota do navegador, comandar o sistema de som, ajustar o ar-condicionado dentre outras funções através de comandos de voz. O assistente também pode responder perguntas sobre o veículo.

Desempenho e autonomia do BMW i4

A versão eDrive40 traz apenas um motor elétrico, montado no eixo traseiro. Ele produz 544 cv e 81 kgfm, levando o carro de 0 a 100 km/h em 5,7 segundos. No assoalho do carro ficam as baterias de 80,7 kWh, que proporcionam uma autonomia de 590 km no ciclo WLTP.

Na versão esportiva M50 são dois motores elétricos, um para cada eixo, com potência combinada de 544 cv e torque de 81 kgfm. A aceleração de zero a 100 km/h realizada em 3,9 segundos rivaliza com o M4 Competition. Devido ao segundo motor, o M50 possui autonomia de 510 km.

O desempenho é próximo de um M4, mas não possui o ronco do motor seis cilindros. Mas nem por isso o i4 é um elétrico silencioso, o sedã conta com o IconicSounds Electric. Esse sistema emula sons para dar um feedback da condução para o motorista. A autoria desses sons é do compositor Hans Zimmer, vencedor do Oscar de melhor trilha sonora em 1994 pelo filme O Rei Leão. A recarga completa utilizando o Wallbox de 400v demora 8,5 horas. Uma carga rápida de 10 a 80% leva apenas 31 minutos. Caso o motorista esteja com pressa, é possível acrescentar 164 km de autonomia (140 km para o M50) em uma carga de 10 minutos.

O iX é o primeiro BMW projetado para ser 100% elétrico

Atualmente, o iX é o carro-chefe da linha de elétricos da BMW. Esse SUV com cara de carro conceito é o guia de como o fabricante alemão está traçando a sua estratégia elétrica para o futuro. O estilo da carroceria lembra um carro conceito, porém esse SUV grandalhão tem um baixíssimo coeficiente aerodinâmico de 0,25. O estilo de conceito se repete no interior. O painel tem desenho minimalista traz apenas a grande tela curva e as saídas de ventilação. Comandos adicionais ficam em um console central com desenho fluante. O teto panorâmico é o maior já feito pela BMW e deixa o interior arejado. Dois sistemas de som são oferecidos. O mais simples é um da Harmon Kardon com 18 alto falantes — oito deles são nos apoios de cabeça e sob o assento traseiro existem dois subwoofers. A outra opção é um sistema de som da Bowers & Wilkins, trazendo 30 alto-falantes e capacidade para áudio 4D.

Carro reciclado

A BMW fez do iX um carro ecológico desde a sua produção. A fábrica onde o modelo é feito utiliza energia gerada de fontes renováveis, como hidrelétrica, solar e eólica. 50% do alumínio, 20% do termoplástico e 60 kg dos plásticos utilizados no SUV são reciclados. Os bancos são forrados em couro Castanea,



naturalmente curtido com folhas de oliveira, e os tapetes são fornecidos pela Econyl. No interior também é utilizado detalhes em madeira vindas de plantações com o certificado FSC. As matérias primas usadas no iX são de fontes certificadas, o que resulta em emissões de CO₂ 17% menor no processo de produção. Segundo uma certificação do instituto TÜV Rheinland, a pegada de carbono desse modelo é 45% menor que a de um SUV similar.

Desempenho e autonomia do BMW iX

O iX virá em duas versões: a xDrive40 e a xDrive50. Ambas contam com dois motores elétricos, um para cada eixo. Elas se diferenciam pela potência desses motores e pela capacidade de carga do conjunto de baterias. Começando pelo xDrive40, que traz potência combinada de 326 cv e torque de 64 kgfm. O conjunto de baterias tem 76,6 kWh de capacidade, capaz de proporcionar uma autonomia de 425 km no ciclo WLTP.

Na versão mais potente xDrive50 os motores produzem 523 cv e 78 kgfm. O conjunto de baterias dessa versão possui mais capacidade de carga: 111,5 kWh. A autonomia máxima é de 630 km no ciclo WLTP. O tempo da recarga completa é de 8 horas no xDrive40 e 11 horas no xDrive50, ambos utilizando o Wallbox. O tempo para a carga rápida de 10 a 80 % é próximo entre os dois modelos. O xDrive40 leva 31 minutos e o xDrive50 leva 35 minutos. Em uma carga rápida de 10 minutos ambas versões conseguem cerca de 120 km de autonomia.

As baterias são o diferencial da BMW

O conjunto de baterias é um item essencial para os elétricos, mas também é seu calcanhar da Aquiles. Uma preocupação que vemos entre os leitores do AutoPapo é a durabilidade dessas baterias, já que a troca do conjunto é extremamente cara. A BMW não compra suas baterias prontas de um fornecedor, o fabricante diz que o conjunto de baterias foi projetado “em casa” e os fornecedores fabricam com essas especificações. Por isso, a BMW garante que as baterias tem a vida útil do carro, que é prevista para 12 anos sem limite de quilometragem.

Após o fim desse ciclo as baterias não ficam inutilizadas. Quando não estão mais aptas para mover um carro, ainda resta cerca de 70 a 80% da capacidade de carga. Com essa capacidade as baterias ainda servem para alimentar residências. A BMW também certifica a origem das matérias primas de suas baterias, assim como faz com os materiais do iX. O cobalto é comprado diretamente de minas da Austrália e do Marrocos, evitando minas que usam trabalho escravo. O lítio vem de minas australianas. As minas precisam ser transparentes sobre a origem dos materiais.

Gasolina sintética perto da realidade? Porsche fará combustível no Chile

Combustível desenvolvido pela marca alemã não tem origem fóssil: como é menos icativo de que o futuro dos veículos é a propulsão elétrica, a Porsche tem apostado nos motores a combustão e está desenvolvendo um combustível sustentável para isso. A fabricante alemã anunciou uma parceria com a Siemens Energy, ainda em 2021, que tem o objetivo de investir na produção e no desenvolvimento de um combustível ecológico livre de emissões de poluentes.

Num evento que reuniu autoridades chilenas e europeias, no último dia 10, foi anunciado o início da construção da primeira fábrica de gasolina sintética do mundo. A escolha do local da praça, na província de Magallanes, no Chile, foi completamente estratégico. O projeto piloto, batizado de “Haru Oni” vai aproveitar as excelentes condições de vento do sul do país para produzir combustível com impacto neutro no clima, por meio da energia eólica.

A Porsche e a Siemens traçaram o objetivo de produzir cerca de 130 mil litros do e-combustível em 2022. Mas as ambições são maiores para os anos seguintes: 55 milhões de litros até 2024 e 550 milhões de litros até 2026. Contudo, antes de chegar ao mercado, o novo combustível deve abastecer apenas os veículos de competição. É o que afirma Michael Steiner, membro do Conselho Executivo de Pesquisa e Desenvolvimento da Porsche AG:

Os eFuels permitirão reduzir as emissões de CO2 fóssil em motores de combustão em até 90%. Entre outras coisas, usaremos o primeiro combustível do Chile em nossos carros de corrida Porsche Mobil 1 Supercup de 2022.” A ideia é posteriormente, destinar 40% da produção da gasolina sintética para os veículos comuns.

Produção do combustível sintético da Porsche

Todo o processo é feito sem utilizar o petróleo como matéria prima, pois o combustível sintético é criado combinando hidrogênio com carbono para produzir metanol. Os eletrolisadores são responsáveis por dividir a água em oxigênio e hidrogênio verde, usando a energia eólica. O CO2 é filtrado do ar e combinado com o hidrogênio verde para produzir metanol sintético – que é convertido em eFuel.

A substância ainda poderá ser distribuída em postos de combustíveis tradicionais sem exigir mudanças estruturais nos motores a combustão. Contudo, ainda se trata de uma tecnologia cara e que depende de uma escala maior de produção para se tornar mais acessível.



Mitos e verdades sobre amortecedores: quando é preciso fazer a troca?

1. Troca dos amortecedores por similares reconicionados não traz problemas: mito

Em tese, é perfeitamente possível reconicionar um amortecedor. Entretanto, esse procedimento é dispendioso e requer mão de obra especializada, o que geralmente acaba tornando-o financeiramente inviável. Assim, a grande maioria das peças vendidas como reconicionadas, na verdade, são simplesmente usadas. Após descartadas, elas recebem apenas uma pintura nova ou têm o óleo interno substituído.

Por isso, segundo a Cofap, os amortecedores não devem ser reconicionados: o correto é providenciar a troca por similares novos. Essas autopeças têm diversos componentes internos, sujeitos a desgastes por atrito. Até mesmo o óleo tem composição desenvolvida especificamente para essa finalidade. E a substituição desse fluido por outro fora dos parâmetros estabelecidos pelo fabricante não assegurará o correto funcionamento.

A Cofap acrescenta que componentes internos e o óleo não são encontrados livremente no mercado, o que é outro complicador para a realização de um reconicionamento correto. Vale lembrar que produtos com vida útil esgotada acabam colocando em risco a segurança dos ocupantes do veículo.

2. Amortecedores reconicionados têm a mesma eficiência que os novos: mito

Se reconicionados corretamente, os amortecedores podem, sim, ser eficazes. Contudo, devido aos motivos citados acima, esses componentes normalmente estão sujeitos a apresentar grande perda de eficiência. Conseqüentemente, causam sérios problemas como perda de dirigibilidade e de estabilidade, principalmente nas curvas. Também podem provocar desgaste prematuro dos pneus e de demais componentes do sistema de suspensão, como coxins e buchas. Há, ainda, o risco de travamento dos amortecedores, afetando perigosamente o controle do veículo.

3. Amortecedores ruins comprometem até a frenagem do veículo: verdade

Sim: em frenagens, o veículo precisa, além de bons pneus e de um sistema de freios em ordem, de amortecedores em plenas condições. Afinal, são esses componentes que asseguram o total contato dos pneumáticos com o solo. O acionamento brusco dos freios provoca grande transferência de peso para o eixo dianteiro. Por isso, se houver algum problema no sistema de suspensão, o motorista pode até perder o controle da direção.

4. Amortecedor em mau estado pode provocar aquaplanagem: verdade

A redução do contato entre os pneus e o solo provocada pelo desgaste dos amortecedores pode potencializar a ocorrência de aquaplanagem. Comum em dias chuvosos, esse fenômeno ocorre quando uma lâmina de água sobre o asfalto provoca perda de aderência. Sem atrito com a pista, o motorista perde totalmente o controle sobre o veículo, o que pode gerar acidentes. A aquaplanagem pode ocorrer até mesmo com veículos novos ou com a manutenção rigorosamente em dia, dependendo da situação. Porém, amortecedores em mau estado agravam severamente a situação: esse fenômeno poderá ocorrer em velocidades bem mais baixas.

5. Amortecedor precisa ter selo do Inmetro: verdade

As autopeças comercializadas no Brasil devem possuir o certificado do Inmetro, e isso inclui os amortecedores. O selo, que garante qualidade para o mercado reparador, é gravado no tubo externo dos amortecedores e na sua embalagem, de modo a ficar bem visível. Ele é obrigatório também em componentes importados. O processo de certificação exige auditoria nas fábricas. Os amortecedores são testados em laboratórios credenciados segundo uma série de parâmetros técnicos determinados pelo próprio Inmetro. Se atendidos esses parâmetros, o certificado é concedido exclusivamente para cada fábrica e para os produtos ali manufaturados.

A certificação está sujeita, ainda, a um processo de manutenção anual. Ou seja, lotes aleatórios de componentes são submetidos a novos testes anualmente. Caso haja não-conformidades, o certificado é suspenso. Cabe destacar que amortecedores reconicionados podem apresentar o selo do Inmetro referente ao fabricante original. Isso pode levar o consumidor a crer que aquela peça reconicionada é certificada, o que não é verdade.

6. Troca dos amortecedores deve ocorrer em quilometragens específicas: mito

Ao contrário de outros componentes automotivos, os amortecedores não têm vida útil pré-determinada. Eles podem precisar de substituição antes de 10 mil ou mais de 100 mil quilômetros, dependendo do caso. Isso porque a durabilidade deles está condicionada a uma série de fatores, entre os quais o tipo de utilização.

Em veículos que circulam por estradas mal conservadas, por exemplo, a troca dos amortecedores costuma ocorrer mais cedo. Por outro lado, a vida útil desses componentes tende a ser maior em carros que rodam por vias bem pavimentadas. Todavia, não há regra para determinar a longevidade deles. Por isso, o ideal é que os amortecedores sejam verificados periodicamente. Somente se for diagnosticada alguma avaria ou anormalidade por um profissional capacitado, deverá ser realizada a troca. Caso o motorista perceba anormalidades na dirigibilidade do veículo, convém antecipar a checagem desses itens.

7. Troca dos amortecedores deve ser feita sempre aos pares: verdade

A recomendação é que a substituição de amortecedores seja feita sempre aos pares, para cada eixo. Isso porque, se um amortecedor novo trabalhar em conjunto com outro usado (mesmo que ainda esteja em condições de uso) no mesmo eixo, poderá haver um desequilíbrio, prejudicando a dirigibilidade. Entretanto, a troca dos dois amortecedores de um eixo não implica na substituição dos demais. Isso, claro, desde que os componentes do outro eixo ainda estejam em boas condições.

Corolla 2015: 10 fatos sobre essa boa opção de carro usado

Um Corolla 2015, por exemplo, tem preços entre R\$ 75 mil e R\$ 90 mil nos principais portais de compra e venda de veículos. Contudo, o Toyota oferece conforto e espaço acima da média em relação aos compactos o km nesta faixa de preço. Sem falar na tal reputação de automóvel que não dá dor de cabeça como já dito antes.

Só que nem tudo é o paraíso, mesmo quando se fala do sedã médio fabricado em Indaiatuba (SP). Destacamos 10 fatos sobre o Corolla 2015, desde suas qualidades inegáveis, até alguns aspectos que merecem atenção por parte de quem quer ter um.

Se você está pensando em comprar um seminovo, não deixe de conferir todo o seu histórico: passagem por leilão, indício de sinistro e restrições e impedimentos, entre outros itens.

Desempenho

O Corolla 2015 foi o primeiro ano da quarta geração brasileira do modelo – a 11ª global. Era vendido com duas motorizações: 1.8 de 144/139 cv e 18,4/17,7 kgfm e 2.0 com 154/143 cv e 20,3/19,4 kgfm. Ambas as opções têm variação nos comandos, vieram da geração anterior, mas passaram a ter sistema de partida a frio sem necessidade de tanquinho. Todas oferecem desempenho razoável para o que se espera do sedã, mas especialmente rodar suave. Na época, a Toyota prometia o 0 a 100 km/h do motor maior em 9,6 s.

Mas o grande astro deste comportamento é a caixa automática do tipo CVT, batizada de Multidrive – para o bem e para o mal, como veremos a seguir. Com sete marchas simuladas, nem parece um câmbio continuamente variável. Tem ótimo acerto e escalonamento, e permite certa agilidade ao sedã.

Só não significa que o Corolla 2015 seja um espetáculo de performance. O desempenho segue a proposta pacata e bastante confortável. E já avisamos que a função sport da transmissão é bem ruim. O dispositivo só eleva a faixa de giros, mas o comportamento do carro nas acelerações fica mais abrupto. Melhor esquecê-lo.

Câmbio CVT

Ao mesmo tempo em que tem um dos melhores acertos de câmbio CVT, o Corolla 2015 também apresenta problemas em relação à caixa. São muitas as queixas de donos desta geração do sedã médio direcionadas à transmissão Multidrive. Em pesquisas no site do Reclame Aqui e em grupos de discussão do modelo na internet, são comuns os relatos de trancos e barulhos estranhos na caixa. Também há depoimentos sobre necessidade de troca dos rolamentos

do câmbio e mesmo quebra do conjunto, isso em modelos dentro da garantia (na ocasião) ou com menos de 100 mil km.

Consumo do Corolla 2015

Pelos testes do Inmetro, na época, o Corolla 2015 era um dos mais econômicos do segmento. Com gasolina, então, as médias registradas no PBEV são até animadoras – tanto que foi Nota A na sua categoria. Confira:

Corolla 2015 1.8

- Consumo etanol cidade: 7,8 km/l
- Consumo etanol estrada: 9,2 km/l
- Consumo gasolina cidade: 11,4 km/l
- Consumo etanol estrada: 13,2 km/l

Corolla 2015 2.0

- Consumo etanol cidade: 7,2 km/l
- Consumo etanol estrada: 8,7 km/l
- Consumo gasolina cidade: 10,6 km/l
- Consumo etanol estrada: 12,6 km/l

Conforto

É um ponto forte do três-volumes da marca japonesa desde a era mesozóica. Nesta fase, o Corolla 2015 mantém o afinado acerto, que fica bem no meio-termo entre conforto e estabilidade. O comportamento dinâmico privilegia uma tocada mais amena no pedal do acelerador, porém o modelo é exemplo de equilíbrio nas curvas. Na cidade, a suspensão, com um prosaico eixo de torção na traseira, tem calibragem bastante eficiente. O Corolla 2015 lida bem com os buracos, sem dar fim de curso ou oscilar demais a carroceria.

Outro destaque é em relação ao tratamento acústico da cabine. O ambiente é bastante controlado em termos de ruído e, mesmo a 110 km/h na estrada e com o conta-giros bem acima das 2.000 rpm, quase não se percebe os barulhos de motor, vento ou pneus.

Vacilo

Aqui, bola fora da Toyota por muitos anos. Essa geração do Corolla brasileiro, acredite, só foi ganhar controles de estabilidade e de tração na linha 2017 – isso com boa parte dos rivais diretos já com esses equipamentos de série há tempos. Ou seja, nosso Corolla 2015 é desprovido desses itens de segurança.

O sedã médio também pecava com a ausência de outros equipamentos. O ar-condicionado até era automático em algumas versões, mas nada de função

bizona e saídas para os bancos traseiros. Acredite, o sedã também não oferecia luzes de leitura atrás e nem sensor de chuva. Espelho no para-sol do carona (coisa que até compacto de entrada tinha na época) só na versão topo de linha Altis 2.0!

Acabamento

Apesar de ser um carro que sugere requinte, o Corolla 2015 estava longe de ser referência em padrão de acabamento. Apesar de aparentar precisão nos fechamentos na maior parte do tempo, e de algumas versões ostentarem couro cinza ou bege e padrão bicolor na cabine, o design interior remete a algo meio anos 1990. Além disso, há muito plástico para um carro desta categoria e os materiais simples ditam o revestimento da cabine do modelo. Sem falar nos relatos de falhas no encaixe da tampa do porta-luvas, por exemplo. Também tem queixas em relação ao acabamento externo. São muitas as reclamações sobre infiltrações nas lentes dos faróis principais, que ficam amareladas e até escurecidas com o tempo.

Multimídia

Essa geração só recebia sistema multimídia a partir da versão XEi. Mas nem se empolgue muito. Com display de 6,1”, é ruim de visualizar devido à tela muito reflexiva, tem respostas lentas aos comandos e é pouco intuitiva na operação. Pelo menos, oferece entrada USB e GPS nativo. Também tem reproduzidor de DVD, câmera de ré e receptor de TV digital – que só exibe imagem quando o carro está parado, conforme manda a Lei.

As versões do Corolla 2015

A Altis era a mais completa, mas já dá para ser feliz com a XEi. Apesar daquela ausência incompreensível de alguns equipamentos de segurança e de funcionalidade, o modelo é equipado com cinco airbags, ar-condicionado automático, bancos de couro, chave tipo canivete, rodas de liga leve aro 16”, faróis de neblina, retrovisor eletrocromico, entre outros. A topo de linha Altis, por sua vez, acrescenta os airbags do tipo cortina. Também recebe banco do motorista com regulagens elétricas, velocímetro digital nos instrumentos, bancos de couro bege, LEDs nos faróis, chave presencial, retrovisores externos com rebatimento elétrico e sensor de luminosidade.

Manutenção

O sedã tem aquela fama de carro que não quebra, mas também sua manutenção não é algo de outro mundo no que diz respeito a valores. Mesmo já fora da garantia, há boa oferta de peças para o Corolla 2015 e os preços estão dentro da média do mercado de modelos médios. Um jogo de velas das versões 2.0 custa, em média, de R\$ 350 a R\$ 450. Já o kit com dois discos e quatro pastilhas dos freios dianteiros costuma sair por menos de R\$ 1 mil. Mesmo na rede autorizada da Toyota, os preços são interessantes.

Confira alguns custos de serviços para o Corolla 2015 coletados junto às concessionárias:

- Troca de óleo com filtro: R\$ 328,99
- Troca de pastilhas de freio dianteiras: R\$ 723,00
- Troca dos amortecedores dianteiros: R\$ 1.881,00
- Troca do filtro de ar-condicionado: R\$ 99,00

Liquidez

Devido a esta fama e à boa imagem que a Toyota colou no seu sedã médio, o Corolla é aquele carro fácil de vender e sempre valorizado. Lojistas independentes e mesmo concessionárias, dizem que os seminovos e usados do modelo não pegam poeira e têm procura alta. Até porque, em geral, seus donos são bem zelosos com o três-volumes.



Inusitados! Conheça 5 carros nacionais com interiores coloridos

Dodge Dart

A Chrysler acrescentou muita coisa na linha Dodge Dart/Charger. Mas o mais importante foi o que ela conseguiu tirar.



Linha Dodge Dart/Charger, agora com ignição eletrônica.

Parceira mentira. Mas a Chrysler eliminou o sistema de platina e o condensador nos modelos da Linha Dodge Dart/Charger. Tudo por causa da ignição eletrônica, uma grande conquista da Engenharia Chrysler. Funcionando sob o princípio dos campos magnéticos, a ignição eletrônica dispensa o platina e o condensador. E não há mais contato físico entre as peças, portanto não há desgastes. A tensão elétrica chega no vela sempre no momento certo e com uma potência 35% maior. Isso significa motor regulado independentemente, e arranques sempre fêceis. E você sabe que isso também significa economia. Indústrias de

gelo. Vale a pena passar num Revendedor Chrysler para conhecer a ignição eletrônica e os outros detalhes da Linha Dodge Dart/Charger. Todos os modelos equipados com o Fuel Pacer System, a Linha que ensina você a dirigir com economia.

CHRYSLER DO BRASIL

Chrysler: engenharia de vanguarda



Château Comodoro, Safra 78.

Dentro do novo interior, vinho do Chevrolet Comodoro, você tem o privilégio de ouvir duas coisas: ou a pulsação silenciosa do econômico motor de 4 cilindros; ou o ritmo forte, mas também silencioso, do motor de 6 cilindros.

Entre para o mundo e o conforto do Chevrolet Comodoro, por uma de suas duas ou quatro portas.

Vá escolher o seu num dos 400 Concessionários Chevrolet de todo o país.

Foi feito para você

Citroen Berlingo



Fiat Siena Sublime Previous



Chevrolet Opala e Monza



O Ambiente Comodoro.



O Comodoro foi feito para você se sentir bem, dentro dele. Não só gozar de conforto total, mas também para você apreciar todo o conjunto, que proporciona uma harmonia perfeita entre você e o carro.

Primeiro, você pesa a sua necessidade e escolhe entre 2 ou 4 portas. Depois, começa a definir o interior. Gosto não se discute, por isso você pode preferir o novo interior vinho, ou então o monocromático preto ou marrom, sempre combinando com a cor externa do carro.

Apesar do motor, sente o silêncio que o isolamento termoisolante especial do Comodoro proporciona. E, ao silêncio, é, por falar em motor, esta é a outra razão que o Comodoro tem a sua disposição. Você pode optar pela economia do motor de 4 cilindros com 96 cv ou pelo ritmo forte do motor de 6 cilindros com 148 cv, ambos com carburador de corpo duplo.

E realmente um luxo poder escolher entre itens que preservam sempre o bom gosto e a satisfação. Continuando: direção hidráulica, normal para o 6 cilindros, opcional para o 4 cilindros com cintão no assento. Item que marca ainda mais o requinte deste carro e da sua personalidade.

Por fim, tudo isso no preço, racionalize e construa o ambiente em que você vai viver daqui pra frente.

Você pode ficar em dúvida quanto as opções, mas o certo será sempre um Comodoro.

