



5 PICAPES QUE SERÃO LANÇADAS NO BRASIL EM BREVE - PARTE 2

1. Ford Maverick



A resposta da Ford para a Toro foi apresentada nos EUA em junho. Só não espere o mesmo tamanho da rival da Fiat, tampouco desenho arrojado. A marca norte-americana apostou no estilo mais quadrado da Ranger para fazer sua nova picape de entrada.

2. Renault Alaskan

O inédito modelo médio da marca francesa parece uma novela mexicana. Ou melhor, argentina. Isso porque desde a sua apresentação controversa no Salão de São Paulo de 2018 que a Alaskan vive idas e vindas constantes – no próprio autoshow, chegou a ser exposta e depois retirada do estande.



3. Volkswagen Tarok



Outra novela picapeira. No mesmo Salão de São Paulo de 2018 a VW apresentou o conceito Tarok que visivelmente já estava bem próximo do modelo de produção. Só que a marca alemã suspendeu por mais de uma vez o projeto de sua anti-Toro, para felicidade da Fiat.

4. Chevrolet Silverado



A picapona já teve sua volta para o Brasil confirmada por um executivo da GM, que deu com as línguas nos dentes durante a apresentação da Silverado na Argentina, no ano passado. O modelo – que foi importado da Argentina entre o fim dos anos 1990 e início dos 2000 duas gerações atrás – deverá ser lançado até o primeiro trimestre do ano que vem.

5. Fiat Strada



A líder absoluta das picapes do país ganhará duas novidades mecânicas. Uma delas é o aguardado câmbio automático do tipo continuamente variável (CVT). A outra é o motor 1.0 turbo de aproximados 130 cv de potência, que chegará antes no SUV Pulse, em outubro. A estreia do câmbio CVT na nova Strada estava prevista para agosto/setembro deste ano, só que a pandemia e a falta de semicondutores afetaram a produção e os planos da marca italiana. Agora, a previsão é que a picape use este conjunto já a partir de dezembro.

CONHEÇA OS 5 CARROS POPULARES MAIS BARATOS DO MERCADO BRASILEIRO

1. L'Automobile Ventura



O ano de 1978 foi pródigo em carros esportivos brasileiros fora de série. Contemporâneo a outros grandes nomes nacionais, o cupê Ventura surgia com design caprichadíssimo. O visual era obra da paulistana L'Automobile, que produzia réplicas do Alfa Romeo 8C 2300 1931.

Apesar do visual invocado, o Ventura tinha mecânica simples. Era movido pelo propulsor Volkswagen 1.600 a ar, que proporcionava desempenho modesto. O ponto alto do cupê era o acabamento interno, com direito a bancos revestidos em veludo e painel forrado em couro.

Os dados de produção do Ventura são bastante obscuros. Sabe-se, porém, que os números foram baixos. O modelo foi fabricado até 1983, quando a L'Automobile fechou suas portas. A empresa chegou a ser vendida para a L'Auto Craft, mas o cupê não resistiu por muito mais tempo.

Carros esportivos brasileiros dos anos 80:

2. Adamo CRX



A trajetória da Adamo é longa em comparação a outras marcas brasileiras de carros esportivos. A empresa, que fabricava artigos de poliéster em São Paulo, entrou para o setor de veículos em 1968, ao expor um protótipo no Salão do Automóvel na capital paulista. O primeiro produto chegou ao mercado em 1970, batizado simplesmente de GT.

Ao longo da década de 70, o fabricante apresentou outros produtos, como o GT-2 e o GTL. Todos tinham motores Volkswagen traseiros a ar. Entretanto, a Adamo parece ter chegado ao ápice nos anos 80, quando aprimorou suas técnicas construtivas e passou a utilizar propulsores refrigerados a água, também da marca alemã.

A primeira das criações da Adamo com essas características foi o CRX 1.8, de 1984. A carroceria lembrava vagamente o Porsche 924, com direito, inclusive, a faróis escamoteáveis. O motor vinha do Gol GT e desenvolvia saudáveis 99 cv de potência. No fim daquela década, surgiu o AC 2.000, com maior cilindrada.

Assim como outros pequenos fabricantes, a Adamo foi vítima da concorrência com as importadoras. Em 1990, a história da empresa chega ao fim. Hoje, ela é lembrada tanto pelo aspecto arrojado de seus veículos quanto por sua logomarca, que tinha um cavalo marinho como símbolo.

3. Miura Saga



Para os padrões dos anos 80, os esportivos da Miura tinham alta tecnologia

Eis aquele que, provavelmente, é o mais extravagante entre os carros esportivos fora de série brasileiros. A Miura surgiu por iniciativa dos empresários Aldo Besson e Itelmar Gobbi, que tinham uma indústria de acessórios para veículos em Porto Alegre (RS). O primeiro automóvel da marca ficou pronto em 1977. O modelo de produção foi batizado de Sport.

Na sequência, vieram o Sport II e o Targa. Na mecânica, a Miura seguia uma receita tradicional, utilizada pela maioria dos pequenos fabricantes: motor Volkswagen 1.600 a ar posicionado na traseira. Mas já em 1983 surgia o MTS, com propulsor 1.6 do Passat. O Saga, esportivo mais icônico da marca, foi lançado em 1984. Tinha motor Volkswagen 1.8, mas impressionava mesmo era pelos equipamentos.

O Miura Saga trazia controle remoto para destravar as portas, minitelevisor, bar, volante com ajuste elétrico, teto solar e equalizador de áudio. Mas o item mais impressionante era um sintetizador de voz com sete alertas: solicitava ao motorista que atasse o cinto ou abastecesse quando o tanque entrava na reserva, por exemplo.

O nível de desenvolvimento elevou-se no Saga II. Tinha motor 2.0, mas os destaques ainda eram os equipamentos: havia ajuste elétrico dos bancos, retrovisor eletrocromico, lanternas com acendimento automático e até um compartimento para armas de fogo. Por fora, chamava a atenção pelo enorme vidro traseiro e pelas luzes de neon (!) nos para-choques.

Assista ao vídeo do modelo no Salão do Automóvel de São Paulo de 1988:

Em 1992, a Miura deixou de produzir carros esportivos. A empresa seguiu no mercado até 1997, transformando picapes. Exagerados a ponto de serem até espalhafatosos, os modelos que a empresa fabricou são, hoje, retratos da estética kitsch.

Entenda o que faz a gasolina estar tão cara

Nos últimos meses o Brasil viu o preço da gasolina subir constantemente. Em quase todo território nacional, o litro do combustível pode ser encontrado acima de R\$ 7, assustando muitos motoristas. Até o fechamento desta matéria, o combustível aumentou em 34,2% só em 2021. O presidente Jair Bolsonaro jogou a culpa nos governadores de cada estado, dizendo que o responsável pela subida dos preços é o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS).

Argumento vem sendo repetido em massa por seus seguidores e, agora, pelo presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira. Mas fora das picuinhas políticas, o que realmente rege o preço dos combustíveis e está causando esses aumentos?

Destrinchando o preço da gasolina

A Petrobras recentemente aumentou o preço da gasolina na refinaria em R\$ 0,09, passando a custar R\$ 2,78. Esse é o valor que as distribuidoras pagam pelo combustível e, segundo a Petrobras, representa uma fatia de 33,4% do valor que o consumidor paga na bomba.

A partir dessa venda, é acrescido ao valor o custo da porcentagem obrigatória de etanol (16,9% do valor na bomba), os custos de distribuição e o lucro de revenda da distribuidora e do posto (10,7%), os tributos federais CIDE, PIS/PASEP e COFINS (11,3%), e, por fim, o tributo estadual ICMS que pode variar em

cada estado, mas, em média, é de 27,7%.

Sobre os impostos, os federais são cobrados apenas na venda da gasolina pela refinaria. O ICMS é cobrado sobre o valor final do produto. Por causa desse efeito cascata de custos e tributos, o imposto estadual acaba por representar uma quantia maior no preço que pagamos na bomba.

A gasolina sai da refinaria custando R\$ 2,78, daí pra frente são acrescidos outros valores. Então de quem é a culpa pela gasolina cara?

Para entender melhor sobre o que controla o preço da gasolina no Brasil, consultamos o professor Felipe Leroy, do Ibmecc. No âmbito geral, o professor explicou que o motivo da nossa gasolina ser cara vem de três fatores: a alta do dólar, a dependência do transporte rodoviário e a falta de diversidade na nossa matriz energética.

O preço da nossa gasolina é atrelado ao dólar, pois o Brasil tem capacidade de extrair o petróleo bruto, mas não consegue refinar todo ele para se tornar gasolina. Por isso, o Brasil ainda precisa importar parte do combustível vendido no mercado interno.

O ICMS não é o vilão que fazem parecer

O que é certo sobre o ICMS no preço da gasolina é que ele é responsável por uma grande fatia do valor que é pago na bomba. Mas todas as soluções "mágicas" que são gritadas aos quatro ventos na internet e por políticos de simplesmente obrigar os

governadores a baixar o valor do tributo não é tão simples assim.

O ICMS em si não é alterado há alguns anos, a porcentagem vem sendo a mesma. Mas seu valor aumenta, pois todo o valor do produto aumenta. É uma relação similar ao possível aumento do IPVA que deverá ocorrer em 2022 devido a valorização do carro usado.

"É só baixar o imposto, ora"

O professor Felipe Leroy explicou que não se pode alterar um imposto facilmente igual sugerem devido à Lei de Responsabilidade Fiscal. Essa lei foi criada para controlar as contas públicas nas esferas municipal, estadual e federal.

O estado precisa ser sustentado e pagar suas contas pelo ponto de vista fiscal, por isso não pode abaixar valores de imposto com facilidade. O estado de Minas Gerais foi usado como exemplo. Ele possui uma das maiores dívidas fiscais com o governo federal e, por isso, possui uma das maiores alíquotas de ICMS do país.

O lado dos postos

Os postos de combustíveis precisaram reduzir a margem de lucro em 2021. Para saber melhor como os postos de gasolina estão lidando com essa questão, consultamos Carlos Eduardo Guimarães, presidente da Minaspetro e dono de posto. Ele diz que, durante 2021, os postos precisaram abaixar a sua margem de lucro para manter a competitividade: era de 6,5% em 2019 e hoje os postos ficam com apenas 4% do valor final pago pelo consumidor.

Ou seja, a cada R\$ 100 de gasolina que você coloca no tanque, apenas R\$ 4 ficam para o posto cobrir as suas despesas, pagar os funcionários, etc. Carlos Eduardo reforça que os postos se posicionam junto dos consumidores contra o aumento dos preços. Preços mais altos diminuem as vendas

e também os obriga a reduzir o lucro.

O etanol também não para de aumentar

Na gasolina brasileira vai uma porcentagem de até 27,5% de etanol anidro por litro, pouco mais de um quarto do volume. As variações no preço do combustível de origem vegetal também causa um grande impacto no preço final da gasolina. Em janeiro de 2021, o litro do etanol anidro custava R\$ 2,401. No dia 6 de agosto, o preço já estava em R\$ 3,465. Foram 44,3%, valor que é acrescentado ao preço final da gasolina. O etanol hidratado, que é o encontrado nas bombas, teve um aumento de R\$ 2,06 para R\$ 3,29, ou 59%.

O valor da gasolina vai baixar?

O aumento do preço da gasolina no momento atual é inevitável devido a sua relação com a cotação do dólar. Mudanças propostas como o fim da obrigatoriedade de ter frentistas nos postos e a liberação para que postos com bandeira venda gasolina de outros fornecedores seriam apenas paliativos. Infelizmente, só nos cabe esperar o fim dessa crise econômica que o Brasil está passando e o Brasil voltar a crescer economicamente. Com isso, a cotação do dólar deverá baixar e também o valor da gasolina.

O Brasil pode tornar a gasolina mais acessível no longo prazo investindo em modais diferentes para o transporte de produtos e reduzindo a sua dependência do petróleo. Junto disso seria necessário a diversificação da matriz energética. Com esses investimentos, tecnologias como os carros elétricos à bateria ou com célula de combustível se tornarão mais viáveis. Reduzindo o consumo de petróleo reduz também a necessidade de importar combustíveis, tirando a variação do dólar como fator.



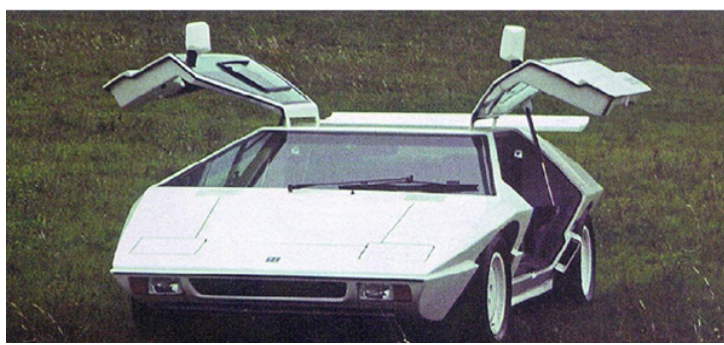
4. Hofstetter

Aquele que, talvez, tenha sido o mais exótico dos carros esportivos brasileiros nasceu por iniciativa de Mário Richard Hofstetter. O cupê com traços inspirados em bólidos italianos foi exibido pela primeira vez no Salão do Automóvel de São Paulo em 1984. A produção, contudo, só começou em 1986, quando o modelo foi novamente exposto na mostra paulista.

Na época, o Hofstetter destacava-se graças aos recursos tecnológicos. Os faróis eram escamoteáveis e as portas, do tipo "asa de gaivota", abriam-se para cima. O modelo tinha enormes janelas laterais, mas apenas uma seção corrigida se abria.

O desempenho também impressionava diante dos padrões brasileiros dos anos 80. O motor era um 1.8 de origem Volkswagen, utilizado no Gol GT, mas sobrealimentado por um turbocompressor. O conjunto desenvolvia 140 cv, número espantoso para a época. Posteriormente foi adotado um 2.0, também turbinado.

O Hofstetter é uma verdadeira raridade: estimativas apontam que cerca de 20 exemplares foram construídos. Os registros sobre a produção são pouco conhecidos, mas a empresa teria se mantido ativa até 1990. Hoje, os veículos remanescentes são disputados por colecionadores.

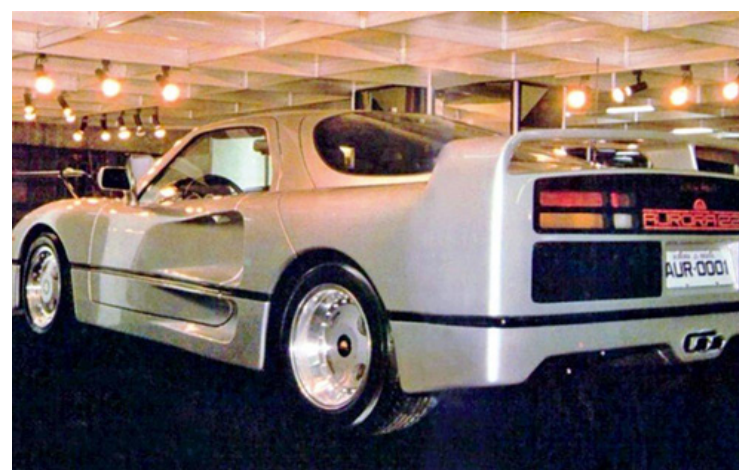


5. Aurora 122-C

O Aurora 122-C protagonizou um verdadeiro paradoxo: apesar de ter bom desempenho, chegou tarde. Foi apresentado ao mundo no Salão do Automóvel de 1990, ano em que a abertura do mercado às importações praticamente acabaria com os pequenos fabricantes brasileiros de carros esportivos.

Há quem diga que o Aurora 122-C foi o melhor veículo fora de série já feito no país. O motor, originalmente um 2.0 Chevrolet, teve a cilindrada ampliada para 2.2. Graças a essa medida e à instalação de um turbocompressor, a potência chegou a 214 cv. A carroceria, de apenas duas portas, era inspirada da Ferrari F40.

Apenas cinco unidades, todas pré-série, foram produzidas em 1991. O fabricante se esforçou para entrar no mercado, mas acabou não conseguindo competir com as novidades importadas. A trajetória da Aurora, cuja sede ficava em Valinhos (SP), foi precocemente encerrada em 1993.



CARROS ESPORTIVOS BRASILEIROS: 06 MODELOS RAROS E TOTALMENTE NACIONAIS

1. Malzoni GT

Piloto e máquina participaram do Monterey Historic Car Races, na famosa pista de Laguna Seca, EUA. Além dele, outro exemplar foi manejado por Eduardo Pessoa de Melo. E o único esportivo brasileiro que se tem notícia a competir na prova californiana.

O nome é uma homenagem a Genaro "Rino" Malzoni, um dos idealizadores do projeto e responsável pela produção do cupê em Matão (SP). O GT utilizava motor de três cilindros originário da DKW. O chassi era proveniente do mesmo fabricante, mas tinha o entre-eixos reduzido. Sobre ele, era instalada uma exclusiva e vistosa carroceria, com linhas inspiradas em esportivos europeus.

O Malzoni GT surgiu em 1964, disputando corridas em autódromos brasileiros. No ano seguinte, o modelo já venceu

algumas provas. Um dos resultados mais expressivos foi o primeiro lugar na categoria de protótipos do Grande Prêmio das Américas, realizado em Interlagos.

A partir de 1966, foi comercializada uma versão mais sofisticada, para uso nas ruas (até então, o modelo era destinado unicamente às pistas). A aceitação foi tamanha que, naquele ano, o fabricante alterou sua razão social, dando origem ao Puma DKW e a uma nova linhagem de carros esportivos brasileiros.



2. Puma GT 1.500



Qualquer automóvel produzido pela Puma é hoje objeto de coleção. Dos primeiros cupês, ainda com mecânica DKW, aos modelos GTB com motor seis cilindros de origem Chevrolet, o fabricante desenvolveu uma gama diversificada. Houve até caminhões

com o logotipo da empresa, já em uma fase posterior. Porém, os mais famosos são os chamados "Puminhas", com propulsão Volkswagen.

A história do GT 1.500, o primeiro dos "Puminhas", começa em 1967, quando a Volkswagen adquiriu a DKW do Brasil, extinguindo os produtos da marca. A Puma, então, precisava

de outra base mecânica para seus projetos. Acabou optando pelo motor com refrigeração a ar da própria Volkswagen, com 1.493 cm³ de cilindrada.

É justamente daí que surgiu o nome 1.500, que batizou um novo cupê, lançado no segundo semestre de 1967. Assim como o antecessor, ele era inspirado em esportivos europeus, principalmente italianos. Em 1970, veio um motor 1.600 e, no ano seguinte, o derivado conversível, chamado Spyder.

A gama passou por diversos aperfeiçoamentos e foi rebatizada várias vezes: os modelos GTS, GTC e AM4 são decorrentes desse processo contínuo. Porém, todos são descendentes diretos do GT 1.500 original. A Puma fez sucesso com esses pequenos esportivos e chegou a exportar seus carros autenticamente brasileiros para dezenas de países.

No início dos anos 80, porém, o fabricante começou a enfrentar dificuldades e acabou encerrando as atividades em 1985. Desde então, diferentes empresas adquiriram a marca e a relançaram, mas nenhuma dessas iniciativas foi duradoura.

3. Brasinca 4.200 GT

A Brasinca era uma fabricante de carrocerias para veículos pesados instalada em São Caetano do Sul (SP). Nos anos 60, lançou-se numa empreitada para produzir esportivos de alto desempenho. O resultado foi cupê 4.200 GT, projeto por Rigoberto Soler, um espanhol radicado no Brasil.

Para os padrões dos anos 60, o design era extremamente arrojado e agressivo. As linhas da carroceria – confeccionada em chapa, e não em fibra de vidro – ainda hoje impressionam, ao mesmo tempo em que causam algumas polêmicas. Enquanto alguns julgam que a Brasinca teria se inspirado no norte-americano Studebaker Avanti, outros alegam que o cupê nacional foi copiado pelo inglês Jensen Interceptor.

O nome 4.200 GT é uma referência ao motor do veículo. Como, na época, a indústria nacional não produzia nenhuma unidade de alto desempenho, optou-se pelo seis cilindros em linha originário dos caminhões Chevrolet.

Para elevar a potência, mandando de válvulas e carburação foram modificados. As versões mais "bravas" chegavam a render 171 cv brutos, que levavam o esportivo a ultrapassar os 200 km/h.

Lançado em 1964, o modelo foi descontinuado em 1967. Nesse meio tempo, ele chegou a ser rebatizado de Uirapuru. A renomeação ocorreu quando a produção mudou de mãos: da Brasinca, foi para a Sociedade Técnica de Veículos (STV). Menos de 100 unidades foram fabricadas, o que faz dele um dos mais raros carros esportivos brasileiros.

Carros esportivos brasileiros dos anos 70:



4. Bianco S 1600



Carroceria esguia e aerodinâmica foi projetada com base em experiência nas pistas.

Quem é ligado em automóvel certamente já ouviu falar em Toni Bianco. Ele é o criador de vários carros esportivos fora de série brasileiros e segue na ativa até hoje. Entre eles, está um dos cupês mais originais desenvolvidos no país.

O Bianco S 1600 foi lançado no Salão do Automóvel de São Paulo em 1976. O design foi moldado nas pistas: era uma

evolução dos modelos Fúria, que fizeram sucesso nos autódromos anos antes. O desempenho, porém, era inferior ao dos antecessores, pois foi utilizado o motor Volkswagen 1.600 a ar.

Apesar disso, consta que 180 unidades foram vendidas ainda no motorshow paulista. Em 1978, o pequeno cupê voltaria a atrair atenções em um Salão do Automóvel, dessa vez em Nova Iorque. A produção, artesanal, era pequena, mas manteve-se constante até o início dos anos 80.

A partir da virada da década, porém, a empresa perdeu mercado. Vários fabricantes artesanais de esportivos surgiam, enquanto o novo modelo Tarpan, desenvolvido a partir do Bianco S, não fez sucesso. Apesar da trajetória curta, o modelo foi um dos mais marcantes daquele período.

5. Farus ML 929

Esportivos produzidos em Minas Gerais tinham as soluções construtivas como destaque.

A história da Farus diz respeito, ao mesmo tempo, a carros esportivos brasileiros e a laços sanguíneos. Afinal, a empresa, cujo nome é o acrônimo de Família Russo, foi criada pelo patriarca Alfio e o filho Giuseppe. Sediada em Belo Horizonte (MG), lançou o cupê ML (iniciais de Maria Luiza, a matriarca do clã) 929 em 1978.

Ao contrário de outros esportivos da época, o cupê utilizava mecânica Fiat, cuja fábrica, coincidentemente ou não, também situava-se em Minas Gerais. O chassi de treliça dispunha o propulsor em posição centra, solução que proporcionava ótima dirigibilidade ao veículo. O desempenho, porém, não se destacava: o 1.3 proveniente do 147 Rallye entregava apenas 72 cv.

A Farus conseguiu se estabelecer no mercado e uti-

lizou diferentes motores ao longo dos anos. Em 1982, era lançado o modelo TS, com propulsor 1.6 originário da versão esportiva do Passat. Dois anos mais tarde, o fabricante lançaria seu veículo mais famoso: o Beta, com uma unidade 1.8 oriunda do Chevrolet Monza. O modelo não tardou a oferecer carroceria conversível e cilindrada maior, chegando a 2.0.

Em 1986, a Farus chegou a negociar com a Chrysler a utilização de motores 2.2 norte-americanos. No ano seguinte, a marca chegou a expor seus produtos no Salão do Automóvel de Nova Iorque. A última novidade foi o esportivo Quadro, fruto de um projeto totalmente novo, que incluía a utilização de motor 2.0 Volkswagen em posição convencional, na dianteira. Em 1990, porém, com a abertura das importações, a empresa retirou-se do mercado.

6. Santa Matilde SM

Esportivos, mas também luxuosos, os veículos Santa Matilde nasceram da iniciativa de industrial fluminense

O fechamento total das importações para o mercado brasileiro, em meados da década de 70, e o sucesso de carros esportivos feitos por fabricantes brasileiros foram os incentivos que faltavam para que a Companhia Industrial Santa Matilde enveredasse para o ramo automotivo. Sediada em Três Rios (RJ), a empresa fabricava implementos ferroviários e agrícolas.

Após alguns anos de desenvolvimento, a Santa Matilde começou a produzir, em 1978, um automóvel que mesclava luxo e esportividade. Batizado de SM, foi desenhado por Ana Lídia Pimentel, filha de Humberto Pimentel, dirigente da empresa. Naquele ano, o modelo foi apresentado no Salão do

Automóvel de São Paulo e atraiu dezenas de compradores.

Sob o capô, foi empregado o motor Chevrolet 4.1 de seis cilindros, que garantia bom desempenho. Em 1980, a Santa Matilde passava a oferecer unidades 2.5, também advindas do Opala, com aspiração natural ou turboalimentada. Um ano depois, um exemplar chegou a ser exposto na França. A linha crescia em 1984 com a oferta de uma configuração conversível.

O declínio do esportivo começou em 1988, quando a produção passou a ser feita sob encomenda, até cessar de vez em 1990. A marca é lembrada por ter desenvolvido alguns dos carros esportivos brasileiros com melhor padrão de construção naquele período.

Quer instalar uma central multimídia no seu 'velhinho'? Pois é possível

O sistema de som sempre foi um item praticamente indispensável nos carros, principalmente para quem passa muito tempo no trânsito ou viajando. As rádios podem ser usadas para se atualizar sobre o tráfego, e as músicas quebram a monotonia. Hoje, esse papel cabe à central multimídia.

Melhorar o sistema de som já foi mais simples: donos de carros mais antigos, equipados com toca-fitas, trocavam o aparelho por um CD-player moderno e ficavam atualizados com as tendências. Com o tempo, os rádios ganharam tamanhos diferentes, padronizados em 1 din e 2 din, com o de 1,5 din sendo uma opção menos popular.

Os últimos anos, os rádios integrados e as centrais multimídia tornaram essas atualizações mais difíceis. No primeiro caso, pode ser preciso desmontar parte do painel e comprar uma moldura nova para trocar o sistema de som. Já as centrais complicam mais, já que precisam de um espaço 2 din, algo que era pouco comum em alguns carros.

Mercado de acessórios traz soluções criativas

Previous

Em carros com espaço 2 din para o rádio fica fácil instalar uma central, deixando até uma aparência de equipamento original. Nos carros com espaço 1 din é que a coisa começa a complicar. No mercado existem centrais multimídia de 1 din, com tela pequena, para quem só quer trocar um rádio por outro.

Um item popular na era tuning foi o DVD com tela retrátil: esse conceito voltou trazendo uma tela touch e mais funcionalidades. Outra novidade são cen-

trais multimídia de 1 din com tela flutuante, que podem cobrir alguns comandos do painel, mas não necessitam de adaptações.

Carro 1997 com tecnologia de 2021

Uma novidade curiosa: já existem formas de imitar as centrais modernas, com tela flutuante, em carros mais antigos. No Mercado Livre encontramos essa moldura para o Chevrolet Corsa, que permite instalar uma central no topo do painel.

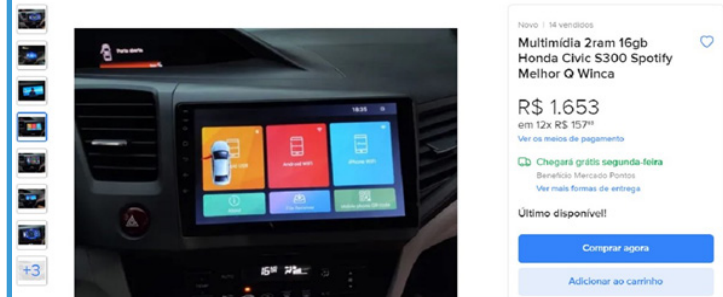
Em carros que têm o rádio integrado ao painel é mais trabalhoso trocar o sistema original por outro, mas não impossível. No Honda Civic de nona geração, por exemplo, o som original tem desenho curvo, mas existe uma central paralela feita para o sedã, que ainda traz uma tela grande, maior que o padrão 2 din.

Cuidados na hora de instalar uma central multimídia

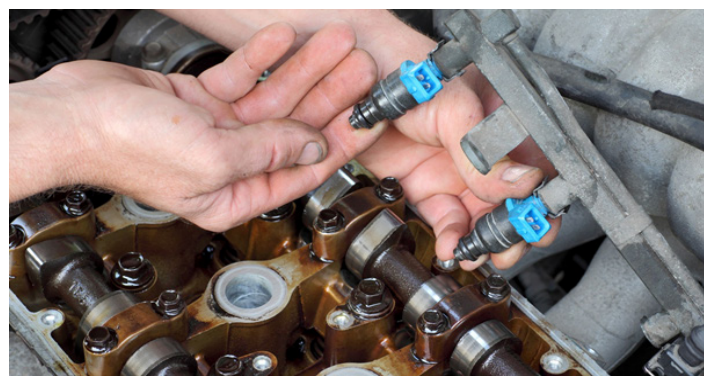
Na internet existe todo tipo de central, com grande diversidade de preços. Na hora de escolher uma para o seu carro, certifique-se de que o vendedor é confiável. Também recomendamos pesquisar sobre a marca: em sites de importação os preços são convidativos, mas a origem do produto é uma loteria.

A maioria das centrais paralelas usam o Android como sistema operacional. Por isso, é possível instalar aplicativos como o Waze e o Spotify, abolindo a necessidade de o celular estar plugado ao aparelho.

Com a central em mãos, você pode fazer a instalação em casa ou em um profissional. Se não tiver experiência com isso, recomendamos procurar um especialista.



Mito ou verdade: limpeza de bico injetor preventiva é necessária?



Existem mecânicos das mais diferentes índoles, por isso é necessário ter atenção com os serviços recomendados. Mecânicos picaretas tentam se passar como amigo, querendo sugerir procedimentos desnecessários "para o seu bem", mas isso pode ser a raposa tomando conta do galinheiro. Um serviço muito empurrado nas oficinas é a limpeza dos bicos injetores.

Os mecânicos oferecem esse serviço até de forma preventiva, com o clássico argumento "mal não vai fazer." Outros argumentam que a limpeza periódica é necessária por causa da gasolina brasileira e, por isso, as oficinas precisam ter o equipamento de limpeza.

O AutoPapo sempre se posiciona ao lado do consumidor e não tem rabo-presos com mecânicos. Apuramos se limpeza dos bicos injetores realmente é necessária ou se é mais um mito que foi enraizado.

Picaretagem sem fronteiras

A máquina de limpeza de bicos injetores que existe em algumas oficinas brasileiras não é exclusiva do nosso país tropical. Ela tem a funcionalidade de desobstruir os orifícios da peça, mas tem o uso limitado.

Essa prática de oferecer a limpeza preventiva dos bicos também existe nos EUA e a máquina usada é a mesma que encontramos no Brasil. Por lá o posicionamento dos engenheiros e fabricantes é o mesmo que vemos aqui: se fosse necessário, estaria no plano de manutenção oficial.

O que pode sujar ou entupir os bicos injetores

Consultamos o engenheiro de manutenção automotiva Renato Passos para responder as principais dúvidas sobre esse componente. Ele diz que combustível adulterado, filtro de combustível saturado e a falta de estanqueidade do sistema de injeção são os principais causadores de sujeira nos bicos injetores.

A gasolina brasileira, mesmo com sua alta quantidade de etanol e falta de aditivos não é capaz de causar sujeira em curto prazo a ponto de precisar de uma limpeza rotineira. O filtro de combustível saturado faz que mais sujeira passe para o sistema de injeção.

A limpeza periódica não é necessária

O engenheiro afirma que o motorista que usa combustível de qualidade e faz a

manutenção correta do veículo, não precisa se preocupar com limpeza dos bicos injetores. A limpeza só é necessária caso haja um acúmulo de sujeira.

O motorista pode sentir que o sistema de injeção possui alguma obstrução. Caso exista acúmulo de sujeira ou entupimentos o motor irá falhar e perder desempenho. Porém esses sintomas também podem indicar vários outros problemas, confira numa oficina de confiança antes de condenar os bicos.

Mas e o etanol? O etanol é mais limpo que a gasolina na emissão de carbono. Porém, Renato atenta para uma possível formação de goma nos bicos injetores em veículos que só utilizam esse combustível por muito tempo.

A chance de isso acontecer é baixa, mas não é nula. Ele sugere o uso de gasolina de boa qualidade uma vez por mês ou uma vez a cada dois meses para evitar essa goma.

Cuidados para não ter problemas com os bicos injetores

Renato Passos reforça que os principais cuidados são: usar combustível de boa qualidade e manter a manutenção em dia. O proprietário do veículo precisa ter atenção com o filtro de combustível e trocar apenas por um de especificações semelhantes à recomendada pelo fabricante. No mercado existem filtros com propriedades distintas e aparência semelhante.

Para usuários de gasolina é recomendado usar frequentemente a aditivada, sempre escolhendo um posto de qualidade. Os aditivos são detergentes com a finalidade de manter o sistema de injeção e as partes internas do motor sempre limpas. Na falta da aditivada ou abastecendo em um posto desconhecido, você pode usar um aditivo detergente/dispersante comprado separadamente.

Voltando aos EUA. Lá o argumento da limpeza de bicos injetores ser desnecessária é reforçado por toda gasolina vendida no país trazer os aditivos detergentes desde 1995. Obrigatório justamente para redução de consumo e emissões, além de manter os motores mais limpos e duráveis.

Portanto, caro leitor, a tal limpeza preventiva de bico injetor "não faz mal" como os mecânicos dizem. Pois não tem necessidade de ser feita em um motor bem cuidado. O único mal é feito para o seu bolso, já que você irá pagar por um serviço desnecessário

GOVERNO DE SÃO PAULO ANUNCIA REDUÇÃO DE ICMS PARA VEÍCULOS USADOS

O Estado de São Paulo anunciou a redução da alíquota de ICMS para veículos usados a partir do dia 1º de janeiro de 2022. O percentual vai cair para 1,8%, voltando aos patamares de 2020: vale lembrar que essa tributação, hoje estabelecida em 3,9%, foi majorada para 5,53% em 15 de janeiro deste ano e diminuída para o índice atual no início de abril.

A redução da alíquota de ICMS foi anunciada pelo governo estadual em meio a outras medidas, que compõem um pacote chamado RetomaSP. Setores como indústria de petróleo e gás natural, alimentos e bebidas, medicamentos, indústria do agronegócio, reprodução animal, embarcações, arte e transportes metropolitanos também paga-

rão menores percentuais da tributação.

Essa medida vinha sendo discutida desde 2020 com entidades do setor automobilístico, incluindo a Fenabrave (Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores) e a Fenauto (Federação Nacional das Associações de Revendedores de Veículos Automotores), além do Sincodiv-SP (Sindicato dos Concessionários do Estado de São Paulo).

Setor aprova redução do ICMS

Para o presidente da Fenauto, Ilídio dos Santos, a redução da alíquota de ICMS vai "facilitar muito a realização de negócios por parte dos lojistas e, acima de tudo, amenizar o custo do veículo para o consumidor."

Já o presidente da



Fenabrave, Alarico Assumpção Júnior, seguiu no mesmo raciocínio, afirmando que "ganham o consumidor, o governo e os concessionários. A medida chega em bom momento e preza pela manutenção de empresas e empregos no setor."

Por sua vez, o governador do Estado de São Paulo, João Doria, espera que a medida mantenha

em alta as vendas de veículos usados e seminovos. "O mercado de automóveis usados vai crescer ainda mais agora. Com menos imposto, pode-se reduzir o preço para o consumidor. Isso significa também mais vendas, mais funcionários contratados, mais concessionárias e revendedoras operando, maior geração de riquezas."

Carros nacionais pioneiros: conheça o primeiro veículo de 5 fabricantes

1. Volkswagen

Volkswagen nacionalizou a Kombi antes do Fusca

Muita gente acha que o primeiro dos carros nacionais da Volkswagen foi o Fusca, mas isso não é verdade. Esse modelo só ganhou produção brasileira em janeiro de 1957, enquanto a fabricação da Kombi começou em setembro de 1957. Os dois veículos compartilhavam o motor e uma série de peças e deram origem à história da marca alemã no país.



2. Chevrolet



A GM, detentora da marca Chevrolet, começou a montar veículos no país em 1925. Porém, a operação industrial consistia apenas na montagem dos componentes, que vinham todos do exterior. Só em 1958 a multinacional começou a fabricar, de fato, por aqui, com autopeças locais: a pioneira foi a picape 3100, logo apelidada de "Brasil" devido à origem nacional. Em 1968, veio o Opala, primeiro carro de passeio da marca.



4. Fiat



A história da Fiat no Brasil começa em 1976, com o lançamento do 147. Moderno, foi o primeiro entre os carros nacionais com motor transversal e capaz de funcionar com etanol. Ao longo dos anos, o modelo deu origem a uma família, que incluía o sedã Oggi, a perua Panorama e os utilitários Fiorino Pick-Up e Furgão. O hatch saiu de linha em 1986, quando já convivía com o sucessor Uno.

3. Toyota



Embora a Toyota já operasse no Brasil desde 1958, quando começou a montar veículos com peças vindas do exterior, em um esquema conhecido como CKD (Completely Knocked Down), a produção, de fato, nacional, data de 1962, com a linha Bandeirante. Os utilitários seguiram em fabricação por quase 40 anos, até 2001. Em 1998, a marca japonesa nacionalizou o primeiro carro de passeio: o sedã Corolla.



5. Honda



Civic foi o primeiro carro nacional da Honda. Enquanto a produção de motocicletas Honda no Brasil começou em 1976, os primeiros carros nacionais da marca surgiram mais de duas décadas depois, em 1997. O primeiro automóvel produzido por lá foi o Civic. Em 2003, o sedã passou a dividir espaço na fábrica com o compacto Fit.