



10 itens em que os carros modernos evoluíram — e você nunca reparou

Carros modernos são criticados pelos mais diversos motivos, mas eles evoluíram em vários aspectos e nos salva de vários perrengues comuns do passado

A cada novo lançamento é comum ver comentários na internet criticando os carros modernos, que bom era antigamente. Os carros eram menos complicados, não eram “cheios de plástico”, não eram sedados pela eletrônica. Realmente o progresso tirou algumas características boas dos carros em nome do volume de produção e ganhos em outras áreas.

Os carros modernos trazem vantagens que ajudam muito na vida dos motoristas no uso diário. Ou você sente falta de ter que acordar mais cedo e usar o afogador para ligar o motor no inverno?

1. Painéis que racham

Carros antigos também usavam plástico duro no painel e eram mais sensíveis a variações de temperatura (Foto: Ford | Divulgação). Uma crítica frequente aos carros modernos é sobre eles serem “cheios de plástico”. Esse material já é lugar comum nos carros há muitas décadas, carros antigos venerados pelo acabamento como o Chevrolet Opala e o Ford Del Rey também usavam bastante plástico duro no interior.

Mas o plástico evoluiu com o tempo. O painel do carro fica exposto ao sol, o calor faz o material expandir e quando esfria ele retrai. Com o tempo os painéis antigos rachavam devido a essas expansões e contrações. Materiais mais modernos resistem melhor a essas variações e os painéis rachados viraram coisa do passado.

2. Ferrugem em carros novos

Você se lembra dos testes mais antigos de longa duração da revista Quatro Rodas? Os carros eram desmontados com uma quilometragem mais baixa, começou com 30 mil km e depois foi aumentando. Era bastante comum encontrar ferrugem nos carros na hora do desmonte.

Carros modernos possuem tratamento melhor das chapas, a oxidação virou raridade. Ela pode ocorrer em carros batidos, onde a pintura quebra e a chapa fica exposta. Mas no uso comum sem incidentes graves não é preciso mais se preocupar com a ferrugem.

3. Os pneus agora duram mais

Outro material comum nos carros que evoluiu bastante — e continua evoluindo — é a borracha. Até meados dos anos 70 era comum os carros virem de fábrica com pneus diagonais, que foram sucedidos por pneus radiais. Esse tipo de pneu é o que está em uso até hoje, mas as carcaças estão mais resistentes.

As borrachas modernas possuem maior aderência, desenho mais eficiente no escoamento de água e são melhores até na resistência de rolagem, o que ajuda na economia. Os pneus modernos também duram mais e aguentam mais impactos. Um problema nessa evolução dos pneus é que medidas comuns em carros antigos estão ficando cada vez mais raras. Mas isso é assunto para outra matéria.

4. Evoluções nos sistemas de ignição e alimentação

O procedimento para ligar um carro moderno é simplesmente colocar a chave no contato e dar a partida. Ou apertar o botão de partida em carros com chave presencial. Antigamente esse processo poderia incluir puxar o afogador, ou dar algumas bombadas no acelerador.

A ignição eletrônica aposentou o platinado e tornou esse processo de ligar o motor mais simples. Uma tecnologia adotada depois foi a injeção eletrônica de combustível, que dosa com mais precisão a quantidade de combustível que vai para o motor. Ela auxilia em todo o funcionamento do motor, desde a partida até na hora de exigir desempenho.

Carburadores podem ser chamados de obras de arte mecânica, seu funcionamento é completamente mecânico para alimentar o motor. Porém essa peça exige regulagens periódicas, trocas de giclês dentre outros cuidados. Para o uso diário, a injeção eletrônica é mais simples e eficiente.

5. Problemas são mais fáceis de detectar

Atualmente, é possível descobrir boa parte dos problemas que o carro apresenta usando um simples scanner. E nem precisa ser na oficina, existem acessórios que podem ser plugados à porta OBD2 do veículo que mostra as informações em seu celular.

Antigamente, quem não entendia de mecânica era dependente do diagnóstico dado pelo mecânico. E se esse fosse um picareta, um problema simples de resolver poderia ser tratado como algo mais caro. Hoje é mais fácil de se informar e se prevenir contra esses golpes.

6. Revisões menos frequentes

Já no Fiat Argo são menos itens As manutenções são mais espaçadas E vários serviços do passado são dispensados

O padrão atual para o espaçamento entre as revisões nos carros flex é de 10 mil km ou um ano, o que ocorrer primeiro. Em veículos diesel o espaçamento de quilometragem é maior. Antes o padrão era de revisões mais frequentes, a cada 5 mil km ou seis meses.

Outra mudança nas revisões periódicas são os serviços feitos

nela: segundo o manual do proprietário de um Corcel II de 1979, é preciso regular a folga das válvulas, folga do platinado, regular o avanço da ignição e a marcha lenta em todas as revisões. Serviços periódicos nesse carro inclui também lubrificação do eixo do distribuidor e também de todas as dobradiças do carro.

As revisões hoje possuem preço tabelado e são resumidas a trocas de óleo, filtros e uma esporádica troca de velas e correias. Vários itens do motor duram mais e graças aos avanços nos processos de fabricação, serviços comuns em carros antigos não são mais necessários.

7. Sistema de arrefecimento mais confiável

Quem nunca ouviu histórias de pessoas mais velhas sobre viajar para a praia nas férias e ver vários carros parados no acostamento com o capô aberto? O sistema de arrefecimento antigamente usava circuito aberto e era mais suscetível à evaporação do líquido de arrefecimento em climas quentes. Um dos segredos para o sucesso do Fusca no Brasil era justamente ser refrigerado a ar.

Hoje todos os carros usam um circuito fechado e pressurizado. E nesse circuito não é usado apenas água, um líquido específico corre no sistema e refrigera o motor com mais eficiência. Caso não exista problemas com a válvula termostática ou vazamentos, o líquido de arrefecimento deve ser trocado a cada cinco ou com mais de 150 mil km. Consulte o manual do seu carro para saber a duração exata.

8. Direção assistida de série

A direção hidráulica chegou ao Brasil com o Ford Galaxie, que era o maior carro do nosso mercado e um dos mais luxuosos. Com o tempo esse item foi chegando a faixas mais baixas do mercado. Hoje a direção hidráulica foi substituída pela assistência elétrica, poucos carros resistem com o sistema hidráulico.

A assistência torna a direção mais leve e permite relações mais diretas, dando mais agilidade nas manobras. Os últimos carros com direção mecânica do Brasil eram os urbanos Renault Kwid e Fiat Mobi, mas as versões de entrada sem assistência foram abandonadas com a virada do calendário para 2022.

E sabemos que você, caro leitor, é forte e acha a assistência uma frescura. Mas é importante lembrar que os carros modernos são mais pesados, um Uno pesava pouco mais de 800 kg e, por isso, o peso da direção sem assistência era mais fácil de lidar do que seria em um Argo caso não tivesse a direção elétrica. E pense na quantidade de PcD e pessoas com pouca massa muscular que não poderiam dirigir se não fosse a popularização da direção assistida.

9. Carros modernos são mais seguros

Voltando ao tema dos carros atuais serem “cheios de plásticos”. Existe uma crença irracional de que mais metal e peso significa mais segurança. Fique sabendo que não é bem assim, carros modernos possuem zonas de deformação programada. Isso quer dizer que essas zonas absorvem os impactos para proteger os ocupantes.

Carros antigos possuíam colunas finas e não usavam metais de alta resistência. E pela região do habitáculo ser a parte mais frágil da carroceria em um carro antigo, o impacto era todo transmitido para os ocupantes. Mesmo carros que bombaram nos testes do Latin Ncap protegem melhor que um carro com mais de 30 anos em um acidente.

Existia sim uma vantagem em batidas de baixas velocidades comuns no trânsito, os para-choques metálicos não amassavam com facilidade. Os para-choques de plástico atuais são capazes de absorver impactos leves e voltar para o lugar. Eles também protegem mais um pedestre, o que tornou os atropelamentos menos fatais.

Outro tipo de segurança que melhorou foi a contra roubos. Todos os carros novos vêm com imobilizador eletrônico e, com exceção de alguns modelos mais simples, trazem alarme. Se antes era preciso apenas de fazer uma ligação direta para roubar um carro, hoje os bandidos tem mais trabalho para roubar o carro.

10. Sistema de som

O sistema de som nos carros começou com um rádio caseiro instalado no carro. Por muitas décadas eram apenas rádios captando as ondas, houve uma tentativa da Chrysler de colocar um toca-discos nos carros durante os anos 50 mas sem sucesso. O motorista começou a ter escolha sobre a música com os toca-fitas que usavam cartuchos de oito pistas.

Nos anos 70 vieram os toca-fitas cassete, na década seguinte apareceram os CD-player. Tudo isso dependia do motorista carregar várias mídias no carro, as disqueteiras ajudaram a não ter que ficar trocando o CD a todo momento.

Hoje está mais fácil do motorista escolher o que quer escutar no carro. Existem rádios com entrada USB, entradas para cartões SP, entradas auxiliares P2 e o Bluetooth. Você pode conectar seu celular ou reproduzidor de música favorito (acredite, ainda existe gente que usa iPod conectado ao carro) ao veículo e escutar suas músicas favoritas, sem ser refém da programação das rádios.

Isso que nem falamos das centrais multimídia. O Android Auto e o Apple Car Play permitem espelhar o smartphone na central e usar seu aplicativo de música favorito. Alguns carros estão trazendo o serviço de streaming Spotify integrado à central, eliminando a necessidade de plugar o telefone ao carro.

BMW inicia a pré-venda do SUV elétrico iX partindo de R\$ 655 mil

O BMW iX é o primeiro carro da marca projetado do zero para ser elétrico e chega ao Brasil em duas versões: a xDrive40 e a xDrive50

A BMW já havia confirmado a vinda do elétrico iX para o Brasil, agora o modelo teve a pré-venda anunciada. Esse é o primeiro carro da marca projetado do zero para ser 100% elétrico, sua pré-venda se inicia nesta segunda (24) em todas as concessionárias da marca e a partir das 20h se iniciará online.

No mesmo horário da pré-venda será iniciado um lançamento online do BMW iX em uma live no Twitch. O carro foi adicionado ao servidor de roleplay Metaverso Complexo, que usa como base o jogo Grand Theft Auto Online. Nesse servidor existe uma loja conceito da marca onde será possível conhecer melhor o SUV e fazer um teste drive.

O BMW iX proporciona até 630 km de autonomia

O Brasil irá receber o BMW iX em duas versões: a xDrive40 e a xDrive50. Ambas trazem dois motores elétricos, na primeira a potência combinada é de 326 cv e torque de 64 kgfm. Seu conjunto de baterias têm 76,6 kWh de capacidade, o suficiente para 425km de autonomia no ciclo WLTP. Seu preço é de R\$ 654.950

Já a versão topo de linha xDrive50, por R\$ 799.950, oferece 523 cv e 78 kgfm. Seu conjunto de baterias é de 111,5 kWh, proporcionando a autonomia de até 630 km no ciclo WLTP. Essa versão mais potente é capaz de acelerar de zero a 100 km/h em 4,6 segundos, desempenho similar ao de um X3 M40i a gasolina.

Luxo e reciclagem

O interior é moderno e arejado

Para reforçar a imagem ecológica do iX, a BMW optou por utilizar uma quantidade maior de materiais reciclados na produção do veículo: 50% do alumínio, 20% do termoplástico e 60 kg dos plásticos utilizados no SUV são reciclados. Além disso, sua fábrica utiliza apenas energia elétrica de fontes renováveis.

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.



Carros ficam mais seguros... E inseguros ao mesmo tempo; entenda

Segundo pesquisas, os carros atuais ficaram mais inseguros graças a novas distrações que podem ser causadas pela central multimídia

Admita, você já se distraiu ao volante por um momento enquanto mexia na central multimídia ou no celular para trocar a música ou mudar um endereço no navegador. E isso rendeu um susto ou até fez atropelar um buraco. Esses avanços da tecnologia ajudam bastante na rotina diária mas também podem ser perigosos quando usados na hora errada.

Antigamente os comandos do sistema de som por botões físicos permitiam o uso sem tirar os olhos do trânsito, pelo tato era possível sentir qual botão estava acionando. Hoje com as telas táteis, não existe mais essa diferenciação. É necessário olhar para a central para saber onde está clicando, comandos no volante amenizam isso mas geralmente só cobre funções básicas como o volume.

Alguns carros modernos já estão trocando os comando do sistema de ar-condicionado por um menu na central multimídia. Uma solução adotada para facilitar o acesso aos diversos menus das centrais são os comando unificados no console central, como o iDrive da BMW, o touchpad da Lexus e o comando giratório dos Mercedes-Benz.

A palavra dos especialistas em segurança

Sistemas de som sem tela tátil são mais fáceis de operar pelo motorista (Foto: Nissan | Divulgação)

Segundo Ian Jack, chefe de relações públicas da Associação Automobilística Canadense (CAA), disse para o jornal The Canadian Press que está ficando cada vez mais desafiador para as pessoas usar as tecnologias complexas dentro de seus veículos.

Segundo testes, outras atividades como comer e falar com os passageiros também podem distrair o motorista e prejudicar a capacidade de detectar situações de perigo. Mas a CAA está mais preocupada com os efeitos do crescente aumento das tecnologias embarcadas nos veículos, com foco nas centrais multimídia.

Essa situação veio a tona para a Associação após a Tesla bloquear a função de usar a central de seus carros como um videogame apenas depois de ser investigada pelas autoridades de trânsito dos EUA. Para usar essa função era necessário apenas clicar um botão na tela dizendo "sou um passageiro", algo que até o motorista pode fazer.

Segundo pesquisas da Associação Automobilística Americana (AAA), operar a central multimídia em carros modernos pode tomar até 48 segundos da atenção do motorista. Isso corrobora com dados de uma associação de segurança canadense, apontando que um em cada quatro acidentes fatais podem ser relacionados a motoristas distraídos.

Carros inseguros mesmo com evolução da segurança

Carros modernos são mais seguros em caso de acidentes, mas podem provocar distrações que causam acidentes graves (Foto: Latin Ncap | Divulgação)

Vamos fazer um exercício básico de comparação. De um lado temos o moderno Chevrolet Cruze Premier, que traz carroceria com zonas de deformação programada, seis airbags, freios ABS com EDB, câmera de ré, alerta de colisão frontal, alerta de ponto cego, farol alto automático, assistente de permanência em faixa e uma central multimídia completa.

De outro temos o antigo Monza, que trazia toca-fitas, freios a disco na dianteira e, em algumas versões, podia ter ABS. Ele não trazia zonas de deformação programável e a segurança dependia da atenção e perícia do motorista.

Mas segundo essas pesquisas de mostra, o motorista do Cruze possui mais chances de se distrair operando a central multimídia que o motorista do Monza. E, segundo essas pesquisas, isso é um motivo para os acidentes graves continuarem aumentando mesmo com os carros estando cada vez mais seguros do ponto de vista técnico.



CARROS HÍBRIDOS SÃO MAIS PROPENSOS A PEGAR FOGO, REVELA ESTUDO

Estudo realizado nos Estados Unidos analisou os incidentes com os carros híbridos, a combustão, e elétricos

Ve ou outra surge na internet notícias de incêndio em carros elétricos, que sempre deixam os potenciais compradores dos modelos a bateria com uma pulga atrás da orelha. Afinal, eles realmente podem ser considerados seguros?

E a resposta é sim! Ao menos é o que diz o estudo realizado pela AutoinsuranceEZ. A pesquisa realizada pela entidade envolveu carros elétricos, a combustão e os híbridos. Os dados foram coletados do National Transportation Safety Board, do Bureau of Transportation Statistics e dados de recall do governo americano, recalls.gov.

O trabalho, que apurou os incidentes em 2021, constatou apenas 52 incêndios de veículos elétricos nos EUA enquanto, no mesmo período, foram registrados 16.051 em carros híbridos e 199.533 nos veículos a combustão.

Apesar de menos ocorrências, o carro híbrido se figura a frente do a combustão. Isso porque a proporção de veículos a gasolina é muito maior do que os híbridos ou elétricos. Como forma de "equilibrar" essa estimativa, o estudo analisou incêndios por 100 mil vendas de veículos.

Então, a cada 100 mil veículos de cada categoria, se incendiam 3,4 mil híbridos, 1,5 mil a combustão e 25 elétricos.

Por quê os carros híbridos se incendiam tanto?

A razão por trás dos incêndios são diversas e variam de acordo com a propulsão. No caso do a combustão, por exemplo, a maior causa é a colisão.

Não que os carros híbridos ou elétricos não peguem fogo em um cenário como esse. Mas sim porque eles não são tão comuns na estrada como um automóvel movido a gasolina.

Em contrapartida, a pesquisa realizada pela AutoinsuranceEZ analisou os chamados de recalls por risco de incêndio e os carros híbridos e elétricos estavam relacionados a problemas na bateria.

Incêndios em baterias de íons de lítio em carros elétricos são significativamente mais difíceis de apagar do que nos casos a gasolina. Isso porque a maioria dos bombeiros não está familiarizada como apagar incêndios desse tipo, já que estes são relativamente novos.

Como as baterias EV são essencialmente sua própria fonte de combustível, elas podem queimar por horas e ser extremamente difícil para os bombeiros resfriarem.

Mesmo quando um incêndio de EV parece estar apagado, ele pode reacender, e é por isso que é tão importante que os bombeiros sejam treinados para apagar incêndios nos novos veículos híbridos e elétricos que estão sendo fabricados.



CARROS MAIS VENDIDOS DE 2021: CONHEÇA OS CAMPEÕES EM 10 PAÍSES - PARTE 1



1. ARGENTINA: FIAT CRONOS



Fiat Cronos liderou na Argentina, segundo maior mercado de automóveis da América do Sul

Os "hermanos" têm um gosto de longa data por sedans. Modelos como Chevrolet Classic e Fiat Duna (mais conhecido como Prêmio aqui no Brasil) são alguns dos ex-líderes do mercado local. No ano passado, o Fiat Cronos honrou essa tradição e foi o queridinho dos consumidores do país vizinho, somando 37.435 emplacamentos.

2. MÉXICO: NISSAN VERSA



Nissan Versa foi líder de vendas no México

Pelo visto, os mexicanos também gostam de sedans. Afinal, o Nissan Versa ocupou o primeiro lugar do ranking de carros mais vendidos do país em 2021, com 69.775 unidades comercializadas. É de lá, inclusive, que o modelo vem para o Brasil, via importação.

3. ESTADOS UNIDOS: FORD SÉRIE F



Picapes estão na ponta do mercado estadunidense

Outra que honrou as tradições foi a Ford Série F. Essa linha de picapes ocupa a liderança do mercado estadunidense há anos, e não foi diferente em 2021. Nada menos do que 726.004 exemplares do utilitário, entre as configurações F-150, F-250, F-350 e F-450, ganharam as ruas do país no ano passado.

4. ALEMANHA: VOLKSWAGEN GOLF



Fora de linha no Brasil, Golf segue com bom desempenho comercial na Europa

O Volkswagen Golf também é líder de mercado há anos na respectiva terra natal. No ano passado, os consumidores mantiveram a preferência e adquiriram 91.621 unidades do hatch médio. Vale lembrar que a Alemanha é o maior mercado de veículos da Europa.

KIA EV6: SEGUNDA GERAÇÃO DE ELÉTRICOS?

Primeiro carro projetado para ser movido a bateria pela Kia tem desempenho de Porsche sem ficar sem carga na primeira esquina

A Kia já produziu outros elétricos, mas adaptados do modelo a combustão (como o Soul). O EV6 é o primeiro projetado para bateria, de uma fila de 11 lançamentos com esta tecnologia nos próximos cinco anos.

A plataforma foi desenvolvida pelo grupo Kia-Hyundai para as duas marcas coreanas, ou seja, o EV6 é exclusivo da Kia mas tem componentes em comum com o Hyundai Ioniq 5.

As primeiras unidades que vieram para o Brasil são da versão mais simples, com apenas um motor (240 cv) no eixo traseiro. A mais "braba" tem outro na dianteira, com potência total de 320 cv e tração nas quatro rodas.

O EV6 está tão distante dos primeiros elétricos que até parece estar inaugurando uma nova geração. Seus números superam os melhores elétricos já lançados no mundo, inclusive Tesla e VW ID.

O estilo é marcante e ainda bem que se eliminou aquela inexplicável ideia de carro

elétrico ter de ser esquisitão. A Kia até exagerou no EV-6, belíssimo. Não é exatamente um crossover, nem exatamente um SUV, mas uma harmoniosa mistura de ambos.

É novo até no logotipo, simples e moderno, apresentado pela marca em 2021. É o primeiro elétrico que sua importadora (Gandini) traz para o nosso mercado.

Enquanto o Hyundai Ioniq 5 tem cara de carro família, o EV6 tem linhas que sugerem esportividade. Dirigi a versão mais simples, com tração traseira. É um assombro eletrificado, seu desempenho: não se imagina que um elétrico de 240 cv chegue em apenas 6,2 segundos aos 100 km/h. Com dois motores, 0 a 100 em 3,5 segundos, máxima de 260 km/h. Números de Porsche...

Como foi projetado para bateria, uma das vantagens está no assoalho traseiro: sem o incômodo eixo cardã, é plano, o que resulta num bom espaço para quem vai no banco de trás. Aliás, espaço é com ele mesmo, pois tem um enorme entre-eixos de 2,90m, bem maior que ou-

tros da categoria. Leva três ocupantes atrás com muito conforto.

Para um elétrico com suas dimensões, pesa pouco, menos que 2.000 kg. Outros do seu porte chegam perto de três toneladas. Por isso, um ótimo desempenho sem descarregar a bateria na primeira esquina.

Prazer ao dirigir

Dirigi-lo é um prazer enorme. Anda como os mais rápidos elétricos e são dois sustos: ao acelerar e frear. Embora praticamente não se use o pedal de freio, pois o EV6 quase para quando se tira o pé do acelerador.

O motorista pode escolher entre as opções Normal, Eco, Sport e Neve, e conta com todos os sistemas disponíveis de segurança, conforto e infotainment. A lista é extensa. O interior consegue ser super refinado, sem exageros. Painelão duplo totalmente digital e com informações de sobra.

Suspensão traseira, como em qualquer moderno que se preze, é multibraços (Multilink). Acelerei o bicho até o limite numa curva apertada e ele sequer ensaiou qualquer protesto.

O sistema elétrico é uma obra de arte do grupo Hyundai-Kia: autonomia de 450 km com ar ligado. Para abastecer, duas opções no bocal do tanq... desculpe, bateria: 220 volts em cima, em baixo, 400 volts ou 800 volts.

Está com pressa? Então em até 5 minutos você tem "tanque" para 100 km. Ou em 18 minutos a bateria se recarrega dos 10% aos 80%. Tanta energia que, se faltar a da sua casa, numa emergência, ou em um piquenique, o EV-6 vira um gerador de 3600 KW.

Lançado mundialmente em 2021, a Gandini faz seu lançamento aqui ainda neste primeiro trimestre.

MERCEDES FAZ PARCERIA COM LUMINAR PARA DESENVOLVER VEÍCULOS AUTÔNOMOS

Aliança de Mercedes com a empresa de tecnologia é promissora; atualmente, projeto da marca alemã se encontra em um estágio embrionário

A Mercedes e a Luminar, empresa de tecnologia especialista em hardware de direção autônoma, anunciaram uma parceria. O objetivo da fabricante alemã é integrar o sensor LiDAR (Light Detection And Ranging, ou detecção de luz e alcance – em tradução livre) em seus futuros projetos de veículos autônomos.

A Mercedes pagou US\$ 1,5 milhão (aproximadamente R\$ 8 milhões na cotação atual) para adquirir participação acionária de menos de 1% da empresa de tecnologia. Markus Schäfer, membro do Conselho de Administração da Daimler e da Mercedes-Benz, afirmou que:

"A Luminar é o complemento perfeito para nossa lista existente de cooperações de primeira classe com empresas líderes e de tecnologia de ponta. A conquista do SAE Level 3 pela Mercedes-Benz já marcou um grande marco para a condução automatizada e estou absolutamente convencido de que as parcerias aumentarão nosso nível de ambição para o que é possível no futuro.

O projeto é uma aposta que não beneficiará apenas a fabricante alemã. Em entrevista para o The Verge, Austin Russell afirmou que a parceria com a marca da estrela de três pontas permitirá a Luminar coletar dados dos veículos da Mercedes. Com isso, será possível melhorar ainda mais a tecnologia de direção autônoma.

O interesse da Mercedes na Luminar

A tecnologia LiDAR é um elemento importantíssimo para a direção autônoma. O dispositivo funciona a partir de um sensor a laser que detecta a forma dos objetos através de uma luz infravermelha. Por meio dele, veículo percebe outros carros, pedestres, etc na pista, sem o uso de GPS ou internet.

Apesar da colaboração já anunciada, o projeto da Mercedes ainda se encontra um tanto embrionário. Isso porque ainda não foi anunciado quando a tecnologia começará a ser implantada e nem quais modelos serão equipados com ela. Ademais, não foi especificado qual nível de autonomia a Mercedes pretende atingir.



POSTO SELF-SERVICE É SOLUÇÃO PARA BAIXAR PREÇO DA GASOLINA?

"Quem está fazendo conta do tostão, iria, naturalmente, para a bomba self-service; e ele mesmo abastecer o seu automóvel"

Quem já abasteceu automóvel em algum país do primeiro mundo já percebeu que, por lá, não existe a classe dos frentistas: no posto, todas as bombas são do tipo self-service. Mas não no Brasil! Por que? Assista ao vídeo e entenda o caso!

Porque já se tentou, no passado, mas o sindicato dos frentistas barrou esse Projeto de Lei. De certa maneira, é justo, porque imagina hoje, que nós temos 13 milhões, 14 milhões de desempregados. Os frentistas são em número muito elevado: há em torno de 400 mil frentistas no Brasil.

Qual é a vantagem do self-service? Reduz o preço do combustível, porque reduz a despesa do posto. Bom, se colocasse, em um posto, bombas self-service e bombas operadas pelo frentista, uma solução mista, teria adesão?

Solução 'meio termo' para o posto self-service

Eu acredito que sim. Tem muita gente que não quer saber de descer do carro, pegar no bico, lá, e abrir o tanque, abastecer, sujar as mãos. Essas pessoas pagariam alguns centavos a mais para ter esse conforto, essa comodidade.

Agora, quem está fazendo conta do tostão, iria, naturalmente, para a bomba self-service; e ele mesmo abastecer o seu automóvel. Essa seria uma solução em cima do muro, ou meio termo, que poderia receber uma aprovação de todos os interessados no assunto.

