



Após sair de linha no Brasil, Ford EcoSport dá adeus aos Estados Unidos



O encerramento das atividades industriais da Ford em Camaçari (BA) fez o EcoSport sair de linha Brasil em janeiro de 2021. Porém, o modelo seguiu à venda até abril daquele ano, graças aos estoques. Agora, a história se repete nos Estados Unidos: o SUV deixará de ser comercializado por lá no próximo mês de maio, devido ao fechamento de uma fábrica da multinacional em Chennai, na Índia, de onde ele é exportado.

De acordo com o site Ford Authority, o EcoSport sairá de linha sem deixar substituto direto, pois o fabricante não planeja lançar uma nova geração. Com o fechamento da unidade de Chennai, o modelo deve deixar de ser vendido em vários outros mercados, incluindo México, Canadá e Argentina: no país vizinho, porém, a despedida deve demorar um pouco mais e

não ocorrerá antes de 2023.

O fechamento da fábrica indiana, entretanto, ainda não fará o Ford EcoSport sair de linha em nível global. Isso porque a produção do SUV compacto continua em uma única planta, em Craiova, na Romênia. Essa unidade não foi afetada pelo plano global de redução de custos da multinacional: ela abastece diversos países europeus, como França, Alemanha, Espanha, Itália, Inglaterra e Espanha.

Antes de sair de linha, Ford EcoSport inaugurou segmento

No Brasil, o Ford EcoSport inaugurou o segmento de SUVs compactos em 2003 e reinou sozinho nessa categoria durante quase uma década. A nova geração chegou em 2012, mas enfrentou novos concorrentes e não conseguiu repetir o sucesso da antecessora.

BMW anunciar 30 novidades para o Brasil em 2022, começando pelo iX3

A BMW foi a marca de luxo que mais vendeu no Brasil em 2021. Foram 14.522 unidades comercializadas pela marca e o Série 3 foi o líder em sua categoria. Para manter o sucesso, o grupo BMW prometeu 30 lançamentos para 2022, incluindo carros e motos. Porém o primeiro desses lançamentos confirmados será o SUV elétrico iX3, para complementar a gama elétrica da BMW no Brasil.

O BMW iX3 chega atualizado. O iX3 é, de grosso modo, uma versão elétrica do nosso velho conhecido X3. Ele foi lançado em 2020, em setembro de 2021 foi lançado o face-lift do SUV elétrico durante o Salão de Munique. As mudanças foram estéticas para

manter alinhado com a versão a combustão.

O BMW iX3 é feito em apenas uma configuração, trazendo apenas um motor elétrico para o eixo traseiro. Seu conjunto de baterias de íons de lítio possui 80 kWh de capacidade, o suficiente para garantir uma autonomia de 460 km no ciclo WLTP europeu. O motor elétrico produz 285 cv e 40,7 kgfm. O desempenho, como é de praxe nos elétricos, é marcado pela boa aceleração: o carro vai de zero a 100 km/h em 6,8 segundos. Já a velocidade máxima é limitada em 180 km/h.

Por ser baseado no X3, o interior do iX3 é praticamente o mesmo de seu irmão. As mudanças



se resumem a detalhes em azul exclusivos do elétrico. Por fora ele poderá ser identificado pela

grade fechada e rodas exclusivas. O modelo é feito pela joint venture BMW Brilliance na China.

Câmera que detecta carros barulhentos já está emitindo multas



Leis como a de nível de ruído produzido por um carro barulhento esbarram sempre em um problema na hora de serem fiscalizadas: nem sempre o policial conta com o equipamento em mãos para medir

se está tudo nos conformes. O Departamento de Proteção Ambiental da cidade de Nova Iorque (NY DEP) encontrou uma solução para fiscalizar isso.

O proprietário de um BMW M3

recebeu em casa uma notificação do NY DEP notificando que seu carro estava fazendo barulho acima do limite, com local e horário do ocorrido. Mas o carro não foi flagrado por um policial e sim

por uma câmera com detector de ruídos.

A forma de recorrer essa multa é tornar o veículo mais silencioso e comparecer a um local específico do departamento — cujo endereço que consta na notificação é de uma estação de tratamento de esgoto. Se ele não recorrer, a multa é no valor de US\$ 875 (R\$ 4490,50 na cotação atual).

O sistema de detecção de carros barulhentos ainda está em testes

A revista Road and Track entrou em contato com o NY DEP pedindo esclarecimentos sobre essa câmera. Um porta-voz respondeu que ela faz parte de um programa-piloto que está em testes desde setembro de 2021.

O funcionamento é similar ao de um radar de velocidade, a câmera fotografa o veículo infrator e a placa. A diferença fica por conta de um decibelímetro posicionado estrategicamente no lugar do radar de velocidade. E, assim como no radar de velocidade, a notificação é gerada automaticamente e enviada para o endereço onde o carro está registrado.

Esse programa faz parte de uma lei maior sancionada pelo atual governador do estado, que pretende reduzir a poluição sonora na cidade de Nova Iorque. No final de junho esse programa será reavaliado para decidir se será efetivado ou abandonado.

Exame para CNH: quais estados exigem comprovante de vacina ou teste de covid



A Organização Mundial de Saúde declarou, em março de 2020, a pandemia de Covid-19, doença causada pelo novo coronavírus. Desde então, muito se fala sobre prevenção – através do distanciamento social e higienização das mãos com álcool em gel – e da imunização através das ‘recém chegadas’ vacinas.

Por isso, locais públicos como festivais, bares, restaurantes, entre outros, têm exigido o comprovante de vacina. Em alguns casos, resultados de testes de Covid-19 também são exigidos para permitir a entrada nos estabelecimentos.

O Detran de alguns estados também adotou essa mesma medida de proteção e agora exigem a apresentação do comprovante da vacina contra a Covid-19 para a realização de exames teóricos e práticos para aquisição da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Bahia exige comprovante de vacinação para a obtenção da CNH

O Diário Oficial do estado da Bahia publicou em novembro do ano passado o Decreto 20.894/21 que determina as medidas de enfrentamento ao novo coronavírus nas cidades bahianas.

Em vigência desde 1º de dezembro, os atendimentos presenciais no Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN) ficam condicionados à comprovação da vacina através da apresentação do comprovante de vacinação fornecido no momento da imunização. Também é permitido o certificado COVID que pode ser acessado pelo aplicativo do Ministério da Saúde “CONNECT SUS”. A medida ainda se aplica a empresas, como as autoescolas e clínicas de trânsito.

Lucas Albiani, coordenador Regional de Trânsito, afirma que esse método foi adotado “Para não prejudicar os candidatos. Dessa forma, reduzimos o tempo de espera pelos testes. Agora, exigiremos a comprovação da vacina visando o controle da pandemia”.

Paraíba e Pernambuco adotaram a medida em dezembro

Também seguindo a determinação do governo do estado, o DETRAN-Pernambuco (PE) passou a exigir em 6 de dezembro o comprovante de vacina para se ter acesso ao órgão. Além disso, o Decreto 51.864 de 30/11/2021 exige o documento de identificação com foto.

Esse procedimento será observado para a solicitação e recebimento de documentação, como para a realização de exames teóricos e práticos para aquisição da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Comprovantes aceitos por Pernambuco

Assim como na Bahia, Pernambuco considera válido o documento emitido pelo Conecta SUS como forma de confirmação da imunização. Além dele, também são aceitos outros certificados emitidos pela Secretaria Estadual de Saúde, como caderneta ou cartão de vacina.

Comprovantes aceitos pela Paraíba para obtenção da CNH

A Paraíba exige a comprovação do esquema vacinal desde o dia 6 de dezembro, em cumprimento do Decreto nº 41.979/2021, para agendamento dos serviços do DETRAN-PB. Para isso, basta apresentá-lo por meio físico, digital, ou através da carteira de vacinação para Covid-19 emitido pelas autoridades sanitárias municipais.

O estado, no entanto, dispensa a apresentação às pessoas que tenham contraindicação para vacinação contra a Covid-19, desde que comprovada por documentação médica.

São Paulo exige apresentação do teste para pessoas não vacinadas

Desde o último dia 20, o DETRAN-SP passou a exigir o comprovante de vacinação contra a Covid-19 nos exames práticos de direção. Tanto examinador quanto candidato terão de apresentar o comprovante – físico ou digital – ao presidente da banca ao assinar a ata de presença.

Mas o estado paulista tem adotado uma postura mais flexível e também aceita a apresentação do teste PCR ou antígeno negativo para Covid-19. Contudo, o teste precisa ser realizado até 72 horas antes do exame de direção. Apesar da flexibilização, o DETRAN-SP afirma que “estão mantidos os demais protocolos sanitários recomendados pelas autoridades de saúde”.

Motoristas poderão transferir carros pela Carteira Digital de Trânsito



A partir de março será possível realizar a transferência de veículos através do aplicativo

Os motoristas detentores da Carteira Digital de Trânsito poderão comercializar veículos. O recurso deverá estar disponível em março para quem baixou e fez o cadastro no aplicativo do governo federal (disponível para celulares com sistema Android e iOS)

Segundo o Ministério da Infraestrutura, nesse sistema não será mais necessário ir ao cartório ou realizar os procedimentos de compra e venda utilizando documentos em papel. Em vez disso, será possível fazer a transação pelo app.

Tanto comprador como vendedor precisam estar cadastrados no Gov.Br, plataforma de serviços do governo federal. Mas será preciso fazer uso da assinatura digital do Gov.Br.

Também será exigido que a documentação do veículo a ser vendido esteja no formato digital. Estão neste grupo carros saídos de fábrica ou transferidos a partir de janeiro de 2021. Outra obrigação é que o departamento de trânsito do estado (Detran) tenha aderido ao novo sistema. A vistoria continuará obrigatória, devendo ser realizada no Detran do estado do comprador.

MP sobre regras de cobrança de PIS e Cofins do etanol é editada



O Diário Oficial da União publicou nesta terça-feira (15), a Medida Provisória 1100/22, que faz ajustes na tributação incidente sobre a comercialização direta de etanol por produtores, cooperativas e importadores. Segundo o governo, a MP altera regras estabelecidas pela Lei 14.292/22, que permitiram a venda direta de etanol do produtor ou do importador para os postos de combustíveis, para instituir regimento próprio para as vendas diretas efetuadas por cooperativas. Estes ajustes se tornaram necessários em razão de vetos presidenciais à lei. A medida provisória também revoga a MP 1069/21, que também tratava da comercialização de etanol.

Alíquotas

Conforme a nova MP, as alíquotas da contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins, incidentes sobre a receita bruta de venda do etanol, vão depender do tipo de operação. Por exemplo, a venda direta de produtor ou importador para os postos terá alíquota total de 29,4%, resultado da soma das alíquotas individuais das duas contribuições. Já nas vendas realizadas pelas cooperativas, a tributação vai depender se estas são optantes ou não do regime especial de apuração e pagamento do PIS/Pasep e Cofins previsto na Lei 9.718/98.

A MP também estabelece que o transportador-revendedor-retalhis-

ta (TRR) ficará sujeito às disposições da legislação do PIS/Pasep e da Cofins aplicáveis aos varejistas, ou seja, serão tributados à alíquota zero. O TRR é a empresa autorizada a comprar grandes quantidades de combustível para revendê-lo à granel a outras empresas e consumidores. Ainda segundo a medida provisória, produtores (incluindo as cooperativas), empresas comercializadoras e importadores de etanol ficam autorizados a comercializá-lo diretamente com as distribuidoras, postos de combustíveis, TRRs e com o mercado externo.

Tramitação

A MP 1100/22 será analisada pelos plenários da Câmara dos Deputados e do Senado.

Trecho alagado: pior vem depois...



Em época de chuva é comum aparecerem as recomendações e dicas de como atravessar um trecho alagado.

1. “A água não pode estar acima da metade da roda”;
2. “Tem que atravessar o trecho devagar, para não gerar marolas”;
3. “Engatar primeira ou segunda marcha, sem tirar o pé do acelerador e nem cambiar, para evitar de entrar água no motor”...

Porém, uma outra dica importantíssima, que nem todos se lembram, é o cuidado depois de passar pelo trecho alagado. Pois a água deixa o sistema de freios completamente molhado e quase inoperante. O que se resolve com facilidade: basta acelerar o carro de segunda ou de terceira mantendo também o pé no freio, porque assim os componentes vão se esquentar e evaporar a água que prejudicava o funcionamento do sistema.

Recém-chegada ao Brasil, GWM lança elétrico que lembra Porsche



A Great Wall Motors (GWM) é um grupo que possui várias subsidiárias, cada uma com sua especialização. A Ora é uma delas, focada em carros elétricos com desenho, digamos, "fofinho". Essa subsidiária já virou notícia por fazer o Punk Cat, uma cópia do Fusca. Agora ela volta a ser assunto por um novo modelo parecidíssimo com o Porsche Panamera. O carro foi apresentado pela Great Wall no Salão de Shanghai em 2021 como conceito, segundo o site chinês AutoHome ele entra agora em produção sem mudanças estéticas. Enquanto a carroceria lembra o Panamera, a dianteira traz faróis

redondos inspirados no 911.

O elétrico esportivo da Great Wall

A inspiração em um Porsche combina com a proposta do veículo: o sedã, batizado como Lightning Cat, é o modelo esportivo da gama. Ele é feito na plataforma Lemon E da GWM e equipado com um conjunto de baterias com capacidade para 82 kWh. Apenas não espere um desempenho similar ao de um Porsche, seu único motor produz 204 cv e fica montado na dianteira. Ele pode não ir rápido, mas vai longe: a autonomia é de 450 km dentro do padrão de testes chinês NEDC.

Tiro pela culatra: etanol polui mais do que gasolina?

A gasolina vendida nos postos norte-americanos contem 10% de etanol produzido a partir do milho, a chamada "gasohol". Entretanto, este álcool pode poluir mais que a gasolina, de acordo com estudo publicado esta semana nos EUA pela Academia Nacional de Ciências e contraria uma pesquisa anterior solicitada pelo Departamento de Agricultura dos EUA, que revelou o etanol e outros biocombustíveis razoavelmente "verdes".

De acordo com o Dr. Tyler Lark, cientista do Madison Center for Sustainability and Global Environment, da Universidade de Wisconsin e que liderou a pesquisa, "Etanol de milho não é um combustível amigo da atmosfera". A pesquisa revelou (rigorosamente ao contrário do que afirma...) que o álcool emite cerca de 24% mais carbono que a gasolina devido às emissões geradas pelas mudanças do solo para a plantação do milho, dos fertilizantes, e dos demais processos de obtenção e combustão.

Geoff Cooper, presidente da Associação dos Combustíveis Renováveis, imediatamente botou a boca no trombone e disse que este estudo é "uma completa ficção e distorcido", argumentando que "seus autores escolheram a dedo as piores hipóteses". Uma legislação norte-americana de 2005 exige dos refinadores de petróleo a mistura anual de 68 bilhões de litros de etanol de milho na gasolina disponível nos postos. O propósito seria reduzir as emissões e a dependência de combustível importado e o resultado foi um crescimento de 8,7% no cultivo do milho e da área cultivada entre 2008 e 2016, com mudanças no uso de terras agrícolas que seriam desativadas ou destinadas a outras finalidades.

Um estudo de 2019 amplamente citado pela indústria de biocombustíveis revelou que a intensidade de carbono do etanol era 39% menor que a gasolina, em parte devido ao sequestro de carbono associado ao

desenvolvimento de novos plantios. "Mas essa pesquisa subestimou o impacto das emissões da conversão de terras", disse o Dr. Lark.

E o etanol de milho no Brasil?

Guilherme Nolasco, presidente da União Nacional do Etanol de Milho (UNEM) explica que esta pesquisa não tem validade no Brasil pois nossas condições do plantio no Brasil são completamente diferentes dos EUA e impossível comparar as emissões provocadas aqui e lá. Por dois motivos:

1. Nosso etanol é obtido de um milho chamado "de 2ª safra", plantado nas entre-safras da soja. Isto significa que, ao contrário dos EUA, não há movimentação de solo e adição de mais fertilizantes (como o nitrogênio), pois o milho é plantado imediatamente após a colheita da soja;

2. A geração de energia térmica para o processo de obtenção (caldeiras) do etanol se utiliza de gás nos EUA, enquanto no Brasil o combustível são cavacos de madeira.

O etanol utilizado como combustível no Brasil se divide em 13% do milho e 87% da cana. Das 115 milhões de toneladas de milho produzidas, 20 milhões são exportadas, 8 milhões para o etanol e 87 milhões de toneladas para consumo doméstico. O percentual de milho transformado em álcool gera impostos, empregos, renda e ainda tem o farelo como subproduto. As projeções de Nolasco indicam um aumento da participação de seu álcool de 13 para 20% do total da produção até 2030.

E o balanço das emissões do etanol são amplamente favoráveis ao meio ambiente. Sua combustão gera apenas 1/3 de CO2 em relação à gasolina. E mesmo este reduzido volume é anulado pelo sequestro do CO2 durante o crescimento da planta. No Brasil, a gasolina contém 27% de etanol (25% no caso da Premium) produzido a partir do milho e da cana.

'Corridas canceladas' fazem usuários largarem app e voltarem para os táxis

O ano de 2021 marcou a retomada do protagonismo dos táxis como meio de mobilidade e, para 2022, esta tendência deve se consolidar. Segundo dados do app Vá de Táxi, a demanda pelo meio de transporte cresceu 37% no ano passado. Entre os principais motivos está a crise dos apps de motoristas particulares, com o crescente número de cancelamentos, e a retomada do turismo.

A CEO da empresa, Glória Miranda, afirma que o arrefecimento da pandemia contribuiu para a melhora no cenário. "A vacinação diminuiu bastante o percentual de contaminação e de óbitos. Isso encorajou as pessoas a fazerem viagens de lazer e de negócios. Além disso, 2021 marcou a volta de muitos brasileiros ao trabalho presencial. Consequentemente, o segmento de táxi foi beneficiado", explica.

A expectativa é de que os taxistas sejam ainda mais demandados durante 2022. Porém, ela pondera que o crescimento esperado deve se confirmar a partir do final do primeiro trimestre por conta do aumento dos casos de contaminação por coronavírus, em função da variante ômicron.

Crise nos apps

Mas o que realmente tem feito a diferença para os táxis é a crise que afeta os aplicativos de transportes. O ano começou com a notícia de que o Procon do Rio de Janeiro multou Uber e 99 por causa da má qualidade dos serviços prestados.

Usuários reclamam do aumento do tempo de espera e de atitudes como a desistência da viagem por parte de motoristas

que resolvem pegar outra corrida considerada mais vantajosa. Em alguns relatos, passageiros tiveram de arcar com taxas de desistência, embora ela tenha partido do motorista.

"Este foi um problema recorrente em 2021 e fez os usuários de apps retornarem a utilizar os táxis", lembra Glória.

Mais taxistas na praça

Os cancelamentos são provocados por conta dos altos custos que os motoristas dos aplicativos precisam arcar, o que os fazem priorizar corridas maiores. "De 30% a 40% do que eu ganhava com as corridas ficava para os aplicativos que eu prestava serviço. Quando coloquei na ponta do lápis, vi que não valia a pena, pois ainda precisava pagar o seguro e a manutenção do veículo, sem contar com o desgaste do automóvel, que provocava sua desvalorização", afirma Luciano Rosa, ex-motorista de aplicativos.

Ele observa que o cenário se tornou ainda mais desafiador com o aumento do preço da gasolina e inflação alta. "Os preços se tornaram proibitivos. Além disso, muitas vezes, peguei passageiros e levei até destinos muito longe e não consegui encontrar ninguém para levar na viagem de volta. Nestes casos, é pagar para trabalhar", conta ao explicar o motivo de muitos colegas escolherem viagens.

O alto custo pode ser, ainda, um motivo que levou os próprios motoristas a migrarem de serviço. Outro dado revelado pelo balanço da Vá de Táxi diz respeito ao número de taxistas, que cresceu 9% em 2021.

Volvo quer lançar carro elétrico sem o vigia traseiro



A Polestar nasceu como uma divisão esportiva da Volvo e hoje se tornou em uma marca de carros elétricos da empresa sueca. Seus carros seguem a filosofia de segurança total da Volvo, mas adotando um estilo mais moderno para competir com a Tesla.

A gama da Polestar conta com o cupê topo de linha 1 e o sedã 2, com o porte de um BMW Série 3. O próximo produto, programado para 2024, é um litback esportivo chamado de Polestar 5. Ele foi apresentado como conceito e traz uma característica exótica: não possui o vigia traseiro.

Você deve estar pensando "isso é apenas um conceito, a versão de produção terá o vidro traseiro." O site CarBuzz procurou a Polestar para comentar sobre isso e foi confirmado que a versão de produção não contará com o vigia.

A Volvo quer trocar o espelho por câmeras

A ideia dos suecos é de depender apenas das câmeras para a visibilidade traseira. Isso não é novidade, a Cadillac lançou o primeiro retrovisor central que exibe imagens de câmera em 2016 com o CT6. Essa função está presente em mais carros, só que em todos eles é possível alternar entre a imagem das câmeras e o espelho tradicional se o motorista preferir assim.

O porta-voz da Polestar disse que o desenho final dependerá da legislação dos países onde o veículo será vendido. Eles possuem um plano B caso o carro sem vigia traseiro não seja aprovado. Os engenheiros querem que esse carro seja mais leve e mais rígido que os rivais, para combater o problema crônico de excesso de peso dos carros elétricos.

Fiat 147: a história do italiano que desbravou as terras brasileiras



O anúncio de que a Fiat passaria a produzir carros em terras brasileiras aconteceu oficialmente em março de 1973. Naquela época, já se sabia até mesmo qual seria o desbravador de nossas ruas e estradas: O exclusivo Fiat 147, que derivava diretamente do sucesso europeu batizado de 127, lançado em 1971.

O novo carro, segundo os italianos, caíria como uma luva para as necessidades que os brasileiros tinham para se locomover em um país de dimensões continentais: o pequeno 147 era robusto, de mecânica fácil e simples e, ao mesmo tempo, proporcionava um baixo custo de manutenção. Além do mais, apresentava sensível economia de combustível quando comparado com os outros carros nacionais daqueles tempos.

Projeto moderno



O fato da mecânica ser simples e robusta não significava que ela tinha baixa tecnologia construtiva, como os carros brasileiros da época: ela trazia soluções que nem mesmo os carros de luxo contemporâneos sonhavam, como a disposição transversal do conjunto motor e câmbio, algo inédito no Brasil, assim como a correia dentada que acionava o eixo comando de válvulas do motor, presente apenas no Volkswagen Passat e Chevrolet Chevette.

As suspensões eram independentes nas quatro rodas, com um robusto feixe de molas disposto transversalmente na traseira, dando ao novo Fiat um bom grau de estabilidade em curvas e, claro, alta dura-

bilidade do sistema. A direção já contava com pinhão e cremalheira, também assim como o Passat e Chevette.

Só para que se tenha uma ideia, na inauguração da ponte Rio-Niterói (RJ), que tem cerca de 14 km, a Fiat botou à prova o baixo consumo de combustível do 147, fazendo com que o novo modelo percorresse a extensão da estrutura com apenas 1 litro de gasolina e quatro passageiros no seu interior.

E o 147 conseguiu cumprir o tal teste, que virou até propaganda na televisão, onde a quantidade de combustível era visível perante as câmeras. Isso provou um dos argumentos de vendas do novo carro.

tempo de uso já estava arranhando ou raspando no momento das trocas.

Curiosamente, as primeiras unidades fabricadas do pequeno Fiat, em especial os carros de engenharia e imprensa, tinham um cano de escapamento surpreendentemente pequeno, com pouco mais de 1 dedo de diâmetro, como uma saída de escape de uma moto de pequena cilindrada.

Era do tamanho apenas necessário para a expulsão dos gases do pequeno motor 1.050, mas visualmente não agradava, afinal passava-se a impressão de um conjunto mecânico fraco. O resultado é que, prontamente, a Fiat preparou uma tubulação de escape maior para os carros que seriam distribuídos para as concessionárias.

Fiat 147 Pickup e Furgoneta

Vendas cresciam e o sucesso vinha aos poucos. Mesmo demorando alguns anos para embalar no ranking de vendas, o Fiat 147

Inauguração da fábrica da Fiat em Betim (MG), em 1976

Dentro da esperança dos italianos de terem um carro perfeito para os brasileiros e para o mercado nacional, em 1976, a fábrica, localizada em Betim (MG), começou a produzir o 147. Em relação ao 127 italiano, o carro brasileiro possuía uma carroceria mais robusta, com mais pontos de solda, e suspensão traseira inédita.

Talvez por suas dimensões externas bem compactas com relação àquilo que se conhecia, o inédito carrinho da Fiat deixou os brasileiros com certa insegurança, pois, quando se observava o mercado nacional, ele era realmente compacto. Espaço interno agradável e bom porta-malas eram pontos positivos no pequeno 147, mas, mesmo assim, ele causava estranheza ao grande público.

Uma curiosidade é relativa ao seu motor 1.050, único que equipava o modelo. A dúvida é: "por que 1.050 cm³? Por que não

1.000 cm³ ou 1.100 cm³?" O fato é que tudo se apoiava na legislação brasileira. Por incrível que possa parecer, quando o carro foi lançado, em 1976, a lei tributária nacional afirmava que carros com motores de até 1 litro (1.000 cm³) pagavam mais IPI e ICMS do que aqueles com motores de até 1.600 cm³ (1.6).

Diante desse dilema, a marca italiana decidiu se basear no propulsor 0.9 (903 cm³) do 127 italiano, aumentando sua capacidade cúbica para 1.050 cm³, fazendo com que o 147 caísse nas mesmas regras tributárias dos carros acima de 1.000 cm³.

A correção dessa distorção da lei só ocorreu no início dos anos 90, quando o presidente Collor fez o congresso rever as legislações de tributação e, assim, fazer com que motores menores (abaixo de 1.000 cm³) pagassem menos impostos que os maiores, o que, cá entre nós, era mais justo.



começou a conquistar o consumidor brasileiro de verdade no final da década de 70. Também nessa época, mais especificamente em 1978, chegava a inédita carroceria furgão, chamado de Fiat Furgoneta, que nada mais era do que um 147 sem os bancos e vidros traseiros.

A gama de versões também crescia com as novidades das configurações básica (sem nome) e, no topo de linha, a GL (Gran Luxo). No final do mesmo ano, já como linha 1979, estreava uma pioneira: 147 Pick-up, uma pequena e útil caminhonete de dois lugares inteiramente baseada no 147 comum, que logo virou a queridinha dos pequenos comércios e de quem precisava carregar pequenas cargas.

Não era para menos: Ela foi a primeira picape compacta derivada de um carro de passeio na América Latina, moda que logo se espalhou para outras marcas (Volkswagen Saveiro, Ford Pampa, Chevrolet Chevy 500 e por aí vai).

Motor 1300 no Fiat 147 Rallye Com novo virabrequim de curso longo, pistões de maior diâmetro, carburador de corpo duplo e novo sistema de escapamento, o tradicional motor 1.050 ganhou uma nova cilindrada na linha 1979, tornando-se o 1.300. O novo propulsor ganhou mais potência e torque para mover com agilidade o pequeno 147, que não era referência em desempenho quando equipado com o pequeno motor de lançamento.

E não havia uma melhor maneira de estrear o motor 1.300 se não fosse em uma versão esportiva: chegava assim a inédita Rallye 1300, com visual exclusivo e repleto de adereços (faróis de longo alcance, rodas diferentes, adesivos e por aí vai).

Com motor maior, o Fiat 147 1300 desenvolvia 72 cv e cerca de 11 mkgf de torque em números brutos, melhorando significativamente seu desempenho quando comparado ao pacato 1.050. Era praticamente uma versão envenenada pela fábrica.