



VW finalmente apresenta a ID.Buzz, a nova Kombi elétrica

Após algumas imagens vazadas na internet, e o CEO da Volkswagen utilizar sua conta no Twitter para informar que o lançamento da ID.Buzz, a Kombi elétrica, seria no dia 9 de março, a espera finalmente terminou!

Apesar de não carregar o mesmo nome, o furgão elétrico é uma espécie de sucessor da Kombi que já conhecemos e faz parte da linha de elétricos ID da fabricante alemã. Inclusive, ela

utiliza a mesma plataforma modular MEB presente no ID 3, ID 4, ID 5 e ID 6 da VW.

Disponível em 11 esquemas de cores diferentes, a Kombi elétrica está prevista para chegar nos países europeus em novembro deste ano. Inicialmente, ela será oferecida em uma configuração de cinco lugares em que o assento pode ser rebatido (60/40). O tamanho do porta-malas

varia de acordo com a posição dos bancos, comportando entre 1.121 litros e 2.205 litros.

Ela também estará disponível em uma versão para cargas, que na Europa faz parte da divisão especial para veículos comerciais da Volkswagen. Essa variante comporta três ocupantes e conta com uma parede fixa que pode ser substituída por uma abertura para carga. O interior configurável permite

carregar paletes no padrão europeu com 4m³, e comporta até 600 kg de carga, além de 100 kg no teto.

Outras duas versões da ID.Buzz estão previstas para 2023. A primeira é para até seis ocupantes, que conta com uma porta deslizante no lado do passageiro. A outra, deve chegar ao mercado norte americano com entre-eixos mais longos e capacidade para sete pessoas.

Kombi elétrica tem 11 opções de cores para escolher



Rodas de liga leve aro 18" é item de série em todas as versões



Volkswagen oferece garantia de até 8 anos na bateria da Kombi elétrica



Sua velocidade máxima da Kombi elétrica é de 145 km/h



Painel tem visual minimalista



Modelo chega com versões para 3 e 6 ocupantes



Senado aprova projeto para reduzir preço dos combustíveis



O Senado aprovou, na tarde desta quinta-feira (10), o Projeto de Lei (PL) 1.472/2021, que altera a forma de cálculo do preço dos combustíveis, além de criar uma Conta de Estabilização. As informações são da Agência Brasil. Esse fundo funcionará como um mecanismo de amortecimento contra flutuações do preço do petróleo no mercado internacional. O objetivo é reduzir o valor dos combustíveis nos postos e evitar a oscilação constante de preços para o consumidor. Agora, o projeto segue para a Câmara.

O PL estabelece diretrizes da política de preços na venda de combustíveis e derivados do petróleo. São elas: proteção dos interesses do consumidor; redução da vulnerabilidade externa; estímulo à utilização da capacidade instalada das refinarias; modicidade de preços internos; e redução da volatilidade de preços internos.

A lógica da Conta de Estabilização será economizar na baixa, retardando a queda dos preços, para posteriormente retardar a alta dos preços, contendo variações de curto prazo. Assim, a fonte prioritária dessa conta sairá da própria margem de variação dos preços.

O texto também estipula que os preços dos combustíveis derivados de petróleo praticados no país tenham

como referência as cotações médias do mercado internacional, os custos internos de produção e os custos de importação.

Uma das críticas do autor do projeto, Rogério Carvalho (PT-SE), e que motivou sua redação, está na fórmula atual de cálculo dos preços dos combustíveis, com base na Paridade de Preços Internacionais (PPI). Desde 2016, a Petrobras adota o PPI, que vincula o preço do petróleo ao mercado internacional tendo como referência o preço do barril tipo Brent, que é calculado em dólar. Portanto, o valor internacional do petróleo e a cotação do dólar influenciam diretamente na composição dos preços da companhia.

Auxílios

O projeto também traz um aumento no valor do auxílio-gás. Ele revê a legislação que criou o auxílio, ampliando seu público, em 2022, para 11 milhões de famílias. Seria o dobro de sua meta de atendimento em relação aos valores originalmente aprovados na lei orçamentária anual.

Uma das alterações feitas no texto hoje pelo relator, Jean Paul Prates (PT-RN), foi a inclusão de um auxílio a motoristas de baixa renda e a ampliação do vale-gás a famílias carentes. O chamado Auxílio Combustível Brasileiro

vai beneficiar motoristas autônomos, taxistas e motociclistas de aplicativo com renda familiar de até três salários-mínimos, priorizando quem recebe o Auxílio Brasil.

Adiamentos

Esse PL está sendo discutido no Plenário da Casa desde a semana anterior ao carnaval. Atendendo a um pedido do vice-líder do governo no Senado, Carlos Viana (MDB-MG), com apoio de outros colegas, o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), decidiu adiar a votação para depois do feriado. Na quarta-feira (9), o assunto foi novamente ao Plenário, quando houve novo adiamento. Diante do impasse e do anúncio da Petrobras de aumentar os preços do diesel e da gasolina em suas refinarias, Pacheco pediu empenho dos pares para deliberação do tema hoje, sem novas prorrogações.

Pacheco disse aos senadores que o anúncio do aumento substancial do preço dos combustíveis pela Petrobras impunha ao Senado a apreciação ainda nesta quinta desse PL e também do Projeto de Lei Complementar (PLP) 11/2020. O PLP propõe a simplificação do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) sobre combustíveis em todo o país, que está sendo votado pelo plenário.

Direção hidráulica x elétrica



Durante muitas dezenas de anos o esforço do motorista ao volante era aliviado pela direção hidráulica, que funcionava bem, mas era cara, complexa e exigia manutenção por ter um reservatório com fluido que às vezes vazava. Surgiam problemas e ainda roubava uma razoável potência do motor, além do desgaste de alguns de seus componentes. Mas a maioria dos automóveis modernos já dispõem de um sistema muito mais simples e barato: a direção elétrica.

E muito mais eficiente, pois, ao contrário da direção hidráulica, só rouba potência quando o volante está sendo acionado, mas não quando o carro está em linha reta. A única desvantagem da direção elétrica é provocar alguns ruídos metálicos, quase inaudíveis, mas que não existem na direção hidráulica, pois são abafados pela presença do fluido entre seus componentes metálicos.

Detran' dos EUA libera carros sem volante no país; entenda



A NHTSA (Administração Nacional de Tráfego e Segurança Rodoviária), órgão que rege as leis de trânsito nos Estados Unidos, definiu um conjunto de normas de segu-

rança para protótipos de carros autônomos que dispensam motorista.

Agora, esse tipo de automóvel não precisa mais dos controles de direção manual

— como volante e coluna de direção, por exemplo — para atender à regra dos padrões de colisão do país. Os desenvolvedores de carros autônomos tinham dificuldade de implantar o sistema nos veículos devido aos padrões de segurança que devem ser seguidos e pressupunham que uma pessoa estava no controle do carro.

Em fevereiro, a Cruise, unidade de tecnologia de direção autônoma da General Motors, solicitou à NHTSA permissão para construir e implantar o Origin, um ônibus autônomo, sem controles manuais. Agora, de acordo com a agência "Para veículos projetados para serem operados exclusivamente por um ADS [sistema de direção autônoma], os controles de direção operados manualmente são logicamente desnecessários".

Por isso, foi revisado o trecho que diz que os carros sempre devem ter um banco para o motorista, um volante e coluna de direção, ou apenas

uma posição de assento do passageiro dianteiro. Apesar da alteração, a nova regra enfatiza que os carros autônomos devem oferecer aos ocupantes o mesmo nível de segurança que os automóveis conduzidos por humanos.

A medida que o motorista muda de pessoa para máquina em veículos equipados com ADS, a necessidade de manter os humanos seguros permanece a mesma e deve ser integrada desde o início".

Além disso, a nova norma diz que as crianças não devem viajar no banco do "motorista", visto que esse assento não foi desenvolvido para protegê-las em caso de colisão. No entanto, mesmo se uma criança ocupar esse lugar, o carro não é obrigado a parar imediatamente.

A mudança chegou para tornar mais fácil para as montadoras lançar carros e ônibus totalmente autônomos com interiores futuristas, tratando todas as pessoas como passageiros.

Petrobras confirma reajuste de R\$ 0,54 na gasolina e R\$ 0,81 no diesel



A Petrobras confirmou nesta quinta-feira (10) reajuste nos preços do litro da gasolina e do diesel. A partir de sexta-feira (11), o preço médio de venda da gasolina da Petrobras para as distribuidoras passará de

R\$ 3,25 para R\$ 3,86 por litro. Considerando a mistura obrigatória de 27% de etanol anidro e 73% de gasolina A para a composição da gasolina comercializada nos postos, a parcela da Petrobras no preço

ao consumidor passará de R\$ 2,37, em média, para R\$ 2,81 a cada litro vendido na bomba. Uma variação de R\$ 0,54 por litro. Para o diesel, o preço médio de venda da Petrobras para as distribuidoras passará de R\$ 3,61 para R\$ 4,51 por litro.

Considerando a mistura obrigatória de 10% de biodiesel e 90% de diesel A para a composição do diesel comercializado nos postos, a parcela da Petrobras no preço ao consumidor passará de R\$ 3,25, em média, para R\$ 4,06 a cada litro vendido na bomba. Uma variação de R\$ 0,81 por litro.

Guerra na Ucrânia

Como era esperado, a guerra na Ucrânia e a disparada do preço do barril do petróleo são as principais causas desse aumento. A petrolífera justificou a alta em comunicado explicando que "esses valores refletem parte da elevação dos patamares internacionais de preços de petróleo, im-

pactados pela oferta limitada frente a demanda mundial por energia".

Vale lembrar que a Rússia é um grande produtor mundial de petróleo e de gás. Como o país sofrerá sanções econômicas e, possivelmente, perdas durante o conflito, o valor desses insumos pode ser ainda mais afetado.

Atualmente, a Petrobras adota a política internacional de preços para os combustíveis: assim, qualquer variação na cotação do petróleo no exterior traz impacto direto aos preços da gasolina e do óleo diesel comercializados no Brasil.

Todavia, o presidente Jair Bolsonaro já havia feito menções a possíveis intervenções na política de preços da empresa petrolífera. Propostas para tentar conter os valores dos combustíveis por meio de redução de ICMS ou da formação de um fundo de estabilização também estão em debate no Congresso.

Câmara dos Deputados aprova projeto com mudanças no ICMS



A Câmara dos Deputados aprovou nesta sexta-feira (11) o projeto de lei que prevê a incidência por uma única vez do ICMS sobre combustíveis, inclusive importados, com base em uma alíquota fixa por volume comercializado e única em todo o País. O texto aprovado também concede isenção do PIS/Pasep e da Cofins em 2022 sobre os combustíveis. A proposta será enviada à sanção presidencial.

Os deputados aprovaram o substitutivo do Senado ao Projeto de Lei Complementar (PLP) 11/20, apresentado originalmente pelo deputado Emanuel Pinheiro Neto (PTB-MT). De acordo com o substitutivo, as novas regras alcançam gasolina e álcool combustível, diesel e biodiesel, e gás liquefeito de petróleo, inclusive o derivado do gás natural.

Em vez de uma incidência percentual sobre o preço, as alíquotas incidirão sobre a unidade de medida (litros, por exemplo) e serão definidas por meio de decisão unânime do Conselho de Secretários Estaduais de Fazenda (Confaz), levando-se em conta as estimativas de evolução do preço dos combustíveis de modo

que não haja ampliação do peso proporcional do tributo na formação do preço final ao consumidor.

Atualmente, as alíquotas são diferentes nos estados e no Distrito Federal. Na média das regiões metropolitanas, são de 14% para o diesel e 29% para a gasolina, por exemplo.

Na Câmara, o texto foi relatado pelo deputado Dr. Jaziel (PL-CE). "O projeto é uma resposta ao clamor da população sobre esse tema", declarou.

O 1º vice-presidente da Câmara, deputado Marcelo Ramos (PSD-AM), afirmou que o povo brasileiro hoje está sofrendo com o preço nas bombas de gasolina no País inteiro. "A aprovação do projeto não é a solução definitiva, mas é um amortecimento, e todos nós reconhecemos isso, inclusive os que deram o voto crítico porém favorável ao mérito da matéria", disse Ramos.

ICMS no diesel

Embora estabeleça regras para fixar a alíquota do ICMS por m³ (cada m³ equivale a 1.000 litros) comercializado, a proposta prevê, exclusivamente para o diesel, que, enquanto isso não ocorrer, a base de cálculo da alíquota atual será a média

móvel dos preços médios praticados ao consumidor final nos 60 meses anteriores à sua fixação. Essa regra transitória valerá até 31 de dezembro de 2022 em cada estado e no Distrito Federal.

A média móvel sofre atualização constante porque é calculada a cada momento, descartando dados mais antigos e acrescentando os mais recentes.

ICMS na Querosene de aviação

Na votação dos destaques, o Plenário rejeitou, por insuficiência de votos, dispositivo que previa a vigência das novas regras também para o querosene de aviação.

A manutenção do trecho obteve o apoio de 250 deputados, mas eram necessários 257 votos (maioria absoluta) por se tratar de um projeto de lei complementar. Com isso, foi aprovado o destaque do Republicanos que retirou o querosene das regras do projeto.

Isenção de tributos

Durante o ano de 2022, serão reduzidas a zero as alíquotas do PIS/Pasep e da Cofins incidentes sobre a produção ou importação de diesel, biodiesel, gás liquefeito de petróleo e querosene de aviação. Adicionalmente, os contribuintes de toda a cadeia, inclusive o comprador final, poderão manter os créditos vinculados.

O mesmo valerá para o PIS/Pasep-Importação e a Cofins-Importação incidentes sobre a importação de óleo diesel, biodiesel e gás liquefeito de petróleo ou derivado de gás natural.

Em razão dessa renúncia de receita, o projeto dispensa medidas de compensação por meio de aumento de outras receitas ou corte de despesas, conforme exigido pela Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar 101/00) e pela Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2022 (Lei 14.194/21). Mas isso se aplica apenas às operações envolvendo biodiesel, óleo diesel e gás realizadas nesse exercício.

Forma de cálculo

Ao seguir o parecer do relator, o Plenário rejeitou trechos do substitutivo do Senado que permitiriam aos estados, por meio do Conselho de Secretários Estaduais de Fazenda (Confaz), realizarem reajustes extraordinários dos combustíveis antes do prazo mínimo estipulado como regra geral pelo projeto. Esse prazo será de um ano até a primeira revisão após a fixação inicial das alíquotas, e de seis meses para as revisões sucessivas.

Todos os reajustes deverão observar o período de noventa previsto na Constituição para sua vigência.

Compensações

A proposta permite ao Confaz criar mecanismos de compensação entre os entes federados, tais como câmara de compensação, para distribuir o imposto recolhido em operações interestaduais, por exemplo. O Confaz poderá ainda manter a substituição tributária, que ocorre quando um contribuinte recolhe o tributo em nome de outro e repassa aos preços. Já os incentivos fiscais deverão ser concedidos pela unanimidade do conselho, obedecidas regras de transição fixadas em lei para as isenções vigentes.

Estado receptor

Para os combustíveis derivados de petróleo, o ICMS ficará com o estado onde ocorrer o consumo. O imposto passará a incidir também nas operações interestaduais porque a Constituição prevê que, a partir da incidência do ICMS uma única vez, ele será devido nesse tipo de operação, atualmente isenta.

Quando se tratar de operações interestaduais entre contribuintes envolvendo combustíveis não derivados do petróleo, como álcool e biodiesel, o imposto será repartido entre os estados de origem e de destino, segundo as regras aplicáveis às demais mercadorias.

Nas operações interestaduais com esses combustíveis não fósseis, quando destinadas a não contribuinte do ICMS, o imposto caberá ao estado de origem.

Esses 5 carros foram criados para serem econômicos

Na hora de projetar um carro novo, o fabricante precisa priorizar um público alvo. Com isso, alguns aspectos do carro são mais valorizados

que outros: um carro com apelo mais esportivo não costuma ser econômico, por exemplo. O apelo dos carros pode ser tanto passional quanto racional.

A única coisa que esperam dele são poucos gastos na hora de abastecer? Alguns fabricantes já tentaram essa estratégia, com modelos que sacrifi-

cam o desempenho ou até mesmo a estética na busca de maior economia de combustível. Confira a seguir cinco deles:

1. Fiat Mille Economy



mais econômico do país. O hatch já possuía a vantagem de ser leve (810 kg) e ter boa aerodinâmica. Nas revisões feitas em 2008 ele recebeu pneus mais leves, alinhamento de suspensão para reduzir o atrito, quinta marcha mais longa e mudanças internas no motor para reduzir atrito, como o óleo 5W30 e o coletor de escape tubular.

O Fiat Mille com essas revisões ganhou o sobrenome Economy. Para auxiliar o motorista existia um econômetro no painel, que ajuda o motorista a conduzir de forma mais econômica.

Essas melhorias mantiveram o velho Mille competitivo no mercado, até sair de linha no final de 2013 por não receber o airbag duplo e freios ABS que se tornariam obrigatórios em 2014.

Por muitos anos a Fiat promovia o Mille como o carro mais barato do Brasil. O popular com origem em 1984 podia não ser o mais moderno da categoria, mas era a porta de entrada para quem queria um carro novo. A chegada dos chineses Effa M100 e Chery QQ tiraram o Mille desse posto.

A Fiat optou por outra estratégia para continuar atraindo compradores frugais para o Mille: fez dele o carro

Fiat Mille Economy	Consumo Urbano	Consumo Rodoviário
Etanol	8,4 km/l	10,7 km/l
Gasolina	12,7 km/l	15,6 km/l

2. Volkswagen Polo BlueMotion

O Volkswagen Polo chegou ao Brasil com uma proposta de ser um compacto premium, oferecendo acabamento superior e mais equipamentos em um pacote menor que o do Golf. Essa fórmula não foi tão bem recebida na época, o consumidor da marca continuou preferindo modelos mais simples como o Gol e o Fox.

O Polo acabou virando "cobaia" para experimentos da marca, para testar a receptividade do público. Ele foi o primeiro carro flex sem o tanquinho de partida a frio e o primeiro carro da marca com câmbio automatizado. Porém a inovação mais curiosa testada no Polo foi a versão BlueMotion.

A proposta era criar uma versão mais econômica do hatch, algo que a VW já fazia na Europa. As mudanças fora mais radicais que as aplicadas no Mille Economy: o Polo BlueMotion trazia grade dianteira com desenho mais fechado, saias dianteiras e laterais para reduzir o arrasto, spoiler com essa mesma função, rodas de liga leve aro 14 calçadas com pneus mais finos (165/70), suspensão mais baixa, direção com assistência ele-



tro-hidráulica (item que veio nos primeiros Polo e foi trocado pela hidráulica) e câmbio com relações mais longas.

O coeficiente de arrasto baixou de 0,35 para 0,31. O motor 1.6 8 válvulas VHT recebeu apenas uma nova programação da central eletrônica, sem alterar a potência. Houve um ganho significativo no consumo, enquanto o Polo comum fazia 12,1 km/l na estrada com gasolina, o BlueMotion fazia 15 km/l. O dado é do Inmetro.

Em troca do consumo o consumidor perdia um pouco de conforto, devido os pneus mais duros, o carro raspa mais fácil em quebra-molas e valetas, e perdem em desempenho devido as marchas mais longas. O preço a se pagar pela economia.

VW Polo BlueMotion	Consumo urbano	Consumo rodoviário
Etanol	7,4 km/l	9,4 km/l
Gasolina	10,7 km/l	15 km/l

3. Volkswagen Fox BlueMotion



Esse foi o primeiro compacto moderno a adotar um 1.0 tricilíndrico no Brasil, tipo de motorização que praticamente virou o padrão da indústria atualmente. Com esse motor o Fox 1.0 ficava mais econômico e ainda ganhava desempenho: ele era mais potente que o antigo 1.0 de quatro cilindros.

O pacote BlueMotion do Fox incluía também grade de desenho fechado pintada de preto, pneus de baixa resistência, calotas com desenho mais fechado, direção eletro-hidráulica e novas relações de marcha. O motor EA211 começou a ser fabricado no Brasil com o lançamento dessa versão do Fox, no ano seguinte ele passaria a equipar o Up

Após o lançamento do Polo BlueMotion a Volkswagen expandiu essa versão para o Fox e o Gol, mas de forma menos extrema que foi feita no Polo. Isso até 2013, ano que o Fox BlueMotion ganhou um motor exclusivo: o 1.0 de três cilindros EA211.

Fiat Mille Economy	Consumo Urbano	Consumo Rodoviário
Etanol	8,8 km/l	12,7 km/l
Gasolina	9,9 km/l	14,4 km/l

4. smart fortwo mhd



O pequeno smart fortwo já é uma versão menor e mais econômica de um carro, ele economiza até nas letras maiúsculas em seu nome. Em 2012 a Mercedes-Benz passou a oferecer uma versão ainda mais econômica do urbano, a micro hybrid drive (mhd).

Apesar do nome, esse modelo do smart não trazia assistência elétrica ao motor 1.0 de três cilindros. Essa sigla mhd identificava o

sistema start-stop. Por isso, o ganho em consumo ficava apenas no uso urbano mais pesado, o habitat natural do microcarro.

A versão mhd do smart fortwo foi oferecida até o modelo sair de linha no Brasil em 2015, ganhando nesse meio tempo a edição especial Brazilian Edition. A proposta racional de carro urbano do smart não deu certo no Brasil e a geração seguinte não veio oficialmente.

VW Polo BlueMotion	Consumo urbano	Consumo rodoviário
Gasolina	13,2 km/l	14,4 km/l

5. Toyota Prius



Enquanto os outros carros dessa lista são apenas versões voltadas para economia, o Toyota Prius foi um carro criado do zero para ser o mais eficiente possível. O Prius nasceu em 1998 como o primeiro carro híbrido moderno. A partir da segunda geração o Prius deixou de ser um sedã e ganhou uma carroceria própria, com traseira hatch e baixíssimo coeficiente de arrasto. Ele chegou ao Brasil na terceira geração, em 2013.

A geração mais popular do Prius

no Brasil é a quarta, que foi lançada em 2015. Essa geração é também a que possui o desenho mais "exótico", lembrando um peixe. As formas diferentes são para garantir a boa aerodinâmica. O carro não chegou a ser um sucesso, mas conseguiu boas vendas para um importado. Com o lançamento do Corolla híbrido flex fabricado no Brasil, a Toyota parou de importar o Prius. A carroceria sedã com estética mais agradável do Corolla tornou o híbrido mais palatável ao consumidor brasileiro.

Fiat Mille Economy	Consumo Urbano	Consumo Rodoviário
Gasolina	15,7 km/l	14,3 km/l