



Abarth: conheça 4 carros históricos da 'divisão esportiva'

A Abarth é a preparadora oficial da Fiat e está chegando ao Brasil com status de marca já apimentando um projeto 100% nacional: o Pulse. Antes dessa nova fase, ela esteve presente por aqui no modelo esportivo do Stilo e mais tarde com o foguetinho 500 Abarth importado do México.

A história da Abarth é riquíssima: ela foi fundada pelo piloto austríaco Carlo Abarth em 1949, para preparar carros de corrida da Cisitalia. Carlo escolheu o escorpião como logo da empresa por ser o seu signo do zodíaco. Pessoas desse signo são definidas como intensas, característica que os carros da Abarth compartilha.

Em 1971, Carlo vendeu a Abarth para a Fiat, se tornando assim o braço de competições da marca e de suas subsidiárias. O comando passou a ser do engenheiro Aurelio Lampredi, que é o criador do motor Fiasa e do segundo V12 da Ferrari. A Fiat relançou a Abarth em 2007 com o status de marca, fazendo versões

esportivas de rua e de pista do Grande Punto.

Na Europa, ela possui showrooms exclusivos, estratégia que será adotada também no Brasil. Hoje sua gama se limita ao 595 e ao 695, ambos são versões apimentadas do Fiat 500. Hoje o AutoPapo vai lembrar alguns modelos históricos da Abarth:

1. Abarth 1000TCR



Já pensou em um carro tão "bravo" que o moto nem cabe dentro do cofre? Isso pode parecer a descrição de algum muscle car com preparação exagerada para o SEMA Show, mas é na verdade da versão de corrida do diminuto Fiat 600.

O 600 era o irmão maior do Nuova 500, trazendo um motor de quatro cilindros na traseira com 633 cm³ de deslocamento. A Abarth usou o 600 para dominar as categorias de 850 e 1000 cm³. O Abarth 850TC Berlina foi o primeiro a ser criado, usando um motor 850 de 52 cv.

A tampa do motor precisava ficar entreaberta devido aos carburadores maiores, além disso havia a vantagem

de ajudar a circular o ar quente. Para a categoria acima existiu o 1000TC e o 1000TCR. Eles traziam um motor 1.0 que rendia entre 85 e 114 cv dependendo do ano e a tampa do motor foi convertida para funcionar como spoiler, deixando o propulsor exposto.

Como o carrinho pesava apenas 583 kg, ele era capaz de atingir 190 km/h. O desempenho do Abarth 1000TCR foi tão bom que o Sports Car Club of America (SCCA), responsável pelas competições nos EUA, banuiu o carro do piloto Alfred Cosentino por ser mais rápido que os V8. O piloto havia conseguido 51 vitórias em 53 corridas com seu Abarth.

2. Fiat 131 Abarth Rally



O 131 Volumetrico Abarth foi outra versão esportiva de rua, dessa vez com um compressor mecânico

O Fiat 131 é um antecessor dos médios Tempra e Marea, sendo um dos últimos carro de tração traseira da marca. A fábrica italiana corria nos ralis com o 124 Spider preparado pela Abarth, mas em 1976 trocou o esportivo pelo novo sedã.

O modelo de corrida se destaca pelos para-lamas alargados, capô e tampa do porta-malas feitos em plástico, e o discreto spoiler do tipo rabo de pato. As mudanças maiores não eram vistas logo de cara: o assoalho foi modificado para receber uma suspensão independente na traseira e o motor 2.0 de comando duplo ganhou

um cabeçote de 16 válvulas.

Esse motor é mais uma obra de Aurelio Lampredi e foi usado no Brasil pelo Tempra, Tipo e Coupé. No 131 Abarth Rally de rua ele usava carburadores Weber 34 ADF de corpo duplo e rendia 140 cv. Na versão de competição o motor trazia cárter seco, injeção mecânica e podia chegar a 240 cv.

Esse sedã familiar conseguiu 20 vitórias entre 1976 e 1981, sendo seis delas com o alemão Walter Röhrl ao volante. A Abarth fez na terceira série do 131 uma versão esportiva de rua, a Volumetrico. O nome vem do compressor mecânico instalado no motor 2.0 8 válvulas de comando duplo, que rendia os mesmos 140 cv o Rally de rua

3. Autobianchi A112 Abarth Previous



A Abarth sempre foi abrangente na hora de fazer suas preparações, tendo até o Porsche 356 no currículo. Mas ela parece brilhar mais com os carros compactos. O Autobianchi A112 foi um carrinho urbano desenhado por Marcello Gandini, o pai do Lamborghini Miura, e menor que o Fiat 147.

Por isso, a Abarth não precisou de colocar três dígitos de potência no carro para ele ficar esperto. A primeira versão Abarth do A112 trazia um motor aumentado de 900 cm³ para 1 litro, escapamento esportivo, comando de válvulas mais agressivo e carburador de corpo duplo, resultando em 58 cv.

Como ele pesava apenas 690 kg, já era possível se divertir nas estradas italianas.

Mas os engenheiros não pararam por aí. Em 1975 aumentaram o curso dos pistões para deslocar 1.050 cm³. Com mais algumas mudanças no motor ele passou a produzir 70 cv. A cereja do bolo ficava pela caixa de 5 marchas opcional.

O Autobianchi A112 foi tão popular nos ralis pela Europa que a marca criou o Campeonato A112 Abarth. Seu preço acessível e desempenho atraía jovens aspirantes a piloto, um deles foi ninguém menos que Olivier Panis.

4. Abarth 124 Spider



Agora já entramos na fase moderna da Abarth. A Mazda e a Alfa Romeo estavam com uma parceria de dividir entre si a arquitetura do roadster MX-5, porém o então CEO da FCA, Sergio Marchionne bateu o pé e disse que carros da Alfa precisam ser feitos na Itália. A parceria acabou indo parar com a Fiat.

Em 2015 os italianos apresentaram o novo 124 Spider. Ele utilizada a plataforma da quarta geração do MX-5, porém sua carroceria e o motor eram diferentes. Enquanto o roadster japonês oferecia um 1.5 ou um 2.0, ambos aspirados, o 124 usava o 1.4 turbo MultiAir de 140 cv da própria Fiat. Isso deu comportamento distinto para os carros.

A Abarth, que na época já preparava o Grande Punto e o 500, não

ia ficar de fora e fez sua versão do 124 Spider. O carro era produzido na fábrica da Mazda em Hiroshima, no Japão. De lá era enviado para a Officine Abarth em Mirafiori, na Itália, para ser finalizado.

O motor 1.4 turbo era atualizado para produzir 170 cv e 25,5 kgfm, o diferencial recebia um LSD mecânico, os freios são Brembo e os amortecedores vieram da Bilstein. O escapamento Record Monza fazia esse motor 1.4 soar maior que ele realmente é.

O visual trazia uma faixa em preto fosco remetendo aos 124 Spider Abarth de rali antigos. Por dentro vinham bancos Recaro e detalhes em camurça no painel. Assim como os Abarth antigos, esse era um esportivo leve: pesava apenas 1.060 kg, menos que qualquer versão do 500 moderno!

Redução de limite de velocidade seria alternativa reduzir globalmente o consumo de petróleo



Em consequência da crise energética global, desencadeada com o início dos conflitos na Ucrânia, a Agência Internacional de Energia (AIE) elaborou 10 propostas para reduzir o consumo de petróleo em escala global. A entidade estima que, se o plano for seguido à risca, o consumo de petróleo diminuirá em 2,7 milhões de barris por dia.

A medida foi tomada para evitar o risco de uma crise "paralisante" do petróleo. De acordo com o relatório, a medida serviria para reduzir o impacto da alta do combustível no bolso do consumidor, diminuiria danos econômicos, reduziria a receita de hidrocarbonetos da Rússia, e o consumo de petróleo aconteceria de forma mais sustentável.

A Agência Internacional de Energia afirma que, se aplicada, será possível reduzir a demanda de petróleo em 2,7 milhões de barris por dia em quatro meses. O que equivale à demanda de todos os carros da China.

Mudanças propostas para reduzir o consumo de petróleo

O transporte é uma das áreas que mais demanda o uso do petróleo. Então, obviamente, esse setor seria um dos mais impactados.

Em uma visão a curto prazo, o relatório propõe reduzir a quantidade de combustível consumida pelos veículos através de redução do limite de velocidade das vias, aderir ao trabalho home office, baratear o

transporte público, etc.

O diretor executivo da AIE, Fatih Birol, que lançou o plano em uma coletiva de imprensa, afirmou que "Como resultado da terrível agressão da Rússia contra a Ucrânia, o mundo pode estar enfrentando seu maior choque de oferta de petróleo em décadas, com enormes implicações para nossas economias e sociedades"

Tópicos propostos pela AIE

A Agência Internacional de Energia acredita que a redução do consumo de petróleo não deve mais ser uma medida temporária. A entidade ainda afirma que essas mudanças são importantes não só para melhorar a segurança energética dos países, mas também para enfrentar as mudanças climáticas e reduzir a poluição do ar.

Por isso, o plano tem como base os seguintes tópicos:

1. Reduzir o limite de velocidade das rodovias em 10 km/h;
2. Trabalhar em casa pelo menos três dias na semana;
3. Proibir o uso do carro aos domingos, nas grandes cidades;
4. Baratear o transporte público, incentivar a micromobilidade, caminhar e andar de bicicleta;
5. Uso alternativo de carros particulares nas grandes cidades;
6. Incentivar o carsharing e práticas que reduzam o consumo de combustível;
7. Promover o uso eficiente de

caminhões de carga e correio;

8. Evitar viagens a trabalho, se possível;

9. Priorizar trens noturnos e de alta velocidade quando possível;

10. Acelerar a adoção de veículos elétricos e mais eficientes;

As propostas são boas, é verdade. Contudo, algumas delas parecem ser impraticáveis no Brasil, por exemplo, e provavelmente em muitos outros países também. Uma delas é a de priorizar os trens: por aqui, o principal meio de transporte é rodoviário e são poucas as linhas de ferroviárias que conectam cidades, ou estados, no território nacional.

Ademais, o veículo elétrico ainda está distante de se tornar popular por aqui. Primeiramente, porque o investimento inicial em um carro a bateria é muito superior quando comparado ao a combustão. Além disso, é necessário um investimento bilionário para expandir a infraestrutura – com mais postos de carregamento, por exemplo – para estimular o crescimento do mercado de elétricos local.

Contudo, nenhum país é obrigado a seguir essas medidas. Elas podem, inclusive, ser implementadas em diferentes camadas do governo, como estadual, regional, ou serem seguidas voluntariamente pelas pessoas. Resta saber se algum lugar no Brasil vai aderir a essas mudanças.

Guia Michelin: porque marca de pneus avalia restaurantes?



A francesa Michelin é uma marca mundialmente conhecida por fabricar pneus, mas seu nome também está ligado à gastronomia. Hoje, a empresa é uma das mais conceituadas em avaliação de restaurantes de alta gastronomia ao redor do globo e os estabelecimentos considerados "dignos" recebem a gloriosa Estrela Michelin.

A primeira vista, é estranho pensar que uma fornecedora de pneus tenha alguma especialização no ramo culinário. Mas essa tradição da Michelin começou no início do século 20, e está mais ligada com o setor automotivo do que você imagina.

Na verdade, tudo começou com o Guia Michelin, que foi idealizado pelos irmãos André e Édouard Michelin após a criação da marca de pneus. O objetivo do manual era auxiliar as pessoas que faziam viagens de carro na França no século 20.

Por meio desse guia, os irmãos viram uma forma de ajudar o motorista e, ao mesmo tempo, propagar a sua marca. Dessa forma, foi produzido o "Guia Vermelho", que tinha mais de 400 páginas e inúmeras informações práticas sobre veículos. O material fez sucesso entre os condutores e dúvidas sobre "onde abastecer", "onde encontrar bons hotéis na estrada" e "onde comer" começaram a se tornar corriqueiras.

A partir daí a Michelin começou a avaliar os restaurantes e hotéis que indicavam, e a marca começou a ficar conceituada nesse ramo.

Ademais, à medida que outras empresas de pneus se tornaram potenciais concorrentes, a Michelin se vinculou a um movimento nacionalista francês, que incentivava a população de Paris a comer em restaurantes pelo país. Isso também ajudou a França, que ficou conhecida como a capital da comida boa.

Ainda hoje, o guia ainda se concentra na Europa Ocidental e mede outros restaurantes em relação à alta gastronomia europeia. A Michelin é responsável por evidenciar novas tendências e reconhecer chefs e estabelecimentos que sonham em conquistar fama internacional. Ao todo, são visitados mais de 45 mil estabelecimentos pelo mundo e está presente em 28 países.

Carro elétrico é menos confiável do que o a combustão, aponta estudo

A medida que o preço dos combustíveis aumenta cada vez mais, o carro elétrico começa a parecer uma opção viável para os motoristas. Acredita-se que os carros movidos a bateria são mais confiáveis do que os veículos a combustão, pois possuem menos partes móveis, e menos líquidos voláteis para transportar, o que simplifica a manutenção.

Mas uma pesquisa divulgada pelo grupo de consumidores inglês "Which?" mostrou que os carros elétricos não são tão confiáveis quanto se imagina. O Mail Online divulgou os resultados dessa pesquisa, que em um período de quatro anos após adquirir um modelo 0 km, os de combustão interna apresentam menos problemas do que os movidos a eletricidade.

No estudo, a "Which?" conversou com 48 mil pessoas que, juntas, somam 57 mil veículos, sendo 2.100 deles elétricos. Entre os proprietários de carros elétricos, 39% relatou problemas no veículo antes

de se completar quatro anos de uso. As ocorrências são menores no motor de combustão interna: 19% para movidos a gasolina e 29% aos abastecidos a diesel.

E o problema do carro elétrico não é apenas na confiabilidade. Os serviços de reparo nesse tipo de propulsão costumam ser mais demorados também.

Os problemas mais comuns ocorreram com o software, que levou até cinco dias para ser resolvido. Em contrapartida, o reparo no carro a gasolina leva três dias, e no abastecido a diesel quatro.

Tesla, a pior; Kia é a melhor. Apesar de ser a mais popular quando o assunto é produção de veículo a bateria, a Tesla se figura como a marca de menor confiabilidade. Ao todo, 39% dos proprietários alegaram ao menos uma falha em menos de quatro anos de uso, e 5% deles estava relacionado a quebras ou falhas na partida.

A mais confiável é a Kia, espe-

cificamente com o modelo e-Niro. Apenas 6% dos donos relataram falhas no carro, sendo 1% delas relacionadas a falha na partida.

A pesquisa da Which? tem como um dos objetivos incentivar o consumidor fazer pesquisas sobre variados modelos antes de decidir comprar um veículo.

"Sabemos que os motoristas estão ansiosos para mudar para carros mais ecológicos, mas é vital que eles obtenham um produto de qualidade. Com os veículos elétricos em particular, nossa pesquisa mostra que um preço premium não significa necessariamente um veículo confiável, por isso sempre incentivamos os motoristas a fazer suas pesquisas antes de uma compra tão significativa para ver em quais carros e marcas podem confiar."

O carro elétrico ainda é relativamente novo no segmento automotivo. Por isso, podemos esperar que sua confiabilidade melhore com o avanço da tecnologia.

5 vezes que as equipes de F1 encontraram brechas no regulamento



Seja para buscar mais competitividade, ou tornar o esporte cada vez mais inovador, de tempos em tempos a Fórmula 1 faz alterações em seu regulamento técnico. Essas mudanças são um convite para a inovação e os engenheiros das equipes viram o livro de regras do avesso a fim de interpretá-lo da melhor maneira possível.

Com isso, as escuderias acabam tendo algumas ideias inusitadas, ou encontram brechas no regulamento que lhe rendem uma grande vantagem. Um exemplo muito recente disso foi a Mercedes, que chegou aos testes de pré-temporada no Bahrein com um carro totalmente diferente do apresentado na pista de Barcelona.

No circuito bahrenita os alemães mostraram um conceito diferente nas entradas de ar laterais responsáveis pela refrigeração do motor, os sidepods. A Mercedes reduziu tanto essas laterais, que no paddock ela foi apelidada de "Zeropod". Apesar de ter sido legalizada pela FIA, a peça foi muito comentada e questionada entre algumas equipes.

Além desse caso da Mercedes, que ainda não se sabe o real potencial do modelo W13 alemão, o AutoPapo listou outras quatro vezes que uma equipe de Fórmula 1 encontrou alguma brecha no regulamento técnico e isso, de alguma forma, lhe beneficiou.

Mercedes W11 – DAS (Dual Axis Steering)

DAS ajudou a Mercedes a alcançar o heptacampeonato de construtores em 2020.

Polêmico, o DAS (Direção de Eixo Duplo em tradução livre) esteve com a Mercedes ao longo da temporada de 2020, em que Lewis Hamilton e o time da estrela de três pontas conquistaram juntos o heptacampeonato. O W11 já era um bom carro, e com a ajuda do DAS se tornou um dos mais dominantes da história da categoria.

O sistema é capaz de alte-

rar a geometria da suspensão através de um movimento em profundidade que o piloto faz no volante. Com isso, ao longo das corridas ou treinos, Hamilton e Valtteri Bottas podiam alterar a geometria da suspensão da forma que bem entendiam, tornando-a mais eficiente nas curvas ou nas retas.

E a vantagem da Mercedes não parou por aí. A possibilidade de variar o ângulo da suspensão dianteira permitiu os pneus trabalharem com melhor distribuição de temperatura. Em consequência disso, o desgaste e a chance de surgirem bolhas por excesso de calor eram muito menores.

O regulamento da Fórmula 1 proíbe ajustes no sistema de suspensão – como era o caso da suspensão ativa da Williams – mas não falava nada sobre alterar a geometria atuando no conjunto de direção. Por isso, nada pôde ser feito contra a Mercedes naquele ano. No entanto, o regulamento foi alterado e o DAS foi vetado da temporada seguinte.

Williams FW14B – Suspensão ativa

Ayrton Senna classificou o carro da Williams como "de outro planeta"

Essa talvez seja um grande tapa na cara daqueles que dizem que "na época de Ayrton Senna e Nigel Mansell a corrida era só no braço". O sistema está entre os mais conhecidos da história da Fórmula 1 e a categoria precisou reescrever trechos do regulamento para que ele fosse vetado anos depois. A eficiência dessa suspensão era tamanha, que Senna descreveu o carro da Williams de 1992 como "de outro planeta".

O dispositivo era computadorizado e controlava o trabalho dos braços que sustentavam as rodas. Dessa forma, a altura do carro em relação ao solo era sempre a mesma e, com isso, as regulagens das asas e defletores, por exemplo, eram otimizadas e a performance do

carro melhorava muito.

Com a suspensão ativa a Williams dominou as temporadas de 1992 e 1993. Outras equipes até tentaram desenvolver algo parecido, mas não obtiveram o mesmo sucesso. No fim de 1993 a FIA fez alterações no regulamento da Fórmula 1, que acabou banindo este e outros dispositivos, como o controle de tração, por exemplo.

Brawn GP BGP001 – Difusor duplo

Difusor duplo foi o trunfo para a Brawn GP conquistar o título entre Construtores e Pilotos em 2009

A Brawn GP surgiu das cinzas da Honda, que havia fechado as suas portas no fim da temporada de 2008. Por isso, não se criava muita expectativa em torno do time de Ross Brawn. Porém, ele soube ler o regulamento da Fórmula 1 de 2009 como poucos, e criou um carro campeão.

A principal mudança para aquela temporada estava em uma série de determinações que reduziram em até 50% o downforce em relação ao ano anterior. Para isso, um difusor menor teria de ser aplicado nos carros.

E era nessa peça que estava o trunfo dos ingleses, que optaram por utilizar um difusor duplo.

O difusor é um aparato aerodinâmico que permite aumentar a velocidade com que o ar passa por baixo de um automóvel, lhe dando mais estabilidade. Ele é responsável por reduzir a pressão embaixo do monoposto, o que ajuda a deixá-lo "colado" no chão, com mais contato no asfalto e mais aderência.

Então, essa foi uma peça que as equipes deram atenção especial para tentar compensar a perda de downforce, e trabalharam em cima do seguinte trecho do regulamento da Fórmula 1.

"Nenhuma carenagem visível por baixo do automóvel e situada entre a linha central da roda traseira e um ponto a uma distância de 350 mm da retaguarda pode estar mais de 175 mm acima do plano de referência. Qualquer interseção das superfícies nesta área com uma lateral ou o plano vertical longitudinal deve formar uma linha contínua visível debaixo do carro."

Toyota e Williams criaram um canal a mais para a saída de ar e aumentaram o tamanho dos seus difusores. Parte da própria carroceria do carro foi utilizada, e deixou componente um pouco mais alto que o das concorrentes. Contudo, o resultado obtido não foi tão bom quanto o da Brawn.

O time novato utilizou a

mesma brecha. Porém, se saiu melhor, pois conseguiu fazer com que o ar saísse por cima de uma pequena "asa", o que aumentou a pressão aerodinâmica.

Naquele ano, a Brawn GP ganhou 8 das 17 corridas, e Jenson Button foi campeão mundial.

Brabham BT46B – Carro ventilador

O Brabham BT46B não teve tanta sorte quanto os outros citados na lista e foi banido durante o campeonato

O carro da Brabham de 1978 tem, possivelmente, o conceito mais estranho já visto na Fórmula 1. Naquele ano a categoria era dominada pela Lótus, mas o time liderado por Bernie Ecclestone deu o seu jeito de tirar o atraso enquanto a temporada acontecia.

Naquela época, os carros que faziam melhor uso do efeito solo tinham uma grande vantagem sobre os seus concorrentes. Pensando nisso, Gordon Murray – um dos maiores engenheiros que já passou pela Fórmula 1 – desenvolveu um mecanismo capaz de deixar o carro da Brabham mais colado ao solo, o que o tornava mais rápido e facilitava perseguir o adversário, o que facilitava as ultrapassagens.

Para isso, Murray desenvolveu uma espécie de ventilador que era acoplado na traseira do bólido. O projeto foi para a pista na terceira etapa do campeonato, na África do Sul. Mas a perfeição do conceito só foi atingida no GP da Suécia em que venceu. Mas logo foi banido da Fórmula 1.

A princípio, a justificativa da equipe era utilizar aquele ventilador para resfriar a motor da Alfa Romeo que impulsionava o Brabham BT46B. Mas não era só isso.

Uma série de embreagens que iam do motor até o ventilador permitiam que o carro ficasse cada vez mais grudado no chão à medida que as rotações do motor aumentavam.

O regulamento da Fórmula 1 na época proibía dispositivos aerodinâmicos móveis, mas o time de Ecclestone afirmou que o ventilador extraía ar através de um radiador montado no motor, o que tornava a peça legal. Além de deixar o carro muito rápido, o ventilador tirava o sono dos adversários por outro motivo: jogava muita sujeira em quem vinha atrás.

Mário Andretti, campeão naquele ano, descreveu o aparato como um aspirador que "joga lixo em você a uma taxa infernal". Niki Lauda venceu o GP da Suécia, mas devido aos grandes problemas gerados por ele, e pelos sucetivos protestos, o BT46B foi banido pelo resto da temporada.



Os 10 carros que menos chamam atenção em classificado online - Parte 2



Porém, os carros populares dos anos 2000 ainda são comuns no trânsito das cidades brasileiras. Esses compactos ainda são uma opção viável para pessoas que precisam de um carro urbano e possui um orçamento limitado. A oferta de peças ainda é farta, porém a de pneus diminuiu.



Por muitos anos, os carros populares nacionais vieram de fábrica com rodas de 13 polegadas: as de aro 14 eram opcionais ou então ofertadas nos compactos mais "grandinhos". Fiat Mille, Palio Fire, Chevrolet Celta e Ford Ka eram alguns dos compactos que saíam de fábrica com pneus 145/80 R13.

Hoje, os carros de entrada já usam rodas de 14 polegadas, geralmente trazendo pneus com 165 milímetros de largura ou mais. Alguns modelos, como o Volkswagen Gol, já usam rodas aro 15. Com isso, a oferta de pneus com largura menor que 165 mm ou com aro de 13 polegadas produzidos marcas tradicionais estão sumindo do mercado.

Problemas de usar um pneu maior que o original

A alternativa é troca o pneu por um mais largo, nas medidas mais fáceis de encontrar atualmente. A largura extra ajuda na estabilidade, porém deixa a direção mais pesada: um problema para quem possui um carro sem direção hidráulica. O pneu maior também impacta no consumo e no desempenho, pois existe uma resistência de rolagem maior.

Vale destacar que a adoção de

pneus com medidas diferentes das originais deve respeitar determinadas diretrizes, como a manutenção do diâmetro total do conjunto.

Por outro lado, existem hoje os chamados "pneus verdes", que trazem compostos específicos para otimizar a economia. Isso inclui uma resistência de rolagem mais baixa, que amortiza os impactos da largura maior.



A palavra dos fabricantes de pneus

Para entender melhor o lado dos fabricantes sobre a oferta dos pneus aro 13 e 14, conversamos com Debora da Cruz, porta-voz da Goodyear.

Essa marca é uma das tradicionais que ainda ofertam essas medidas, partindo do 165/70R13.

A representante da marca explicou para a reportagem que a escolha de quais medidas a fábrica oferece vem da frota circulante no país. A demanda pelos pneus aro 13 ainda existe e, por isso, a Goodyear continua a produzi-los. A marca inclusive lançou um modelo novo para os aros 13 e 14, o Assurance MaxLife.

Também procuramos as assessorias da Pirelli e da Continental. Ambas garantem que continuam a produção dos pneus de aro 13 e 14:

A Pirelli informa que possui pneus aro 13 e 14, fabricados sob demanda do mercado, e abastece sua rede de distribuição espalhada por todo o Brasil." A Continental continua ofertando normalmente pneus aro 13" e 14" em diversas medidas e com suas três marcas – Continental, General Tire e Barum – de forma a atender a demanda do mercado brasileiro."

A recomendação do AutoPapo é pesquisar na hora de comprar. Caso não encontre os pneus apropriados para o seu carro em lojas físicas, consulte o site do fabricante ou lojas virtuais. Os pneus aro 13 e 14 ainda são feitos e não vão acabar tão cedo.

Subaru lança XV e Forester com sistema híbrido leve no Brasil



O Grupo CAO A anunciou duas novidades para a linha Subaru no Brasil: os SUVs XV e Forester agora vêm para o país com motorização híbrida e-BOXER. O conjunto usado pela marca japonesa é do tipo híbrido-leve, que é menos complexo que o híbrido

tradicional.

Subaru Forester e-BOXER R\$ 223.900

Subaru XV e-BOXER R\$ 193.900

Em ambos a motorização a combustão é o 4 cilindros Boxer 2.0 de 150 cv e 20 kgfm, que traz

injeção direta. A tração, como manda a tradição da marca, é integral permanente e simétrica. O câmbio é do tipo CVT, uma tradição mais recente da marca.

O sistema híbrido leve e-BOXER consiste em um motor elétrico junto do câmbio, que pode movimentar o carro em baixas velocidades ou apenas auxiliar o motor a gasolina. Esse pequeno motor produz 16,7 cv e 6,7 kgfm. Parece pouco, mas já é o suficiente para movimentar o carro em baixas velocidades e só acionar o quatro cilindros com o carro em movimento.

O sistema híbrido possui o modo S, que aciona o motor elétrico mais cedo em acelerações e mantém o motor a combustão em rotações mais altas para garantir respostas mais rápidas. O consumo não foi divulgado, mas a marca garante que no teste do Inmetro houve uma melhoria de 19% para o XV e de 11% para o Forester. Ambos garantiram a nota A.

A peça cilíndrica na dianteira é o motor elétrico que vai no câmbio, na traseira está uma pequena

bateria de íons de lítio

A dupla da Subaru também foi atualizada em segurança

Outro destaque na chegada desses modelos híbridos é a estreia do sistema de segurança EyeSight de quarta geração. Ele ficou mais eficiente graças ao uso de câmeras estéreo com maior campo de visão e um software de reconhecimento mais avançado.

O EyeSight utiliza essas câmeras para a frenagem autônoma de emergência, cruise control adaptativo, sistema pré-colisão, centralização do veículo na faixa e alerta de saída de faixa. Os Subaru Forester e XV também trazem detector de fadiga do condutor, emitindo um aviso caso ele perca a atenção ou aparente ter sono.

A câmera do detector de fadiga possui reconhecimento facial para até cinco condutores. O carro ajusta automaticamente o banco, os espelhos, o ar-condicionado e o computador de bordo conforme as preferências salvas de cada motorista. A CAO A já está comercializando os carros na rede de concessionárias Subaru. A garantia se mantém em cinco anos.

