



## Comprar? Nada disso! Você vai ‘assinar’ um carro híbrido em poucos anos

O mercado de automóveis está mudando na nossa frente por imposições de leis mais rígidas e do próprio mercado consumidor

O futuro do automóvel está se desenhando na nossa frente: muitos estão empolgados com o que está por vir, enquanto os entusiastas temem o futuro do carro. Resolvi incorporar o “Pai Boubros do Gidê Entupido”, desembaçar a bola de cristal e fazer algumas previsões e especulações sobre o que veremos nos próximos anos nas ruas.

Especular vai contra o que nós aprendemos na faculdade de jornalismo, mas é um exercício bom de se fazer: ainda mais aqui nesse espaço opinativo. Então, por favor, não venham com print disso aqui em 2035 falando “nooossa-aaaa, você errou tudo nessa coluna”.

Mas enfim, vamos falar de futuro do automóvel, então temos que começar pelo que todos querem saber: o carro elétrico vai dominar as ruas? Sim e não! Em países desenvolvidos, é um caminho sem volta; os motores térmicos vão acabar!

Mas a coisa muda de figura por aqui: a verdade é que o Brasil está uns 10 anos atrasado nesse sentido em relação à Europa, por exemplo. Temos diversos fatores contra por aqui e o principal, claro, é o custo elevado, aliado ao poder de compra decadente do brasileiro.

O recém-lançado Renault Kwid elé-

trico, hoje, é o carro a bateria mais barato do nosso mercado, com um preço de etiqueta de pouco mais de R\$ 140 mil. Resumindo: carro elétrico no Brasil vai ser nicho voltado aos consumidores de alto poder aquisitivo.

Mas qual será a solução aqui? Etanol! Sim, o combustível vegetal odiado por muitos, atacado por alguns youtubers e comentaristas de portal poderá colocar o Brasil na vanguarda da matriz energética para os países em desenvolvimento.

Recentemente, uma comitiva de representantes de montadoras e do governo brasileiro fechou um acordo com a Índia para ampliar o uso do etanol naquele país. Mas qual vai ser a sacada? Motor flex já existe há quase 20 anos.

‘Zero’ emissões

A novidade vai ser os conjuntos híbridos flex. Hoje, a Toyota já oferece esse conjunto propulsor, enquanto diversas outras, como Volkswagen, Stellantis e GWM já desenvolvem seus produtos com essa proposta.

Mas qual a diferença do híbrido flex para o híbrido convencional? Simples! Se for considerado desde a cultura da cana-de-açúcar até as emissões dos carros abastecidos com etanol, é possível “zerar” a emissão de carbono. E isso que todos estão buscando – e por imposição das legislações.

Termos escapatória? Provavelmente não. O processo de eletrificação é inevi-

tável, mesmo que em graus diferentes. Lá para meados desta década de 2020, provavelmente teremos muitos carros mild hybrid (ou híbrido leve) ou os híbridos “convencionais”.

Parênteses: meu amigo Marlos Ney Vidal publicou no Autos Segredos uma dessas novidades, o Polo eTSI – o primeiro híbrido flex da VW.

Soluções de mobilidade

Ainda pensando no futuro, outra tendência é a transformação das montadoras (eita, me desculpem Boris Feldman e Bob Sharp) em empresas provedoras de mobilidade.

O negócio delas não vai ser mais exclusivamente vender carros. Pensa comigo: hoje, as maiores compradoras de carros são as locadoras. Para quê você vai fazer uma venda direta, com margens reduzidas, se você mesmo pode fazer essa jogada?

Por isso, a maioria das fabricantes (se não todas) já estão investindo nos carros por assinatura: em vez de comprar um carro, você, por um valor mensal pré-determinado, o usa com todos os custos de manutenção e seguro embutidos na mensalidade.

Como disse Antonio Filosa, COO da Stellantis, eles estão “aprendendo a andar para correr no futuro”, ou seja, ainda não têm o know-how das grandes locadoras como a Localiza, mas, em breve, querem estar em pé de igualdade.

Banco aquecido? Vai ter que assinar também

E tem mais. As fabricantes já estão pensando também em oferecer equipamentos por assinatura. Isso mesmo, você não leu errado. A BMW se envolveu em uma polêmica recente ao manifestar intenção cobrar uma mensalidade para liberar bancos aquecidos em seus carros.

E isso não vai ser exclusividade de carros mais caros: muitas já oferecem serviços pagos, como sistemas de monitoramento remoto que são gratuitos no primeiro ano, mas são cobrados a partir daí. Ou internet a bordo.

Mas essa proposta ainda enfrenta muita resistência dos consumidores. A Cox Automotive recentemente pesquisou que 75% das pessoas que pretendem comprar um veículo novo nos próximos dois anos não querem pagar uma taxa de assinatura anual ou mensal para esses itens. Em vez disso, eles esperam que a maioria dos recursos e serviços sejam incluídos no preço de venda inicial.

A bola de cristal está ficando embaçada novamente, então vou parar por aqui... Mas é fato que um novo mundo automotivo está se desenhando diante dos nossos olhos. Para quem encara o carro apenas como uma ferramenta, muitas novidades serão bem-vindas. Mas para os entusiastas...

## Carro tem alma? (Sete segredinhos que poucos conhecem)



Até motoristas veteranos desconhecem dispositivos básicos importantes para a saúde e... para o bolso. Vou te apresentar alguns deles

Até motoristas veteranos desconhecem dispositivos básicos importantes para a saúde e... para o bolso. Vou te apresentar alguns deles.

Alma

De repente seu carro leva um pequeno impacto traseiro. O que vinha atrás não freou em tempo hábil. Os dois motoristas descem para examinar os carros e nenhum deles vê nada avariado, só um arranhadinho no para-choque.

E fica tudo por isso mesmo, até que o carro é levado na oficina para reparar o “arranhadinho” e aí vem a surpresa. Como os para-choques atuais são de plástico, ao receber um impacto eles se deformam mas, em geral, voltam ao formato original. Mas o que aguentou o tranco foi sua “alma”, uma peça metálica em seu interior que se deformou com o choque e deve ser substituída, pois num próximo impacto ela será incapaz de amortecer o choque.

E, geralmente, o estrago – aparentemente superficial e sem consequências – pode ter danificado até o assoalho do porta-malas. Ou seja, uma inesperada facada no bolso.

FPS

Iniciais de Fire Prevention System, é dispositivo para evitar incêndio no caso de acidente. Na eventualidade de um forte impacto (capaz de acionar o airbag), a alimentação de combustível ao motor era bloqueada.

Hoje o sistema funciona eletrônica e automaticamente, mas antes era necessária a intervenção do motorista para desarmar o dispositivo e voltar o fluxo ao motor. A maioria deles sequer sabia de sua existência (embora estivesse bem explicado no manual) nem como desativá-lo.

E muitos carros, ao passar por um buraco mais profundo no asfalto, recebiam um tranco suficiente para acionar o FPS e bloquear o combustível. O motor apagava e o carro parava poucas dezenas de metros depois.

O motorista perdia tempo e dinheiro para chamar um reboque só

por desconhecer o dispositivo e onde estava um simples botãozinho para o desativar.

Ar-condicionado

São dois os comandos do ar-condicionado pouco utilizados pelo motorista. O primeiro aciona a recirculação: o ar interno não é renovado (pelo externo) e tem a finalidade de resfriar mais rapidamente o habitáculo de passageiros. Entretanto, pode ser perigoso se deixado muito tempo, pois a renovação de ar é importante para eliminar o CO expirado pelos passageiros.

O outro comando só tem ar-condicionado de carros importados, é tecla “Rest” que aciona o ventilador depois que o motor é desligado para aproveitar o calor do sistema de aquecimento durante mais alguns minutos.

Automático

Entre as opções deste câmbio, uma tem a letra “S”. E, poucos sabem que, curiosamente, pode ter dois significados. Nos modelos mais modernos, é símbolo de Sport, para uma condução mais esportiva e as marchas “esticam” mais, cambiam em rotações mais elevadas.

Entretanto, nos carros mais antigos, “S” era de snow, ou neve, em inglês. Que servia também para ajudar a arrancar na lama. Nesta posição, a primeira marcha não engatava e o carro arrancava sempre de segunda, evitando que as rodas motrizes deslizassem devido ao excesso de rotação.

Travas nas portas traseiras

Previous

Trava de segurança acionada por alavanca Existe também a trava que pode ser acionada com a chave do carro ou chave de fenda

Next

Quando se fala deste dispositivo das portas traseiras, muitos motoristas o confundem com o bloqueio dos vidros, se forem elétricos. E nem imaginam que em todos os carros de quatro portas, as traseiras contam com uma

trava (só acessível com a porta aberta) que neutraliza a maçaneta interna e impede uma criança de abri-la. Mas a externa continua operante.

Emergências

Alguns carros dispõem de recursos emergenciais no caso de pane elétrica do componente. A trava da alavanca do câmbio em “P”, por exemplo, pode ser desbloqueada manualmente retirando-se uma capa do console. A explicação está no manual, que orienta também como abrir a tampa do porta-malas com uma cordinha. Ou rebater os bancos traseiros.

Também o teto solar de alguns carros pode ser fechado por uma manivela, no caso de problema no comando elétrico. Mas, um dos defeitos que mais aborrecem e raros automóveis oferecem recurso emergencial são os vidros elétricos. Que só emperram quando está chovendo. E abertos....

OBD2

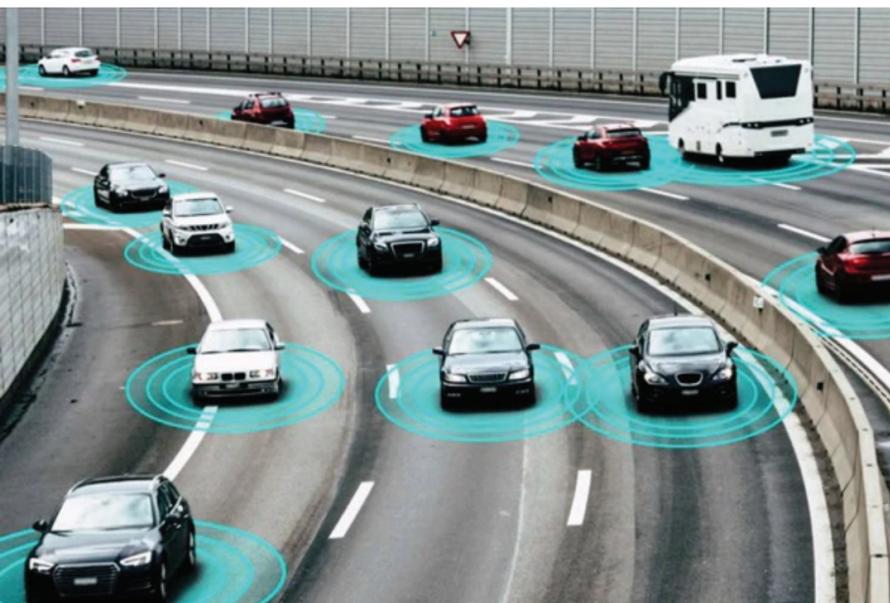
On Board Dignostics é obrigatório no Brasil há mais de dez anos e trata-se de uma espécie de tomada colocada sob o painel, próxima à coluna de direção.

Conectada à central eletrônica, ela fornece todos os dados essenciais de comportamento do automóvel, como consumo, rotação do motor, temperatura da água e outros. E capaz também de enviar para um computador (scanner) todos os registros de problemas ocorridos no carro e até que sejam reparados.

Várias empresas comercializam dispositivos eletrônicos que se encaixam no OBD2, capazes de interpretar estas informações e enviá-las – por Bluetooth – para um aplicativo, mantendo o motorista ciente do comportamento do carro.

Outras procuram convencê-lo de que são capazes – através do OBD2 – de alterar seu desempenho. Mas é melhor desconfiar, pois as fábricas já instalaram “filtros” para evitar essas interferências.

## O que é ADAS? Veja como funcionam os sistemas de assistência ao motorista



A segurança é algo primordial e, por isso, as fabricantes têm trabalhando incansavelmente para desenvolver sistemas de assistência ao motorista (ADAS) na hora da condução. Atualmente, até os modelos mais simples contam com aparatos tecnológicos de segurança que antes eram encontrados apenas em modelos de categoria premium.

No entanto, sozinha, toda essa parafernália não é capaz de fazer milagres: um estudo realizado pela CCC Intelligent Solutions comprova isso. De acordo com o levantamento, os sistemas de assistência deixam o motorista em uma zona de conforto, o que acabou causando mais acidentes. Isso porque o condutor acredita que a tecnologia o deixará em uma situação segura, mesmo sem saber ao certo como ela funciona. E, na realidade, não é bem assim.

1. Assistente de permanência em faixa

Uma câmera instalada na parte superior do para-brisa é responsável por observar as faixas da via e, se necessário, acionar o sistema para fazer a correção na trajetória do veículo.

Ou seja, quando o Assistente de permanência de faixa percebe o movimento não intencional do motorista, ele atua de maneira direta no carro e "puxa" o volante para o outro lado, realocando o automóvel no centro da faixa. Esse sistema é útil para condutores desatentos, por exemplo.

Porém, é preciso atentar-se a um ponto. Para o bom funcionamento do dispositivo, as faixas pintadas no asfalto devem estar visíveis. Caso contrário, o assistente de permanência na faixa não

consegue fazer a leitura da via e, conseqüentemente, não conserta a trajetória do veículo.

2. Controlador de velocidade de cruzeiro

Esse dispositivo, basicamente, é responsável por acelerar e frear o carro sozinho, de acordo com a distância e a velocidade do veículo que vai a frente. Caso a pista a frente esteja livre, o Controle de Cruzeiro mantém a velocidade pré-definida pelo motorista e, se necessário, ainda pode acionar os freios.

A tecnologia funciona da seguinte forma: um radar de alta precisão é instalado na frente do automóvel e é responsável por monitorar distância, velocidade e o movimento dos objetos que estão à frente do carro.

Os dados obtidos são enviados à central eletrônica, que é a responsável por acionar o freio ou o acelerador. Detalhe: em carros de câmbio automático, o sistema pode até parar completamente o veículo.

O dispositivo tem diferentes níveis de precisão e de acordo com a Mobiauto, os mais modernos detectam objetos a 300 m de distância.

3. Frenagem autônoma

Com esse recurso, câmeras e sensores são instalados no para-brisa ou para-choque do veículo e também detectam carros ou obstáculos a frente. No entanto, a forma como ele atua é completamente diferente do Controle de Cruzeiro.

A tecnologia trabalha em conjunto com softwares e, em alguns casos, inteligência artificial para evitar colisões em situações que se percebe que o motorista não tem total controle do automóvel.

O dispositivo funciona como um alerta nos freios para diminuir o tempo de reação do condutor. Caso

o motorista não perceba o sinal e não freie – ou mesmo acelere – o sistema entra em ação, fornecendo até 1G de desaceleração da força de frenagem.

A frenagem automática se tornará obrigatória para todos os veículos dos Estados Unidos a partir de setembro de 2022. Para o Brasil, no entanto, ainda não existe uma previsão.

4. Sistema Detecção de Ciclistas O funcionamento de Detecção de Ciclistas é bem parecido com a Frenagem autônoma: afinal, foi desenvolvido a partir dela. No entanto, esta tecnologia está capacitada para funcionar a velocidades menores.

O dispositivo também funciona com sensores instalados na dianteira do carro, que ficam de olho em pedestres e ciclistas que estão à frente ou a distâncias próximas.

Se ao monitorar os indivíduos o radar detectar alguma mudança súbita de direção à frente do veículo, o sensor entende que um acidente está prestes a acontecer, e os freios são acionados de maneira automática, a fim de parar o automóvel.

5. Alerta de Ponto Cego

Por mais eficientes que sejam, os retrovisores externos não são capazes de dar uma visão perfeita para da lateral do veículo, o que acaba criando o famoso ponto cego para o motorista.

Para reduzir esse problema, a indústria automotiva desenvolveu o sistema de Alerta de Ponto Cego. A tecnologia é responsável por identificar objetos nessas áreas que não são captadas pelos retrovisores.

O funcionamento depende de sensores alocados nas laterais do automóvel, que emitem pulsos ultrassônicos. Quando essas ondas se chocam com um objeto, elas retornam para o sensor, que passa a informação para os sistemas do veículo.

Em alguns casos, o alerta é feito por luzes de alerta nos retrovisores externos. No entanto, alguns modelos exibem a informação no painel e podem emitir alertas sonoros.

6. Alerta de Tráfego Cruzado

Esse último ainda não é muito comum no Brasil, mas é muito útil ao sair de vagas onde o movimento é intenso, como shoppings e supermercados, por exemplo.

Ao sair da vaga com a ré engatada, os sensores instalados na traseira do veículo entram em alerta. Se a tecnologia detectar a presença de outro automóvel ou pedestre por perto, o motorista é avisado por sinais visuais e sonoros, evitando uma colisão em momentos de pouca visibilidade.

## Volkswagen anuncia lançamento de nova Kombi elétrica



CEO da Volkswagen utilizou a conta no Twitter para divulgar o dia do lançamento do tão esperado veículo, que será o sucessor da querida Kombi.

A Kombi se tornou um utilitário emblemático da Volkswagen: o modelo caiu nas graças de muitos entusiastas automotivos do mundo todo. Desde que a produção foi interrompida, boatos circularam na internet de que o famoso furgão poderia ganhar um sucessor.

Os rumores finalmente se confirmaram e Herbert Diess, CEO da Volkswagen, utilizou sua conta no Twitter para revelar a versão de produção de sua van elétrica ID Buzz, sucessora da Kombi.

A ID Buzz será produzida com tração traseira e integral, sendo que esta última supostamente pode alcançar os 369 cv de potência. Além disso, as baterias de 111 quilowatts-hora tem previsão de autonomia para 480 km e impulsiona a 'Kombi elétrica' com estilos de carroceria que podem ser utilizadas com versões de passageiros ou de carga.

Kombi elétrica tem previsão para chegar ao mercado

A versão de produção do furgão já é usada em testes de sistemas autônomos e está praticamente pronta. A plataforma MEB ajudou a acelerar o projeto, já que todos os componentes mecânicos são compartilhados com os ID.3 e ID.4 de produção.

Em 9 de março, a VW revelou a versão de produção van elétrica ID Buzz e as vendas devem se iniciar em 2023. A fabricante alemã já demonstrou interesse em trazer a linha ID para o Brasil, e o furgão elétrico seria o modelo perfeito para agradecer os fãs do furgão.

## Nova CNH começa a valer em junho; confira tudo sobre



Definido no final de 2021, o novo modelo da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) começará a ser emitido em junho. A mudança não é obrigatória para todos os motoristas, mas sim para os candidatos a primeira habilitação ou renovação do documento.

Como é a nova CNH

A nova CNH será emitida tanto de forma impressa quanto na versão digital. A principal mudança do novo modelo é visual, o documento terá as cores verde e amarelo.

Perto dos dados do condutor terá uma letra "P" para quem tiver a permissão para dirigir ou "D" para quem tiver a carteira definitiva.

No outro lado da nova CNH terá um quadro com as diferentes categorias de habilitação, para indicar para quais o portador possui licença. Ele também irá mostrar se o motorista usa a habilitação para trabalhar e o campo de observações para mostrar as restrições médicas.

Por fim, o novo modelo de CNH trará um QR code, que armazena os dados do documento. Esse código já vem sendo adotado nos documentos de habilitação desde 2017. O documento também trará um número de identificação nacional e um número de identificação estadual.

Quem terá a nova CNH

Se você possui sua CNH em dia, não terá que mudar o documen-

to. Motoristas habilitados só irão receber a nova CNH quando for renovar a habilitação, adicionar categoria, tiver que mudar algum dado impresso ou pedir segunda via do documento.

Quem for emitir a primeira habilitação após junho ou for reabilitado, irá receber já no novo padrão. Quem não se enquadra nesses casos pode esperar até a renovação, já que o governo não estabeleceu uma data para que todos os motoristas estejam com a nova CNH.

Validade da nova CNH é a mesma

A mudança no modelo da CNH não irá afetar a validade, que agora é de 10 anos para quem tem até 50 anos. Outros fatores relacionados com a habilitação como o limite de pontos também não irão mudar para quem tiver a nova habilitação.

## Fiat convoca o Pulse para recall no sensor de estacionamento

A Fiat está convocando 3.969 unidades de seu novo SUV Pulse para um recall dos sensores de estacionamento. O fabricante identificou que o componente pode apresentar problemas internos e desabilitar o sinal sonoro que indica a proximidade de objetos. Isso pode resultar em acidentes caso o motorista use apenas o sinal sonoro como referência, como atropelar objetos, animais ou crianças que fiquem abaixo do elevado capô do carro ou do pequeno vidro traseiro.

# Problema no ABS interfere no sistema de freio do carro?

O ABS é um sistema eletrônico complementar ao freio do automóvel, obrigatório no nosso mercado desde 2014. Mas o ABS chegou sem nenhuma campanha de esclarecimento: os motoristas ficaram – e ainda ficam – perdidos com ele. Esse sistema funciona evitando, quando o motorista freia em uma emergência, de a roda derrapar, de o carro sair arrasando, o que aumenta o espaço da frenagem.

Então, o ABS é um dos melhores dispositivos de segurança para evitar o acidente. Acontece que o motorista não sabe como ele funciona. E porque esse sistema faz vibrar o pedal do freio enquanto atua, evitando a roda de bloquear. Ai, o pedal trepida.

Então, o motorista fala, “meu

pedal está trepidando,” mas é para trepidar mesmo. Se ele trepidar, pise com mais força ainda. Mas a primeira reação de muitos motoristas é tirar o pé do pedal do freio. E aí, não tem nem o freio normal, nem ABS, coisa nenhuma.

E a luz do freio ABS?

Outro problema do ABS é que, quando ele tem uma deficiência qualquer em seu funcionamento, uma pane, uma falha, acende uma luz de alerta no painel. Muitos motoristas se apavoram porque acendeu a luzinha de alerta do ABS. “E agora? Será que eu vou ter freio?”

Ele vai dirigindo com cuidado, não sabe se manda rebocar o carro para a oficina... Nada disso! Vamos deixar bem claro o seguinte: se acender a luz do ABS, é porque o sistema



eletrônico de auxílio em uma freada de emergência deixou de funcionar. Mas o freio do carro funciona perfeitamente bem,

sem nenhuma preocupação, exatamente como os carros funcionavam antes de existir o sistema de ABS.

## Confira os fabricantes mais vitoriosos como fornecedores de motor na Fórmula 1

Desde o seu início, na distante década de 50, a Fórmula 1 é caracterizada pelas inovações e por buscar trazer para os carros tudo o que há de mais moderno, a fim de tornar as máquinas as mais potentes possíveis.

Por isso, o caminho até a glória na maior categoria do automobilismo mundial não é fácil. Afinal, é necessário uma harmonia perfeita em investimentos – que são altíssimos – e planejamento, para contar com engenheiros competentes capazes de interpretar bem o regulamento técnico e lidar bem com as mais sofisticadas tecnologias.

Montadoras bem sucedidas como fornecedor de motor na Fórmula 1

Para se ter uma ideia de como o desafio é difícil, em 72 temporadas, a Fórmula 1 já teve 87 fornecedores de motores de marcas diferentes, mas apenas 20 deles foram capazes de vencer pelo menos um Grande Prêmio.

Por isso, o AutoPapo listou os fabricantes mais bem sucedidas da Fórmula 1 como fornecedores de motor. Coincidência – ou não – a maioria deles está presente no grid 2022 da categoria.

1. Ferrari



A história da Ferrari está muito ligada à Fórmula 1 e a marca italiana é a única a marcar presença em todas as temporadas da história da categoria. Ela teve alguns momentos de baixa, é verdade, mas, independente da fase boa ou ruim, sempre chamou a atenção no grid, tanto dos grandes pilotos quanto dos fãs.

Não é para menos. Afinal, hoje ela é a maior vencedora – tanto como equipe como fornecedora de motores – da F1. São 241 vitórias, sendo 240 pelo time principal e 1 fornecendo motores para a Toro Rosso, em 2008. E esses números ainda estão sujeitos a mudanças, visto que a marca italiana é uma das favoritas ao título em 2022.

Juan Manuel Fangio, Niki Lauda, Alain Prost, Michael Schumacher e Sebastian Vettel são alguns dos grandes nomes que passaram pelas garagens de Maranello. Nem

todos foram campeões em suas passagens, é verdade. Mas foram, de certa forma, muito importantes na história da Ferrari.

Além das vitórias, ela soberana no que diz respeito a conquista no Campeonato de Pilotos e Construtores: São 15 e 16 triunfos, respectivamente.

2. Mercedes



Quando o assunto é motor vitorioso, a Mercedes não fica muito atrás da Ferrari. A marca alemã estreou na categoria em 1954 onde permaneceu até 1955, quando resolveu abandonar as competições por causa do gravíssimo acidente que envolveu um de seus carros durante as 24h de LeMans daquele ano.

Naquele período, a Mercedes dominou a F1 e acumulou 9 vitórias, em uma época que as corridas não eram tão frequentes como hoje. Mas a fabricante alemã conquistou ainda mais vitórias quando decidiu voltar à Fórmula 1 como fornecedor de motores, em 1994. Inicialmente a parceria começou com a Sauber, mas no ano seguinte a empresa já firmou uma aliança com a McLaren.

Junto ao time britânico, entre 1995 e 2014, a Mercedes somou 78 vitórias, 3 títulos de pilotos e 1 de construtores. Em 2009, impulsionou os bólidos Brawn GP, onde conseguiu mais oito vitórias e foi Campeã de Construtores e de Pilotos com Jenson Button.

Mas o melhor ainda estava por vir. Em 2010, a Mercedes comprou a Brawn GP e fez sua própria equipe. Entre 2010 e 2013 foram “apenas” quatro vitórias com a equipe equipe principal. No entanto, quando a F1 adotou os motores híbridos, em 2014, a Mercedes se tornou a equipe mais dominante da história da categoria e venceu 111 corridas, 8 Campeonato de Construtores e 7 de pilotos.

Racing Point e McLaren (que reestabeleceu a parceria) também venceram corridas em 2020 e 2021, respectivamente. Então, ao todo, como fornecedor de motores na Fórmula 1, a Mercedes venceu 212 corridas, 10 Campeonatos de Construtores e 12 de Pilotos.

3. Ford Cosworth



Sabemos que a tentativa da Ford de colocar uma de suas marcas – e aqui leia-se Jaguar – como equipe de Fórmula 1, não deu muito. No entanto, a história como fornecedora de motores é outra. Muito laureada, inclusive.

A Ford fez uma parceria com a Cosworth – fabricante inglesa de propulsão para carros esportivos e de corrida – que, com os motores V8, dominou a categoria por muitos anos.

O custo operacional da unidade de potência era baixo e tinha uma confiabilidade muito boa. Por isso, entre o final da década de 1960 e o início de 1980 quase todas as equipes utilizaram essa propulsão, que também foi responsável por ajudar várias equipes garagistas a terem um carro competitivo.

O primeiro período de domínio da Ford Cosworth como fornecedor de motor na Fórmula 1 foi, precisamente, entre 1967 e 1983, quando venceu 155 GPs. Depois, os motores turbo chegaram à categoria e a propulsão da marca americana foi perdendo terreno.

A redenção chegou quando os motores aspirados voltaram à categoria. Nesse recorte, a Ford desenvolveu um motor V8 que emplacou vitórias na virada para os anos 1990. Em 1994, impulsionou a Benetton, campeã de Michael Schumacher com o Ford Zetec. Em 1999 e 2003, cravou uma vitória com Stewart e Jordan, respectivamente.

Falando em números, foram 176 triunfos por 15 equipes, sendo elas: Lotus (47), McLaren (35), Tyrrell (23), Williams (17), Brabham (15), Benetton (14), Matra (9), Ligier (5), March (3), Wolf (3), Hesketh (1), Jordan (1), Penske (1), Shadow (1) e Stewart (1).

4. Renault

A marca francesa chegou à Fórmula 1 em 1977 explorando algumas “brechas” do regulamento e trouxe, junto à sua própria equipe, o motor V6 turbo de 1,5 litro. As primeiras vitórias vieram em 1979, e os títulos ficaram apenas no “cheirinho”, principalmente em 1982 e 1983. Nesse período, a Renault acumulou 14 vitórias.

Em 1982, os franceses fecharam uma parceria com a Lotus, que

rendeu 5 vitórias e durou até a Renault abandonar o certame pela primeira vez, em 1986. Mas o futuro guardava coisas boas para o futuro.

Em 1989, foi adotado o regulamento dos motores aspirados, e a Renault voltou como fornecedor de motor na Fórmula 1 com um propulsor de dez cilindros, em uma colaboração de longa data com a Williams, que durou até o fim da temporada de 1999. A aliança deu à escuderia britânica 63 vitórias e quatro Campeonatos de Construtores e Pilotos.

Ainda na década de 90, especificamente em 1995, a Benetton encerrou os negócios com a Ford e migrou para a unidade de potência dos franceses, que impulsionou Michael Schumacher rumo ao bicampeonato. Em 2002 a Renault assumiu as operações da Benetton e voltou ao grid com uma equipe própria. A primeira vitória foi apenas no GP da Hungria, em 2003, e os anos de grandes glórias foram entre 2004 e 2008, quando conquistou mais 19 vitórias e o bicampeonato mundial de construtores e pilotos, com Fernando Alonso.

A última empreitada de sucesso dos franceses foi junto à Red Bull. O casamento teve início em 2007 e os triunfos vieram entre 2009 e 2014, resultando em 50 vitórias e quatro títulos de pilotos e equipes para o time das bebidas energéticas.

Poderiam ter sido 59, caso a equipe taurina não tivesse se frustrado com a propulsão francesa e fechado uma parceria com a relojoeira Tag Heuer, que pagaria pelos motores a partir de então. Dessa forma, oficialmente as vitórias da RBR entre 2016 e 2018 não foram com motor Renault, mas com as unidades TAG Heuer – que nada mais era a unidade francesa com outro nome.

A Renault ainda teve vitórias avulsas com Lotus (2) e Williams (1) entre 2012 e 2013, e em 2021 com a Alpine (1), time oficial de fábrica que faz parte do grupo Renault.

Até hoje, são 179 vitórias e 10 campeonatos de pilotos e equipes para os franceses.

