



Black Fraude: conheça 4 produtos feitos para enganar você

Hoje é dia de promoções, mas também é dia dos pilantras aplicarem golpes. Listamos alguns itens

para se evitar nesta Black Fraude. A Black Friday está aí, prometendo promoções de todos os

tipos nas lojas físicas e virtuais. E, junto dela, os picaretas fazem uma "Black Fraude", vendendo

tudo pela metade do dobro ou simplesmente oferecendo produtos inúteis como necessários.

1. Redutores de consumo milagrosos



Esse é o tipo de fraude que assombra o brasileiro há décadas. Em momentos de crise como o que passamos atualmente, com os preços dos combustíveis aumentando constantemente, esses produtos voltam à tona e seduzem muitos motoristas, que querem fazer o dinheiro render.

Mas todos são golpes: gerador de hidrogênio, vapor de gasolina, alinhador de moléculas do combustível e outros produtos são, nas palavras do Boris, "conversa pra boi dormir". Alguns itens são ambiciosos

a ponto de prometerem economia simplesmente se plugados à tomada 12v do painel.

Na realidade, o que podemos fazer para economizar combustível é cuidar bem do carro, deixando a manutenção em dia, abastecendo em um posto de qualidade e dirigindo de maneira mais econômica. Os engenheiros da indústria automobilística estão sempre buscando maneiras de tornar o motor a combustão mais eficiente: se esses produtos realmente funcionassem, viriam de fábrica.

2. Lâmpadas de LED em faróis halógenos



Os faróis de LED eram itens de luxo, mas já chegaram aos carros compactos nacionais. Até a picape Fiat Strada já traz esse equipamento de série. Mas, em carros mais simples ou antigos, com faróis halógenos, lâmpadas de LED vendidas no mercado paralelo são proibidas por lei.

Isso ocorre porque, em vez de melhorar a iluminação, essas lâmpadas acabam ofuscando quem vem no sentido contrário. Isso se deve à própria construção do farol: o refletor é feito especificamente para um tipo de

lâmpada, diferente das de LED. Quem deseja melhorar a iluminação de seu carro com faróis comuns será melhor atendido por lâmpadas super brancas.

Nos faróis de neblina, a situação é diferente. Essa luz tem um fecho mais baixo e difuso, feito para garantir segurança em situações de pouca visibilidade. Uma lâmpada mais forte terá efeito negativo, pois a luz será refletida para a neblina. Uma alteração eficiente nesse caso são lâmpadas amarelas, pelo fato dessa luz penetrar melhor na neblina.

3. Engate para proteger o para-choque



O engate de reboque em si é um acessório útil quando usado para engatar uma carretinha ou um suporte de bicicleta. Porém, muitos instalam esse item para proteger o para-choque traseiro de pequenas batidas. É aí que o acessório vira fraude.

O engate é preso diretamente no monobloco do carro — ou no chassi, em picapes e SUVs —, para ficar rígido e distribuir melhor o peso extra do implemento. Por isso, quando um carro equipado com o engate é atingido, o impacto vai diretamente para o monobloco. O para-choque pode ficar intacto, mas a estrutura

do carro será danificada e poderá resultar em problemas graves.

O engate também causa inconvenientes menores: machuca a perna dos pedestres e causa mais estragos à dianteira de outro carro que eventualmente o acertar em baixa velocidade.

O Contran exige que o engate não possua cantos vivos devido a reclamações de pedestres.

A função de proteger a carroceria do carro é justamente do para-choque. E os equipamentos modernos são projetados para absorver impactos leves e serem fáceis de trocar.

4. Fivela falsa de cinto



O cinto de segurança é uma invenção simples que já salvou muitas vidas. Mas ainda existem alguns teimosos que não usam o cinto: por isso, os carros modernos trazem um alarme que só para de tocar quando o cinto é afivelado.

No mercado de acessórios existe uma fivela falsa, feita para

parar com esse alarme: ela é até vendida como "fivela anti-alarme." Existem modelos de várias cores e formatos: com a marca do carro, imitando fibra de carbono e até com um abridor de garrafa embutido. Nunca foi tão fácil dirigir sem cinto e beber uma cerveja ao mesmo tempo!

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



Segundo dados do app Vá de Táxi, a demanda pelo meio de transporte cresceu 37% no ano passado; plataforma espera mais crescimento em 2022

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 táxis foi beneficiado", explica.

A expectativa é de que os taxis-

tas 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.

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 corri-

das 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.

Carro elétrico tem custo de manutenção inferior ao a combustão



Com a alta no preço dos combustíveis e a gama de veículos elétricos se tornando cada vez maior, é normal que o consumidor fique em dúvidas na hora de comprar um carro 0 km. Afinal, compensa pagar mais caro em um carro movido a bateria para economizar na hora de "reabastecer" e fazer a manutenção preventiva do automóvel?

Uma pesquisa da Atlas Public Policy (APP) confirmou que, em alguns casos, sim!

A entidade fez uma comparação entre carros elétricos e a combustão de diversos segmentos. Mas o mais interessante foi da Ford F-150, visto

que nesse caso foi utilizado o mesmo veículo com propulsões diferentes.

Em todas as comparações, simuladas em um período de oito anos, o carro elétrico se mostrou uma opção mais rentável. E o destaque da lista foi a picape da Ford que, apesar de ser U\$ 16 mil mais cara em sua versão EV (R\$ 84 mil na cotação atual) possui uma manutenção 17% mais barata.

Dentre os custos analisados pela APP estavam preço de compra, manutenção, custo de combustível, impostos, taxas e depreciação.

Embora a compra do carro elétrico fosse mais cara em todos os cenários,

sua vantagem aparecia quando o assunto era manutenção e reabastecimento. Afinal, o custo de energia para recarregar um EV é muito inferior em relação a um abastecimento a gasolina. Além disso, o menor número de peças móveis no EV torna a sua manutenção mais simples.

Isso foi o suficiente para Tom Taylor, analista de políticas da Atlas Public Policy, afirmar que "os veículos elétricos estão mais acessíveis do que nunca. Agora que algumas das picapes e SUVs mais vendidos têm uma opção elétrica mais barata, 2022 deve ser um ano superalimentado para as vendas de carros e caminhonetes elétricos".

Como a APP comparou o carro elétrico com o a combustão

A entidade fez uma projeção para oito anos, em que seriam percorridos, aproximadamente, 24 mil km por ano. E, embora 88% do carregamento dos carros elétricos sejam realizados em casa, o APP não levou em consideração o custo do equipamento de carregamento doméstico. Para isso, os custos foram calculados usando as taxas da Electrify America.

Resultados da análise

Além das picapes da Ford, uma análise foi feita entre carros elétricos e a combustão de diferentes segmentos e marcas.

O ID.4 da Volkswagen é 15% mais barato que o Honda CR-V. O Tesla Model S é apenas 5% mais rentável do que um Lexus ES 250. E, por último, o custo do Chevrolet Bolt é apenas 6,4% menor em relação ao Toyota Corolla.

Troque o óleo fora da concessionária e perca a garantia



Quer economizar uns trocados com a troca de óleo e resolve fazer o serviço fora da concessionária, ainda na garantia? Então confira essa dica primeiro

O seu carro está novo na garantia. Mas antes de levar na revisão da concessionária, você levou em uma oficina, em uma troca de óleo, e pediu para trocarem o óleo do motor. Solicitou a notinha especificando que o lubrificante é aquele recomendado pela fábrica, como consta no manual do proprietário.

E quando você leva o carro para revisão você mostra a nota e diz: "olha, não precisa de trocar o óleo, eu já o fiz seguindo a recomendação do manual."

Aí, na concessionária, o consultor técnico, responde: "lamento comunicar que o senhor acaba de perder a garantia do seu automóvel."

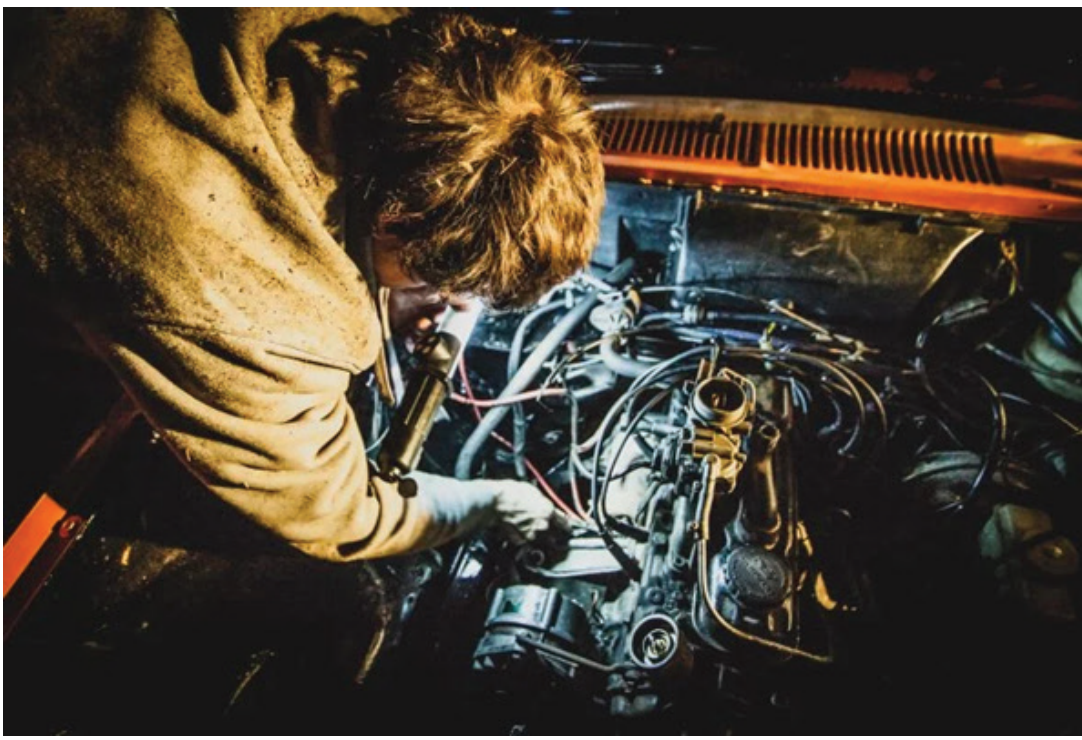
Naturalmente, o amigo fica bravo: "mas como assim? Eu fiz o que foi recomendado no manual."

Mas a concessionária tem razão, porque ela não pode por a mão no fogo pelo que os outros fazem. Quem disse que a notinha emitida pela oficina, pela troca de óleo, foi realmente aquele lubrificante colocado? Ou foi um óleo recuperado, remanufaturado, sabe-se lá de qual procedência?

Então, durante a garantia do seu automóvel, nesse ponto a concessionária, a fábrica, elas têm razão. Não se pode trocar nada fora da concessionária, nem o óleo do motor, nem o fluido do freio, nem o líquido de arrefecimento do radiador, nada!

Depois da garantia o problema é seu, mas durante a garantia quem tem que se responsabilizar por qualquer problema no automóvel é a fábrica e a concessionária. Então, ela não pode realmente confiar na honestidade, na ética de outras empresas.

‘Motor moderno não dura nada’ mas a culpa é sua!



Aos senhores que falam que quem gosta de motorzinho é dentista... Sinto muito, o downsizing – motores pequenos sobrealimentados para substituir os de cilindradas maiores – é um caminho sem volta na indústria automotiva.

“Nossa... Outra coluna sobre isso. Não vai falar nenhuma novidade?”, deve estar se questionando o meu querido – e impaciente – leitor. Não, não vou! Na verdade, eu vim reclamar aqui, e quem leu as colunas anteriores sabe que essa é a “especialidade da casa”.

Esclarecimento feito, vim re-

clamar do brasileiro que parou no tempo quando o assunto é cuidado com o carro. Dá-lhe água “torneiral” no radiador, colocar o óleo “que eu sempre coloco e nunca tive problema antes”, “seguir o manual é bobagem, as montadoras só querem seu dinheiro” e blá blá blá...

Aí o que acontece? O motor quebra! A transmissão quebra! O radiador fura! E por aí vai... Mas o que isso tem a ver com o primeiro parágrafo desse texto? Motor pequeno com alto rendimento demanda muito mais cuidado. É isso que tem a ver...

A maioria dos que reclamam estão acostumados com motores que aceitavam serem maltratados. Imagina um seis cilindros de sei lá quantos litros que rendia uns 100 cv. Sobrava motor: eram pouco eficientes, trabalhavam com folgas maiores, giravam pouco, materiais mais “rústicos” na sua fabricação.

Hoje, um propulsor com menos da metade do tamanho é capaz de entregar a mesma (ou mais) potência. Claro que isso demanda o uso de muita tecnologia, eletrônica, materiais nobres e o mínimo desperdício de energia – peças mais ajustadas, com pouca folga.

Comandos variáveis, sistemas mais eficientes de gerenciamento térmico, conjuntos híbridos ou híbridos leves... Claro que isso demanda uma manutenção criteriosa: uso de lubrificantes com alta carga de aditivação (não confundir com ‘aditivos milagrosos’), uso de fluido de arrefecimento com compostos específicos e, claro, respeitar o plano estabelecido pelo fabricante.

Claro que existem erros de projeto, falhas na produção. Mas são minoria diante do volume de produção das montadoras.

Brasileiro é porco

Mas brasileiro é porco na manutenção do carro. Adora uma gambiarra! Adora inven-

tar alguma solução meia-boca. Adora questionar o plano de manutenção da montadora. E se der tudo errado? Passa a “bomba” pra frente como se nada tivesse acontecido.

Além de tudo, adora ser engenheiro mecânico e inventar moda. “Eu sei o que é bom para o meu carro”. Aí dá tudo errado, vem choramingar na caixa de comentários dos sites/canais de YouTube.

Soca pressão no motorzinho 1.0 turbo, manda as bielas para o espaço e começa a esbravejar “ah, mas esses 3 cilindros são uma porcaria. Bom mesmo era o APeção que aguentava ‘dois-quiloemeio’ no turbo”. Para, né?

Motor pequeno tem motivo

As montadoras investem cada vez mais em tecnologia, pois tem que atender normas cada vez mais rígidas de emissões de poluentes. Sim, esse é o principal motivo. Além disso, os motores têm que durar sob as mais diversas condições, com as mais variadas qualidades de combustível. Elas declaram que a expectativa de vida útil de um propulsor atual é de 250 mil km.

É mais baixo do que as unidades de 20 ou 30 anos atrás? Claro que é! Mas, juntamente com uma manutenção mais exigente, é o preço a se pagar pelo alto rendimento desses motores modernos.

10 mentiras das montadoras para enganar o consumidor



Grandes corporações não são santas, e as fábricas de carros, claro, não escapam dessa premissa. Várias delas – se não todas – já foram pegas com a “boca na botija”. Relembre 10 mentiras que as montadoras contam para enganar os consumidores.

Beberrão

As fábricas sabem que consumo de combustível está entre as maiores preocupações do consumidor. E usam de estratégias para passar falsas informações nos anúncios, nas informações oficiais, até para as autoridades governamentais encarregadas de registrá-las.

A Mitsubishi, por exemplo, declarou há tempos que “passou 25 anos enganando o mercado com informações falsas sobre o consumo de seus produtos”.

Carro depenado de fábrica

Para reduzir custo, a fábrica retira um equipamento ou acessório ao lançar um novo ano-modelo ou versão. Desde itens

baratos como um espelho retrovisor, ou tampa do porta-luvas, até importantes para a segurança.

A Toyota do Brasil, por exemplo, eliminou a suspensão multibraços (multilink) do Corolla Cross recentemente ao lançá-lo no Brasil. Este sofisticado sistema está presente não somente em sua versão sedã como também no mesmíssimo SUV lançado nos EUA um mês depois.

Desnecessário lembrar a importância do multilink para garantir a estabilidade do veículo. E, ironicamente, muito mais importante num SUV (por ser mais elevado e instável) que num sedã....

Versão de entrada? Só pra ‘inglês ver’

Na tabela de preços, uma versão mais simples e barata só para atrair o freguês. Mas só mesmo no site da fábrica, pois ao encomendar online ou na própria concessionária, a verdade aparece: “Infelizmente, doutor,

por este preço ainda não tem e nem previsão de quando será produzido...”

Na ‘moita’

A nova já pode estar pronta para entrar na linha de montagem, mas a fábrica esconde até o último segundo que a versão em estoque em seus pátios e nas concessionárias tem seus dias contados.

Fim de linha

A produção do modelo está para ser descontinuada, mas a fábrica fica muda e até cria subterfúgios para despistar. Como o VW up!, ao deixar recentemente o mercado...

Cavalos ‘virtuais’

A empresa declara determinada potência ou torque do motor, que só aparecem em situações especiais. Com o uso de gasolina premium, por exemplo, que sequer existe em todos os postos, além de custar muito mais. Sem ela, nada dos cavalos anunciados.

Ou então indo comprar o carro na Europa: caso do Hyundai Veloster, anunciado aqui com 140 cv que só existiam em outros mercados. Os importados para o Brasil, sem injeção direta, tinha um haras de apenas 128 cv.

Couro sintético... Ou ‘ecológico’

Fácil enganar o consumidor apelando para o politicamente correto. O revestimento dos bancos pode ser “ecológico”, insinuando que montadora e consumidor estão prestigiando a limpeza ambiental. E aí, sapeca um banco de couro sintético ao invés do natural.

Pneu? Só na concessionária!

Pneu dá margem a diversos embustes pela fábrica. Um deles é equipar o carro na linha de montagem com pneus que só existem em sua rede de concessionárias. Que ela comprou muito

barato para a linha de montagem mas põe para vender muito caro. Caso de pneus asiáticos, alguns até de qualidade, mas sem lojas que os comercializem no mercado.

Outra manobra contra o freguês é colocar como estepe pneu de outra marca. Por falta de estoque na fábrica do similar aos outros quatro e evitar, assim, o prejuízo do carro parado no pátio.

Colocá-lo para rodar vai de encontro ao que a própria fábrica recomenda: não usar pneus de marcas diferentes num mesmo eixo.

Fumacê

Fraude nos testes: não foi só a Volkswagen com o “dieselgate” nos EUA, mas diversas outras européias. E até uma brasileira: a Fiat burlou o teste de emissões do Uno Mille Electronic, foi flagrada e penalizada pelo Cetesb, órgão de controle ambiental de São Paulo.

Recall

Várias montadoras tentam driblar o reparo gratuito obrigatório, realizando – sem tornar pública – a operação quando o carro é levado para revisão na concessionária.

Ou se nega mesmo a realizar o recall alegando problema de “mau uso” ou semelhante. Bons exemplos foram da Fiat no caso do Tipo que se incendiava sem mais nem porquê. Ou da Volkswagen com o banco traseiro do Fox que decepava o dedo do usuário.

Outra burla é, depois de decorridos alguns meses do disparo do recall, a concessionária alegar para o dono do veículo que “vai verificar se é mesmo necessário o reparo” apesar de o chassi do veículo estar relacionado na lista oficial da fábrica. Por diversos motivos, inclusive a falta dos componentes para executá-lo.