



Carro no sol: 10 dicas fundamentais para evitar que ele fique detonado!

No trabalho ou em casa, muitos motoristas não contam com vaga coberta para proteger seus automóveis, mas esses macetes irão te ajudar a preservá-lo

O verão está no fim, mas o sol

continua impiedoso, principalmente em cima do seu carro. Composta de ondas magnéticas e elétricas, a luz solar emite raios infravermelho (IR) e ultravioleta (UV) – conforme o horário. Esses tipos de radiação aceleram

a decomposição e o envelhecimento de componentes orgânicos, como plásticos, fibras sintéticas e tintas, ou seja, podem afetar várias partes do carro no sol.

É possível minimizar tais efeitos

com algumas dicas básicas. São soluções simples, procedimentos de limpeza e mudanças de hábitos que podem preservar as partes plásticas e metálicas, além da pintura do veículo. Confira 10 cuidados com o carro ao sol

1. Olho no relógio e na sombra

Claro que a primeira dica é tentar deixar o carro sempre na sombra. Mas saiba que, para a pintura, o pior horário para o carro no sol é entre 10h e 15h. Este período é quando a luz natural traz mais raios ultravioleta, que têm maior poder para acelerar o envelhecimento de componentes

orgânicos, como plásticos, fibras sintéticas e... tintas.

Não que o infravermelho (IR), que tem maior incidência até as 10h da manhã e depois das 15h, seja mais bonzinho. Mas ele tem maior incidência na decomposição de partes plásticas e de borrachas.



2. Isolamento



Soluções simples podem preservar as peças plásticas da cabine do carro por mais tempo. Películas nos vidros (dentro do permitido por lei) minimizam a sensação implacável do astro-rei e diminuem o calor no interior do veículo. Até aquele velho protetor aluminizado que vendem nos semáforos para proteger o para-brisa vale, pois ele reflete

os raios solares.

Isso porque, além da radiação, a cabine de um carro no sol por muitas horas pode registrar temperaturas de até 80 graus Celsius. Esse efeito "panela de pressão", em conjunto com os raios solares UV e IR, afetam os materiais plásticos do painel e das portas. Com o tempo, ficam ressecados e até mais rígido

3. Couro



Passe uma flanela seca uma vez por semana nos acabamentos de couro do veículo (bancos, volante, manopla do câmbio, painéis) para retirar o pó. No caso de couro claro (marrom ou bege), a dica é usar pano úmido com sabão neutro, e depois secar as superfícies com um pano seco.

Para se proteger do sol, o

couro precisa de hidratação. Porém, só use produto específico e de marca confiável – e em pouca quantidade, nada de besuntar os bancos. Aplique um pano seco e limpo após a secagem para dar um efeito mais brilhante. Lembre-se que os raios solares podem provocar rachaduras e desbotamento no material.

4. Tecidos

A troca correta deste componente é fundamental, principalmente para os modelos com injeção direta de combustível. Os parâmetros de injeção nesses casos são mais precisos e qualquer impureza da gasolina pode afetar o funcionamento do motor. Com o tempo, o carro no sol pode deixar os revestimentos de tecidos manchados e até amarelados. Aqui, além da película dos vidros – que, novamente, minimiza os estragos nos bancos -, vale fazer

também uma limpeza regular dos assentos e encostos.

Pelo menos uma vez por semana use aspirador de pó nos bancos, carpetes, assoalhos e no revestimento que cobre o porta-malas. Se algum líquido foi derramado, limpe rapidamente o excesso com um pano úmido e depois passe uma solução com sabão neutro. Depois disso, o carro deve ficar com as portas abertas e na sombra para a secagem.



Até o tanque polui? Cuidado com o vapor de combustível!



“Cânister é um filtro de carvão que evita que essa toxicidade dos gases vá para a atmosfera. E esses gases são aproveitados também pelo motor”

em gente aí que ouviu o galo cantar, mas não sabe aonde. Pois eu comentei aqui, recentemente, sobre os problemas de vários automóveis com a nova legislação L7 do Proconve, que restringe ainda mais as emissões no escapamento e no tanque de combustível – chamadas emissões evaporativas.

Alguns carros até saíram de linha pela dificuldade em cumprir essa nova legislação. Dificuldade, eu digo, porque exige investimentos, e como esses carros estavam em fim de carreira, então “tchau” para eles. Aí, vários dos nossos

seguidores, ouvintes, leitores, falaram: “mas por que não usar esse vapor que sai do tanque de combustível no motor?” Por que que não aproveitar para melhorar o desempenho e reduzir o consumo? Então vamos com calma.

Já existe exatamente o cânister, um filtro perto do tanque, em algum lugar no carro, que recebe os vapores do combustível. E esse cânister é um filtro de carvão que evita que essa toxicidade dos gases vá para a atmosfera. E esses gases são aproveitados também pelo motor, mas regulados pela central eletrônica: quando eles atingem um certo volume dentro do cânister, a central eletrônica abre a válvula e esses vapores são jogados para o motor.

Tanque de combustível e

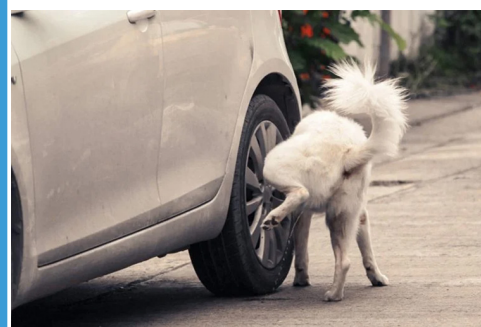
central eletrônica

Agora, existem as pi-care-ta-gens na internet, que sugerem tirar o vapor diretamente do tanque e mandá-lo para o motor: “vamos economizar combustível.” Isso é conversa para boi dormir! Não pode fazer isso!

Porque o vapor que sai do tanque de combustível direto para o motor não passa pela central eletrônica, ela não tem controle sobre isso. Então, pode mais vapor, menos vapor de acordo com a temperatura ambiente, com o próprio tanque e com o rodar do carro.

Então, você não pode mandar simplesmente, sem controle da central, esses vapores para o motor. Pode afogar o motor, pode enriquecer demais a mistura e, pior, pode até explodir o carro! Veja bem o perigo desses vapores!

Cuidado com o xixi, cocô e as unhas afiadas no seu carro



Os cuidados com o carro vão além da manutenção realizada nas oficinas; Os animais, principalmente os pets, também podem danificar o veículo

Automóveis e bichinhos de estimação nem sempre combinam.

Cachorro, por exemplo, adora fazer pipi na roda. Como a urina é ácida, oxida a porca ou parafuso e até a própria roda, quando fura o pneu, o motorista não consegue retirá-la para substituir pelo estepe, porque está tudo grudado. E, em geral, não faz a menor ideia do que pode ter provocado este problema.

Fezes de passarinhos também são ácidas. E quando o cocô de um deles não é removido imediatamente da carroceria, a pintura fica irremediavelmente manchada.

Sem se esquecer dos gatos: felinos adoram o capô quente quando você encosta o carro na garagem e sobem imediatamente para se aquecerem.

O problema é que suas patinhas são providas de afiadas unhas que arranham a pintura.

Cuidado: câmeras viram “dedo duro”



Se você é motorista, preste atenção na Resolução número 909 do Conselho Nacional de Trânsito, o Contran, publicada no início deste mês.

Ela permite que o motorista seja autuado por infrações de trânsito, mesmo sem a presença física do agente, do policial. O que será possível a partir das câmeras instaladas em vias públicas para monitoramento do trânsito.

Além de sua finalidade básica, poderão também, a partir de agora, serem utilizadas para o registro de infrações de trânsito de qualquer tipo. Por enquanto, sem nenhum detalhamento da operação. Nem mesmo a distância mínima que a câmera deverá estar do carro flagrado.

Única regra estabelecida pelo Contran: deverá obrigatoriamente constar da notificação que a autuação foi realizada através de câmeras de monitoramento.

Pastilha de freio original ou paralela? Cuidado! Economia coloca vida em risco



“Na sua opinião, vale a pena economizar nesse componente ‘mais ou menos importante’, como os freios de um automóvel?”

Dois pastilhas de freio muito parecidas e aplicadas no mesmo carro: só que uma é uma pastilha de freio original e a outra é paralela. A diferença? A mais barata pode te colocar em risco. Boris Feldman explica o motivo.

Uma pessoa levou o Audi Q3 na concessionária e fizeram o orçamento para a troca de pastilhas

de freio: R\$ 1.000, a original. Ele achou caro e foi para uma oficina especializada em carros importados: a pastilha custou pouco menos de R\$ 500.

Saiu com o carro da oficina, mas na primeira freada de emergência, ele apavorou porque quase bateu no carro da frente. Diz ele que apertou o pedal com força e o carro não parava.

Não teve dúvida! Foi na concessionária e lá eles tiraram a pastilha paralela para ele para

mostrar que na composição tem muita partícula metálica, em um nível superior ao da pastilha original.

O excesso de partícula metálica na pastilha de freio faz ela esquentar rapidamente e o freio perde a ação e o endurece também.

Na sua opinião, vale a pena colocar essa mais cara para uma coisa “mais ou menos importante”, como os freios de um automóvel?

Automóvel: cuidado, até os números podem mentir



'Capacidade de 700 kg na caçamba' ou '500 litros no porta-malas'. Números ajudam a convencer, mas podem ser mentirosos...

Para vender carro vale tudo. Muitas fabricantes adoram usar números como argumento irrefutáveis de venda... Mas até eles podem ser "distorcidos"

Mais vendido

O modelo é anunciado como o mais vendido do mercado, forte argumento estatístico para convencer o freguês. Mas é apenas meia-verdade: o campeão de vendas engloba não apenas o número de unidades adquiridas pelo consumidor final, mas também as chamadas "vendas diretas", centenas de milhares de carros vendidos para frotistas e locadoras.

IPI reduzido

"Aproveite a redução do im-

posto para levar seu zero km". Muitas vezes não passa de conversa "pra boi dormir": o governo o reduziu recentemente em 25%. Mas o preço do carro aumentou. Como assim? A explicação marota do fabricante: "Já estava previsto um aumento de 7% na tabela. Com a redução do imposto, nós aumentamos apenas 3%"...

Consumo híbrido/elétrico

Aferir consumo num motor a combustão não é tarefa simples. No Brasil, já existe uma padronização, implantada pelo Inmetro. Mas as coisas se complicam com a entrada de modelos híbridos e elétricos no mercado. Até porque existem dois padrões de medição. O mais usado hoje é o WLTP, mas o primeiro foi o NEDC, menos rigoroso.

Peso admissível

Fundamental no caso de picapes, as fábricas costumam praticar verdadeiro malabarismo nas

mensagens publicitárias. Caso famoso foi no lançamento da Ford Courier: a fábrica exibiu um vídeo com um caixotão ("700 kg" pintado em corpo garrafal) sendo colocado na caçamba. Sim, este era realmente o peso admitido pela Courier. Mas o total, incluindo motorista e passageiro...

Marchas 'virtuais'

Uma das caixas automáticas aplicadas atualmente é a CVT. Que significa "Transmissão Continuamente Variável" e que não tem marchas definidas, pois varia a relação continuamente, como diz o nome. Mas o motorista pode bloquear o sistema em alguns pontos, o que passou a ser chamado de "marcha virtual". A fábrica pode decidir quantas: três, quatro, nove, dez, vinte, trinta...

Garantia

De 3, 5 e até 6 anos. O que a fábrica não explica é que vários componentes não estão incluídos neste prazo. Em alguns outros, recorre-se ao nebuloso argumento do "mau uso" para se isentar de responsabilidade. E sobra sempre para o dono do carro. Que imaginava dormir tranquilo ao comprar um "zero km".

Películas

Há uma regulamentação do Contran que limita o escurecimento dos filmes que se aplicam sobre os vidros. O que não fica bem explicado para o dono do carro é que, além do percentual gravado na película, deve-se somar o do próprio vidro. Se o filme tem 28% e o vidro sai de fábrica com 10%, passa a valer a soma: 38%. Se o policial estiver munido do aparelho de medição ("Luxímetro"), é possível configurar a infração e o motorista pode ser

autuado.

Redução da dívida

Novo golpe na praça é anunciar a possibilidade de se obter um bom desconto na dívida por atraso nas prestações do financiamento. "50% de redução" é o que anuncia a quadrilha que entra em contato com o dono do carro sem que a instituição financeira credora saiba como os marginais obtiveram o valor, nome, endereço e telefone da vítima. Cobra uma taxa para reduzir a dívida e o dono do carro só percebe que caiu no "conto do vigário" quando o oficial de justiça bate à porta.

Carro de "entrada"

Algumas fábricas sequer enrubescem ao anunciar um modelo que jamais existirá: é o tal "básico dos básicos", desprovido de qualquer equipamento ou acessório e oferecido por um valor bem atrativo. Mas uma versão que só existe na lista de preços, jamais será produzida, e apenas cumpre o papel de atrair o interessado à concessionária.

Porta-malas

Volume de bagagem admitida no porta-malas é uma característica importante para o motorista que viaja com frequência e carrega uma razoável tralha. Mas há diversas formas de se medir (e anunciar) este volume. A mais mentirosa é a que se utiliza de saquinhos de água para avaliar quantos litros ele comporta. Só que estes saquinhos se acomodam em qualquer espaço que, a rigor, jamais terá utilidade para coisa alguma. Existe uma norma (VDA) para aferir este volume, preenchendo o porta-malas com blocos de um litro (1 dm³).

Câmbio automático: 7 sintomas de que ele está com problemas

Seu carro automático está estranho? Veja os principais sinais que apontam que a transmissão está com algum defeito no funcionamento

E você pode detectar se o câmbio automático vai dar problema no dia-a-dia ao volante.

Reunimos alguns sinais no desempenho e no comportamento da caixa que podem indicar um possível defeito e necessidade de manutenção, ou mesmo baixo nível do fluido. Confira os principais sintomas de que o câmbio automático vai dar problema.

1. Trancos no câmbio automático

Câmbio automático dar pequenos trancos é comum, em especial quando se pisa fundo, em retomadas e subidas de serra. Mas se esses solavancos se tornarem frequentes e ocorrerem durante uma aceleração mais calma e linear, e mesmo a velocidades de cruzeiro, é preciso ficar atento.

Isso pode ser problema de baixo nível do fluido de transmissão, ou mesmo de fluido que já está na hora de ser trocado. Veja no manual do veículo os prazos para substituição do óleo e use produtos dentro das especificações do fabricante.

Além disso, os trancos excessivos da caixa automática também podem estar relacionados a problemas em componentes internos dos sistemas de transmissão.

Engrenagens, molas e rolamentos desgastados podem provocar esses sintomas de que o câmbio automático vai dar problema.

2. Câmbio patinando

Sabe aquela sensação de que você acelera e o automóvel demora a engrenar, como se a marcha não tivesse sido engatada? Isso não é exclusividade dos modelos com caixa manual. Pior: é um dos típicos sintomas de que o câmbio automático vai dar problema.

Esse comportamento de "patinação" pode ser causado por alguma falha na pressão do óleo da transmissão. Outra razão pode ser algum defeito nas molas da válvula reguladora do sistema.

3. Superaquecimento

Dirigi por muito tempo e senti um cheiro de queimado vindo da parte onde fica a alavanca da transmissão? Pode ser que o conjunto esteja superaquecido. O ideal é parar o automóvel imediatamente e dar um tempo antes de seguir viagem. E levar o veículo o mais rápido possível a uma oficina de confiança.

O problema pode ser motivado por baixo nível de fluido ou mesmo a perda das propriedades originais do óleo da transmissão. Lembre-se que a caixa superaquecida pode até quebrar o conjunto e exigir uma troca do câmbio, o que costuma doer no bolso...

4. Barulhos

Outro provável sintoma de baixo nível de óleo do câmbio.



Transmissão automática foi projetada para trabalhar de forma silenciosa. Ruídos que pareçam peças arranhando ou que remetam a algum componente metálico solto enquanto o carro está em movimento podem ser sinal de que algo não vai bem no conjunto.

5. Mudanças bruscas

Reduções abruptas de marcha enquanto se pisa de forma normal e gradual no acelerador também não é algo comum nos câmbios automáticos. Se a transmissão dá a impressão de dar "pulos" e efetua reduções bruscas, leve o veículo o quanto antes à oficina ou ao serviço autorizado.

6. Luz no painel

Sabe aquela luzinha com o símbolo do motor? Se ela acender pode ser indício de problemas no

propulsor, mas também indicar sintomas de que o câmbio automático vai dar problema. Direto para o mecânico!

7. Mancha na garagem

Óleo no chão onde o carro estava estacionado não obrigatoriamente vem do motor. Pode ser da caixa. É possível detectar se a mancha é do fluido da transmissão. A substância tem uma cor diferente meio avermelhada, meio marrom claro.

Se for o caso, o conjunto do câmbio está com vazamentos e é importante levar o carro imediatamente para revisão. Lembre-se de que, além de ter função de arrefecimento - para manter o sistema trabalhando na temperatura correta -, o fluido da transmissão é fundamental para o funcionamento da transmissão.

Usado? Cuidado com o "Zé Marcha-ré"!

Ao comprar um carro usado a quilometragem não é tudo. Busque por um que tenha um bom histórico de revisão e tome cuidado com o Zé Marcha Ré!

Comprar um carro usado com alta quilometragem, acima de 100 mil km, 150 mil km, mas que tenha recebido uma manutenção exemplar, muitas vezes é melhor negócio do que o que rodou pouco mas com o motorista negligente.

Ou daqueles que rodam só um pouquinho de manhã, mais um pouquinho de noite, e o motor nunca atinge a temperatura ideal de funcionamento. Ou ainda que não leva o carro para revisão mesmo vencido o prazo, pois a quilometragem está "tão baixi-

na que nem vale a pena"...

Pior ainda é o dono do carro, ou da loja, que recorre ao "Zé Marcha ré".

Aquela deplorável figura especializada em voltar o hodômetro, seja ele analógico ou digital, em algumas dezenas de milhares de quilômetros. Então, como num passe de mágica, o carro que já tinha rodado 95 mil km volta para 35 mil km. Num país sério, devia-se prender quem faz isso.

E não acredite no dono mau-carater que tenta te convencer que os hodômetros mais modernos, os analógicos, são impossíveis de serem alterados. Besteira: são até mais fáceis que os analógicos.



Pressão do pneu: uma em cada posto...

Deixar a calibragem do pneu na pressão recomendada pelo manual é essencial para a segurança. Mas Porquê ela pode variar em alguns postos?

Você calibra os pneus no posto com muito cuidado para seguir rigorosamente as recomendações do manual. Logo depois, só para "tira-teima", você encosta num posto vizinho e resolve conferir novamente a pressão.

E não é que se registra quase duas libras de diferença de um posto para o outro? Esta divergência se explica porque nem todos

os postos se preocupam em mandar aferir o medidor de pressão e, por isso, essas discrepâncias costumam acontecer. Solução?

A única é o dono do carro ter em casa um calibrador desses pequenos, do tipo digital, que aferem com precisão a calibragem do pneu.

Com uma vantagem adicional, de permitir que essa operação seja feita em casa, antes de os pneus rodarem e se aquecerem. Pois esta temperatura mais elevada aumenta o volume de ar e interfere na pressão real do pneu.



Prego no pneu: deixa ele quieto!

Motorista percebe um prego foi o responsável por causar um furo no pneu do veículo. Retirá-lo é grande erro, e eu te explico o motivo!

De repente você percebe que um pneu está murchando, perdendo pressão devagarinho. Você para no posto, calibra de novo, coloca a pressão correta, mas no dia seguinte, ele está novamente meio "murcho".

Você então examina cuidadosamente a banda de rodagem do pneu e de repente percebe uma cabeça de um prego ou de um parafuso. Justamente por onde está vazando

lentamente o ar e murchando o pneu.

A outra opção poderia ser um vazamento na válvula, fácil de verificar (...cuspe!)

Então, embora pareça óbvio, o que não se deve fazer em hipótese alguma é tirar aquele prego ou parafuso do pneu, pois enquanto ele estiver encravado ali, estará vedando a saída rápida do ar pelo furo.

Nada de retirá-lo, portanto, com um alicate ou uma chave de fenda: o correto é levá-lo imediatamente ao borracheiro para que seja feito o reparo.

Não despreze a tampinha para evitar problemas

Qual é a importância de manter a tampa da válvula de calibração dos pneus? Entenda porque uma peça tão pequena pode evitar um problemão

Existem alguns cuidados simples, muito simples, nos automóveis, mas que podem evitar problemas no futuro. Um deles é o que alguns motoristas questionam a respeito daquela tampinha que vai no bico da roda, a válvula onde se calibra os pneus.

E a questão é que essas

tampinhas somem, se perdem, sempre desaparecem. Mas é importante mantê-las pois tem sempre alguma sujeirinha, uma poeira, terra no lado externo da válvula.

Mas, ao calibrar, ela passa para o lado interno do pneu. E com a movimentação da roda ela pode se alojar na parte interna da válvula, permitindo o vazamento do ar e esvaziando o pneu. Entendeu a importância desta simples tampinha?

