



Gasolina aditivada ou comum? Entenda as diferenças e qual é a melhor



Presença de propriedades detergentes e dispersantes diferencia os dois compostos; veja qual delas, a longo prazo, evita o aumento do consumo de combustível

Gasolina aditivada não aumenta o desempenho do carro (Imagem: Ernani Abrahão | AutoPapo)

O brasileiro não tem tido paz quando o assunto é combustível. O preço da gasolina encerrou 2021 com uma alta de 46,7% – é o que aponta o último levantamento do Índice de Preços Ticket Log. Não bastassem os valores absurdos, ainda existem dúvidas que incomodam o motorista ao abastecer o carro. Qual é a melhor opção: gasolina aditivada ou comum? Algum dos combustíveis evita o aumento do consumo?

O AutoPapo responde as questões e outras perguntas relacionadas a desempenho e gasolina.

Boris explica, em vídeo, qual a

diferença entre as gasolinas disponíveis no Brasil – aditivada, comum e premium. Confira:

Qual a diferença entre a gasolina aditivada e a comum

Gasolina é, de acordo com a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), um composto de frações líquidas leves do petróleo, cuja composição de hidrocarbonetos varia desde C5 até C10 ou C12.

A gasolina comum possui baixo teor de enxofre (até 50 mg/kg) e octanagem mínima de 93 unidades – medida pelo método RON.

O que é gasolina aditivada

A gasolina aditivada, por sua vez, é a gasolina comum com o acréscimo de um aditivo com propriedades detergentes e dispersantes, que ajudam a manter limpo o sistema de alimentação do veículo.

Gasolina premium

Já a gasolina premium (gasolina Podium, da Petrobras, Shell V-Power Racing ou Ipiranga Octapro, por

exemplo) tem octanagem mínima de 97 unidades. Ela é indicada para os veículos de alto desempenho e já é aditivada.

Qual a melhor? Gasolina aditivada ou comum?

Como explicado acima, a gasolina aditivada já conta com propriedades dispersantes e detergentes que não deixam que depósitos carboníferos se formem dentro do motor, evitando que o propulsor perca desempenho. Por essa razão, é superior à comum.

Qual a vantagem de abastecer com gasolina aditivada?

Em resumo, a gasolina aditivada simplifica o processo de aditivação para o condutor – visto que quem abastece com gasolina comum deve completar o tanque com aditivos específicos.

Gasolina aditivada rende mais que a comum?

Apesar dos muitos mitos envolvendo a gasolina aditivada, não é possível afirmar que ela rende mais do que a comum. Isso porque a única diferença entre as duas é a adição de aditivo.

Aditivada aumenta o desempenho do carro?

Vale lembrar que a gasolina aditivada não aumenta o desempenho do carro. Para tanto, é necessário uma octanagem maior – oferecida pela gasolina premium.

Ainda assim, para que a gasolina premium faça diferença, o veículo precisa ser equipado com um motor com alta taxa compressão.

Abastecer só com gasolina aditivada é uma boa ideia?

A gasolina aditivada é benéfica para o conjunto motriz dos carros. Portanto, um motorista pode escolher abastecer apenas com o composto.

E abastecer apenas com gasolina comum?

A gasolina tem um elevado teor de carbono, fato que provoca formação de depósitos (na cabeça do pistão) quando ocorre a combustão. Com o tempo, esses depósitos carboníferos prejudicam a combustão (pré-ignição), reduzindo o desempenho do carro, aumentando o consumo e as emissões do veículo.

Importante ressaltar que se o proprietário do veículo adicionar aditivos ao tanque, os problemas apontados acima não serão apresentados.

Gasolina aditivada aumenta o consumo? E a comum?

A aditivação da gasolina é realizada para manter limpo o interior do motor, o que não aumenta e nem diminui o consumo de combustível a curto prazo.

Porém, a médio ou longo prazo, ao impedir a formação desses depósitos carboníferos no interior da câmara, a aditivação evita uma combustão irregular; e essa sim aumentaria o consumo de combustível.

Então, a gasolina aditivada a longo prazo evita um aumento do consumo. O mesmo vale para a gasolina comum se for colocada no tanque do carro junto de um aditivo.

Por que algumas fábricas recomendam gasolina comum?

Alguns manuais sugerem o uso da gasolina comum por um motivo simples: todas as fábricas sabem da importância dos aditivos na gasolina. Entretanto, a aditivação não é padronizada no Brasil e, assim, cada distribuidora acrescenta os aditivos que bem entende.

Para não correr o risco de que seus carros tenham problemas nos motores pelo uso de gasolina com aditivo de baixa qualidade, essas fabricantes sugerem a gasolina comum – desde, claro, que o motorista adicione ao tanque, ele mesmo, um frasquinho de aditivo.

ICMS sobre combustíveis seguirá congelado por mais 90 dias

Prorrogação começa a valer no dia 1º de abril sobre as cobranças que incidem na gasolina, no etanol e no gás de cozinha

Caso não fosse prorrogado, congelamento acabaria no próximo dia 31 (Foto: Shutterstock)

O Fórum de Governadores decidiu prorrogar por mais 90 dias o congelamento do Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias (ICMS) médio que incide sobre combustíveis (gasolina e etanol) e gás de cozinha. O anúncio foi feito hoje (22) pelo coordenador do fórum, o governador do Piauí, Wellington Dias, após reunião em Brasília.

Caso não fosse prorrogado, o congelamento, que está em vigor desde 1º de novembro do ano passado, acabaria no próximo dia 31. A prorrogação começa a valer no dia 1º de abril.

Na reunião desta terça-feira, os governadores debateram, entre outros temas, a fixação de uma alíquota única para o ICMS de combustíveis, conforme sancionado, na semana passada, pelo presidente Jair Bolsonaro (Lei Complementar 192/22).

De acordo com Dias, o Conselho de Secretários de Fazenda (Comsefaz) deve definir até quinta-feira (24) uma fórmula para a cobrança da alíquota única que deve ser aplicada inicialmente em relação ao óleo diesel. O desafio é encontrar uma média de cálculo que não resulte em aumento do tributo em alguns estados, consequentemente, aumentando o preço do combustível.

ICMS sobre combustíveis: e o óleo diesel?

Segundo Dias, pelo menos nove estados e o Distrito Federal praticam uma alíquota do ICMS em cima do diesel mais baixa que outros estados. Para evitar o aumento, os secretários estão estudando aplicar um incentivo fiscal para compensar o aumento da alíquota nessas unidades da federação.

“Estamos autorizando o conselho dos secretários de Fazenda nesta quinta-feira a realizar uma reunião do Confaz (Conselho Nacional de Política Fazendária) para ali aprovar uma resolução que possa ser o parâmetro para aplicação da lei nas 27 unidades

da federação”, disse o governador. “Somos favoráveis ao trecho da lei no que diz respeito à criação de um auxílio combustível e ao fundo de estabilidade dos preços dos combustíveis”.

O governador disse ainda que, durante o período de prorrogação do congelamento do ICMS, os secretários vão procurar uma fórmula que possa ser aplicada em relação à gasolina.

“Neste período, o Conselho dos Secretários de Fazenda deve tratar especificamente da gasolina”, disse. “Ainda não conseguimos encontrar uma alternativa para essa pactuação”, acrescentou Dias.

O governador disse ainda que, na reunião, foi decidido que os estados vão entrar com ação no Supremo Tribunal Federal (STF) para contestar um artigo da lei que prevê que, enquanto não for disciplinada a cobrança da incidência do ICMS, o cálculo deverá levar em conta o preço médio do diesel cobrado do consumidor final nos 60 meses anteriores à sua fixação.

Tentativa de redução do preço dos combustíveis é medida elei-

toreira: Boris Feldman explica em vídeo!

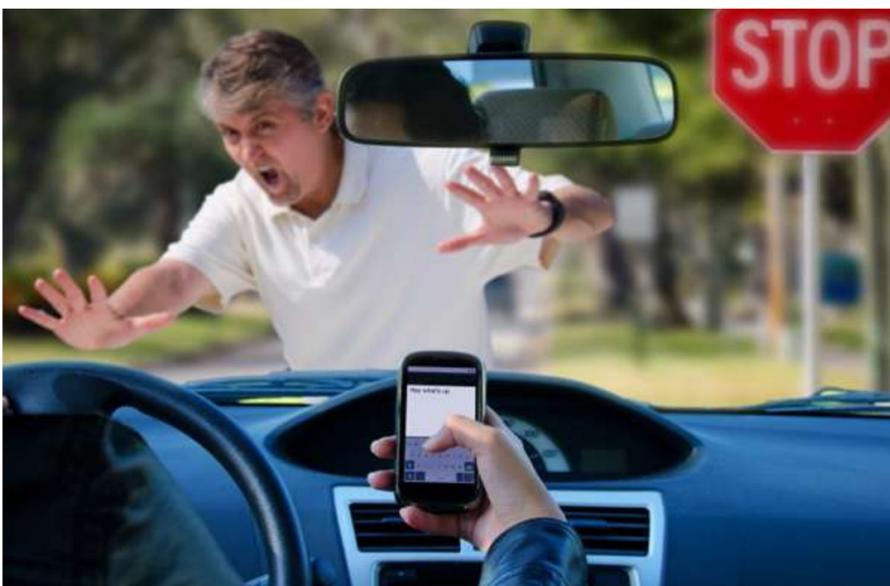
Redução do IPI

Na reunião, além de decidir pela manutenção do congelamento do ICMS sobre os combustíveis, os governadores também debateram a redução do Imposto Sobre Produtos Industrializados (IPI). A medida, anunciada pelo governo federal, em fevereiro, reduziu o imposto em 25% para boa parte dos produtos.

Em relação ao IPI, Dias disse que os governadores enxergam a forma como o governo vem adotando as medidas como uma “ameaça concreta” aos estados e municípios. Na avaliação dos governadores, a medida, além de ferir a autonomia dos estados e o pacto federativo, deve causar forte impacto na arrecadação dos estados.

“Uma medida unilateral como a que foi feita por parte da União é vista, por nós, como a quebra do pacto federativo”, acrescentou Dias, destacando que os estados também devem recorrer ao STF contra a medida.

Celular ao volante rende multa de R\$ 6.500 no Reino Unido



Os riscos de se envolver em acidentes sobem vertiginosamente para 400% quando se checam mensagens de texto e para 22.000% quando elas são digitadas.

Risco de dirigir manuseando o aparelho é o mesmo de estar alcoolizado (Foto: Shutterstock)

A telefonia celular 5G está chegando às capitais brasileiras em um cronograma que começou em Brasília, duas semanas atrás. Essa novidade tem potencial de levar mais motoristas a manusear o aparelho enquanto dirigem e se sujeitarem a receber multas pesadas. Há alguns anos ouvi de um palestrante um comentário bem-humorado. "O corpo humano é formado por 78 órgãos. Agora o celular pode ser considerado o 79º".

De fato, já se pode considerá-lo uma extensão ligada ao próprio modo de vida. Isso inclui não apenas motoristas. Até pedestres se distraem. A Associação Brasileira de Medicina de Tráfego divulgou em maio último sua diretriz Celular e Direção Veicular com contribuição de nove especialistas, além de estudos em outros países.

Como se estivesse bêbado
O relatório foi enfático: "Dirigir veículos automotores utilizando telefone celular e seus dispositivos ocasionam reações equivalentes à condução com 1 g/l de alcoolemia. Cerca de 70% dos motoristas acreditam que direção e telefone celular não combinam, mas somente 20% se privam dessa perigosa combinação. Os riscos de se envolver em sinistros de trânsito sobem vertiginosamente para 400% quando se checam mensagens de texto e para 22.000% quando elas são digitadas."

Multa por uso de celular no Brasil

Mensagens de texto aumentam drasticamente os riscos de uso do celular pelo motorista e foram alvos de várias campanhas específicas nos EUA e Europa. Aqui há duas formas de enquadramento: usar fones de ouvido ligados a um celular (R\$ 130,16, infração média, quatro pontos no prontuário) e dirigir digitando ou manuseando o telefone (R\$ 293,47, infração gravíssima e sete pontos). Uma só infração gravíssima no ano reduz de 40 para 30 pontos o limite para um processo de suspensão da CNH.

Em março deste ano o Reino Unido estabeleceu multa pesada de 1.000 libras esterlinas (nada menos de R\$ 6.500) para quem for flagrado manuseando um aparelho celular. Em caso de reincidências o motorista sofre um processo de cassação definitiva da licença para dirigir. Tanto lá como aqui é autorizado que o celular esteja fixado no para-brisa ou outro local no painel. Comandos por voz ou mesmo atendimento automático de chamadas, embora desaconselhados, não têm como ser fiscalizados.

Pare o carro e atenda
Muitos modelos hoje permitem espelhar o telefone na tela multimídia com visibilidade ampliada de roteiros e possibilidade de receber ou efetuar chamadas por comando de voz. Ainda assim o bom senso indica que chamadas devem ser ignoradas por motoristas. Se parecer importante, pare o carro e atenda.

Ofensiva germânica no mercado brasileiro

Primeiro foi a Audi ao anunciar a importação do Q3 e Q3 Sportback semidesmontados para a sua fábrica no Paraná, além da chegada do A3 híbrido "leve" de 48 V e dos A4 e A5 híbridos "leves" de 12 V. Só o primeiro fica isento do rodízio em São Paulo (coisas da legislação brasileira, pois este conceito é co-

nhecido há 15 anos). Também em julho, pré-venda do Q5 TFSI e.

Depois o Mercedes-AMG EQS 53 4MATIC+ juntou-se ao EQC numa ofensiva que incluirá até o final do ano outros três modelos elétricos (EQA, EQB e EQE). A BMW confirmou que produzirá em Santa Catarina os recém-lançados na Europa Série 3 e X1.

BMW X1 será produzido em Santa Catarina

O EQS custa R\$ 1.350.900. Kit AMG de R\$ 60 mil incrementa a potência dos dois motores elétricos (tração 4x4) para 761 cv e 104 kgf.m. Mesmo pesando 2.655 kg impressiona acelerar de 0 a 100 km/h em 3,8 s. O interior guarda outra surpresa: três telas (motorista, central e passageiro) interligadas somam nada menos de 42,3 pol. Com 3,21 m de distância entre eixos o espaço para pernas no banco traseiro é o mesmo do sedã de topo Classe S. Outro superlativo: porta-malas de 580 litros com tampa tipo hatch.

Em rápido primeiro contato, além da aceleração típica de um elétrico, chama atenção a capacidade de manobra do EQS graças ao eixo traseiro direcional com ângulo de até 10 graus. Diâmetro de giro de apenas 10,9 metros equivale ao de um sedã compacto.

Alta Roda
PEUGEOT quer impulsionar o veterano 2008 (lançado em 2015), que recebeu poucas mudanças ao longo de sete anos. Aposta no preço competitivo, inclusive na versão de topo Griffé 2023: R\$ 124.990 (versão de entrada R\$ 99.990). Motor 1,6 turbo de 173 cv (E)/165 cv (G) proporciona desempenho acima da média entre SUVs compactos, embora o C4 Cactus do mesmo grupo tenha mecânica igual. O 2008 recebeu pequenas modificações externas, melhorou o acabamento interno e a forração dos bancos. Comando do vidro elétrico com um toque é só para o motorista.

CHEGADA do inverno exige mais atenção com a bateria do veículo. Acendimento automático dos faróis quando se aciona o destravamento das portas é um item de comodidade e até segurança em alguns locais. Mas na hora de dar a primeira partida do dia, numa garagem por exemplo, deve-se evitar manter faróis e lanternas acesos. Melhor desligá-los antes e só depois de alguns segundos voltar a ligá-los. Logo em seguida sair com o veículo. Sem esquecer de que o alternador leva até 20 minutos para repor a carga da bateria. É bom checar a data de fabricação impressa na bateria. Sua durabilidade média é de dois a três anos.

CHEGADA do inverno exige mais atenção com a bateria do veículo. Acendimento automático dos faróis quando se aciona o destravamento das portas é um item de comodidade e até segurança em alguns locais. Mas na hora de dar a primeira partida do dia, numa garagem por exemplo, deve-se evitar manter faróis e lanternas acesos. Melhor desligá-los antes e só depois de alguns segundos voltar a ligá-los. Logo em seguida sair com o veículo. Sem esquecer de que o alternador leva até 20 minutos para repor a carga da bateria. É bom checar a data de fabricação impressa na bateria. Sua durabilidade média é de dois a três anos.

Audi comemora aniversário de 20 anos da RS6



Apesar das peruas hoje serem uma predileção dos entusiastas, no passado esse tipo de carro era visto apenas como um veículo familiar sem pretensões esportivas. A Audi lançou o segmento de super peruas quando fez a RS2 Avant junto da Porsche e hoje reina nesse segmento com a RS6 Avant.

Após a RS2 Avant sair de linha em 1995, a Audi só voltou a usar essa sigla em 1999 com a RS4 Avant. Com o sucesso desse modelo o fabricante expandiu o tratamento para seu carro maior, o A6. As duas primeiras gerações do RS6 eram vendidos como sedã e perua.

A RS6 Avant traz força bruta em embalagem familiar

O primeiro RS6 chegou em uma época onde o BMW M5 tinha 400 cv e o Mercedes-Benz E55 AMG produzia 359 cv, ambos com tração traseira. A Audi subiu o patamar equipando o seu sedã executivo — e perua — com um V8 4.2 biturbo de 450 cv preparado em conjunto com a Cosworth. Para completar, estava lá a tração integral Quattro.

Na geração seguinte essa fórmula de oferecer mais força que os rivais e tração integral continuou, mas dessa vez o motor era um V10 5.0 biturbo. A potência de 571 cv e o torque de 66,2 eclipsavam o V10 aspirado do BMW M5 contemporâneo, com "apenas" 507 cv e 53 kgfm.

A terceira geração do RS6 foi lançada apenas como perua e abandonou o V10, voltando a usar um motor V8. Esse motor era novo, trazia os coletores de escape no centro do "V" e a admissão na lateral, conceito vindo dos carros de corrida, ajudando a manter os turbocompressores quentes e melhorando o fluxo de gases do escapamento.

Nessa geração a potência caiu para 560 cv, mas o torque de 71,3 kgfm compensava. Para quem quisesse ainda mais força, o pacote Performance subia a potência para 600 cv. A quarta geração, que é a atual, usa esse motor de 600 cv, mas traz um sistema híbrido-leve de 48 volts que ajuda a reduzir as emissões e adiciona mais 16 cv.

A Audi vende a RS6 Avant no Brasil, com preço um pouco acima de R\$ 1 milhão. Essa geração atual foi a primeira em que a RS6 Avant foi vendida nos EUA, até então apenas o sedã foi comercializado por lá. Para o futuro a Audi prepara uma RS6 elétrica e ainda mais forte que a atual.

Honda ADV 2023 é lançada com preços a partir de R\$ 21.790



A Honda, mais do que dominando o mercado de motocicletas brasileiro, está firme e forte nas scooters. A japonesa lançou a nova Honda ADV 2023. Custando a partir de R\$ 21.790 a moto chega para continuar impactando o mercado, que já soma mais de 20 mil unidades vendidas em menos de dois anos desde seu lançamento. A Honda ADV 2023 continua com a mesma mecânica que seu modelo anterior. A principal diferença

foi a nova opção de cor da motocicleta. Os interessados agora podem adquiri-la na cor prata, além da antiga vermelha.

A Honda ADV é um modelo de scooter 150, disposta, mais precisamente, de um motor monocilíndrico de 149,3 cm³ e um sistema de arrefecimento líquido. O tanque de combustível tem capacidade para 8 L de combustível, o que não parece ser um problema, pois a fabricante

confia na economia da moto. Em termos de tecnologia, a scooter possui iluminação em LED, painel LCD, para-brisas ajustável e um "bagageiro", sob o assento, com capacidade de até 27 L.

Essa tecnologia também é voltada para a segurança. A Honda ADV é dotada de um sistema de frenagem superdimensionado, com um disco dianteiro tipo "wave", de 240 mm de diâmetro, e uma pinça de pistão duplo assistida pelo ABS. O disco traseiro possui 220 mm e uma pinça de pistão simples.

Nas suspensões, a Honda possui um garfo Showa com tubos de 31 mm de diâmetro e 130 mm de curso. Na parte traseira, duplo amortecedor Showa com 120 mm de curso, reservatório externo de gás e molas variáveis de três passos. A Honda ADV tem 3 anos de garantia sem limite de quilometragem, além de 7 trocas de óleo gratuitas durante esse período.

CEO da Volkswagen diz ser impossível abandonar o motor a combustão



A União Europeia quer banir os motores a combustão até 2035 a favor dos elétricos, o CEO da Volkswagen considera essa meta impossível

Herbert Diess afirma que não é possível atender aos prazos impostos pela União Europeia (Foto: Shutterstock)

Após o escândalo do Dieseldgate, que manchou a imagem do grupo Volkswagen, o fabricante tenta se reerguer investindo em eletrificação. A linha ID estreou uma nova plataforma modular para elétricos e vários híbridos plug-in estão em produção.

Apesar de estar investindo pesado nos elétricos a bateria, o CEO da Volkswagen, Herbert Diess, disse para o site The

Verge que será impossível apresentar o motor a combustão da forma que a União Europeia (UE) quer impor.

Já andamos nos novos elétricos da VW:

Os desafios que a Volkswagen tem que enfrentar

O principal componente de um carro elétrico é o seu conjunto de baterias, que hoje é grande, caro e pesado. Herbert Diess diz que para ter elétricos representando por 50% das vendas do grupo até 2030, como a UE exige, seria necessário seis giga-fábricas de baterias prontas e em funcionamento até 2027 ou 2028.

Temos de comprar todas as máquinas [para as fábricas]. Temos de construir as fábricas. Temos de encontrar as localizações [para as construir]. Temos de treinar as pessoas. Temos de garantir o fornecimento e qualidade das matérias-primas. É um desafio enorme.

O executivo lembra que isso seria apenas para atender a Europa, continente onde o grupo Volkswagen representa por 20% do mercado. Essa atitude de abandonar os motores a combustão e trocá-los pela propulsão elétrica "é simplesmente impossível", nas palavras de Herbert Diess.

Ainda existe o problema da matriz energética

Um carro elétrico é tão limpo quanto a energia que é usada para abastecê-lo (Foto: Volkswagen | Divulgação)

Na entrevista, Diess apresenta outro desafio para essa transição na propulsão dos veículos: "Carros elétricos só fazem sentido se a energia elétrica vir de fonte renovável." Ele afirma que enquanto um país tiver uma matriz energética poluidora, não faz sentido vender carros elétricos lá.

O exemplo usado foi a Polônia, onde 100% da energia vem de usinas a carvão. Lá um carro elétrico seria mais "sujo" que um veículo a combustão interna. Países como a França, Austria e Noruega são usados como exemplo, por usarem fontes renová-

veis como solar, eólica e nuclear.

O Brasil foi citado pelo CEO da Volkswagen

O executivo lembrou na entrevista que o grupo Volkswagen não atua apenas em regiões que incentiva os elétricos, como a Europa e os EUA. O fabricante está entre os três maiores na América Latina e segundo maior no Brasil.

Segundo Herbert Diess, o etanol brasileiro é praticamente livre de CO2 devido ao cultivo da cana de açúcar absorver as emissões de volta. Por isso, ainda não faz sentido abandonar os motores a combustão por aqui a favor dos elétricos. Em 2021 foram anunciados investimentos da VW no Brasil para desenvolver híbridos com motor flex e as células de combustível a etanol.

Outros executivos engrossam o coro

Na última semana outro CEO fez críticas às políticas de eletrificação da União Europeia. Carlos Tavares, chefe da Stellantis, afirmou que a escolha dos elétricos como "futuro" do automóvel foi uma decisão política e não do consumidor.

Essa guinada para os elétricos a bateria também foi criticada por Akio Toyoda, CEO da Toyota, e por um executivo da filial norte-americana da Honda. Os japoneses apostam nos híbridos por reduzir as emissões sem depender de baterias grandes e não exige mudanças na rotina dos motoristas.

Faço um apelo: não coloque a vida das suas crianças em risco!



Não existe nenhum argumento razoável que justifique a opção de não levar os pequenos com a maior segurança possível

Nunca permita que uma criança fique assim no seu carro (Fotos: Shutterstock)

Eu ainda fico muito chocado com as coisas que eu vejo no trânsito aqui no Brasil, mas algumas me deixam revoltado. Exemplo? Pais que transportam os seus filhos sem o menor cuidado, simplesmente largados no banco traseiro sem a cadeirinha.

O que se passa na cabeça dessas pessoas? Em 2022, não têm noção do risco de morte ou de sequelas em caso de acidente? "Ah, mas eu andei muito no portamalas do carro do meu pai junto com os meus primos e nunca me aconteceu nada". Putz... Provavelmente, com os que aconteceram,

poucos estão aqui para contar, infelizmente.

Os riscos de se andar em um automóvel sem o uso dos dispositivos de segurança corretos estão mais do que documentados. De acordo com números levantados pela Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), Conselho Federal de Medicina (CFM) e Sociedade Brasileira de Pediatria (SBP), a exigência do uso do dispositivo reduziu em 33% o número de crianças vítimas de acidentes de trânsito no Brasil entre 1998 e 2018.

A Organização Mundial da Saúde (OMS) informa que os acidentes envolvendo veículos são a maior causa de morte de jovens e crianças (10 a 19 anos) no mundo. A organização ainda divulga que as cadeirinhas e dispositivos

de segurança reduzem em 70% as mortes em bebês e entre 54% e 80% as mortes de crianças.

E, por favor, nem adianta vir com papinho desacreditando essas estatísticas. A vida e saúde de crianças não deveria entrar em debates ideológicos!

Lugar de criança é na cadeirinha

Sem cadeirinha? Precisa de multa sim!

Há pouco tempo o Projeto de Lei 3267/19 pretendia dar fim às multas para quem transportava criança de até 7 anos sem cadeirinha. Um absurdo que não foi para frente, mas que muita gente defendeu sob o argumento de que o uso do dispositivo de segurança deveria partir do bom senso dos pais. "Ah, os pais que devem decidir, eles que são responsáveis pelos filhos".

Meu Deus do céu... É muita

ignorância!

Pessoas que pensam assim são a prova de que realmente leis que obriguem a cadeirinha são necessárias. Hoje, a multa pelo não uso dela é gravíssima e tem o valor de R\$ 293,47, além de somar 7 pontos à CNH do condutor infrator. Sinceramente? Acho um valor baixo.

O preço de uma cadeirinha varia de R\$ 500 a R\$ 1.000 em média. As mais seguras são as com fixação Isofix, mas qualquer uma já incrementa significativamente a segurança das crianças. Como pai, eu não consigo imaginar como seria conviver com a culpa se um dos meus filhos morresse ou ficasse com sequelas por uma negligência minha. Você consegue?

Ir no banco traseiro com a criança não colo, pode? Não! Em uma colisão, o peso aumenta enormemente e você não terá forças para segurá-la. E usar o cinto de segurança do carro na criança, eu posso? Desde que não fique pegando no pescoço...

Cinto no pescoço? ESTÁ ER-RADO! Para esses casos, deve usar o assento de elevação

E não adianta colocar a cadeirinha lá no banco traseiro, mas não usá-la corretamente. É necessário disciplina e atenção, regular os cintinhos de segurança, aguentar birra da criança... Quem já passou por isso sabe do que eu estou falando.

E mesmo que seja para ir na padaria a dois quarteirões de casa: use! Acidentes podem acontecer ao lado da sua casa. Não existe deslocamento seguro sem o uso do equipamento de segurança.

Mercado: 10 carros que não dão chances aos concorrentes



Modelos que dominam seus segmentos ou vendem bem mais que os concorrentes não são tão incomuns no mercado brasileiro

A Strada 'humilha' a concorrência em vendas e foi o veículo mais vendido do Brasil em 2021 (Fotos: Divulgação)

Desde que o mundo é mundo, o capitalismo prega a livre concorrência. Mas não consegue evitar certas concentrações de mercado. O segmento de automóveis está aí para corroborar essas questões do liberalismo econômico. Principalmente no Brasil, onde alguns carros mais vendidos são um verdadeiro monopólio em suas categorias. Veja os principais exemplos.

1. Fiat Strada

Modelo é a picape mais vendida do Brasil há 20 anos

Não tem como não começar uma lista de monopólios dos carros mais vendidos no Brasil sem falar da Strada. O modelo não é apenas a picape mais vendida do país há mais de duas décadas, como não toma conhecimento dos adversários. Só no acumulado do primeiro semestre deste ano, foram mais de 51 mil unidades entregues do veículo da Fiat.

Isso significa que a Strada vendeu quase 17 vezes mais que a sua única rival, a Volkswagen Saveiro, que teve apenas 3.781 carros negociados no período. Com isso, nove em cada 10 picapes pequenas vendidas no país são do modelo da Fiat, que tem um dos maiores monopólios do segmento automotivo, com mais de 93% de participação.

2. Jeep Compass

Em 2021, Compass abocanhou 10% do mercado de SUVs

Entre os carros mais vendidos, o custo-benefício ajuda a explicar muito do domínio do Compass na categoria de utilitários esportivos. A Jeep começou a produzir a segunda geração em Goiana (PE) e, desde então, posicionou o carro entre os compactos topo de linha, e mais barato que os médios à época. Sem rivais diretos, nadou de braçadas no segmento.

Só no total de 2021, foram mais de 71 mil emplacamentos, com 10% de participação no mercado geral de SUVs e o dobro das vendas do Corolla Cross, que foi lançado justamente no ano passado com preços para brigar direto com o Compass. A diferença para o Toyota diminuiu bastante este ano, porém ainda é significativa.

No primeiro semestre de 2022, o Compass anotou mais de 31 mil unidades, o que o torna não só o mais vendido do segmento, como também o SUV mais comercializado do país até o momento – mesmo sendo mais caro e maior que a turma compacta. São 9 mil unidades a mais no acumulado em relação ao Corolla Cross.

3. Toyota Corolla

Sedã tem 70% do market share da categoria

Antes do segmento de sedãs médios encolher, o Corolla já vendia quase o dobro que seu arquirrival, o Civic. Agora, com o fim da produção do Honda no Brasil, a Toyota consolidou seu monopólio na categoria. O modelo soma 20.836 unidades entregues nos seis primeiros meses do ano e quase 70% de market share.

Os concorrentes não dão nem para a saída. O segundo colocado, o Chevrolet Cruze, teve 4.835 carros vendidos no

período, 16% de participação. Afora quase 2.000 unidades de Civic ainda de estoque, modelos como o Caoa Chery Arrizo 6, Volkswagen Jetta (que foi remodelado em sua versão única GLi) e Kia Cerato não fazem nem cosquinha no segmento.

4. Renault Master

Van da Renault se destaca entre os comerciais

Não chega a ser um monopólio, mas em um segmento estratégico e importante como o de furgões e vans, o Master se destaca. Remodelado em janeiro, o comercial leve da Renault responde por mais de 27% de uma categoria que tem outros pesos-pesados.

Para se ter ideia, as 4.434 unidades vendidas em 2022 até agora são mais que o dobro do segundo colocado, o Peugeot Expert (2.008 unidades e 12,5% de mix). Fiat Ducato (1.691 e 10,5%), Citroën Jumpy (1.582 e 9,8%) e Iveco Daily (1.228 e 7,6%) também ficam bem atrás do Master.

5. Fiat Fiorino

Furgão responde por quase 93% do mercado em 2022

Outra categoria na qual a Fiat não é importunada e se destaca entre os carros mais vendidos é o de minifurgões. O Fiorino responde por quase 93% do mercado em 2022. No acumulado do ano, foram 9.592 unidades, 30 vezes mais do que o Renault Kangoo comercializou no mesmo período.

O Grupo Stellantis até lançou o Peugeot Partner Rapid, clone do Fiorino com a marca do leão, mas, por enquanto, pouco animou nas vendas: 271 unidades na metade do ano.

6. Chevrolet Spin

Monovolume praticamente não tem concorrentes

Outra categoria em extinção, mas que tem seu monopólio nas rodas da Spin. A minivan da Chevrolet é o modelo de sete lugares mais barato do país e único monovolume ainda feito no Brasil. Por isso mesmo, reina absoluta.

As quase 7 mil unidades entregues no ano significam 97% de participação de mercado. Só não é 100% porque a Fenabrave inclui a Kia Grand Carnival (que custa meio milhão de reais) no bolo.

Testamos a Spin Activ; confira:

7. BMW 320

BMW vendeu 4 vezes mais do que o seu concorrente da Mercedes

É uma categoria de nicho, contudo, mesmo assim tem seu monopólio. A versão de entrada do Série 3 faz a festa entre os considerados sedãs grandes, pela Fenabrave, onde só existem pra-

ticamente modelos de marcas de luxo. O BMW 320 totaliza 2.271 unidades no semestre, o que resulta em 61% de market share. Vendeu quase quatro vezes mais que toda a linha Mercedes-Benz Classe C, o principal concorrente.

Vale a pena gastar com um carro premium?

8. Fiat Toro

Picape vendeu mais de 25 mil unidades no primeiro semestre de 2022

Virou rotina a Fiat ter monopólio em categorias de comerciais leves. Mas vamos combinar que é até covardia neste segmento de picapes médias-compactas, já que a Toro tem como principal rival a Renault Oroch (modelo que, de fato, inaugurou essa categoria meio-termo entre as pequenas e as médias).

Com mais de 25 mil unidades vendidas entre janeiro e junho de 2022, a Toro dá uma poeira na concorrente da Renault, que vendeu menos de 4.000 carros. Já a Fenabrave coloca o exemplar da Fiat no balaio das médias, e a Toro ainda representa quase 30% do mercado, à frente de Toyota Hilux e Chevrolet S10 – maiores e mais caras, obviamente.

9. Toyota SW4

Toyota SW4 teve mais de 6.700 unidades vendidas no segmento

Entre os carros mais vendidos, o segmento de SUVs maiores também é bastante peculiar no mercado brasileiro, com poucos concorrentes. São modelos derivados de picapes e feitos sobre longarinas, com preços na casa dos R\$ 400 mil. E quem chama a atenção nesse nicho é o Toyota SW4, com 6.700 unidades vendidas no segmento.

Se somar as vendas de seus dois principais rivais no período, não chegamos à metade do que o utilitário feito sobre a base da Hilux emplacou. O Mitsubishi Pajero negociou 1.222 unidades e o Chevrolet Trailblazer, 1.180.

10. Porsche 911

911 reina absoluto entre os esportivos

Existe um certo domínio entre carros esportivos mais vendidos também. No ano passado, o Porsche 911 já tinha sido o mais vendido desta categoria – que só considera esportivos natos. Foram quase 900 unidades do modelo premium comercializadas em 2021, quase o dobro do Ford Mustang.

No primeiro semestre deste ano, o 911 continua bem à frente. O Porsche vendeu 251 unidades, com 27% de participação no segmento – isso porque a Fenabrave colocou o elétrico Taycan no bolo. Nesta corrida, o Mustang continua bem atrás, com 132 unidades.

