



As 10 picapes mais baratas do Brasil em 2022 – preços e análise

Trabalho, lazer. Ou os dois. As picapes são a opção de um carro funcional para a semana, e para passear depois do expediente.

Aos que se enquadram neste perfil, separamos as 10 picapes mais baratas do Brasil, independentemente do porte, configuração de

cabine ou mesmo motor.

Nesta relação, consideramos sempre a versão mais barata de cada picape, sem repetições.

Ou seja, só entra a variante mais em conta da referida linha. Os preços foram apurados na primeira semana de agosto

e são válidos para todo o território nacional, exceto os estados de São Paulo e Paraíba, além da Zona Franca de Manaus.

1. Volkswagen Saveiro Robust 1.6 16V – R\$ 88.470



- Motor: 1.6 16V de 116/106 cv e 16,1/15,4 kgfm
- Câmbio: manual de cinco marchas
- Cabine: simples
- Caçamba: 924 litros
- Capacidade de carga: 662 kg

2. Fiat Strada Endurance 1.4 – R\$ 95.290



- Motor: 1.4 8V de 88/85 cv e 12,5/12,4 kgfm
- Câmbio: manual de cinco marchas
- Cabine: simples
- Caçamba: 1.354 litros
- Capacidade de carga: 724 kg

3. Renault Oroch Pro 1.6 S Ce – R\$ 111.300



- Motor: 1.6 16V de 120/118 cv e 16,2 kgfm
- Câmbio: manual de seis marchas
- Cabine: dupla
- Caçamba: 683 litros
- Capacidade de carga: 680 kg

4. Fiat Toro Endurance T270 – R\$ 139.890



- Motor: 1.3 8V turbodiesel de 185/180 cv e 27,5 kgfm
- Câmbio: automático de seis marchas
- Cabine: dupla
- Caçamba: 937 litros
- Capacidade de carga: 750 kg

5. Ford Ranger XL 2.2 4x4 MT – R\$ 223.390



- Motor: 2.2 16V turbodiesel de 160 cv e 40 kgfm
- Câmbio: manual de seis marchas; tração integral
- Cabine: simples
- Caçamba: 1.420 litros
- Capacidade de carga: 1.234 kg

6. Toyota Hilux 4x4 MT – R\$ 228.490



- Motor: 2.8 16V turbodiesel de 204 cv e 42,8 kgfm
- Câmbio: manual de seis marchas; tração integral
- Cabine: simples
- Caçamba: 1.580 litros
- Capacidade de carga: 1.050 kg

7. Ford Maverick Lariat FX4 – R\$ 236.890



- Motor: 2.0 16V turbo de 253 cv e 39 kgfm
- Câmbio: automático de oito marchas; tração integral
- Cabine: dupla
- Caçamba: 943 litros
- Capacidade de carga: 617 kg

8. Chevrolet S10 LS 4x4 – R\$ 243.720



- Motor: 2.8 16V turbodiesel de 200 cv e 44,9 kgfm
- Câmbio: manual de seis marchas; tração integral
- Cabine: simples
- Caçamba: 1.570 litros
- Capacidade de carga: 1.220 kg

Bomba de combustível queima com nível do tanque baixo? É fake news



A bomba de combustível é refrigerada pelo líquido que passa por dentro dela e não pelo que está em volta, armazenado no tanque (Foto: Shutterstock)

Muitas pessoas estão questionando sobre o nível baixo do combustível no tanque. Pois eu disse recentemente, aqui mesmo, não haver problema algum.

Eles alegam ter visto uma recomendação contrária em um

programa de automóveis de um canal de TV, de que não se deve, segundo essa matéria, deixar o tanque abaixo da metade, pois a bomba de combustível elétrica mergulhada nele, no tanque, fica sem refrigeração externa e pode até se queimar por excesso de aquecimento.

“Procede?” Ambos perguntam. Não! Isso é uma besteira que circula há muito tempo sem ne-

nhum fundamento técnico só para assustar desnecessariamente o motorista.

A refrigeração da bomba elétrica lá no tanque independe do nível. Pois ela é feita pelo combustível que circula internamente, não pelo que está no seu entorno. É pela gasolina, ou pelo etanol, que ela aspira do tanque.

Então, não há perigo nenhum em usar todo o líquido, pode estar abaixo da metade, de 1/4, até próximo do final. Pode haver algum risco neste caso extremo de estar puxando o restinho, da bomba sugar alguma sujeirinha que se deposita lá embaixo.

Mesmo assim, ela tem um pré-filtro que barra a maior parte dessas sujeirinhas. O risco dela se aquecer só aconteceria quando se esgota todo o combustível e a bomba passa a puxar só ar.

Bomba de combustível tem suas proteções

Mas mesmo neste caso o motor morre por falta de combustível e a central eletrônica desliga a bomba automaticamente. Lamentável que além da internet, até a imprensa dita “especializada” ao invés de ajudar reforça essas fake news que circulam frequentemente por aí sem nenhum embasamento técnico.

Motor com injeção eletrônica pode ir além da faixa vermelha e quebrar

Você comentou com um amigo que levou seu automóvel com motor quebrado para concessionária. Ela analisou, abriu, fez a vistoria e te disse: “o seu motor ultrapassou muito a rotação máxima. O ponteiro com certeza entrou na faixa vermelha. Por isso que seu motor quebrou.”

Aí o seu amigo diz: “essa concessionária está mentindo para você. Porque quebrar o motor depois que apareceu a injeção eletrônica é impossível. Porque quando você vai acelerando o carro, o ponteiro na hora que chega na faixa vermelha, a eletrônica cancela a injeção de combustível. Não entra combustível adicional e ele fica ali no limiar, no início da faixa vermelha. Mas não entra na faixa vermelha e não quebra o motor.”

Foi o que o seu amigo te disse. “Essa concessionária está te mentindo, está inventando, está te enrolando.” Eu vou te dizer que não, a concessionária pode estar certa.

Isso só é verdade se o seu carro tiver câmbio automático. Se você joga as marchas para frente, ou o próprio câmbio vai passando para frente e para trás você puxa a alavanca, não entra a marcha, que faz



o ponteiro ir lá em cima da faixa vermelha.

Injeção eletrônica e caixa manual. Porém, se o seu carro for manual, você tiver de quinta ou de quarta e reduzir e colocar uma marcha errada, uma segunda em vez de uma quarta, por exemplo, aí o ponteiro

vai mesmo, porque o motor excede os giros mesmo e quebra.

Então, na hora de reduzir o câmbio em um automóvel com a caixa manual, preste muita atenção, porque se você puxar a alavanca para a marcha errada, o motor sobe de giro e quebra.

Lei decreta adesivo de identificação em carros de aplicativo

A Lei municipal Nº 11.391, que decreta a implantação de adesivo de identificação em carros de aplicativo, já entrou em vigor em Belo Horizonte (MG). O decreto foi publicado no Diário Oficial do Município (DOM) desta quarta-feira (10) e acrescenta um artigo à Lei Nº 11.185, de 13 de agosto de 2019.

A nova lei acrescenta que: “Art. 12-A – É facultada ao motorista de transporte individual privado remunerado de passageiros a implantação de adesivo fluorescente na parte lateral inferior externa de seu veículo, para facilitar a sua

identificação.

Parágrafo único – O adesivo a que se refere o caput deste artigo deverá observar a padronização descrita no Anexo Único desta lei.”

Em resumo, a lei padroniza um sistema de identificação dos carros de aplicativo, o que, em tese, facilita a identificação do automóvel. A nova lei especifica que o adesivo deve ser plotado na parte inferior externa das portas laterais do automóvel. A identificação, presente dos dois lados, tem que ter as dimensões de 12 cm de altura e o comprimento ajustado ao início da porta dianteira, até o fim da

traseira.

Além destas dimensões, a frase de identificação padrão deve ser “MOTORISTA DE APLICATIVO” e estar em fonte Arial e na cor preta. Mas o que mais chama atenção são as cores especificadas para compor o adesivo. O decalque deve ser subdividido em três faixas horizontais nas cores laranja, verde e vermelha (de cima para baixo).

Embora a adesivagem seja facultativa, a implementação desta lei deve facilitar a identificação do automóvel, assim como os táxis, que são plotados e possuem cores específicas.

Carteira de habilitação de Portugal válida no Brasil? PL quer tornar isso possível

O Projeto de Lei 1953/22 determina que a carteira de habilitação expedida por órgão oficial de Portugal seja aceita em todo território brasileiro como prova de habilitação do condutor de veículo.

Em análise na Câmara dos Deputados, a proposta insere a medida no Código de Trânsito Brasileiro, o qual estabelece que o reconhecimento de habilitação obtida em outro país está subordinado às condições estabelecidas em convenções e acordos internacionais e às normas do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Autor do projeto, o deputado Alexandre Frota (PSDB-SP) destacou que Portugal passou a aceitar a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) brasileira como documento válido para dirigir no país. “Portanto, nada mais natural que aprovarmos a mesma medida em território brasileiro, o que estreitará laços cada dia mais apertados com nossos coirmãos portugueses”, avaliou.

Tramitação

A proposta será analisada em caráter conclusivo pelas comissões de Relações Exteriores e de Defesa Nacional; de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

GM está obrigando os clientes a pagarem pelo serviço por assinatura OnStar nos EUA

Após a BMW anunciar o seu serviço por assinatura para utilização de assentos e volante aquecidos, a GM decidiu seguir a mesma onda nos Estados Unidos, com o agravante de que ela obriga o cliente a pagar pelo seu serviço.

No início de junho todos os carros da Buick e GMC comercializados nos Estados Unidos foram equipados com o Plano Premium OnStar e Connected Services de três anos como padrão.

Antes, o cliente podia fazer um plano à parte do OnStar e pagar o valor referente ao tempo de cobertura escolhido. Agora, além de tentar enfiar o sistema goela a baixo do freguês, a GM incluiu US\$ 1,5 mil (aproximadamente R\$ 7,5 mil na cotação atual) no preço de varejo sugerido pelo fabricante em troca de oferecer aos compradores acesso completo ao serviço.

Com isso eles terão acesso ao OnStar e aos Serviços Conectados por três anos, incluindo chave remota, dados Wi-Fi e serviços de segurança OnStar. Ao The Detroit News, Kelly Cusinato, porta-voz da GM, explicou a intenção por trás dessa medida:

“Ao incluir este plano como equipamento padrão no veículo, ele ajuda a fornecer uma experiência de integração mais perfeita e mais valor para o cliente. Queremos oferecer mais serviços que sabemos que serão importantes para a experiência de propriedade e agregarão mais valor.”

Os clientes não são obrigados a ativar o OnStar, no entanto, não receberão nenhum tipo de desconto caso optem por não utilizá-lo. A assinatura não será renovada automaticamente e no fim dos 3 anos do plano o motorista terá a opção de renovar ou não o OnStar. Aos consumidores que já têm veículos da GM e desejam adquirir o plano, ele pode ser contratado por US\$ 49,99 (R\$ 252). A GM acredita que a receita de software e serviços pode chegar a US\$ 25 bilhões até 2030 e a OnStar será uma parte importante disso.

Os 10 carros que menos valorizaram desde 2020 – análise dos modelos

Preço de automóvel virou tema de mesa de bar. A alta desenfreada no preço dos veículos novos e seminovos continua a assustar o mercado e especialmente aos clientes. Mas chegou a hora também de conhecer os

carros que menos desvalorizam.

Novo levantamento da Mobiauto aponta os modelos que ficaram "menos caros" ao longo dos últimos anos. O site especializado na compra e venda de

automóveis pegou a média de preços das linhas de veículos quando 0 km no primeiro semestre de 2020 e comparou com a média dos valores pedidos nos anúncios da mesma gama no primeiro semestre deste ano.

O mais impressionante é que na lista dos 10 carros que menos valorizaram, não dá nem para dizer que a alta foi modesta ou que o dono perdeu dinheiro. Afinal, os índices de aumento vão de 26% a mais de 40%.

1º BMW 320i



- 1º Semestre 2020: R\$ 248.213,91
- 1º Semestre 2022: R\$ 314.842,83
- Variação: 26,84%

2º Volkswagen Voyage



- 1º Semestre 2020: R\$ 61.571,13
- 1º Semestre 2022: R\$ 80.359,32
- Variação: 30,52%

3º Caoa Chery Tiggo 7



- 1º Semestre 2020: R\$ 118.224,23
- 1º Semestre 2022: R\$ 158.306,67
- Variação: 33,90%

4º Volkswagen Jetta



- 1º Semestre 2020: R\$ 158.628,38
- 1º Semestre 2022: R\$ 213.697,91
- Variação: 34,72%

5º Citroën C4 Cactus



- 1º Semestre 2020: R\$ 88.959,00
- 1º Semestre 2022: R\$ 120.051,33
- Variação: 34,95%

6º Hyundai Tucson



- 1º Semestre 2020: R\$ 138.116,87
- 1º Semestre 2022: R\$ 187.773,57
- Variação: 35,95%

7º Hyundai ix35



- 1º Semestre 2020: R\$ 105.345,72
- 1º Semestre 2022: R\$ 145.529,44
- Variação: 38,15%

8º Kia Cerato



- 1º Semestre 2020: R\$ 93.615,00
- 1º Semestre 2022: R\$ 130.257,78
- Variação: 39,14%

9º Volkswagen T-Cross



- 1º Semestre 2020: R\$ 104.350,95
- 1º Semestre 2022: R\$ 148.400,36
- Variação: 42,21%

10º Volkswagen Saveiro



- 1º Semestre 2020: R\$ 67.892,22
- 1º Semestre 2022: R\$ 97.320,00
- Variação: 43,35%

Outros 5 carros que menos valorizaram

Além dos 10 modelos acima, estes veículos completam o ranking.

11º Renault Logan

- 1º Semestre 2020: R\$ 52.964,47
- 1º Semestre 2022: R\$ 77.064,29
- Variação: 45,50%

12º Chevrolet Onix

- 1º Semestre 2020: R\$ 63.162,24
- 1º Semestre 2022: R\$ 92.268,32
- Variação: 46,08%

13º Peugeot 2008

- 1º Semestre 2020: R\$ 83.275,08
- 1º Semestre 2022: R\$ 122.469,62
- Variação: 47,07%

14º Suzuki Jimny

- 1º Semestre 2020: R\$ 86.040,00
- 1º Semestre 2022: R\$ 126.545,60
- Variação: 47,08%

15º Volkswagen Fox

- 1º Semestre 2020: R\$ 51.127,84
- 1º Semestre 2022: R\$ 75.735,00
- Variação: 48,13%

Em breve no Brasil, Chevrolet Silverado ganha versão mais do que especial

Quem é fã de caminhonetes e de se aventurar em percursos desafiadores agora tem mais uma opção de picape. Surfando na onda do lançamento do seu novo modelo, a Chevrolet lança uma edição especial dela, a Silverado ZR2 Bison. O novo modelo foi feito em parceria com a fabricante de peças off-road American Expedition Vehicles (AEV) e ganhou componentes que fazem jus à coparticipação. Os destaques desta edição especial, Silverado ZR2 Bison, vão para as peças de caráter off-road acopladas à caminhonete, principalmente os para-choques.

Tendo um motor V8 de 6,2 L, 420 cv de potência e 63,6 kgfm de torque, a caminhone-

te com câmbio de 10 marchas promete ser ideal para rotas de difícil acesso. A Silverado ZR2 Bison ainda conta com para-choques de aço com pontos de recuperação para serviços pesados, contendo acessibilidade para guincho no dianteiro. Ela ainda tem placas de proteção para os diferenciais, caixa de transferência e tanque de combustível.

A versão convencional da ZR2 chega ao Brasil em 2023. A caminhonete possui as mesmas características de motorização da edição especial, porém sem os novos equipamentos off-road da AEV. Quem quiser adquirir um destes no próximo ano, pode separar ao menos R\$ 400 mil.



Piloto automático da Tesla falha e atropela objetos repetidas vezes em teste considerado 'simples'



A Tesla, e também o seu sistema de piloto automático, estão constantemente envolvidos em polêmicas. O dispositivo, que é considerado um diferencial da marca dos carros elétricos, é vendido como se dispensasse totalmente a presença de um motorista, mas a verdade não é bem essa.

Tamãna são as ocorrências de acidente envolvendo o autopilot que o Departamento de Veículos Motorizados (DMV) da Califórnia acusou a montadora de promover propaganda enganosa com os recursos de piloto automático e direção autônoma de seus veículos. Agora, mais um teste mostrou o

quão falho é o sistema autônomo da Tesla. O canal do Youtube de Dan O'Down Media publicou um vídeo mostrando o sistema em operação, que acabou atropelando o boneco de uma criança três vezes.

O veículo da Tesla não foi submetido a nenhuma condição absurda

durante o teste, e precisava apenas dirigir em linha reta – nada de curvas ou outros veículos com que ele tivesse que se preocupar. Além disso, o boneco que foi atropelado não apareceu subitamente na via e sempre esteve parado no mesmo local.

A indústria responsável por essa tecnologia acredita que o melhor funcionamento de um sistema autônomo deve conter sensores LiDAR e câmeras para ajudar a fazer o reconhecimento dos objetos em volta. A Tesla, por sua vez, contraria essa teoria e equipa seus veículos apenas com um sistema baseado em câmera.

Nos carros da marca de Elon Musk As imagens são reconhecidas por uma câmera estéreo no para-brisa. O computador compara os objetos com o banco de imagens armazenado na memória e os identifica. No caso do vídeo, o boneco que representava uma criança deveria ter sido reconhecido pela eletrônica, mas não foi o caso.

O veículo sequer chegou a reduzir a velocidade quando se aproximava do objeto. Dan acredita que cerca de 100 mil motoristas confiam no que a Tesla insiste em chamar de "piloto automático" todos os dias, o que coloca a vida de muitas pessoas em risco. Isso ajuda a explicar os inúmeros acidentes que envolveram o piloto automático da marca.

Projeto obriga rastreio a empresas no transporte de animais de estimação

Há muitos donos de animais que necessitam deixar os seus bichinhos aos cuidados de empresas de transporte, em momentos em que os responsáveis não podem estar junto de seu amigo em uma viagem. Os tutores costumam ficar bem preocupados com o bem estar do seu pet e querendo saber se está tudo bem durante o percurso. A câmara dos deputados se pôs ágil em relação ao tema.

Foi aprovado em regime de urgência o Projeto de Lei 13/22, do deputado Alencar Santana (PT-SP) e outros, que obriga as empresas de transporte de passageiros (terrestre, aéreo ou fluvial) a fornecer rastreamento dos animais de estimação transportados. A proposta poderá ser incluída na pauta do Plenário.

Pela proposta, o rastreamento deverá ser realizado durante toda a viagem, até o momento da entrega ao tutor. Além disso, as acomodações destinadas aos pets deverão respeitar padrões mínimos de bem-estar dispostos em regulamento, de acordo com normas técnicas de medicina veterinária



Recall, recall branco e 50% dos motoristas que não atendem o chamado

"Mas se todos os carros tem esse mesmo defeito, porque a fábrica não faz um recall?" Essa é uma pergunta frequente, pois a maioria dos motoristas não sabe exatamente quando a fábrica é obrigada a chamar os automóveis de volta para a concessionária repará-lo gratuitamente, e imagina que ele deve ser feito no caso de qualquer problema.

Mas não é bem assim. Existe uma portaria do Ministério da Justiça que considera o Direito Básico do Consumidor à proteção da vida, saúde e segurança contra os riscos provocados por produtos ou serviços nocivos ou perigosos. E mais, disciplina o procedimento denominado "chamamento" ou "recall", palavra inglesa que significa chamar ou convocar.

No caso da indústria automobilística, o recall é para que o dono do carro o leve de volta a concessionária para o reparo gratuito do problema,

mas só quando o defeito coloca em risco a segurança ou a saúde do consumidor. Ora, a confusão que se faz no, digamos, imaginário coletivo, é de que a fábrica tem obrigação realizar o recall diante de qualquer defeito do automóvel.

Se a falha é, por exemplo, no aparelho de ar-condicionado, ela o repara em garantia, mas sem que tenha de fazer o recall. E o mesmo em outros casos como um defeito, digamos no equipamento de som ou multimídia, ou nos bancos, ou na bateria, até mesmo em um componente mecânico que não tenha interferência com a segurança, como o escapamento, por exemplo.

Nestes casos, o que faz a fábrica? Ela apenas alerta a sua rede de concessionários para que realize o reparo assim que o carro for levado para revisão, ou então a pedido do dono. Mas não tem obrigação de realizar, como em um recall, a campanha publicitária

de esclarecimento pela imprensa, por telefonemas, ou e-mails.

A Stellantis enfrentou esse problema recentemente, pois detectou a possibilidade de uma pressão irregular na bomba de óleo de modelos Fiat e Jeep com motores T200 e T270 no Pulse, Toro, Renegade, Compass e Commander, produzidos entre janeiro e abril deste ano, 2022, e autorizou a troca da bomba se a pressão estiver abaixo da mínima.

Um problema mecânico que não envolve segurança nem a saúde dos passageiros, e que, portanto, não se enquadram na portaria do Ministério da Justiça. Mas, por outro lado, são dezenas as possibilidades de um recall. Deficiência nos freios, na suspensão, transmissão, ou direção. Ou então, o risco de um incêndio. Uma irregularidade no cinto de segurança. Ou também um outro problema grave, como a possibilidade de uma roda se quebrar

ou até soltar.

Recall branco

Mas por outro lado existe o chamado recall branco, quando ele é feito, como se diz, "na moita." Um defeito que pode afetar a segurança, mas a fábrica só o repara quando o carro é levado à concessionária. Ela se faz desentendida. Neste caso, o governo costuma interferir e obrigar a empresa a realizá-lo.

Mas no Brasil, além da fábrica, tem outro problema: os próprios motoristas. Estatísticas indicam que menos de 50% dos carros envolvidos atendem ao recall. Por isso, o governo decidiu torná-lo obrigatório também para o dono do carro, além de ser para a fábrica.

Uma lei complementar à do recall determinou que se o proprietário não atender o comunicado até 12 meses depois ele será impedido de ter o veículo licenciado. Só mesmo assim, né?