



Carros que não tem correia dentada: veja 5 motores que usam corrente

Preocupação com baixa manutenção é uma constante na vida dos brasileiros. Carros que trazem complicações na mecânica ou que são caros de manter costumam fracassar no mercado. Um item que exige verificações e trocas periódicas é a correia dentada, motores que vem sem ela e utiliza corrente possuem um item a menos para fazer nas revisões.

A correia dentada liga o comando de válvulas ao virabrequim, tendo a importante função de sincronizar esses eixos rotativos. Caso arrebente, pode causar danos caríssimos ao motor. A corrente tem a mesma função, mas com uma durabilidade maior.

Correia dentada banhada a óleo promete mais durabilidade

Por ser feita de borracha, a correia dentada tem durabilidade limitada. Fatores externos como poeira e minério podem acelerar o desgaste. Uma correia nova também pode ser condenada por um esticador sem tensão. Existem as correias imersas em óleo, que prometem durar até mais de 200 mil km em alguns motores — porém também são sujeitas a fatores externos.

Caso você rode muito e não quer ter que se preocupar em ter que trocar correia dentada, listamos aqui cinco motores que utilizam a corrente de comando.

1. Ford Rocam



O motor Rocam equipou muitos modelos da Ford no Brasil (Foto: Ford | Divulgação)

O motor Zetec Rocam foi lançado no Brasil em 2000 para substituir o Endura-E, de projeto antigo. O Rocam foi projetado para o Brasil, era derivado do Zetec-SE europeu mas usava bloco de ferro fundido, comando simples no cabeçote e duas válvulas por cilindro.

Essas mudanças mostram a intenção de fazer o motor agradar às manias do brasileiro: 2 válvulas por cilindro ajudam a priorizar o torque em baixa e a corrente reduz a manutenção. O propulsor estreou no Ka e mais tarde foi adotado por Fiesta, Focus, Escort e EcoSport. O seu sucessor, o motor Sigma de 16 válvulas, usa correia dentada.

O Zetec Rocam é um motor robusto e simples de manter, mas ele possui um calcanhar de Aquiles: a válvula termostática de plástico trinca com o tempo e se ignorada pode fazer o motor ferver. A solução é trocar por outra que usa carcaça de alumínio.

2. Fiat Firefly/GSE Turbo



A Fiat projetou o Firefly com soluções para reduzir a manutenção (Foto: Fiat | Divulgação)

Assim como o Rocam, o Firefly da Fiat foi projetado tendo o brasileiro em mente. Por isso ele traz duas válvulas por cilindro e corrente de comando mesmo sendo um projeto totalmente novo e feito em alumínio. Isso deixa ele mais barato que o antigo Fire na hora de manter, as revisões tabeladas são mais baratas.

Sua variante turbo, chamada de GSE, adiciona um cabeçote diferente com quatro válvulas por cilindro e sistema MultiAir, mas mantém a corrente de comando.

3. Renault SCe



O motor de origem Nissan que equipa a linha Renault traz corrente (Foto: Renault | Divulgação)

A Renault conseguiu construir boa imagem de robustez no Brasil com Sandero, Logan e Duster. A troca dos antigos motores franceses pela nova família SCe em 2016 apenas melhorou isso, junto de um gás no desempenho. Uma das mudanças na troca de motor foi abandonar a correia dentada.

Esses motores novos, o 1.0 de 3 cilindros e o 1.6 de quatro cilindros, são de origem Nissan e também podem ser encontrados no March, Versa e Kicks.

4. Motores Toyota



A corrente pode ser considerada como um dos elementos que dão a fama de durável aos Toyota (Foto: Toyota | Divulgação)

Os japoneses são adeptos da corrente de comando. Todos os modelos nacionais da Toyota usam esse recurso no lugar da correia dentada. Ou seja, tanto os compactos Etios e Yaris quanto o médio Corolla não exigem preocupar com esse item a curto prazo.

Essa característica se estende para o resto da gama, os motores V6 e turbodiesel da Hilux também não usam correia dentada. Até mesmo os luxuosos carros da Lexus usam corrente.

5. Motores Honda



Os japoneses em geral parecem não serem fãs da correia dentada (Foto: Honda | Divulgação)

Está atrás de um Fit, Civic ou CR-V? Pode ficar tranquilo que a troca da correia dentada não estará na lista de manutenções a fazer. A Honda, assim como a Toyota, é adepta da corrente de comando.

Uma atenção necessária com os motores da Honda é que muitos demandam regulagem da folga das válvulas periodicamente. É um serviço simples, mas que muitos esquecem de fazer. Outra complicação que pode encarecer as manutenções é o uso de duas velas por cilindro e bobinas individuais no Fit 1.4 de primeira geração.

Carro usado: tudo o que você precisa saber antes de comprar um seminovo



Mesmo com a alta dos preços no mercado dos seminovos, o carro usado continua sendo uma boa opção para quem pretende gastar um pouco menos sem abrir mão da qualidade e, de quebra, sem precisar enfrentar uma longa fila de espera até ter o veículo em mãos.

Quem pretende comprar um carro usado precisa ficar ligado a uma série de fatores para não cair em golpes – o que acontece com bem menos frequência na hora de adquirir um modelo novo.

Por isso, o AutoPapo fez um guia para lhe mostrar o melhor caminho na hora de comprar um seminovo. Afinal, adiar essa conquista por problemas burocráticos não seria nada legal. Por isso, considere os seguintes itens na hora da compra.

Situação do carro usado

Na hora da compra a maioria das pessoas se importam em saber como o veículo está: se tem alguma peça com defeito, se tem algum amassado, ou coisas do tipo.

De fato isso é muito importante, mas existe outra situação que as vezes é esquecida, como por exemplo dívidas, autuações ou multas pendentes que pertencem ao dono anterior. Se o vendedor possui várias multas e não pagou o licenciamento,

o valor acumulado das dívidas pode ser alto e encarecer a compra.

Para descobrir se existe algo do tipo é bem simples, basta ter o Código Renavam e a placa do veículo e acessar o site do Detran. Solicite esses números ao vendedor – caso seja pessoa física. Ele não é obrigado a fornecer os dados e, caso ele não se disponha, desconfie do negócio.

Se a compra estiver sendo feita através de uma revenda de carros usados, o estabelecimento é obrigado por lei a disponibilizar o histórico do carro. A Lei nº 13.111/15 faz com que as lojas mostrem aos interessados um documento que atesta a regularidade do veículo.

Além disso, acontece certa frequência de pessoas venderem o carro usado financiado sem antes pagá-lo por completo. Nesse caso, a dívida muda de dono e quem a assume é o novo proprietário.

Não tem problemas em comprar o carro dessa forma, desde que o comprador pague uma quantia que varia conforme as parcelas que já foram pagas até o momento. Por isso, se encontrar o anúncio de um carro financiado à venda, peça descontos com valores proporcionais ao que falta ser pago.

Outra coisa importante é checar se os números do chassi e do motor

batem com os que aparecem nos documentos do veículo. Caso haja divergências, sua dor de cabeça pode ser enorme.

Pós compra

Depois de tomar todos os cuidados burocráticos na hora de comprar o seu carro usado, ainda tem mais algumas coisas que precisam ser feitas para passar o automóvel para o seu nome.

Após fechar o negócio, o vendedor precisa preencher o CRV, assiná-lo e fazer o reconhecimento de firma em cartório. Com o registro feito, o comprador tem até 30 dias para transferir o carro para o seu nome. E atenção: não cumprir esse prazo é considerado uma infração grave, rendendo 5 pontos na CNH e uma multa de R\$ 195,23. Ademais, sem a transferência, o antigo proprietário pode pedir o bloqueio do veículo, para evitar receber multas e cobranças.

Com o CRLV o comprador deverá pagar também a taxa de emissão do novo CRV e quitar os débitos existentes (como multas, IPVA e afins) caso necessário.

Esse processo burocrático pode ser encaminhado para um despachante, mas isso aumentará um pouco o seu gasto.

Documentos para transferência

A solicitação de transferência pode ser feita pelo comprador do carro usado quanto por um parente – desde que este apresente um documento original e uma cópia que comprove a relação familiar. Um procurador legal também pode cuidar dessa parte, caso ele mostre a procuração e uma identificação.

Para fazer a transferência, são necessários estes documentos:

- CRV preenchido e assinado pelo antigo proprietário, com firma reconhecida em cartório;
- CRLV do veículo (original e cópia);
- RG e CPF do novo proprietário (original e cópia);
- Comprovante de endereço do comprador (original e cópia, de no máximo três meses antes);
- Duas vias do formulário do Renavam, disponível nos sites dos Detrans de cada Estado;
- Dois decalques do chassi;
- Comprovante de pagamento da taxa de emissão da nova CRV e dos demais débitos, caso existam.

China está testando veículos com tecnologia de levitação magnética

Pesquisadores da universidade Southwest Jiaotong, da China, desenvolveram uma tecnologia que utiliza a levitação magnética para mover os carros – algo similar com o que move alguns trens do país.

Ao todo estão sendo utilizados oito veículos que fazem os testes ao longo de um trilho de aproximadamente 8 km de extensão. A parte de baixo desses carros foi equipada com ímãs potentes que permitem o veículo flutuar a 3,5 cm em relação ao trilho condutor.

Essa tecnologia é conhecida

como Maglev é aplicada em alguns trens de países como a China, Japão e Coreia do Sul. A velocidade desses trens podem ultrapassar os 600 km/h. Os carros, por enquanto, chegaram a 'apenas' 230 km/h.

No entanto, essa tecnologia não deve ir para as ruas. De acordo com a Xinhua, imprensa local, esses carros com levitação magnética foram desenvolvidos para estudar medidas de segurança para situações de alta velocidade.

Mas Deng Zigang, um dos professores por trás dos experimentos,

acredita que a nova tecnologia pode reduzir o uso de energia nos carros e, ao mesmo tempo, aumentar sua autonomia.

Apesar dos benefícios que o Maglev pode trazer aos carros convencionais e do otimismo do professor, é difícil imaginar que essa tecnologia chegue às ruas. Um dos principais desafios para implantá-la é a infraestrutura, que teria de ser totalmente nova, que seria construída para suportar veículos como esses e, certamente, isso não ficaria barato.



Guia Michelin: porque marca de pneus avalia restaurantes?

A francesa Michelin é uma marca mundialmente conhecida por fabricar pneus, mas seu nome também está ligado à gastronomia. Hoje, a empresa é uma das mais conceituadas em avaliação de restaurantes de alta gastronomia ao redor do globo e os estabelecimentos considerados "dignos" recebem a gloriosa Estrela Michelin.

A primeira vista, é estranho pensar que uma fornecedora de pneus tenha alguma especialização no ramo culinário. Mas essa tradição da Michelin começou no início do século 20, e está mais ligada com o setor automotivo do que você imagina.

Na verdade, tudo começou com o Guia Michelin, que foi idealizado pelos irmãos André e Édouard Michelin após a criação da marca de pneus. O objetivo do manual era auxiliar as pessoas que faziam viagens de carro na França no século 20.

Por meio desse guia, os irmãos viram uma forma de ajudar o motorista e, ao mesmo tempo, propagar a sua marca. Dessa forma, foi produzido o "Guia Vermelho", que tinha mais de 400 páginas e inúmeras informações práticas sobre veículos. O material fez sucesso entre os condutores e dúvidas sobre "onde abastecer", "onde encontrar bons hotéis na estrada" e "onde comer" começaram a se tornar corriqueiras.

A partir daí a Michelin começou a avaliar os restaurantes e hotéis que indicavam, e a marca começou a ficar conceituada nesse ramo.

Ademais, à medida que outras empresas de pneus se tornaram potenciais concorrentes, a Michelin se vinculou a um movimento nacionalista francês, que incentivava a população de Paris a comer em restaurantes pelo país. Isso também ajudou a França, que ficou conhecida como a capital da comida boa.

Ainda hoje, o guia ainda se concentra na Europa Ocidental e mede outros restaurantes em relação à alta gastronomia europeia. A Michelin é responsável por evidenciar novas tendências e reconhecer chefs e estabelecimentos que sonham em conquistar fama internacional. Ao todo, são visitados mais de 45 mil estabelecimentos pelo mundo e está presente em 28 países.

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



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 e o motorista adicione ao tanque, ele mesmo, um frasquinho de aditivo.

Você pega no volante do jeito certo?

Você sabe como segurar o volante de automóvel? É uma coisa tão básica, não é? E, mesmo assim, tem gente que faz tudo errado. Mas como assim?

Bom, tem gente que dirige com as duas mãos lá em cima, outros com as duas mãos cá embaixo... O

certo é dirigir na posição “quinze para as três” (14h45) dos ponteiros de um relógio! Até aí tem muita gente que sabe. Mas e na hora de fazer uma curva, de fazer uma conversão?

Ah, aí é que o bicho pega, porque muita gente faz errado, mas muita

gente mesmo! Como é que faz errado? Eu já vi muita gente pegar no volante por dentro do aro, na hora de fazer a curva, e não sabe o que faz com o cotovelo, com a outra mão; se tiver que virar mais, ele se perde...

O certo é virar o volante mantendo

as mãos sempre na paralela, assim, e não colocar a mão por dentro do aro e virar. Olha a confusão que é dirigir convertendo com a mão por dentro do volante e não da maneira correta. E aí? Agora você já sabe onde colocar as mãos no volante? Não é mais possível fazer errado, né?



Fusca restomod é anunciado por mais de R\$ 3 milhões



Ganhando espaço no mercado. Cada vez mais, os fãs de carros antigos querem aprimorar suas máquinas, com o intuito de deixar o seu clássico mais tecnológico, confortável e seguro. A recém-criada Milivié, iniciará suas atividades de produção com o lançamento de um Fusca restomod anunciado por mais de 570 mil euros. Serão produzidos apenas 22 unidades do automóvel

modernizado que terá, além da característica predominante do Fusca, há elementos herdados do "primo" Porsche 911.

O novo Fusca se chamará Milivié 1, em referência ao primeiro carro da nova marca alemã. A base deste carro será o modelo Fusca 1303, mas, totalmente atualizado, com exceção do monobloco e das chapas do assoalho que permanecem

inalteradas.

A Milivié foi fundada pelo engenheiro Jonathan Engler com o objetivo de reprojeter "ícones automotivos alemães extintos".

Sobre o 'novo' Fusca

Na parte externa, o Milivié 1 conta com iluminação em LED, um capô mais longo do que o dos Fuscas originais e teve a base do para-brisa

movida para frente. As maçanetas e retrovisores também foram redesenhados e modernizados. Outro detalhe estético muito importante da parte de fora são as rodas de liga leve de 19 polegadas. Todos os emblemas da alemã Volkswagen foram removidos.

O motor do clássico tem quatro cilindros de 2.3 litros com carburadores Weber duplos e é refrigerado a ar, além de ter sido ajustado especialmente para o Milivié 1. Trata-se de uma releitura do boxer 2.3 do Porsche 356, que tinha dois cilindros a menos que no 911. A fabricante só não divulga os números de desempenho do Flat 4. Ele possui novas suspensões independentes, amortecedores de tubo e molas feitas sob medida.

No interior, o software interno permite um cockpit digital autônomo com telas duplas de 12,3 polegadas e gráficos sob medida. Já o painel foi redesenhado com compartimentos de armazenamento abertos e detalhes em madeira, enquanto os cartões das portas foram inspirados na Porsche 911.

Ainda no interior, que possui espaço para quatro passageiros, o carro recebeu direção assistida eletronicamente, portas USBs, carregamentos em fio, nove alto-falantes, câmeras duplas, sensores de estacionamento, luzes e limpadores automáticos.

A Milivié já aceita encomendas do seu primeiro automóvel, que tem o preço inicial de € 570.000, e pretende começar as entregas a partir de julho de 2023 com um prazo final de maio de 2025.

Nova Royal Enfield Classic 350: uma retrô a partir de R\$ 18.490



Para os amantes de motocicletas do estilo custom, mais do que isso, das clássicas motocicletas do meio do século passado, acaba de chegar ao mercado a nova Royal Enfield Classic 350. O modelo que remete às motocicletas dos anos 1950 se destaca também pelo seu conforto.

A Royal Enfield Classic 350 teve seu primeiro modelo em 2008. A nova versão tem como base o motor da série J da montadora, mas com um chassi novo, o que garante uma pilotagem melhor.

Segundo a fabricante, o chassi foi projetado para oferecer maior conforto e manobrabilidade ao

piloto e por ser mais rígido passa melhor confiança nos momentos de curva. Os freios ABS duplos também foram postos para otimizar as conversões.

Ainda falando de conforto, a Royal Enfield Classic 350 é equipada com um guidão pensando na ergonomia do piloto. O novo banco de espuma macia e as suspensões garantem melhor pilotagem.

Na parte motora, a motocicleta possui um monocilíndrico de 349 cm³, refrigerado a óleo e ar. Sua potência máxima é de 20,2 cv a 6.100 rpm e o torque de 2.75 kgfm a 4.000 rpm.

Fora as tecnologias mecânicas, a Royal Enfield Classic 350 possui também um painel LCD com as mais importantes informações da moto.

Segundo o diretor Integral da Royal Enfield, B. Govindarajan, a marca busca oferecer um estilo capaz de cruzar o tempo sem perder a identidade:

"A nova Classic 350 leva adiante esse legado e é construída para o que é familiar e atemporal em termos de linguagem de design, com uma experiência de ride completamente moderna e reimaginada. Mantendo o apelo retrô em sua totalidade, a nova Classic 350 visa levar o legado adiante com

sua nova versão e acabamento premium, chassi e motor originais e condução e manuseio aumentados. Com foco no segmento de motocicletas de média cilindrada e a nossa firme crença na tendência de reconhecimento dos atributos e qualidades da indústria automobilística indiana, estamos confiantes de que a nova Classic 350 impulsione ainda mais nosso crescimento e nossas ambições".

Os interessados podem optar entre os modelos Halcyon, Signals, Dark e Chrome, que variam entre R\$ 18.490 e R\$ 21.490. A Royal Enfield Classic 350 já está disponível nas concessionárias brasileiras para teste ride e vendas.



Diferentes versões da Royal Enfield Classic 350 (Foto: Guilherme Veloso | Royal Enfield)