



Esses 4 carros foram um sucesso no Brasil mas fracassaram lá fora

Nos anos 80 os grandes fabricantes começaram a investir em carros globais, projetos que poderiam ser vendidos em todo o mundo sem grandes mudanças. Como cada mercado tem suas peculiaridades, alguns carros não dão certo em um país enquanto fazem sucesso em outro.

Os brasileiros trazem um gosto bem peculiar para carros, em parte pelas condições das ruas e cidades do país ou por idiosincrasias das pessoas. A seguir vamos listar alguns dos carros que fizeram sucesso por aqui, mas no resto do mundo foram meros coadjuvantes.

1. Jeep Renegade



O Renegade deu tão certo no Brasil que ganhou esse face-lift exclusivo (Foto: Jeep | Divulgação)

O segmento dos SUV foi se fortalecendo nos EUA a partir dos anos 90, com o lançamento do Ford Explorer. Na virada do milênio, a variedade de tamanhos e formatos desse tipo de carro era enorme. O Jeep Renegade estreou em 2014 para ser o carro de entrada da Jeep, substituindo o fracassado Patriot.

Esse segmento de SUV compactos nos EUA já era dominado pelo Subaru Crosstrek e pelo Honda HR-V. Além disso, as marcas da FCA não trazem fama de serem confiáveis por lá. Ser derivado de plataforma Fiat não ajudou na receptividade.

No Brasil foi diferente: como a Jeep passou por anos sendo vista como marca de luxo, por causa do Grand Cherokee, a possibilidade de ter um carro da marca pelo preço de um Ford EcoSport foi uma receita de sucesso. Hoje o Renegade está entre os carros mais vendidos do Brasil e lidera seu segmento.

O futuro do baby Jeep que é meio turvo. Como ele também não conseguiu sucesso na Europa, os boatos são de que ele não terá uma segunda geração. Seu sucessor indireto será o novo Avenger, que é menor, usa plataforma da PSA e tem versão elétrica. O Renegade deverá continuar no Brasil, com o gás extra dado pelo face-lift e novo motor 1.3 turbo.

2. Ford EcoSport



O EcoSport fracassou tão forte lá fora que foi substituído pelo Puma, que tem proposta diferente e mais esportiva (Foto: Ford | Divulgação)

A Ford criou no Brasil o segmento de SUVs compactos com o EcoSport e passou anos sem ter um concorrente direto. O desenho do utilitário compacto agradou tanto que a matriz da marca decidiu fazer de sua segunda geração um carro global.

O EcoSport teve sua segunda geração lançada no Brasil e logo em seguida ele começou a ser feito na Índia. De lá era exportado para o resto da Ásia e para a Europa. O carro continuou fazendo sucesso no Brasil, mas lá fora foi ofuscado por outros SUV compactos.

Nos EUA não foi diferente. Ele estreou por lá em 2018, já com um face-lift, e não vendeu bem mesmo dividindo as concessionárias com Explorer, Escape e Expedition. O EcoSport virou até motivo de piada na América do Norte, saindo sem deixar um sucessor.

3. Volkswagen Fox



A Europa recebeu o Fox como substituto do Lupo (Foto: Volkswagen | Divulgação)

O Fox foi uma das tentativas da Volkswagen de fazer um sucessor do Gol. Ele não conseguiu cumprir esse objetivo, mas ainda assim conseguiu boas vendas e um público cativo. O projeto desse compacto foi bastante inteligente, pois aproveita bem o espaço interno.

A Volkswagen alemã aproveitou o projeto brasileiro para suceder o subcompacto Lupo na Europa. Mesmo com diversas melhorias, o Fox não conseguiu repetir o sucesso do carro que veio substituir. O Up veio para substituí-lo em 2011 e conseguiu fazer a marca voltar a ter boas vendas nesse segmento.

4. Fiat Stilo



O Stilo rendeu prejuízos para a Fiat (Foto: Fiat | Divulgação)

A Fiat nunca teve sorte com o mercado de carros médios no Brasil, seu sucesso mesmo é com os compactos. Com o Stilo ela até conseguiu boas vendas, o hatch médio trazia interior bastante recheado de equipamentos e o motor 1.8 da Chevrolet com bastante torque em baixa rotação — como so brasileiros gostam.

Ele ficou longe de destronar o Volkswagen Golf e o Chevrolet Astra no mercado de hatches médios, mas foi mais bem sucedido que o antecessor Brava e o sucessor Bravo. O Fiat Stilo até ganhou um face-lift exclusivo para o Brasil e durou uns anos a mais que o Europeu.

Já em sua terra natal, a situação foi oposta. Esse segmento é bastante concorrido por lá, toda marca de volume possui um hatch desse porte. As vendas do Stilo foram baixas a ponto da Fiat ter um prejuízo de €2.730 (cerca de R\$ 13,9 mil) a cada unidade vendida

Líder Fiat Strada quase 'zera' teste do Latin NCAP



O Latin NCAP, órgão responsável por avaliar as seguranças dos veículos da América Latina, divulgou hoje os resultados do crash test da picape Fiat Strada, que recebeu nota mínima na avaliação tanto nas versões cabine dupla e simples.

A versão de cabine simples, além dos airbags, traz controle eletrônico de estabilidade (ESC) de série e alcançou 47,47% em ocupante adulto, 22,08% em crianças, 40,23% em proteção de pedestres e usuários vulneráveis das estradas e 41,86% em sistemas de assistência à segurança.

A Fiat Strada cabine dupla, por

sua vez, possui dois airbags frontais e dois laterais – estes de cabeça e tórax – e também possui o ESC de série. Esse modelo obteve 41,39% em ocupante adulto, 52,96% em ocupante criança, 40,23% em proteção para pedestres e usuários vulneráveis das estradas e 48,84% em sistemas de assistência à segurança.

De acordo com o Latin Ncap o impacto frontal mostrou uma estrutura instável. No teste lateral de poste, os airbags laterais da versão cabine dupla foram acionados de forma incorreta e tinham seu tamanho reduzido, o que resultou em

medições diferentes de proteção na cabeça e no tórax.

Ainda segundo o instituto, essa diferença pode resultar em uma alta probabilidade de ferimentos com risco de vida e isso, consequentemente, influenciou no resultado ruim.

A proteção contra chicotada cervical (whiplash) mostrou boa proteção para o assento da versão de cabine dupla, por outro lado foi considerada pobre para o assento da versão de cabine simples. O resultado, inclusive, surpreendeu, visto que o assento das versões da Fiat Strada mostraram resultados diferentes, quando deveriam ser iguais.

Por último, a proteção a crianças na Fiat Strada foi boa nos testes de colisão, mas a pontuação geral foi afetada devido à falta de ancoragens e sinalização i-Size, pela indisponibilidade em todos os mercados onde o modelo é vendido, quanto aos Sistemas de Retenção para Crianças (SRI) recomendados pelo fabricante, e pela falta de capacidade de desativar o airbag frontal do passageiro de acordo com os requisitos do Latin NCAP.

Em nota, a Stellantis afirmou o compromisso com a segurança nos veículos e garante que seus modelos atendem as normas vigentes.

A Stellantis afirma seu compromisso com a Segurança Veicular, desenvolvendo veículos seguros e alinhados com o segmento, além do investimento constante em tecnologias de Segurança Ativa e Passiva. Reafirma ainda que seus automóveis atendem todas as regulamentações vigentes."

Castrol inventa óleo para SUV, que tem motor igual a hatch, sedã...

Até uma fábrica como a Castrol, de óleos, uma das mais tradicionais e respeitadas do mundo pode pisar na bola. Foi o que ela fez agora ao lançar o óleo Magnatec SUV 5w30 C3. O que quer dizer isso? Esse "SUV", quer dizer que ela o recomenda para os Sport Utility Vehicles, porque ela disse que esse carro é um pouco mais pesado, pode forçar um pouco mais o motor.

Os motores dos SUVs são os mesmos dos automóveis tanto gasolina como diesel, não muda o motor. O esforço aumenta com esse ganho de peso? Nem sempre o peso é maior, aliás, quase sempre o SUV carrega o mesmo que um sedã.

Para mim foi, lá na Castrol, a vitória do mercadológico sobre o tecnológico, porque não faz sentido você ter um óleo específico motores de SUVs. E mais, lá na embalagem vem a advertência: "siga a recomendação do fabricante."

Mas se você não reparar muito bem nisso você pode usar esse óleo SUV em um SUV, que não foi recomendado o uso desse óleo C3, que é uma especificação europeia e não norte-americana como a maioria dos nossos motores.

Esse C3 permite realmente que o óleo seja usado em motores a gasolina ou diesel. Mas ele não é recomendado por nenhuma fabricante nossa, exceto Stellantis. Você pode usar no Fiat e no Jeep, só, entre os nacionais.

Então, mal para o seu motor não vai fazer. Mas poderá fazer mal para o seu saldo bancário comprar um óleo que você não precisa e nem é recomendado para o seu motor. Então quer comprar um óleo da Castrol? Você faz muito bem, são óleos de primeiríssima linha, mas Magnatec SUV?

Start&stop: não tente imitar o que a tecnologia faz de forma perfeita

Uma dessas atuais modernidades tecnológicas nos automóveis é o start&stop. Muitos já sabem o que vem a ser é aquele sistema eletrônico que desliga o motor quando se para o carro por qualquer motivo: sinal ou congestionamento, e na hora que o motorista tira o pé do freio e pisa no acelerador ele liga o motor novamente.

Isto é para evitar que o motor fique funcionando 15 segundos, 30 minutos, um minuto ou dois, sei lá o tempo que for consumindo combustível e poluindo o ambiente desnecessariamente. Funciona o

start stop? Funciona. Ele reduz o consumo? Reduz, no trânsito urbano, naturalmente.

E como esse sistema já equipa muitos automóveis, uma pergunta que muitos motoristas se fazem é: "e se eu mesmo fizer o start&stop? Ou seja, paro no congestionamento e percebo que vai demorar meio minuto, um minuto. E se eu mesmo desligar o motor e ligar, não dá no mesmo?"

Claro, em termos de consumo e emissões, sim. O problema é você ligar e desligar o motor várias vezes consecutivas, que é o que faz o

start&stop. O seu automóvel não está preparado para isso. O carro que tem o start&stop tem a bateria reforçada, tem motor de arranque reforçado e tem o alternador que recarrega a bateria também mais eficiente.

Claro, porque alguma coisa tem que ser feita para compensar essa quantidade de vezes que você não vai ligar o motor, mas o sistema eletrônico vai fazer exatamente isso. Se você pensar em fazer isso, uma vez ou outra ao longo do congestionamento, tudo bem. Mas repetir o que faz o sistema eletrônico, não é recomendável.



Fiat 500 elétrico: bateria amassada dá prejuízo de mais de R\$ 200 mil



Um Fiat 500 elétrico ganhou visibilidade nas redes sociais nos últimos dias quando sua bateria de pouco mais de 200 km foi considerada irreparável após uma raspada no assoalho danificar o propulsor elétrico.

Com a perda total do componen-

te, o mecânico da oficina explica que a substituição por uma nova ficaria na casa dos R\$ 240 mil, o que praticamente torna inviável o reparo.

No entanto, o que mais chamou a atenção nas filmagens é que o assoalho do Fiat 500 elétrico apresentava apenas dois amassados

que, a primeira vista, podem ser considerados leves, e isso levantou suspeita sobre a qualidade do veículo nas redes sociais. Apesar de mostrar o dano, o responsável pelo vídeo não informou o que causou o estrago na parte de baixo do veículo – veja vídeo no fim da matéria.

Por isso, o AutoPapo procurou a Stellantis para comentar sobre o caso. A Holding fez análises mais técnicas e concluiu que o dano foi mais profundo do que as imagens sugerem e o estrago não foi apenas no acabamento inferior:

Com relação ao vídeo em questão, a Stellantis esclarece que, após análises mais técnicas, identificou-se uma avaria profunda na parte inferior do veículo decorrente de sinistro, e não apenas no acabamento inferior, como as imagens iniciais sugerem. Isso ocasionou, inclusive, a quebra da tubulação de arrefecimento e consequente vazamento interno do fluido para dentro da bateria, ocasionando a inutilização da mesma. Importante ressaltar que o valor do kit da bateria está alinhado com o que se encontra no mercado de veículos eletrificados e que o áudio do vídeo não esclarece e nem é correto. A Stellantis reforça ainda que todos os seus veículos passam pelos mais severos testes de qualidade e atendem todas as

normas de homologação.

Já é o momento de comprar um carro elétrico?

Apesar de estar se popularizando, ainda existem alguns empecilhos que deixam o consumidor com o pé atrás na hora de comprar um carro elétrico. Problemas como autonomia, investimento inicial de compra, reabastecimento, e manutenção da bateria – como no caso desse Fiat 500 elétrico – são alguns deles.

Em maio deste ano aconteceu algo parecido com a bateria de Renault Kwid elétrico. O modelo teve a bateria totalmente danificada, quando um eletricista cortou o chicote elétrico para fazer a instalação de um sistema de rastreamento.

Ao interromper o chicote o eletricista acabou danificando a bateria resultando em um prejuízo de R\$ 140 mil.

Apesar dos problemas, também existem os pontos positivos de um carro elétrico. Além de ele ser menos poluente que os carros com motor a combustão, eles são muito mais baratos para abastecer, pagam menos impostos, têm manutenção mais simples e fazem menos barulho no trânsito.

Cabe ao motorista colocar os prós e contras na balança e fazer a sua escolha.

5 motivos que tornam inviável a compra de um carro elétrico no Brasil

Empresas do setor automotivo querem reduzir o nível de emissão de seus veículos e, por isso, estão investindo cada vez mais no carro elétrico. É bem verdade que essa propulsão considerada “nova” tem avançado bastante e a tendência é que a tecnologia aplicada nela fique ainda melhor e acessível com sua popularização e novas tecnologias.

O AutoPapo, inclusive, já listou aqui cinco motivos que fazem valer a compra de um modelo a bateria. No entanto, apesar de ter as suas vantagens, ainda existe alguns pontos que jogam contra o carro elétrico, e também listamos alguns deles:

1. Alto investimento para comprar um carro elétrico

É verdade que o abastecimento do carro elétrico pesa bem menos no bolso do motorista quando comparamos a um carro a combustão. No entanto, para se valer desse benefício o consumidor precisa fazer um investimento inicial muito alto, o que desencoraja muita gente.

Para se ter uma ideia, o elétrico mais barato no Brasil hoje é o Kwid, pela bagatela de R\$ 146.990. A título de comparação, a versão a combustão do mesmo

modelo está disponível a partir de R\$ 65.790.

Pelo preço da versão elétrica, que oferece pacote básico de comodidades, o consumidor pode comprar carros muito mais sofisticados, com melhor desempenho e mais itens de segurança, como um Chevrolet Cruze por exemplo.

Essa diferença no preço está diretamente ligado ao custo da bateria que, inclusive, se for danificada o custo de troca é quase o de um carro novo.

2. Pouca autonomia

Apesar de a tecnologia estar avançando a passos consideráveis à medida que as montadoras estão investindo bilhões no segmento, a autonomia de um carro elétrico ainda não chega aos pés de um carro a combustão.

No Brasil, o modelo que pode rodar mais com uma única carga é o Mercedes-AMG EQS 53 4MATIC+ que tem autonomia de 580 km, mas custa mais de R\$ 1 milhão.

Dentre os mais “acessíveis”, o de maior autonomia é o JAC E-J7 que alcança os 402 km e custa R\$ 260 mil.

3. Pouca infraestrutura

O problema da baixa autonomia fica ainda pior quando vemos a infraestrutura do Brasil para comportar os carros elétricos. Os eletropostos de recarga rápida ainda não são tão comuns como os postos de gasolina, por exemplo.

Normalmente são encontrados em shoppings, hotéis, supermercados ou hospitais, mas não são todos que oferecem esse serviço. Além disso, sempre há o risco de você encontrar o eletroposto já em uso. E a tendência é que eles se tornem cada vez mais disputados.

Por isso, em caso de viagens principalmente, é preciso planejar a sua rota para garantir que você não ficará na estrada por falta de energia na bateria.

4. Tempo de carregamento elevado

Outra desvantagem do carro elétrico é o tempo que ele leva para conseguir uma carga completa.

Enquanto os modelos a combustão levam cerca de 5 minutos para encher o tanque no posto de combustível, os elétricos podem levar, em média, uma hora para completar a carga – isso quando plugados nos wallbox de carga

rápida.

Uma vantagem é que eles podem ser carregados em tomadas convencionais e a recarga pode ser feita em casa ou durante o expediente de trabalho. No entanto, como a potência é muito menor, demora uma eternidade para recarregar.

5. Carro elétrico exige pneus especiais

Os carros elétricos possuem algumas demandas diferentes dos modelos com motor a combustão, e isso resulta em uma alteração do projeto para os pneus.

O pneu para os modelos movidos a bateria precisam de alguns compostos mais resistentes e desenhos de banda de rodagem mais sofisticados, além de reforços estruturais.

Isso é feito para que o peso adicional da bateria seja absorvido de forma eficiente pelos pneus e a sua vida útil não seja reduzida de forma significativa por causa de desgaste prematuro.

O pneu do carro elétrico também precisa trabalhar sob alto torque e potência, tendo que entregar ainda mais aderência, absorção de impacto e baixo nível de resistência ao rolamento para assegurar a maior autonomia.



Aplicativo de transporte público pode se tornar obrigatório no Brasil



O Projeto de Lei 2492/22 prevê a disponibilização, aos usuários de transporte público, de aplicativo que indique em tempo real a posição dos veículos, as rotas, os pontos de embarque e desembarque, o tempo estimado da viagem e de espera e outras informações que contribuam para a melhoria do sistema.

Pelo texto, caberá ao Poder Executivo Federal, com o auxílio do Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro), disponibilizar gratuitamente o aplicativo para

usuários e para todos os municípios e o Distrito Federal.

A proposta, do deputado Joceval Rodrigues (Cidadania-BA), está em análise na Câmara dos Deputados.

“O intuito é aumentar a previsibilidade do transporte público urbano, melhorando a qualidade do serviço, evitando que os usuários fiquem longos períodos esperando ônibus, trens ou metrô”, explica Rodrigues.

“Tendo ainda em vista a violência dos grandes centros urbanos,

essas informações ajudariam na segurança dos usuários, que se deslocariam para os pontos de embarque apenas momentos antes da chegada do veículo, reduzindo o tempo de exposição a criminosos.”

Joceval Rodrigues acredita ainda que informações relativas à posição e à velocidade média dos veículos coletivos permitirão assinalar pontos de congestionamento nas cidades, auxiliando condutores de veículos em geral.

“A implementação da ferramenta poderá ser utilizada ainda

pela administração pública, para verificar se as empresas concessionárias estão cumprindo os seus contratos, respeitando as tabelas de horário e os itinerários, melhorando a gestão do serviço e contribuindo para o combate ao desperdício de dinheiro público”, afirma o parlamentar.

App de transporte público será gratuito

Ainda segundo a proposição, os órgãos responsáveis pelo transporte público também poderão desenvolver seus próprios aplicativos ou utilizar outros, desde que mantenham o caráter gratuito e não onerem as tarifas.

Os aplicativos poderão conter canais para fomentar a participação da sociedade civil junto às autoridades e operadoras dos serviços de transporte municipais.

O texto estabelece ainda que um decreto do Poder Executivo determinará o cronograma das cidades obrigadas a disponibilizar o aplicativo e a compartilhar os dados necessários para sua implementação.

Se for aprovada e virar lei, a regra entra em vigor um ano após a data de sua publicação.

O projeto acrescenta as medidas à Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana. A lei vigente lista hoje, entre os direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, o de ser informado nos pontos de embarque e desembarque, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas e modos de interação com outros modais.

Tramitação

O projeto tramita em caráter conclusivo e será analisado pelas comissões de Desenvolvimento Urbano; de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

IPVA atrasado pode ser dividido em 12 vezes no cartão

Os contribuintes que ainda não quitaram o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) 2022 no Paraná podem parcelar o valor em até 12 vezes com o cartão de crédito. É possível regularizar o IPVA atrasado por meio das empresas credenciadas que operacionalizam os pagamentos. O acerto do imposto é requisito obrigatório para emissão do certificado do veículo pelo Detran PR.

De acordo com dados divulgados na última sexta-feira (20) pela Secretaria da Fazenda e Receita Estadual, desde junho foram registrados 1.843 pedidos de parcelamento para regularizar o imposto atrasado via cartão de crédito.

Atualmente, cerca de 19% dos veículos tributados ainda seguem inadimplentes no Estado neste ano. Este serviço é uma nova opção para que o contribuinte consiga quitar seu imposto atrasado no ano e, assim, retirar o documento do seu veículo”, explica o secretário da Fazenda do Paraná, René Garcia Júnior.

Ao acessar o site da empresa que atende as suas escolhas de pagamento, o contribuinte pode decidir a melhor forma de parcelamento e cadastrar seus dados para a consulta do IPVA.

A nova condição de pagamento deve corresponder ao valor total, ou seja, não será possível fazer o parcelamento de apenas uma parcela ainda em aberto, mas sim de todas que estiverem vencidas.

Nas empresas credenciadas, é possível utilizar cartões das bandeiras Mastercard, Elo, Visa, American Express e Hipercard. A Sefa informa que não é responsável pelas cobranças e juros extras. As empresas credenciadas têm autonomia para definir as condições comerciais das transações; as bandeiras dos cartões utilizadas;



número possível de parcelas; juros aplicáveis e outras taxas a serem cobradas de acordo com o parcelamento.

IPVA de anos anteriores em aberto

Em relação aos exercícios anteriores, o Estado possibilita o parcelamento da dívida de IPVA atrasado em até 10 vezes, respeitando o limite mínimo de uma Unidade Padrão Fiscal do Paraná (UPF) por parcela, que atualmente está em R\$ 127,31.

O parcelamento é feito somente através da Guia de Recolhimento (GR-PR) e com o pagamento via PIX, já que a guia agora é emitida

com um QR Code para este fim. A principal vantagem desta mudança é que o contribuinte pode pagar a GRPR em qualquer banco, inclusive nos digitais, não se restringindo aos conveniados com o Estado.

O parcelamento pode ser feito pelo portal do IPVA, com emissão de cada parcela em seu mês de referência.

Consequências do IPVA atrasado

A inadimplência do IPVA impossibilita a obtenção do licenciamento do veículo. Após o vencimento, que é definido pelo Detran PR, o veículo estará em situação irregular perante a legislação de trânsito,

e o proprietário poderá sofrer sanções previstas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), inclusive com a apreensão do veículo.

Além disso, o dono pode ter o nome inscrito na dívida ativa do Estado, fato que impede a prestação de concursos públicos e dificulta financiamentos.

Vale lembrar, ainda, que se o veículo for apreendido, o proprietário deverá regularizar a situação do bem. Pagar não só o valor do imposto, mas as multas e as taxas para retirar o automóvel do pátio do Departamento Estadual de Trânsito (Detran).