



Relembre 5 carros que se foram e não deixaram saudades

Nessa edição conheça os carros que saíram de linha e não deixaram muitas saudades.

Mas nós vamos pelo menos trazê-los de volta à memória. Tem hatch, aventureiro, sedã, carro com motor turbo e até picape que foram varridas de nossa memória pelas estradas do tempo. Relembre agora 5 desses carros que morreram e que poucos se lembram de prestar homenagens.



1. Peugeot Hoggar

Em 2008 a Peugeot resolveu pegar a base do seu best seller 206 no Brasil, botar uma casca do sucessor europeu do hatch compacto e chamá-lo de 207 por aqui. Foi só o primeiro de muitos equívocos da marca francesa, que ainda usaria essa plataforma para fazer um sedã e uma station-wagon. Mas o pior ainda estava por vir.

Dois anos depois, a marca decidiu desmembrar o 207 (ou 206,5) em picape e brigar em um segmento que já era bastante disputado por Fiat Strada, VW Saveiro e Chevrolet Montana. Lançou a Hoggar com as mesmas opções de motores 1.4 e 1.6 do hatch.

Teve uma variante aventureira Escapade que até poderia ser "imortal", já que a dianteira com para-choques com molduras destacadas rendeu-lhe o apelido de Conde Drácula. Morreu mais rápido que o 207, com o fim de produção em 2014, e sem deixar saudades – um ano antes, emplacou apenas 744 unidades, contra 122 mil da Strada...



2. Chevrolet Agile

No fim da primeira década do século 21 a Chevrolet já tinha seu campeão de vendas, o Celta, que usava a base do antigo Corsa e que fazia as vezes de porta de entrada da marca no país. Mas a General Motors inventou de fazer outro produto em cima dessa arquitetura, o Agile, que se tornou um dos carros que morreram e não deixaram muitas lembranças.

O carro inaugurou o Projeto Viva (que felizmente foi suspenso após o segundo produto, a Montana 2) e pegava carona no mercado de hatches alatinhos, de compactos que passavam uma percepção de mais espaço interno e tinham maior vão livre do solo. Com desenho controverso e plataforma antiga, logo foi apelidado de Fragile.

Apesar de ter vendido quase 200 mil unidades no Brasil em cinco anos de produção, nunca foi páreo para VW Fox ou Renault Sandero. Hoje, porém, poucos sobreviventes do hatch da GM produzido na Argentina são avistados na rua, o que colabora para o seu eterno esquecimento.



3. Chery Celer

Em 2013 a Chery começou a vender no Brasil a linha compacta Celer, ainda importada da China. Tudo para pavimentar o caminho para a nova fábrica de Jacareí (SP), que começou a produzir o hatch e o sedã (na verdade, um notchback) dois anos depois.

Nem chinês, nem brasileiro: o Celer nunca é lembrado. Com motor 1.5 16V de 113 cv e construção que não inspirava muita robustez, o carro foi vendido até 2018, mas não chegou a somar nem 4 mil unidades emplacadas em cinco anos de mercado.

A Caoa, que assumiu metade da participação da operação brasileira da Chery em 2017, tratou de enterrar o carro. E deixá-lo esquecido.



4. Citroën C3 Picasso

Em 2006, a Citroën começou a desenvolver uma minivan compacta em uma fase em que os monovolumes ainda estavam alta. Mas mapeou mal o mercado, pois quando a C3 Picasso chegou, em 2011, um ano depois de sua variante aventureira Aircross, a categoria já estava em queda.

Para piorar, pesada e com motor 1.5 8V ou 1.6 16V, a C3 Picasso tinha desempenho ruim e era beberrona. Foi encerrada em 2014, quando vendeu menos de 4 mil unidades, mas a Aircross – sem o nome C3 – ainda perdurou por mais seis anos.

5. Nissan Tiida Sedan

Em 2006, a Citroën começou a desenvolver uma minivan compacta. Nos anos 2000 o segmento de médios ia bem e o Tiida também. A Nissan, então, apostou na configuração sedã do modelo que acabava por disputar espaço com compactos "premium" da ocasião: VW Polo Sedan, Fiat Linea, Honda City e cia.

Em 2009 o Tiida Sedan passou a ser importado do México com o mesmo motor 1.8 16V de 126 cv. Ainda sofria concorrência interna do Versa, que era mais espaçoso e usava plataforma mais moderna, além de ser mais barato. Não admira ser pouco lembrado.



Fiat Pulse comemora 1 ano de lançamento e 65 mil unidades produzidas



Versão de entrada com câmbio manual parte de R\$ 95.590 (Foto: Marcelo Jabulas | AutoPapo)

No final de 2021 a Fiat anunciou um de seus carros mais importantes nos últimos anos, o SUV compacto Pulse. Ele estreou também o motor 1.0 turbo GSE e a caixa CVT na linha da marca italiana.

Nesse ano de produção, marcado pelas dificuldades impostas pela crise dos semicondutores, a Fiat produziu 65 mil unidades do Pulse. O modelo é produzido apenas na fábrica de Betim (MG), de onde é

enviado para concessionárias de todo o Brasil e de mais 12 países sul-americanos.

O Fiat Pulse é vendido em cinco modelos diferentes: Drive 1.3 manual, Drive 1.3 CVT, Drive 1.0 turbo CVT, Audace 1.0 turbo CVT e Impetus 1.0 Turbo CVT. Os preços partem de R\$ 95.590 e podem chegar a R\$ 127.390 na versão topo de linha.

Durante esse ano de vendas o Pulse conseguiu vendas expressivas. Em 2021, onde ficou no mercado durante apenas dois meses, emplacou 6.724 unidades. Isso foi o suficiente para ficar na frente do Honda City e do Chevrolet Cruze. Agora em 2022 ele já emplacou 38.503 unidades, garantindo a 12ª colocação no ranking e na frente do Jeep Renegade.

Em breve a Fiat deverá apresentar a versão Abarth do Pulse, que contará com o motor 1.3 turbo, acerto de suspensão mais esportivo e decoração esportiva. Ele marcará o retorno da divisão esportiva da marca italiana ao Brasil, que contará com showrooms próprios.

Fábrica da Stellantis produz veículos comerciais movidos a motor a hidrogênio, combustão e elétrico



A fábrica da Stellantis localizada em Hordain, na França, é a primeira do mundo a produzir veículos em massa movidos a célula de combustível a hidrogênio, além dos já populares motores a combustão e elétrico. A planta em questão é responsável pela fabricação dos furgões da Peugeot, Citroën e Opel.

Durante uma visita às instalações o CEO da Stellantis, Carlos Tavares, anunciou o início da fabricação de veículos com propulsão de célula de combustível a hidrogênio, e se mostrou orgulhoso pelo resultado alcançado.

Estou muito orgulhoso do trabalho realizado pela gerência e funcionários da Hordain, que tornaram esta planta a primeira no mundo a combinar três tipos de energia, o que foi possibilitado pela flexibilidade do nosso sistema de fabricação. A Stellantis conseguiu avançar para o próximo passo na história automotiva, em uma transição gerenciada em conjunto com nossos parceiros sociais em nossas 12 unidades industriais em sete regiões francesas, onde estamos orgulhosos de ter estabelecido raízes históricas."

Como parte de seu plano estratégico Dare Forward 2030, o Grupo revelou sua ambição de vender 5 mil vans de médio porte movidas a hidrogênio por ano até 2024. Como pontapé inicial, o plano é que mil unidades sejam comercializadas por ano a partir de 2023.

Esses veículos movidos a hidrogênio serão montados na linha multienergia da planta, que já produz diariamente as versões com motor elétrico e a combustão do "K-Zero". Utilizando uma plataforma reforçada a partir de uma carroceria avançada, os modelos movidos a hidrogênio seguirão as etapas usuais de pintura e montagem, na mesma linha de produção dos motores a combustão e dos veículos elétricos.

Aproximadamente 50 funcionários serão os responsáveis por instalar o tanque, as baterias adicionais e a célula de combustível em uma linha de produção na fábrica de Hordain. Essa industrialização é considerado pela Stellantis como um novo passo para a planta francesa que conta com 43% dos modelos para as marcas Peugeot, Citroën, Opel, Vauxhall, Fiat e Toyota disponíveis em uma versão elétrica de emissão zero.

Esses modelos com célula de combustível a hidrogênio são destinados a trabalhadores que precisam fazer transportes de longas distâncias e precisam de maior alcance e menos tempo de carregamento.

Stellantis irá encerrar as atividades na fábrica do motor E.Torq

A fábrica de motores da Stellantis de Campo Largo (PR), onde é produzido o E.Torq, terá suas atividades encerradas em breve. Hoje ela produz apenas o 1.8 para ser usado na versão de exportação da Fiat Toro para países da América Latina, onde se chama Ram 1000.

No site da Ram colombiana o modelo não consta mais. Nos sites de Chile, Peru e Panamá ainda consta a Ram 1000 com motor 1.8. O único lugar com opção do 2.0 turbodiesel é o Chile. A versão 1.6 do E.Torq foi exportada para a Europa, onde era usado no Tipo, no 500X e no Jeep Renegade, mas desde 2020 foi substituído pelo 1.0 turbo Firefly.

Segundo apuração do jornal Gazeta do Povo, a Stellantis já comunicou a prefeitura da cidade e o governo do estado sobre o fechamento da fábrica. A empresa se propôs a transferir os 210 trabalhadores da planta para outras unidades pelo Brasil ou auxiliar na transição de quem quiser ficar pela região.

O histórico da fábrica do motor E.Torq

Esse motor E.Torq é na verdade uma atualização do motor Tritec, que foi desenvolvido pela Chrysler. Seu projeto foi fruto de uma joint-venture entre a empresa norte-americana e o grupo Rover, que na época pertencia à BMW.

O motor Tritec era um quatro cilindros com bloco de ferro, 16 válvulas e comando simples em um



cabecote feito em alumínio. Ele foi usado pelo Mini, Chrysler PT Cruiser e alguns carros chineses antes da fábrica ser comprada pela Fiat.

Quando a empresa italiana comprou a fábrica da Tritec, ela precisava de um motor para suceder o 1.8 da Chevrolet que usava em alguns modelos. O propulsor foi atualizado, recebeu versão 1.8 e ganhou o nome E.Torq.

O Punto foi um carro que melhorou bastante com o motor E.Torq (Foto: Fiat | Divulgação)

Esse motor agradou nos compac-

tos como o Punto, Palio, Argo, Strada e Siena. Já nos pesados Renegade e Toro, o 1.8 era uma combinação desastrosa. Ele respondia bem em altas rotações e exigia mais agressividade com o pedal da direita.

A Fiat atualizou o E.Torq com tecnologias como o coletor de admissão variável, com intenção de melhorar as respostas em baixas rotações. No Brasil ele deixou de ser ofertado quando a dupla Renegade e Toro recebeu o novo 1.3 turbo, que pôs fim de vez a todas as críticas de desempenho.

PL que permite a criação de posto de combustível multimarcas é aprovado



A Comissão de Minas e Energia da Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei 2369/20, que cria a figura do posto de combustível multimarca. Pelo texto, o empreendimento poderá vender combustível de várias

distribuidoras diferentes ao mesmo tempo, bastando para isso agrupar as marcas por área dentro do posto.

A proposta, do deputado Paulo Ramos (PDT-RJ), altera a Lei do Petróleo e foi aprovada por recomen-

dação do relator, deputado Gurgel (PL-RJ).

O relator concordou com o argumento do autor de que é preciso reforçar a venda varejista de combustíveis automotivos, elo mais fraco da cadeia de comercialização desses produtos.

"A criação da figura do posto de combustível multimarcas aumentaria a concorrência no mercado, com reflexos positivos nos preços ao consumidor", defendeu Gurgel. "A medida também seria benéfica para os revendedores varejistas de combustíveis, uma vez que proporcionaria maior poder de barganha para eles nas negociações com as distribuidoras."

Tramitação

A proposta tramita em caráter conclusivo e ainda será analisada pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Essas 5 peças de preparação foram usadas por carros de rua

É muito comum ver tecnologias vindas das pistas indo parar nos carros de ruas: câmbio de dupla embreagem é um exemplo. O mundo da preparação às vezes invade as linhas de produção, muitas vezes com peças mais comuns que você imagina.

O mercado de preparação também tem engenheiros procurando soluções para melhorar os carros. Um conjunto de molas e amortecedores esportivos feitos por marcas de renome são bastante testados antes de serem colocados a vendas. Tanto que os fabricantes recorrem a empresas como Koni e Bilstein, por exemplo, na hora de fazer versões esportivas.

A seguir listamos cinco ocasiões onde peças de preparação foram parar em carros de produção.



1. Motor Emi-Sul da Simca

O Simca nacional só perdeu o apelido de Belo Antônio graças a ajuda de kit para hot rods (Foto: Simca | Divulgação)

O Simca Chambord chegou ao Brasil com um belo desenho e sob o capô vinha um motor V8 que roncava bonito. Mas ao pisar no acelerador vinha uma grande decepção: o motor de apenas 84 cv e 15,5 kgfm sofria para tirar o sedã da inércia. Isso rendeu o apelido de Belo Antônio para o carro, em referência a um filme italiano sobre um galã impotente.

A engenharia brasileira tratou de resolver isso, subiu uma taxa de compressão daqui, veio um aumento do deslocamento dali, mudanças internas... A versão mais forte desse motor foi batizada como Super Tufão, rendendo 112 cv e 18 kgfm.

Ficou melhor, mas não muito. O V8 usado pela Simca era o antigo Flathead da Ford, vindo lá de 1932. E esse motor era bastante popular em preparações, dos hot rods a carros de corrida. A solução para o desempenho do Chambord e seus derivados veio justamente do vasto mercado de peças para o V8 Ford.

O engenheiro belga Zora Arkus-Duntov, o pai do Chevrolet Corvette, havia criado um kit nos anos 40 para converter o Flathead em um motor com válvulas no cabeçote. Isso ajudava tanto no desempenho quanto no problema de superaquecimento do motor.

A engenharia brasileira da Simca, liderada pelo francês Jean-Jacques Pasteur, usou esse kit como base para resolver de vez o problema de desempenho do Simca Chambord. O motor foi chamado de Emi-Sul, devido suas câmaras de combustão hemisféricas. A potência saltou para 140 cv e o torque para 23 kgfm.

Segundo a fábrica, o Chambord Emi-Sul podia atingir 160 km/h, um desempenho bom para a época. Graças a uma preparação de hot rods dos anos 40 o sedã franco-brasileiro deixou de ser piada nos anos 60.



2. Motor 1.9 do Linea

A junção de partes do 1.6 Corsa Lunga com o 1.6 do Palio resulta em um 1.9 muito usado nas pistas argentinas (Foto: Fiat | Divulgação)

O motor AP é o mais amado pelos preparadores do Brasil, nosso país desenvolveu muitos componentes para deixar esse quatro cilindros da Volkswagen mais forte. Já os nossos vizinhos da Argentina possuem uma relação similar com o Sevel da Fiat.

Conhecemos esse motor por ter equipado versões topo de linha e esportivas do Uno e seus derivados. Mais tarde ele viria a ser usado pelo Palio em versões de 8 ou 16 válvulas. Tipo, Marea, Brava e Doblo também usaram esse propulsor.

Na linha 2002 do Brava ele ganhou o motor Corsa Lunga, que era esse 1.6 com bielas mais longas e diâmetro reduzido. Isso ajudava a priorizar o torque em baixas rotações. Foi essa variação que mais tarde viria a ser usado pelo Doblo e pelo Marea.

Os argentinos passaram a adotar as peças desse motor Corsa Lunga no bloco do 1.6 de diâmetro maior, criando assim um motor 1.9 girador e com boas respostas em baixa rotação. Nas pistas dos nossos hermanos existem Unos com mais de 300 cv usando essa receita — junta de outras maldades.

Quando o Fiat Linea foi lançado, a marca não dispunha de um motor grande para o sedã (tentar) brigar com os médios. A parceria que fornecia o 1.8 da Chevrolet estava no fim e o E.Torq não estava pronto. A solução veio das preparações argentinas.

A própria Fiat uniu o Sevel com o Corsa Lunga para fazer o 1.9 de 132 cv do sedã. Hoje esse motor é muito procurado por quem está preparando Uno e Palio aqui no Brasil, por já vir com meio caminho andado.



3. Ford Maverick GT Quadrijet

A Ford ofereceu carburador de corpo quadruplo para deixar o Maverick mais competitivo contra o Opala (Foto: Ford | Divulgação)

O motor V8 302 do Ford Maverick com seus 197 cv (135 cv no padrão de medição líquido atual) era o segundo carro mais potente do Brasil, atrás apenas dos Dodge. Nas pistas o cupê americano havia uma rivalidade com o Chevrolet Opala, que trazia a vantagem de ser mais leve.

Como o regulamento das corridas exigia uma semelhança com os carros de rua, a Ford precisava melhorar o Maverick GT das concessionárias para ter vantagem no autódromo. A marca simplesmente homologou o carro com uma das peças de preparação mais comuns da época: o carburador Holley com corpo quadruplo.

O carro foi chamado de Maverick Quadrijet, trazia além do carburador um comando de válvulas Iskenderian e coletor de admissão Edelbrock. A potência bruta final era de 257 cv, o que resulta em cerca de 180 cv de potência líquida. A versão durou pouco pois a CBA mudou o regulamento.



4. Mitsubishi L200 Savana

A L200 Savana já vinha de fábrica com o que os donos mais aventureiros colocavam por fora (Foto: Mitsubishi | Divulgação)

A Mitsubishi do Brasil possui uma certa independência para fazer mudanças nos carros feitos aqui. Com isso a marca pode fazer melhorias para agradar mais ao gosto local, como também criar versões especiais.

Existem versões de corrida da L200, do Pajero TR4 e do ASX que podem ser compradas prontas para competir. A L200 Savana pegou muito da L200R da Mitsubishi Cup para dar mais capacidade para quem gosta de se aventurar com a picape.

Na mecânica ela conta com oito amortecedores (dois por roda), barra de amarração e tanque de combustível maior. Além disso ela contava com guincho elétrico, snorkel e pneus para lama. As gerações seguintes da L200 ganharam também versões Savana, mas nenhuma tão equipada com peças de preparação quanto a primeira.



5. Primeiro cabeçote 16v do AP

Esse cabeçote da Oettinger acabou sendo usado pela Volkswagen (Foto: Oettinger | Divulgação) O nosso Gol GTI 16v foi um dos carros a usar a peça (Foto: Volkswagen | Divulgação)

O motor AP, também conhecido como EA827, nunca foi feito no Brasil com cabeçote de 16 válvulas. O usado pelo Gol GTI de segunda geração era importado. Lá fora os motores multiválvulas se popularizaram já nos anos 80, principalmente em versões esportivas.

O primeiro cabeçote de 16 válvulas para o motor 1.8 Volkswagen foi criado pela preparadora alemã Oettinger, em 1981. O trabalho ficou tão bem feito que a Volkswagen adotou esse cabeçote em 1983 no cupê Scirocco. A potência 139 cv era bem saudável para a época.

Mais tarde esse cabeçote veio a ser usado pelo 2.0, que foi o motor usado pelo nosso Gol GTI "Bolinha" com 150 cv.

Honda anuncia novo Civic híbrido e outros três modelos para 2023



Novo Honda Civic chega no primeiro semestre de 2023 com motorização híbrida (Fotos: Honda | Divulgação)

A Honda anunciou, na noite desta sexta-feira (28), o lançamento de quatro modelos em 2023. A principal novidade é o novo Civic. O modelo híbrido já estava cotado para chegar aqui, via importação, mas ainda faltava a chancela da marca japonesa.

O Civic híbrido irá concorrer diretamente com o Toyota Corolla, que hoje é praticamente o único representante do segmento, ao lado do "desidratado" Chevrolet Cruze.

Motor do Honda Civic híbrido

A marca não informa dados técnicos do sedã, mas lá fora, o modelo combina motor 2.0 (de ciclo Atkinson) com um unidade elétrica. Eles entregam 181 cv e quase 32 kgfm de torque, além de média de consumo na ordem de 21 km/l.

Honda Civic Type R

Junto do Civic, a Honda também irá trazer para o Brasil a versão endiabrada Type R, ainda no primeiro semestre de 2023. O bólido é equipado com uma evolução do motor 2.0 turbo da geração anterior. A estimado que sua potência beire os 350 cv.



Novo Honda Civic Type R chegará para ser edição mais apimentada do modelo japonês

O hatch esportivo cravou 2m23s12 no circuito de Suzuka, no Japão. Uma marca impressionante para um médio de tração dianteira.

ZR-V

Outra novidade confirmada pela Honda é ZR-V. Esse SUV derivado do novo Civic virá importado do México. O modelo irá se posicionar entre o CR-V e o HR-V. Sua estreia está programada para o segundo semestre.



Z-RV é a opção intermediária entre o HR-V e CR-V

Novo CR-V

O pioneiro entre os SUVs na Honda também retorna renovado em 2023. A sexta geração do CR-V virá para o Brasil com motorização híbrida. Ele também combina motor 2.0 com módulo elétrico.



Novo CR-V ficou ainda mais encorpado e também contará com motorização híbrida

Assim, a Honda quer iniciar o processo de eletrificação de sua gama. Serão três modelos híbridos até final do ano.

Troca de óleo: o que observar e o que fazer a mais?



Neste domingo 30 de outubro comemorou-se o Dia do Trocador de Óleo. Uma data para dar os parabéns a esses profissionais que são responsáveis pela manutenção dos nossos carros, e também para aproveitar e fazer a substituição correta do lubrificante e, no embalo, fazer outros serviços no automóvel.

Troca de óleo dentro das especificações

É importante seguir as recomendações do óleo do motor indicadas no manual do proprietário. Os lubrificantes são desenvolvidos por engenharias de fabricantes do produto e de montadoras para conjuntos mecânicos específicos após exaustivos e longos testes.

Colocar óleos de viscosidade, tipos e especificações diferentes das originais vai fazer o conjunto trabalhar mais e fora da temperatura ideal. Tal prática ainda aumenta o atrito entre os componentes metálicos, eleva o consumo de combustível, possibilita a formação de borra e pode até ocasionar a quebra do motor.

Além disso, é importante respeitar os prazos da troca de óleo. Em geral, os fabricantes recomendam a substituição do lubrificante a cada 10 mil km. Mas engenheiros aconselham reduzir esse intervalo para a cada 7 mil km em veículos com mais de cinco anos de uso.

Troca o óleo e o filtro também

Aproveite que vai dar os parabéns para o trocador de óleo fazendo ele trabalhar... e efetue a substituição do filtro. Ele é o responsável por impedir a entrada de impurezas que podem contaminar o lubrificante e afetar suas propriedades.

Substituição do filtro de ocorrer a cada troca de óleo

Nada de tentar limpar os filtros com água e sabão ou jatos de ar comprimido. Você só vai desgastar ainda mais a peça. Lembre-se que o componente é relativamente barato e geralmente custa menos de R\$ 50.

Pastilhas do freio

Aproveite que trocou o óleo e verifique se as pastilhas de freio estão em boas condições. Em geral, a dica de troca dessas peças é a cada 20 mil ou 30 mil km, conforme o modelo e a montadora.

As pastilhas são fundamentais para a boa frenagem do veículos. Além disso, quando muitas gastas, elas comprometem e poder de parada do carro e ainda podem danificar os discos de freio.

Óleo do freio

Por falar em freio, veja se não está na hora de fazer a troca do fluido do sistema. Sua principal função é transferir a pressão do pedal de freio durante o acionamento das sapatas e pastilhas.

O óleo do freio também contribui para a lubrificação do sistema de frenagem e previne a oxidação das peças. Normalmente o produto deve ser trocado em intervalos de

20 mil km.

Filtro de ar (elemento) na troca de óleo

Dê uma checada também no filtro de ar do motor (elemento). O equipamento é o responsável por reter toda a sorte de impurezas: partículas, fuligem, poeira e sujeiras. E impedir que elas cheguem às superfícies de vedação do motor.

Filtro de ar também deve ser trocado periodicamente

Filtro de ar desgastado não vai ter esse poder e isso vai afetar diretamente no comportamento do motor. Perda de desempenho, aumento do consumo de combustível são as consequências diretas.

Bateria

No embalo, peça para fazer um teste de bateria. Peças de primeira linha e de marcas renomadas têm garantia de 30 meses, em geral. Já as de segunda linha costumam durar só 18 meses.

Palhetas do limpador

Dê uma olhada nas palhetas do limpador do para-brisa. Verifique se as borrachas da peça apresentam ressecamento, ranhuras ou fissuras. Se sim, troque-as.

Ar-condicionado

O sistema de climatização também merece uma atenção periódica. Se for trocar o óleo do motor, aproveite para dar uma olhada no filtro de ar da cabine e, se necessário, fazer a sua substituição.

Uma higienização do conjunto também é uma pedida. A chamada oxidação consiste na aplicação de um produto antisséptico específico para ar de carro.

Com poder anti-bactericida, ele higieniza os dutos do sistema. As substâncias geralmente prometem eliminar 99% das bactérias e fungos que são prejudiciais à saúde humana.

Sistema de arrefecimento

Não deixe de checar o sistema de resfriamento, que ajuda o motor a funcionar com a refrigeração correta, evitando superaquecimentos. Confira o estado do radiador e das mangueiras, para ver se existem rachaduras e vazamentos.

Se for trocar o líquido de arrefecimento é preciso usar água desmineralizada. Além disso, não deixe de por aditivo próprio para esse fim, que ajuda a manter o conjunto limpo, e a aumentar o ponto de ebulição e diminuir o ponto de congelamento da água.

Pneus

Faça aquela inspeção nos pneus. Veja se eles estão com desgaste acentuado ou se está na hora de executar o rodízio conforme indicado no manual do proprietário.

Se o seu carro caiu em um buraco, ou você está sentindo a direção puxar mais para um lado e excessos de trepidação, faça um alinhamento e balanceamento. Vale também se for trocar os pneus.