



'Camaradas' com pé pesado, conheçam os carros mais rápidos da União Soviética

A indústria automotiva na União Soviética funcionava de uma forma diferente do resto do mundo. A oferta de veículos era racionalizada e não existia espaço para

excessos. A classe proletária não tinha acesso a carros maiores e mais luxuosos, reservados a pessoas de escalões mais altos da Nomenklatura.

Carros esportivos eram considerados supérfluos. Alguns foram feitos para provar as capacidades tecnológicas dos soviéticos, assim como foi feito na área aeroespacial.

Outros carros velozes apareceram por necessidade dos órgãos públicos. Hoje, vamos listar alguns dos carros mais rápidos — e curiosos — da União Soviética.

1. ZIL-112 Sports



A ZIL era uma fábrica de caminhões e limusines localizada em Moscou. O caminhão 130 era um dos mais populares da Rússia, enquanto as limusines 4104 serviam aos escalões mais altos do governo. Essa fábrica foi responsável pelo primeiro e único carro esportivo do bloco soviético: o ZIL-112 Sports.

A ideia era usar esse modelo para estabelecer recordes e testar novas tecnologias. Duas unidades foram feitas em 1961, uma equipada com motor V8 6.0 de 234 cv e outra equipada com um V8 7.0 de 304 cv. Ambos motores são da mesma família dos usados pelas limusines.

A suspensão dianteira veio

do Gaz Volga e, na traseira, era usado um eixo De Dion. A caixa de marchas era de três marchas sincronizadas e veio do luxuoso ZIS 110. O 112 Sports foi o primeiro carro soviético diferencial de deslizamento limitado, freios a disco, pneus radiais e carroceria de fibra de vidro. O peso era de 1.330 kg.

O desempenho desse esportivo não chegava perto de carros europeus como os Jaguar, Alfa Romeo e Ferrari, mas foi o suficiente para quebrar os recordes de velocidades da União Soviética. A aceleração de 0 a 100 km/h era cumprida em 9 segundos. A velocidade máxima do conversível da foto é de 230 km/h.

2. GAZ Volga V8



O GAZ Volga é um sedã com porte similar ao do nosso Dodge Dart. Ele era voltado para executivos e políticos de escalões mais baixos ou intermediários. E também servia como viatura policial, táxi e ambulância. As vezes fazia ponta em histórias macabras.

Foi desenvolvida uma versão de alta performance para a KGB realizar perseguições, equipada com o motor V8 do luxuoso Gaz Chaika. Na primeira geração do Volga, chamada de GAZ-21, o V8 5.5 de alumínio rendia apenas 160 cv. Na segunda geração, o GAZ-24, foi adotado uma configuração mais potente que gerava 190 cv. No anos 80, o motor foi atualizado para render 220 cv.

O motor e o câmbio automático de três marchas vieram diretamente do Chaika. Como o Volga era feito apenas com a caixa manual e o carro

precisava se misturar com os outros, os três pedais foram mantidos. Porém o da embreagem era soldado ao de freio. A única forma de diferenciar o Volga V8 da KGB de um comum era pelo escapamento duplo.

Não existem dados de desempenho oficiais, mas esse sedã era capaz de chegar a pelo menos 200 km/h. O problema era na hora de parar ou fazer curvas: os freios a tambor nas quatro rodas e a suspensão arcaica que ainda usava pino-mestre (homocinéticas so foram adotadas no Volga em 2002) eram iguais aos do Volga equipado com motor de quatro cilindros.

Freios a discos apareceram em uma nova geração lançada em 1982. Os últimos Volga V8 foram feitos em 1995, como encomenda do serviço de proteção federal russo.

3. Lada Laika e Samara com motor Wankel



O GAZ-24 Volga com motor V8 não foi o único carro especial feito para a KGB. A Lada produziu o 2105 (carro que foi vendido no Brasil como Laika) e o Samara equipados com motor rotativo Wankel. Os soviéticos começaram a fazer experimentos com motores rotativos em 1973 e produziram o primeiro carro com esse tipo de propulsor em 1978.

O primeiro Lada com motor rotativo era baseado no 2101, a primeira geração do sedã, ainda com faróis redondos. Ele usava apenas um rotor e produzia 71 cv, o suficiente para a "viatura" da KGB ser mais rápida que a maioria dos carros soviéticos. Mais tarde o 2101, ganharia um novo motor com dois rotores, capaz de produzir 122 cv.

Esses motores Wankel foram testados em motos, aviões, pequenos ecrano-planos, helicópteros e em ou-

tros carros. Mas foram usados mesmo apenas em carros. No Lada 2105 e sua versão mais luxuosa, a 2107, foi usado o motor de dois rotores atualizado. Com a potência de 142 cv ele era capaz de acelerar de 0 a 100 km/h em 9 segundos e atingir 180 km/h de velocidade máxima.

Confira um dos raros Lada Wankel: O último projeto secreto com motor rotativo para a KGB foi o GAZ Volga equipado com um motor de três rotores, capaz de produzir 213 cv. Apenas protótipos foram feitos e alguns foram parar nas mãos de oficiais com patente alta na KGB. Em 1993, a Lada instalou o motor de dois rotores e 142 cv no Samara, dessa vez vendido para o público geral. Por ser mais leve que o 2105 e utilizar câmbio de cinco marchas, o Samara era 1 segundo mais rápido no 0 a 100 km/h.

4. Lada VFTS



A Lada foi o fabricante soviético com a maior presença em esportes a motor. Desde o primeiro 2101, já existiam esforços para colocar o carro em corridas de rali por todo o mundo. Um dos modelos mais legais feitos pela Lada para correr foi o VFTS, baseado no 2105 e feito para competir na categoria 1600 do Grupo B de rali.

Como o Lada já era naturalmente mais pesado que o Fiat 124, carro do qual é derivado, foi preciso "emagrecê-lo" para que ele fosse competitivo. A preparação de corrida foi responsabilidade de uma fábrica chamada VFTS, que trocaram os vidros por plexiglass, instalaram portas feitas em alumínio e fizeram reforços na carroceria para aumentar

a rigidez.

O Lada VFTS é identificado pelos para-lamas alargados, quatro faróis auxiliares, spoilers no teto e no porta-malas e rodas mais largas. O motor 1.6 do Lada 2105 produzia 75 cv, mas para a versão de corrida foi preparado para render entre 160 e 180 cv. E sem o uso de indução forçada.

A estreia foi em 1982, o melhor resultado da Lada com esse carro foi uma 12ª colocação no rali da Grécia. Apesar dos resultados acanhados, a Lada continuou competindo até 1988. A fábrica VFTS mudou de nome para EVA, se tronou independente e foi responsável por outros modelos de competição da Lada.

5. Lada Samara EVA

O Lada Samara também teve uma carreira no rali. O primeiro deles foi feito para correr dentro da União Soviética, usando motor central de 150 cv e tração integral. Esse carro era apenas uma prévia do que viria a seguir para a categoria principal

do Grupo B. Em 1987, a VFTS criou o Lada-2108 EVA Turbo, um Samara feito para enfrentar titãs como o Audi Sport Quattro, o Ford RS200 e o Lancia Delta S4. A receita era similar aos dos principais competidores: motor central, tração nas quatro rodas,

chassi tubular e carroceria superleve.

A única parte mecânica que era comum a algum carro de produção da Lada era o bloco do motor. O cabeçote era de 16 válvulas, ele recebeu turbocompressor, injeção eletrônica e o deslocamento foi aumentado para

1.860 cm³. A potência final era de 304 cv. O Samara EVA não chegou a correr na categoria para qual foi designado: quando foi apresentado já havia ocorrido o anúncio de fim do Grupo B. Duas unidades foram feitas e participaram de corridas locais.

10 fatos sobre o novo Jeep Renegade 2022: confira prós e contras do SUV

SUV mais vendido do Brasil ganha novo motor, equipamentos e preço. Veja tudo que você precisa saber sobre o modelo antes de comprá-lo

O Jeep Renegade é daqueles carros do tipo "falem mal, mas falem de mim". Durante anos, foi acusado de não subir nem meio-fio com seu controverso motor 1.8 E.torQ ou de ser um jipe de boutique. Críticas que não causaram nenhuma ruga de preocupação em qualquer vendedor do SUV. Desde o lançamento, em 2015, o modelo é um sucesso e agora passa por mais uma mudança em sua linha..

A eficiência em vendas é notória. Em 2021, o Renegade foi novamente o SUV mais emplacado do país no acumulado do ano, segundo dados da Fenabrave. Em janeiro passado ainda atingiu a marca de 300 mil unidades produzidas. A propósito, foi o primeiro veículo feito na fábrica erguida pela então FCA – Fiat Chrysler Automóveis (hoje Stellantis).

Apesar das "provas numéricas", a Jeep tratou de dar uma sacudida no carro para tentar acabar com os comentários maldosos. De uma vez só, substituiu o 1.8 e o 2.0 turbodiesel pelo novo 1.3 turboflex na linha 2022 do utilitário esportivo. Ao mesmo tempo, deixou a lista de equipamentos mais completa. Porém, os preços também subiram – e bem...

Mudanças para tentar manter o Renegade na ponta entre os SUVs compactos, segmento que mais cresce no mercado brasileiro. Se vai conseguir – tanto garantir a liderança, como minimizar as críticas –, só o tempo dirá (contudo, em 10 dias, já foram 10 mil unidades vendidas). De qualquer maneira, estes são os 10 fatos sobre o novo Jeep Renegade que você precisa saber.

Novo motor 1.3 turbo

Com a adoção do novo motor 1.3 GSE turboflex o novo Jeep Renegade se torna o SUV compacto mais potente do mercado. São 185 cv com etanol e 180 cv, com gasolina, além de torque máximo de 27,5 kgfm a 1.750 rpm provenientes do quatro-cilindros com injeção direta de combustível.

Trata-se do mesmo motor que estreou nas remodeladas linhas Compass e Fiat Toro no ano passado, e também no Commander, o novo SUV médio de sete lugares lançado em 2021. Porém, o Renegade é bem mais leve que os irmãos de fábrica pernambucana – pesa entre 1.500 e 1.600 kg kg -, o que faz o motor render bem mais.

Nas versões 4x2 com câmbio automático de seis marchas, são 8,7 segundos no 0 a 100 km/h com etanol, e 8,8 s, com gasolina. As variantes 4x4 com caixa de nove velocidades são naturalmente um pouco mais lentas, com 0-100 em respectivos 9,5 e 9,8 segundos – dados fornecidos pela marca.

Tem tração 4x4

Apesar de perder as opções turbodiesel, a Jeep preservou um dos diferenciais do Renegade no segmento: a tração nas quatro rodas. As versões mais caras do SUV compacto usam o 1.3 turboflex, mas combinado ao antigo conjunto do 2.0 Multijet: tração 4x4 e câmbio automático de nove marchas da ZF.

O sistema de tração integral Select-Terrain sob demanda oferece bloqueio eletrônico de diferencial e até cinco configurações de terreno: Auto (Automático), Sport (Esportivo), Snow (Neve, recomendado para pisos escorregadios) e Sand/Mud (Areia/Lama), enquanto o Rock (Pedra) é exclusivo da versão Trailhawk. Além disso, o conjunto tem opção de reduzida e controle eletrônico de descida.

Robustez se manteve

Na prévia do lançamento do novo Jeep Renegade 2022, ainda no ano passado e com o carro camuflado, o SUV provou que mantém sua robustez. Em uma pista off-road em Curvello (MG), a configuração 4x4 do jipinho atravessou com desenvoltura trechos alagados e com bastante lama, e outros exercícios off-road, como

pista de caixa de ovos e inclinação em rampas.

Participamos da prévia. Veja o que achamos!

Mesmo com a perda de vão livre do solo (eram mais de 22 cm nas versões diesel e agora são pouco mais de 18,5 cm), o novo Jeep Renegade ainda tem capacidades fora de estrada invejáveis que vão além da tração. As opções 4x4 trazem ângulo de entrada de 29°, ângulo de saída de 32° e ângulo de rampa de 21° (nos 4x2, são 21°, 31°, e 22°, respectivamente).

Renegade turbo ficou mais econômico? Não!

Um dos fatos sobre o novo Jeep Renegade diz respeito à eficiência do conjunto mecânico. Claro que o 1.3 GSE confere mais desempenho e rodar menos áspero que o antigo aspirado E.torQ, mas o ganho de consumo decepciona – assim como ocorreu com o Compass.

Na comparação, pelos padrões do Inmetro, o 1.8 fazia 6,9 km/l com etanol na cidade, enquanto o novo Jeep Renegade 4x2 anota 7,7 km/l. O ciclo urbano com gasolina ficava em 10,0 km/l, agora passou para 11 km/l. Na estrada, os 8,6 km/l do E.torQ deram lugar a 9,1 km/l com álcool. O melhor ganho se dá na estrada com gasolina: de 10,8 km/l para 12,8 km/l.

As novas derivações 4x4, obviamente, anotam números mais tímidos. As médias ficaram em 6,3 km/l e 7,3 km/l com etanol, e em 9,1 km/l e 10,8 km/l, com gasolina. Claro que versões diesel consomem menos, então a comparação acaba não sendo muito justa, mas vale como registro, já que os ciclos eram de 10,4 km/l na cidade e de 13,6 km/l, na estrada – em todas as situações consideramos as versões mais eficientes de antes e depois.

Revisões do Renegade 2022

Se pegarmos os preços fixos das revisões do novo Jeep Renegade com motor turboflex e compararmos com o antigo modelo 1.8 aspirado, o custo de manutenção é basicamente o mesmo. A soma das seis primeiras revisões até 60 mil km fica em R\$ 5.369 para as versões 4x2, e de R\$ 5.665 para as 4x4, ante R\$ 5.399 dos antecessores com motor E.torQ.

A turma saudosa do diesel, contudo, sentirá mais no bolso. É que as revisões do antigo Renegade 2.0 eram a cada 20 mil km e totalizavam R\$ 3.620 em três manutenções até os 60 mil km.

Preços de cada revisão do novo Jeep Renegade:

- Renegade 2022 4x2
- 10.000 km: R\$ 669
 - 20.000 km: R\$ 768
 - 30.000 km: R\$ 857
 - 40.000 km: R\$ 795
 - 50.000 km: R\$ 1.297
 - 60.000 km: R\$ 983
 - Total: R\$ 5.369
- Renegade 2022 4x4
- 10.000 km: R\$ 718
 - 20.000 km: R\$ 817
 - 30.000 km: R\$ 907
 - 40.000 km: R\$ 844
 - 50.000 km: R\$ 1.346
 - 60.000 km: R\$ 1.033
 - Total: R\$ 5.665
- Está mais equipado...

Um dos principais fatos do modelo diz respeito à nova lista de equipamentos. Inegavelmente, o SUV passou por um upgrade nesse sentido. Desde a opção de entrada Sport, o novo Jeep Renegade recebe itens de auxílio à condução, como frenagem autônoma de emergência, alerta de manutenção e assistente de faixa, detector de fadiga e leitor de placas.

Além disso, toda a linha 2022 passa a vir de série com seis airbags, sistema multimídia com conectividade Android Auto e Apple CarPlay sem fio, faróis Full LED, além de controles de estabilidade e tração, assistente à subida em rampas, rodas de liga-leve, freio de estacionamento eletrônico e quadro de instrumentos com tela de TFT customizável.

Ar automático bizona, painel 100% eletrônico, bancos de couro, carregador de smartphone por

indução, faróis de neblina de LED e tela de 8,4" no multimídia são alguns dos itens a mais na Longitude 4x2. Já a S 4x4 agrega chave presencial, rodas de 19", comutação automática do farol alto, assistente de estacionamento automático, detector de tráfego traseiro e sensor de ponto cego.

A Trailhawk tem a mesma lista da S, porém, com alguns detalhes para reforçar uma faceta mais lameira. Pneus de uso misto com rodas de 17", suspensão elevada e proteções off-road para cardan, câmbio e tanque de combustível são alguns dos diferenciais.

Além disso, o quadro de instrumentos digital de 7" tem animação exclusiva e há detalhes vermelhos nas costuras dos bancos de couro e nas molduras dos alto-falantes e saídas de ar laterais.

... mas novo Renegade ficou mais caro

Pois é, se o SUV já estava longe de ser barato, pelo menos tinha a versão Sport com preço inicial abaixo dos R\$ 100 mil. Agora, o novo Jeep Renegade mais em conta começa em R\$ 123.990.

Confira os preços das versões da linha 2022 do SUV para todo o Brasil, exceto estados de São Paulo e Paraíba:

- Novo Jeep Renegade Sport T270 Turbo Flex AT6 – R\$ 123.990
- Novo Jeep Renegade Longitude T270 Turbo Flex AT6 – R\$ 138.990
- Novo Jeep Renegade S T270 Turbo Flex AT9 4x4 – R\$ 163.290
- Novo Jeep Renegade Trailhawk T270 Turbo Flex AT9 4x4 – R\$ 163.290

Preços para o estado de São Paulo:

- Novo Jeep Renegade Sport T270 Turbo Flex AT6 – R\$ 128.115
- Novo Jeep Renegade Longitude T270 Turbo Flex AT6 – R\$ 143.615
- Novo Jeep Renegade S T270 Turbo Flex AT9 4x4 – R\$ 168.723
- Novo Jeep Renegade Trailhawk T270 Turbo Flex AT9 4x4 – R\$ 168.723

Preços para o estado da Paraíba:

- Novo Jeep Renegade Sport T270 Turbo Flex AT6 – R\$ 127.583
- Novo Jeep Renegade Longitude T270 Turbo Flex AT6 – R\$ 143.018
- Novo Jeep Renegade S T270 Turbo Flex AT9 4x4 – R\$ 168.022
- Novo Jeep Renegade Trailhawk T270 Turbo Flex AT9 4x4 – R\$ 168.022

Porta-malas cenográfico

Uma coisa que não mudou praticamente no novo Jeep Renegade é um dos seus pontos mais críticos: o espaço para bagagens. Estreito e curto, o porta-malas de 385 litros é um dos menores da categoria e não anima muito quem gosta de levar a casa dentro do carro. Uma solução pode ser um baú no bagageiro no teto – respeitando as capacidades de peso.

Conforto do novo Renegade

O espaço interno também nunca foi o forte no Renegade. A posição de dirigir elevada e ergonômica agrada, porém, não há folgas muito generosas para pernas e joelhos e o banco traseiro comporta dois adultos e uma criança, sem exageros.

O acerto da suspensão é competente. Com um jogo McPherson independente nas quatro rodas e barras estabilizadoras na frente e atrás, o Renegade, apesar da altura, não fica quicando em demasia nos buracos e quebra-molas. E ainda se mostra equilibrado em curvas a velocidades civilizadas.

Liquidez e (des)valorização

É um carro que vende bem 0 km e também seminovo. Historicamente, o Renegade sempre teve boa liquidez entre os usados. Além disso, o nível de depreciação é baixo. No último ano, a propósito, valorizou – como boa parte do segmento. Segundo levantamento da KBB Brasil, em média, a linha 2021 do Renegade valorizou 5,22% (comparação de Preço 0 km KBB de janeiro de 2021 com Preço de Revendedor KBB de dezembro de 2021).

Ninguém gostou? Ford vende 300 Maverick em 24 horas



O lançamento da Ford Maverick nessa terça (15) dividiu a opinião dos internautas e da imprensa especializada. Seu preço de R\$ 239.990 é mais alto que o da Fiat Toro e ela não oferece motor diesel – o queridinho dos picapeiros brasileiros. Porém o fator novidade falou alto: o primeiro lote da picape esgotou em 24 horas. Esse primeiro lote conta com 300 unidades, o que rendeu um faturamento de quase R\$ 72 milhões para a Ford em apenas um dia. Os 300 compradores receberão a picape dentro de 60 dias na concessionária onde foi feita a reserva.

A Maverick aposta na praticidade

A Ford importa a Maverick do México em uma versão única: a Lariat FX4. Esse modelo é o topo de linha e o pacote de equipamentos para o Brasil traz praticamente todos equipamentos disponíveis para a picape. O motor é o 2.0 turbo EcoBoost, que produz 253 cv e 38,7 kgfm. O câmbio é de oito marchas, mandando essa força para as quatro rodas através de uma tração integral sob demanda. Por isso ela traz um desempenho excelente, ficando atrás apenas da Ram 1500 equipada com motor V8.

O interior traz soluções práticas como os grandes porta-garrafas nas portas dianteiras, o baú sob o banco traseiro e um suporte para celular no console central. Na caçamba existe nichos com tampa para objetos e o sistema Flex Bed, que permite modularizar a caçamba usando tábuas.

Alta no preço de carros usados em 2022 é uma das maiores já vistas

A crise dos semicondutores, aliada a uma inflação provocada por motivos políticos misturados com a pandemia de Covid-19 estão fazendo o preço dos carros usados subirem. Parece que estamos falando do Brasil, né? Mas isso também vem acontecendo nos EUA.

A Fox Business consultou especialistas para comentar sobre a alta de preços dos carros usados por lá. O preço dos carros usados subiram 40% em relação o ano anterior, já os veículos novos subiram em 12%. Carros usados de alto volume, como o Chevrolet Equinox, estão sendo comercializados por valores mais altos que valiam quando novos.

Os fabricantes tentam normalizar os preços

Os fabricantes determinam um preço recomendado para os carros. Mas para o consumidor vale o preço estipulado pela concessionária. Como a demanda está maior que a oferta, principalmente para lançamentos, os vendedores anunciam os carros por valores bastante altos.

A Ford lançou em 2021 nos EUA três veículos novos que estão com procura altíssima: o jipe Bronco, o SUV Bronco Sport, o elétrico Mustang Mach-E e a picape Maverick. Todos foram afetados pela crise dos semicondutores. O CEO da Ford ameaçou punir os concessionários que continuarem aplicando ágio sobre os carros. A previsão do fabricante é da crise dos chips aliviar durante 2022 e no ano seguinte os preços deverão voltar ao normal.

Quem vendeu carro em 2021 pode ter que pagar Imposto de Renda; entenda



Sabe a valorização dos carros usados que aconteceu em 2021? Além do IPVA mais caro em muitos estados, essa alta dos preços pode te fazer pagar Imposto de Renda 2022.

“Para entender melhor, as alienações de bens e direitos no valor superior à R\$ 35 mil no mês, cuja operação resultou em um lucro (ganho de capital), estará sujeita à tributação de imposto de renda sobre alíquota mínima de 15%, cujo imposto deveria ser pago no mês subsequente ao da alienação. O contribuinte que estiver nessa situação deverá pagar agora com multa e juros o valor do imposto deixado de ser recolhido à Receita Federal do Brasil”, explica o diretor executivo da Confirp Consultoria Contábil, Richard Domingos.

Richard complementa que para o cálculo do referido imposto, o contribuinte deverá baixar o programa do Ganho de Capital no site da Receita Federal, efetuar o preenchimento do referido aplicativo (com todos os dados do veículo, as informações de compra e venda) e pelo programa gerar a guia de recolhimento. Tais informações deverão compor a declaração de imposto de renda pessoa física a ser entregue até 29 de abril de 2022, exportando do programa de Ganho de Capital a ficha GCAP e importando pelo programa da Declaração de Imposto de Renda Pessoa Física 2022.

Como declarar compra de carro no Imposto de Renda 2022?

Quem é obrigado a declarar imposto de renda pessoa física e possui veículos motorizados deve ficar atento para não esquecer de informar estes valores. Para não ter problema com estes dados, basta acessar a ficha “Bens e Direitos” do formulário e escolher o código “21 – Veículo automotor terrestre”. No campo “Discriminação”, o contribuinte deverá informar marca, modelo, ano de fabricação, placa ou registro, data e forma de aquisição do carro.

Se o veículo tiver sido adquirido em 2021, deixe o campo “Situação em 31/12/2020” em branco, preenchendo apenas o espaço referente ao ano de 2021. Do contrário, o contribuinte deve repetir a informação declarada no ano anterior. “Este item diz respeito ao custo de aquisição do carro, e é importante frisar que o valor não muda com o passar do tempo”, explica o diretor Richard Domingos.

“Isto porque a Receita Federal não está preocupada com desvalorização do veículo, mas no que você pode obter em relação ao ganho de capital com ele em caso de compra ou venda. Essa conta é sempre dada pelo preço de venda

de um bem menos o seu preço de compra”, alerta Domingos, complementando que o valor preenchido na declaração deve ser exatamente o mesmo que foi lançado pela primeira vez no seu formulário do IR.

É importante frisar que diante do provável prejuízo na venda do veículo, a Receita não tributará o antigo proprietário do automóvel, mas registrará que ele se desfez do bem. Se o veículo não faz mais parte do patrimônio do declarante, o caminho é deixar o item “Situação em 31/12/2021” em branco, informando a venda no campo “Discriminação”, especificando inclusive o CNPJ ou CPF do comprador.

Como declarar compra de carros financiados?

Quem não declarou a venda poderá levar multa

Em caso de financiamento, o correto é lançar no Imposto de Renda os valores que foram efetivamente pagos como valor do carro no exercício de 2021, somados os valores pagos em anos anteriores. O contribuinte não precisará informar nenhum valor em “Dívidas e Ônus Reais”, mas apenas lançar o desembolso total, entre entrada e prestações, no campo “Situação em 31/12/2021”, detalhando no campo “Discriminação” que o veículo foi comprado com financiamento, reforça o diretor da Confirp.

Ainda segundo ele, não devem ser lançados na ficha do IR 2022 em “Dívidas e Ônus em Reais” o saldo das dívidas referente a aquisições de bens em prestações ou financiados, nas quais o bem é dado como garantia do pagamento, tais como alienação do carro ao banco, financiamento de imóveis ou consórcio.

Como declarar compra de carro por consórcio?

No caso de consórcio, o caminho certo é declarar no Imposto de Renda todo o gasto com o consórcio feito no ano em “Bens e Direitos”, com o código “95 – Consórcio não contemplado”. “No ano em for premiado com o carro, você deixa em branco o campo da situação no ano do exercício, e abre um item novo sob o código “21 – Veículo automotor terrestre”, explica o diretor da Confirp Contabilidade. Um erro muito comum é lançar o consórcio como dívida e depois o carro como bem.

Para finalizar Richard Domingos lembra que continua como opcional na DIRPF 2022 ano base 2021 a inclusão das informações complementares sobre veículos, aeronaves e embarcações. Os dados que o sistema pede são número do RENAVAL e/ou registro no correspondente órgão fiscalizador. Mas o diretor reforça que, mesmo não sendo obrigatório, é interessante inserir essas informações.

Projeto gradua multa de trânsito conforme valor do veículo



O Projeto de Lei 4370/21 estabelece a graduação da multa de trânsito conforme o valor do veículo autuado. Pela proposta, ao valor da multa por infração gravíssima, que hoje é de R\$ 293,47, será acrescentado o valor correspondente a 0,5% do valor do veículo, na forma a ser regulamentada pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran). O texto, do deputado Nicoletti (PSL-RR), está em análise na Câmara dos Deputados. Por exemplo, em um carro de R\$ 100 mil, o adicional seria de R\$ 500.

“O acréscimo visa a inibir condutas que geram maior risco de acidentes e vítimas, uma vez que o valor atual das multas muitas vezes é insuficiente para impedir infrações cometidas por pessoas de maior poder aquisitivo, em grande parte utilizando veículos de centenas de milhares de reais”, esclarece Nicoletti. Ainda segundo o projeto, o Contran publicará anualmente resolução contendo os valores dos veículos, considerando a marca, o modelo, o ano de fabricação e o valor médio nacional de comercialização. A proposta insere as medidas no Código de Trânsito Brasileiro.

Valores das multas

As infrações de trânsito são classificadas em quatro tipos, sendo eles: infração leve, infração média, infração grave e infração gravíssima. Os valores delas dependem, portanto, do

tipo de infração cometida. Em 2016, o Código de Trânsito Brasileiro passou por importantes modificações e uma delas foi, justamente, a alteração nos valores de multas pela Lei 13.281, que atualizou o Artigo 258 do CTB. Com isso, esses valores passaram a ser os seguintes:

Tipo de infração	valor da multa
Gravíssima	R\$ 293,47
Grave	R\$ 195,23
Média	R\$ 130,16
Leve	R\$ 88,38

É preciso destacar que, quando se trata de algumas infrações gravíssimas, estão em vigor os chamados fatores multiplicadores. Como o nome já diz, eles multiplicam os valores das multas. Isso quer dizer que, quando a infração gravíssima tem um fator multiplicador, o valor da multa que deverá ser pago pelo condutor penalizado é multiplicado por esse fator. Por exemplo: o fator multiplicador para a infração de participar de “rachas” é dez. Logo, a multa para quem cometer essa infração será de R\$ 2.934,70 (o valor para infração gravíssima multiplicado por 10). Com os multiplicadores, os valores das multa pode ser multiplicado por três, cinco, dez vezes, podendo chegar até sessenta vezes, dependendo do risco que o CTB entende que é gerado à segurança do trânsito.

Carro com câmbio automático: primeiro o “P” ou o freio?



O brasileiro finalmente aderiu ao carro automático: já há uma legião de motoristas que rodam, que compraram, que dirigem o carro com esse tipo de câmbio. Mas muitos ainda ficam perdidos em várias situações, em vários detalhes, do uso desse câmbio. E uma delas é quando se estaciona o carro em uma ladeira, em uma subida, ou em uma descida. Como é que se faz?

Primeiro, devo colocar a alavanca do câmbio no ‘P’, de parking, e depois acionar o freio de estacionamento, ou é primeiro freio de estacionamento e, depois, um parking? A maneira

correta é segurar o carro no freio de estacionamento, que pode ser por meio de uma alavanca, pode ser um botão elétrico, ou nesse carro, que é mais antigo, pode ser um pedal para o pé esquerdo. Depois que o carro está freado, aí sim: pegue a alavanca e a coloque em ‘P’, de parking.

Essa é a maneira correta: primeiro freio, depois alavanca. Mas, e para sair com o carro parado em uma subida ou em uma descida? É o contrário. Primeiro, ligue o carro, tire a alavanca do câmbio automático do ‘P’ e, depois, solte o freio. Deu para entender?

Chatices das marcas de carros: veja as características irritantes de 5 delas

Quem convive diariamente com o automóvel costuma ter queixas sobre alguns probleminhas específicos: são aqueles pormenores que parecem não fazer diferença

num primeiro momento, mas que acabam incomodando a longo prazo. E, acredite se quiser, algumas dessas características irritantes são comuns a vários carros de uma

mesma marca.

5 características irritantes das marcas de carros

Listamos inconvenientes típicos de 5 marcas de carros. Esses

"defeitiños" podem até passar despercebidos para alguns motoristas, mas, para outros, tornam-se fonte constante de aborrecimento. Confira o listão!

1. Fiat: câmbio de engates muito longos

Marca italiana não prima pela precisão dos engates (Foto: Fiat | Divulgação)

E verdade que os câmbios da Fiat já evoluíram bastante. Quem dirigiu os modelos da linha 147, famosos pela dificuldade para se engatar as marchas, sabe muito bem disso. Contudo, até hoje as caixas manuais da marca italiana mantêm uma característica incômoda: a alavanca com curso longo demais, que acaba atrapalhando a precisão.

Um câmbio com engates curtos e precisos, que transmite a sensação de ser justinho, mas sem perder a maciez, faz a alegria de qualquer motorista que gosta de dirigir. Suspensão com um bom acerto e direção precisa também são essenciais para o prazer ao volante. Nestes demais quesitos, não há o que reclamar da Fiat. Mas bem que ela poderia dar uma atenção especial à caixa de marchas manual.

um toquinho na buzina, simplesmente não consegue acioná-la. Então, coloca mais força e acaba, acidentalmente, fazendo um

escândalo desnecessário. Que tal ter mais atenção a esse item simples, mas essencial, daqui para a frente, Volkswagen?



2. Renault: estepe externo

Fixar o estepe em posição externa, sob a carroceria, até traz algumas vantagens, como maior aproveitamento de espaço no porta-malas e melhor acesso no caso de o compartimento estar cheio. Porém, a lista de desvantagens é maior: tal solução dificulta a calibragem do sobressalente, piora o manuseio quando o bagageiro está vazio (situação que é a mais comum) e, o pior, deixa o componente mais vulnerável a furtos.

É por isso que, hoje, pouquíssimos veículos (com exceção das picapes) ainda adotam o estepe externo. Até mesmo as marcas francesas, que, por alguma razão, historicamente aderiam a essa solução, passaram a posicionar o componente do lado de dentro do porta-malas dos próprios carros. Mas a Renault ainda insiste em manter o sobressalente embaixo do assoalho traseiro dos SUVs Duster e Captur.



3. VW: buzina de acionamento difícil

De uns tempos pra cá, os carros da Volkswagen andam exigindo muita acuidade dos motoristas durante o simples ato de buzinar. Isso porque o

interruptor do volante que a marca alemã utiliza em vários de seus modelos tem pouquíssima sensibilidade.

Se o motorista tenta dar só

4. Toyota: som que só liga com a ignição

Muitos fabricantes programam o sistema de som dos veículos para desativar automaticamente quando o motorista desliga o motor, ou quando algum ocupante abre a porta. Há ainda aqueles que mantêm o áudio em operação por alguns minutos. Isso, para evitar que o aparelho seja esquecido ligado. Entretanto, Toyota exagera na dose e não permite qualquer

tipo de entretenimento sem que a ignição esteja ligada.

Essa solução torna-se um aborrecimento em situações nas quais o carro está estacionado, mas ainda ocupado pelo motorista ou por algum passageiro. Se, nesse caso, alguém quiser ouvir música, terá que acionar a ignição; ou então esperar até que o condutor retorne com a chave.



5. Chevrolet: trocas de marchas sequenciais só na alavanca

Outra que deixa a desejar com o sistema de câmbio, só que no do tipo automático, é a Chevrolet. É que esse fabricante parece ter uma espécie de antipatia dos paddle-shifts, aquelas "borboletas" posicionadas atrás do volante, que servem para mudar as marchas de modo sequencial. Para fazer essa operação nos carros da marca, é preciso acionar incômodos botõezinhos na alavanca seletora.

Tudo bem: trocar as marchas por meio de paddle-shifts é coisa de quem gosta de dirigir de maneira esportiva. É quase um ato lúdico. Assim, a ausência desse item em carros de entrada, como o Onix, ou com proposta familiar, como o Spin, não causa estranheza. Porém, a Chevrolet não oferece as borboletas sequer nas linhas Cruze e Equinox. Na gama da marca, só mesmo o Camaro permite cambiar no volante.

