



Carros esportivos decepcionantes: 5 modelos com desempenho medíocre

Qual é a característica mais importante dos carros esportivos? Desempenho, é claro! Veículos com esse tipo de proposta deve entregar, primordialmente, boa performance na pista. Para isso, é necessário ter um motor potente, além de bons freios e de uma suspensão capaz de

proporcionar ótima estabilidade em curvas. Mas e quando um modelo de tal gênero que têm pouco ou nada disso?

5 carros esportivos com desempenho decepcionante
Pois existiram alguns carros assim

no mercado brasileiro, e em quantidade suficiente para fazer um listão! E olha que o caso aqui nem é daqueles automóveis cuja ideia é oferecer apenas visual com elementos agressivos, chamados informalmente de "esportivados". Esses veículos, ao menos, têm preço mais acessível e

nomes menos pomposos.

Conheça 5 carros classificados como reais esportivos pelos fabricantes, seja no material publicitário ou pelo uso de siglas realmente ligadas à performance, mas que decepcionaram quanto à dirigibilidade. Veja o listão!

Golf GTI (Mk3)

Que fique claro: o texto diz respeito unicamente à terceira geração do Golf GTI, que foi a primeira vendida no Brasil, quando o modelo ainda era importado. Enquanto as safras seguintes utilizaram motores turboalimentados bastante potentes, a anterior vinha com um 2.0 8V de 116 cv, que até proporcionava bom desempenho ao hatch. Mas, esportivo? Não, nem mesmo para os padrões dos anos 90.

Na prática, em desempenho, o modelo não era páreo para concorrentes como Fiat Tipo Sedicivalvole, Chevrolet Calibra ou Citroën ZX Volcane. O desempenho era inferior inclusive ao do "primo pobre" Gol GTI. Até a versão GLX do próprio Golf oferecia performance equivalente, pois vinha equipada com o mesmíssimo 2.0 de 116 cv.

Vale ressaltar que, na Europa, o Golf GTI dessa safra tinha opção de motor com cabeça 16V, que elevava a potência para 148 cv. Ai, sim! Porém, esse modelo nunca veio para o Brasil. Pelo menos foram importados alguns exemplares da fogaosa versão VR6, com 174 cv gerados por um 2.8 de seis cilindros. Este era um verdadeiro canhão: pena que o número estimado de unidades trazidas ao país seja de apenas 40.



Chevrolet Astra GSi

Quem é fã da Chevrolet geralmente se entusiasma com a sigla GSi. E com razão: herdadas diretamente dos esportivos da Opel, então pertencente à GM, essas três letrinhas deram vida a versões icônicas de carros como Kadett, Vectra e Corsa. Entretanto, o Astra não fez jus à tradição da marca.

Não que o modelo fosse exatamente fraco: equipado com um motor 2.0 16V, entregava 136 cv de potência. O problema é que esses números, na época, já não davam a ele um desempenho esportivo. Para efeito de comparação, o Golf GTI da época já tinha propulsor 1.8 turbo de 180 cv.

Para piorar, concorrentes sem proposta esportiva, como Ford Focus e Peugeot 307, ambos com motores 2.0 16V, entregavam o mesmo nível de performance. Nem mesmo dentro da própria linha Astra a versão GSi conseguiu de destacar: poucos anos depois, a unidade 2.0 8V flex das versões civis chegou a 140 cv com etanol.



Hyundai Veloster

Dizer que o desempenho do Veloster é medíocre chega a ser gentileza: era ruim mesmo. Culpa do motor 1.6 com apenas 128 cv de potência, também utilizado na linha HB20. Isso em um modelo que evocava velocidade no design e até no nome! Para piorar, a Hyundai anunciava que a potência do Veloster era de 140 cv. O "detalhe" é que esse número dizia respeito às versões equipadas com injeção direta, que existiam no exterior, mas nunca vieram ao Brasil.

A falta de desempenho acabou fazendo com que o modelo virasse piada. Quando o efeito da novidade passou, as vendas minguaram. Consequentemente, as importações foram suspensas já em 2013. Desde então, a Hyundai protagonizou diversos lançamentos no país, mas o Veloster nunca mais voltou à gama de carros da marca.



Ford Escort XR3 (1.6)

O Escort XR3 é um dos ícones da indústria automobilística brasileira durante os anos 80. Contudo, isso se deve a questões como design, sofisticação e padrão de construção, porque desempenho, que é bom, ele não entregava. Entre 1983 e 1989, o hatch era movido por um motor 1.6 da família CHT, com parcos 83 cv de potência.

Essa mecânica fez com que o Escort XR3 sempre estivesse, literalmente, atrás dos demais carros esportivos nacionais da época. Todos os concorrentes, incluindo os Volkswagen Passat Pointer e Gol GT/GTS e o Chevrolet Monza S/R andavam muito à frente do hatch da Ford.

É verdade que, após a união da Ford com a Volkswagen, que originou a Auto Latina, o Escort ganhou um 1.8 S de origem alemã, com 99 cv declarados, que equilibrou a disputa com a concorrência. E a geração seguinte veio com um 2.0 injetado de 115 cv. Mas o caso é que, ao menos no início de carreira, o XR3 estava longe de justificar as pretensões esportivas.



Toyota Corolla GR-S

Ao longo dos anos, a Toyota sempre desenvolveu versões do Corolla com esportividade restrita apenas ao visual. E esse o caso das antigas configurações S e XRS, que compuseram as gamas das gerações passadas. Todavia, a marca japonesa nunca havia utilizado o nome da divisão esportiva Gazoo Racing nesses modelos. Pelo menos, não até agora...

Mais conhecida no exterior do que no Brasil, a Gazoo Racing prepara os carros Toyota utilizados em competições, e também desenvolve os modelos realmente esportivos da empresa, como o Yaris GR, um hot hatch de 260 cv. Mas, no Brasil, o nome dessa divisão foi utilizado no Corolla GR-S, que tem design invocado, mas mecânica exatamente igual à das versões convencionais.

Para piorar, a Toyota insinua, em peças publicitárias, que o Corolla GR-S veio das pistas de corrida da Stock Car. E isso não é verdade, já que os bólidos da categoria não compartilham componente algum com o modelo produzido em série.

Conheça as 5 motos mais roubadas nos últimos 6 meses



Com a pandemia e a população em isolamento social, a demanda das empresas de entrega cresceu e o número de profissionais atuantes aumentou cerca de 40% só em São Paulo, segundo o SindimotoSP. Com mais motos nas ruas, além da volta do trânsito à normalidade, o número de ocorrências de roubo e furto acompanhou a movimentação de veículos. Com isso, a Carsystem, empresa pioneira em rastreamento veicular, divulga o ranking de motos mais roubadas no primeiro semestre de 2021.

A curiosidade sobre as motos

mais roubadas é que todas são da marca Honda. E de acordo com a Carsystem foram cerca de 720 sinistros, com uma média mensal de 120 motos roubadas. As ocorrências correspondem a 46% dos acionamentos no primeiro semestre de 2021 com 1.600 chamados.

Motos da Honda são as mais roubadas

A Honda CG 160, que segundo a Fenabrave foi a líder de vendas no Brasil com mais de 56 mil unidades emplacadas no primeiro trimestre, sendo 16.197 só em março de 2021,

e também foi a líder entre as ocorrências de roubos, seguido da Honda XRE 300, a Honda CB Twister, Honda CB300 e a Honda CG150.

No índice de furtos do primeiro semestre, o ranking foi bem parecido tendo a Honda CG 160 também na liderança, seguido pela Honda XRE300, Honda CB Twister, Honda CG 150 e a Honda CB 300.

Segundo a Carsystem, o ranking dos 5 principais modelos de motos mais roubadas corresponde a 62% do total de sinistros de motos registrados no primeiro semestre de 2021. Já no contexto geral, dentro do primeiro semestre, foram 57% de ações oriundas de furto e 43% de roubos de motos.

De acordo com os dados de segurança do Governo de São Paulo, até o mês de julho deste ano, foram 17.580 roubos de veículos e 43.889 casos de furtos.

Horários de maior ocorrência e estados mais perigosos

Segundo a Carsystem, as ocorrências de roubo ou furto ocorrem geralmente das 20h às 00h, com o intervalo mais crítico das 20h às 22h. São Paulo é o estado com maior ocorrência, sendo que a zona leste da capital corresponde a 24% dos roubos, seguido da zona sul com 20%, zona oeste com 15%, a região central registra 7% e a zona norte 6%.

Já o estado do Rio de Janeiro, segundo com mais ocorrências, representa 10% dos chamados e as demais regiões do país 18%.

Carro com câmbio automático pega no tranco?

Você tem um automóvel com câmbio manual; vamos supor que a bateria deu uma arreada, por qualquer motivo, e não tem jeito de ligar o motor. E aí você tem duas soluções: ou pedir alguém para empurrar o carro, ou soltá-lo ladeira abaixo. E aí? Aí você faz o pegar no tranco. Como é que faz?

Quando o carro tiver embaulado você, com a embreagem pressionada, chave ligada, a alavanca engatada em segunda ou terceira, aí você solta a embreagem, que as rodas vão virar a caixa, a caixa vai virar o motor, e o motor pega. Ou empurrado, ou descendo uma ladeira. Mas, se você tiver um carro como esse automático, como é que você faz se arriar a bateria? Assista ao vídeo!

Não adianta nem empurrar, nem descer ladeira, porque o carro automático não pega no tranco. Mas por que não? Aliás, tem aí uns engenheiros, colegas meus, dizendo que: "não, você embala o carro, tira do neutro,

passa para o drive". Não pega, por um motivo muito simples: o carro automático, entre a caixa e o motor, ao invés de ter uma embreagem, tem um conversor de torque. Ele é que liga a caixa ao motor.

Acontece que esse conversor de torque só funciona com o motor ligado. Se o motor estiver desligado, o conversor de torque está desativado. Não adianta jogar marcha nenhuma que ele está paradinho, e as rodas não vão fazer o motor funcionar. Então quais são as soluções nesse caso?

Já que carro automático não pega no tranco, o que fazer?

Ah, é por isso que tanta gente leva aqui, no porta-malas, ou os cabos para fazer a famosa chupeta, que vem a ser o seguinte: você pega esses dois cabos, liga na bateria de um carro que esteja por perto. E os outros dois terminais, você liga na sua bateria: positivo no vermelho, preto no negativo. Pronto, a bateria do outro carro faz o seu motor

funcionar.

Quer uma maneira ainda mais prática? Ao invés desses cabos todos, tem isso aqui, que é uma bateria de emergência. Tem os mesmos dois tipos de jacarezinhas na ponta: vermelho, que é o positivo, o preto, que é negativo. Vai com isso aqui que ele faz a bateria sua funcionar o carro. E, olha, ele não dá para uma vez só não: às vezes dá para fazer os carros pegarem até 10 vezes.

Muito mais prático, ele te deixa independente de ter outro carro ou não por perto. Porque se não tiver, por perto, você vai fazer chupeta aonde? Já esse pequena bateria de emergência, ela te deixa independente. Deu um problema, pifou a bateria, você vai lá e chucha ele na sua, que o carro vai funcionar.

Entendeu por que que é importante quem tem carro automático manter no porta-malas um desses dois dispositivos de emergência? E isso aí, presta atenção se você tiver um carro automático, tá legal?

Seguro automotivo: novas normas devem deixá-lo mais acessível

O carro é, muitas vezes, o bem mais caro que um cidadão possui, por isso é importante proteger seu patrimônio. Mas os veículos segurados ainda são minoria no trânsito: apenas 16% dos carros rodando no Brasil estão segurados, de acordo com dados do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) e da Superintendência de Seguros Privados (Susep).

Uma nova norma que entra em vigor nesta quarta-feira, 1º de setembro, pretende aumentar esse número ao flexibilizar e simplificar o seguro automotivo. A regra faz parte de uma circular publicada no Diário Oficial da União e que você pode conferir na íntegra clicando aqui.

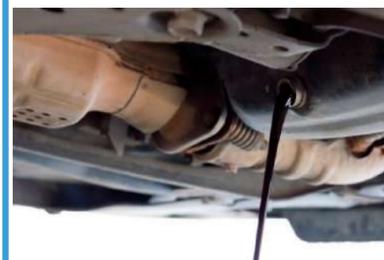
As principais novidades para o seguro automotivo

A principal mudança vem para ajudar motoristas de aplicativos, usuários de serviços de assinatura de carros ou pessoas que estão constantemente dirigindo carros diferentes. É a possibilidade de contratar um seguro sem ter uma identificação exata do carro.

Também será possível contratar coberturas de responsabilidade civil facultativa, assistência e acidentes pessoais de passageiros vinculadas ao condutor, independentemente de quem seja o proprietário do veículo.

Na hora de reparar o veículo, o contrato precisa estar claro se o segurado pode escolher para qual oficina o carro será levado ou se ele terá que utilizar uma credenciada pela seguradora. As seguradoras também precisam manter uma lista atualizada da oficinas credenciadas em seu site.

Óleo: trocar o escuro?



"Parei o carro no posto para abastecer", diz um leitor nosso, "o frentista examinou o óleo do motor e disse: está muito escuro, viu? Já passou da hora de trocar". E o nosso ouvinte disse que ainda não tinha rodado mil quilômetros, nem dois meses, depois da última troca. Será que o óleo colocado não era de boa qualidade? Ou, quem sabe o motor do carro está com problema?

Negativo: O problema está na desonestidade do frentista que atendeu nosso leitor, querendo se aproveitar de que a maioria dos motoristas não entende bulhufas de automóvel. E por isso não faz a menor ideia de que o óleo está limpinho, quase transparente, apenas quando novo dentro do frasco. Mas depois que roda alguns quilômetros ele fica mesmo escuro, quase preto. O que é muito normal, sinal de que ele está cumprindo suas funções.



Corolla 2015: 10 fatos sobre essa boa opção de carro usado

Um Corolla 2015, por exemplo, tem preços entre R\$ 75 mil e R\$ 90 mil nos principais portais de compra e venda de veículos. Contudo, o Toyota oferece conforto e espaço acima da média em relação aos compactos 0 km nesta faixa de preço. Sem falar na tal reputação de automóvel que não dá dor de cabeça como já dito antes.

Só que nem tudo é o paraíso, mesmo quando se fala do sedã médio fabricado em Indaiatuba (SP). Destacamos 10 fatos sobre o Corolla 2015, desde suas qualidades inegáveis, até alguns aspectos que merecem atenção por parte de quem quer ter um.

Se você está pensando em comprar um seminovo, não deixe de conferir todo o seu histórico: passagem por leilão, indício de sinistro e restrições e impedimentos, entre outros itens.

Desempenho

O Corolla 2015 foi o primeiro ano da quarta geração brasileira do modelo – a 11ª global. Era vendido com duas motorizações: 1.8 de 144/139 cv e 18,4/17,7 kgfm e 2.0 com 154/143 cv e 20,3/19,4 kgfm. Ambas as opções têm variação nos comandos, vieram da geração anterior, mas passaram a ter sistema de partida a frio sem necessidade de tanquinho. Todas oferecem desempenho condizente para o que se espera do sedã, mas especialmente rodar suave. Na época, a Toyota prometia o 0 a 100 km/h do motor maior em 9,6 s.

Mas o grande astro deste comportamento é a caixa automática do tipo CVT, batizada de Multidrive – para o bem e para o mal, como veremos a seguir. Com sete marchas simuladas, nem parece um câmbio continuamente variável. Tem ótimo acerto e escaleamento, e permite certa agilidade ao sedã.

Só não significa que o Corolla 2015 seja um espetáculo de performance. O desempenho segue a proposta pacata e bastante confortável. E já avisamos que a função sport da transmissão é bem ruim. O dispositivo só eleva a faixa de giros, mas o comportamento do carro nas acelerações fica mais abrupto. Melhor esquecê-lo.

Câmbio CVT

Ao mesmo tempo em que tem um dos melhores acertos de câmbio CVT, o Corolla 2015 também apresenta problemas em relação à caixa. São muitas as queixas de donos desta geração do sedã médio direcionadas à transmissão Multidrive. Em pesquisas no site do Reclame Aqui e em grupos de discussão do modelo na internet, são comuns os relatos de trancos e barulhos estranhos na caixa. Também há depoimentos sobre necessidade de troca dos rolamentos do câmbio e mesmo quebra do conjunto, isso em modelos dentro da garantia (na ocasião) ou com menos

de 100 mil km.

Consumo do Corolla 2015

Pelos testes do Inmetro, na época, o Corolla 2015 era um dos mais econômicos do segmento. Com gasolina, então, as médias registradas no PBEV são até animadoras – tanto que foi Nota A na sua categoria. Confira:

Corolla 2015 1.8

- Consumo etanol cidade: 7,8 km/l

- Consumo etanol estrada: 9,2 km/l

- Consumo gasolina cidade: 11,4 km/l

- Consumo etanol estrada: 13,2 km/l

Corolla 2015 2.0

- Consumo etanol cidade: 7,2 km/l

- Consumo etanol estrada: 8,7 km/l

- Consumo gasolina cidade: 10,6 km/l

- Consumo etanol estrada: 12,6 km/l

Conforto

É um ponto forte do três-volumes da marca japonesa desde a era mesozóica. Nesta fase, o Corolla 2015 mantém o afinado acerto, que fica bem no meio-termo entre conforto e estabilidade. O comportamento dinâmico privilegia uma tocada mais amena no pedal do acelerador, porém o modelo é exemplo de equilíbrio nas curvas. Na cidade, a suspensão, com um prosaico eixo de torção na traseira, tem calibragem bastante eficiente. O Corolla 2015 lida bem com os buracos, sem dar fim de curso ou oscilar demais a carroceria.

Outro destaque é em relação ao tratamento acústico da cabine. O ambiente é bastante controlado em termos de ruído e, mesmo a 110 km/h na estrada e com o conta-giros bem acima das 2.000 rpm, quase não se percebe os barulhos de motor, vento ou pneus.

Vacilo

Aqui, bola fora da Toyota por muitos anos. Essa geração do Corolla brasileiro, acredite, só foi ganhar controles de estabilidade e de tração na linha 2017 – isso com boa parte dos rivais diretos já com esses equipamentos de série há tempos. Ou seja, nosso Corolla 2015 é desprovido desses itens de segurança.

O sedã médio também pecava com a ausência de outros equipamentos. O ar-condicionado até era automático em algumas versões, mas nada de função bizona e saídas para os bancos traseiros. Acredite, o sedã também não oferecia luzes de leitura atrás e nem sensor de chuva. Espelho no para-sol do carona (coisa que até compacto de entrada tinha na época) só na versão topo de linha Altis 2.0!

Acabamento

Apesar de ser um carro que sugere requinte, o Corolla 2015 estava longe de ser referência em padrão de acaba-

mento. Apesar de aparentar precisão nos fechamentos na maior parte do tempo, e de algumas versões ostentarem couro cinza ou bege e padrão bicolor na cabine, o design interior remete a algo meio anos 1990. Além disso, há muito plástico para um carro desta categoria e os materiais simples ditam o revestimento da cabine do modelo. Sem falar nos relatos de falhas no encaixe da tampa do porta-luvas, por exemplo. Também tem queixas em relação ao acabamento externo. São muitas as reclamações sobre infiltrações nas lentes dos faróis principais, que ficam amareladas e até escurecidas com o tempo.

Multimídia

Essa geração só recebia sistema multimídia a partir da versão XEi. Mas nem se empolgue muito. Com display de 6,1", é ruim de visualizar devido à tela muito reflexiva, tem respostas lentas aos comandos e é pouco intuitiva na operação. Pelo menos, oferece entrada USB e GPS nativo. Também tem reproduzidor de DVD, câmera de ré e receptor de TV digital – que só exibe imagem quando o carro está parado, conforme manda a Lei.

As versões do Corolla 2015

A Altis era a mais completa, mas já dá para ser feliz com a XEi. Apesar daquela ausência incompreensível de alguns equipamentos de segurança e de funcionalidade, o modelo é equipado com cinco airbags, ar-condicionado automático, bancos de couro, chave tipo canivete, rodas de liga leve aro 16", faróis de neblina, retrovisor eletrocromático, entre outros. A topo de linha Altis, por sua vez, acrescenta os airbags do

tipo cortina. Também recebe banco do motorista com regulagens elétricas, velocímetro digital nos instrumentos, bancos de couro bege, LEDs nos faróis, chave presencial, retrovisores externos com rebatimento elétrico e sensor de luminosidade.

Manutenção

O sedã tem aquela fama de carro que não quebra, mas também sua manutenção não é algo de outro mundo no que diz respeito a valores. Mesmo já fora da garantia, há boa oferta de peças para o Corolla 2015 e os preços estão dentro da média do mercado de modelos médios. Um jogo de velas das versões 2.0 custa, em média, de R\$ 350 a R\$ 450. Já o kit com dois discos e quatro pastilhas dos freios dianteiros costuma sair por menos de R\$ 1 mil. Mesmo na rede autorizada da Toyota, os preços são interessantes.

Confira alguns custos de serviços para o Corolla 2015 coletados junto às concessionárias:

- Troca de óleo com filtro: R\$ 328,99
- Troca de pastilhas de freio dianteiras: R\$ 723,00
- Troca dos amortecedores dianteiros: R\$ 1.881,00
- Troca do filtro de ar-condicionado: R\$ 99,00

Liquidez

Devido a esta fama e à boa imagem que a Toyota colou no seu sedã médio, o Corolla é aquele carro fácil de vender e sempre valorizado. Lojistas independentes e mesmo concessionárias, dizem que os seminovos e usados do modelo não pegam poeira e têm procura alta. Até porque, em geral, seus donos são bem zelosos com o três-volumes.



Aprenda a escolher a bateria apropriada para o seu carro



A bateria é um dos componentes do carro que tem vida útil. Formada por um conjunto de pilhas ligadas em série ou em paralelo, ela dura, em média, de dois a três anos. Por alimentar o motor de arranque, as luzes e o sistema de ignição, as baterias são de total importância para o funcionamento dos veículos. Explicamos qual a maneira adequada para escolher o componente.

É de suma importância considerar que cada modelo de veículo disponível no mercado tem necessidades distintas e demanda uma bateria específica. Para saber qual a ideal para o seu carro, o motorista deve pesquisar, no manual, as características elétricas e os parâmetros do componente.

Feito isso, de acordo com o diretor de Engenharia do Grupo Moura, Antônio Júnior, é preciso checar a Capacidade Nominal contida no rótulo do produto. O item se refere à capa-

cidade de acumular energia.

Versões diferentes de um mesmo modelo de automóvel, por exemplo, podem demandar mais ou menos energia para manter seus componentes elétricos em perfeito estado. Isso porque quanto mais acessórios, maior a necessidade de energia. "Caso a bateria comprada esteja fora dos padrões do fabricante, o motorista terá problemas elétricos", explica o especialista.

As dimensões da bateria também devem ser levadas em conta. Mesmo com amperagens iguais, os componentes podem ter tamanhos distintos.

Outra dica é checar o selo do Inmetro: a certificação de baterias automotivas é obrigatória no Brasil, nenhuma bateria importada ou produzida por aqui pode ser comercializada sem a aprovação do órgão. Escolhendo uma bateria certificada, o consumidor tem a garantia de que

o componente possui a mesma qualidade e vida útil do que a instalada na fábrica.

Caso tenha alguma dúvida, o motorista deve procurar a ajuda de especialistas. Júnior acrescenta: "Os carros mais modernos possuem algumas exigências na hora da troca da bateria, tais como tecnologia exclusiva e necessidade de parametrizações no sistema elétrico do veículo. Se os procedimentos não forem respeitados, itens como computador de bordo e injeção eletrônica podem ser desprogramados".

Depois de comprar o conjunto de pilhas, deve-se confirmar a posição do polo positivo para garantir que a instalação seja adequada no espaço reservado para o componente. Existem riscos de pane em peças importantes e incêndio caso os polos sejam trocados na hora da instalação. Os prejuízos podem ser grandes.

Entenda as siglas

As especificações da bateria vêm descritas no rótulo do objeto. Eles são designados por meio de siglas, que têm um significado específico. Entenda o que cada uma delas quer dizer:

- Ah – Ampère/hora – medida da capacidade de armazenamento elétrico que a bateria é capaz de proporcionar;

- CCA – Corrente de arranque a frio – indica a corrente máxima que o componente pode fornecer na partida.

- CA – Corrente de arranque – mede a corrente da bateria à temperatura de 25 °C. O teste ainda não possui regulamentação, mas consta em algumas baterias do mercado brasileiro.

- RC – Reserva de capacidade – determina o tempo (em minutos) que o produto plenamente carregado pode fornecer 25 ampères até uma tensão final de 10,5 Volts.

O que acontece quando uma bateria com amperagem superior ou inferior à indicada é instalada no carro?

A escolha de uma bateria com uma capacidade nominal maior ou menor que o indicado resultará em uma vida útil mais curta e na falha precoce da bateria. Segundo Antônio Júnior, normalmente, o resultado é um baixo nível de carga acompanhado de defeitos como sobrecarga, sulfatação das placas da bateria ou descarga.

Instalação de acessórios

A instalação de acessórios que não venham de fábrica é uma questão sensível. O veículo sai com um balanço energético apropriado para os componentes originais e a instalação de novos dispositivos, como sons e DVDs, pode afetar o componente. De acordo com diretor de engenharia, "a troca da bateria por uma de maior capacidade nominal não é garantia de um sistema balanceado e a bateria poderá ter sua vida útil comprometida".

Incluindo mais acessórios, é preciso analisar a capacidade do alternador. Se os novos acessórios demandarem muita energia, ele poderá não ter potência suficiente para alimentá-los e ainda conseguir recarregar a bateria.

Dá para se livrar do automatizado?

Surgem às vezes na indústria automobilística umas novidades não devidamente testadas e que depois geram dor de cabeça para fábricas, concessionárias e proprietários. Uma delas foi o câmbio automatizado que equipou milhares de automóveis fabricados no Brasil (Dualogic, Easytronic, I-Motion...) e tantos foram os problemas que os fabricantes já o abandonou.

Muitos donos, cansados de tanto visitar a oficina, questionam se podem substituir o câmbio automatizado pelo manual. Mecanicamente não é muito complicado pois o automatizado, exceto o Powershift da Ford, utiliza a mesma caixa com câmbio manual de marchas. A diferença está na eletrônica que não só passa as marchas como aperta o – inexistente – pedal de embreagem.

A parte mecânica resolve-se colocando a alavanca de câmbio original e o pedal da embreagem. O problema maior é a parte eletrônica, pois a central do carro está programada para cambiar as marchas e terá que ser reprogramada ou substituída. Mas aí vem o terceiro – e grave – problema: o financeiro...

