



6 carros que não quebram que todo brasileiro quer ter

Vamos falar de carros que não quebram. Existem modelos que ostentam fama de inquebráveis. Ou seja, você roda, roda, roda e o bicho dá pouco problema. É quase o terror dos mecânicos. Muitos

conquistaram essa fama graças a um conjunto simples e realmente robusto, outros porque realmente dão pouco defeito.

Independentemente de uma razão ou outra, nós vamos listar

aqui os 6 carros que não quebram, seja de acordo com a reputação do modelo entre os consumidores, seja conforme a fama perante os profissionais da graxa.

Confira quais são os carros que

não quebram

Na lista dos carros que não quebram há uma predominância de modelos japoneses e compactos nacionais, projetados para o "padrão brasileiro de pavimentação". Confira:

Toyota Corolla



A fama de valente do Corolla não é de hoje e é referência entre os carros que não quebram (Foto: Toyota | Divulgação)

O Toyota Corolla é um carro não só queridinho pelos donos, como também muito respeitado entre os mecânicos. Isso porque o sedã médio sempre teve fama de carro que dá pouco problema e de mecânica simples.

Essa reputação o Corolla carrega desde sua estreia no mercado brasileiro, ainda importado, e depois corroborado pela produção no Brasil a partir de 1998. Os motores 1.8 e 2.0, bem-dispostos e econômicos, também são elogiados pela durabilidade e mecânica simples.

No caso do Corolla, ainda tem a questão dos donos bastante zelosos do sedã médio. Geralmente são proprietários que fazem as manutenções todas na concessionária, dentro dos prazos estabelecidos e sem colocar peças genéricas ou óleos lubrificantes fora das especificações.

Honda Fit



Monovolume japonês é popular pelo bom espaço interno e pela confiabilidade da mecânica (Foto: Honda | Divulgação)

O monovolume da marca japonesa deixou de ser fabricado no país no ano passado depois de quase duas décadas agradando aos seus proprietários pela fama de "duro na queda". Além de espaçoso, o Fit, assim como boa parte dos carros da Honda, também carrega uma aura de carro inquebrável e que não dá problema.

Desde o lançamento da primeira geração, em 2001, o Fit sempre usou conjunto mecânico robusto, econômico e com componentes fáceis de mexer. Tanto no caso do motor 1.4, como do 1.5, o hatch com jeito de minivan agradava pelo rodar confortável e quase não fazia o dono ir para oficina.

Nissan March



Não importa se foi feito no México ou no Brasil, o March é "feijão sem bicho" (Foto: Nissan | Divulgação)

Apesar de ser feito inicialmente no México – e depois no Brasil –, o March sempre foi apontado pela Nissan como um "carro japonês". A fabricante, obviamente, queria colar no compacto a fama de mecânica boa, simples e confiável dos carros oriundos do país asiático. Porém, nem tudo era marketing no caso do hatch.

Além de ter mecânica realmente durável e boa de oficina, o March também se destacou pelo custo de revisão bem abaixo dos concorrentes na categoria de compactos. A propósito, até hoje os modelos da Nissan têm essa fama e essa prerrogativa. No caso do hatch, os motores 1.0 três-cilindros e 1.6 16V também foram importantes para a construção dessa imagem.

Volkswagen Gol



Não importa a geração ou motor sob o capô, o Gol é sinônimo de valentia e inspirou outros populares (Foto: VW | Divulgação)

O veterano compacto está prestes a se aposentar em definitivo, mas, além das vendas estrondosas e do enorme sucesso comercial, o Gol também sempre foi um carro daqueles inquebráveis. Desde a época de motor do Fusca, passando pela inesquecível era dos motores AP, até mesmo na fase Autolatina com propulsores da Ford e chegando ao fim com motores EA 111 EA 211, o hatch jamais perdeu a alma robusta.

Fica até aquela dúvida Tostines. O Gol tem mecânica simples e robusta porque vende bem ou vende bem porque é um carro inquebrável?

Hyundai HB20



Quando a Hyundai projetou o HB20, ela "dissecou" o Gol para garantir que o carro fosse robusto (Foto: Hyundai | Divulgação)

Esse entrou recentemente na lista dos carros que não quebram, já que a marca sul-coreana segue muito dos preceitos da filosofia japonesa quando o assunto é automóvel: oferecer carros com mecânica confiável e revisões com preços justos. Com o HB20 a Hyundai seguiu a cartilha direitinho.

Desde a primeira geração lançada em 2012, o Hyundai HB20 conquistou sucesso comercial pelo design arrojado, mas também por sua mecânica de confiança. Com os motores 1.0 (aspirado e turbo) e 1.6, o compacto da marca coreana vem agradando pelo desempenho, economia e pelas revisões com preços fixos competitivos.

Suzuki Jimny



A imagem fala por si só! (Foto: Suzuki | Divulgação)

Mais um japonês entre os carros inquebráveis, não tem jeito. Tudo bem que aqui falamos de um carro de nicho, um jipe que nasceu para ser robusto e encarar trilhas. Tamanha valentia, contudo, é reforçada pelo conjunto simples, composto pelo motor 1.3 aspirado e câmbio manual com tração reduzida.

Mesmo a nova geração do Jimmy, lançada em 2019 e que ganhou várias tecnologias mais modernas, como câmbio automático, não depôs contra a fama de carro inquebrável do jipinho da Suzuki.

Kia Stonic economiza combustível e gera energia enquanto roda



BMW X1 2023 (Foto: BMW | Divulgação)

A BMW é eleita a marca favorita dos concessionários brasileiros. A marca conquistou o 1º lugar da 26ª edição da Pesquisa Fenabrave de Relacionamento com as Marcas, realizada pela Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave), nos segmentos de Automóveis e Comerciais Leves.

A pesquisa é realizada a partir da opinião dos concessionários de cada segmento. Abordando assuntos específicos, ela é baseada na média das notas das 25 perguntas enviadas às concessionárias participantes.

A pesquisa denominada "A Voz do Concessionário" avalia a satisfação do representante revendedor, além

da sua capacidade de gerar resultados para o negócio e de fidelizar o consumidor aos produtos da marca.

As coletas de informações foram realizadas por meio de um questionário online. A federação contactou 1.533 concessionários que representam 22 diferentes marcas de automóveis comerciais leves distribuídos pelo Brasil. Das 25 perguntas da pesquisa, em 16 a BMW obteve a melhor média e obteve o 2º lugar em quatro delas.

BMW X1

O modelo da alemã que ajudou a BMW a ser eleita a marca favorita dos concessionários brasileiros é o SUV mais vendido da marca e um dos exemplos de modelos que agradam os consumidores. Muito comercializado para a categoria, até mesmo no mercado de usados, o X1 tem promessas de chegar ao Brasil em breve na sua nova versão 2023 e será disposto nas versões a combustão, híbrida e elétrica.

O modelo a combustão conta com um motor turbo 2.0 de 204 cv e 32,6 kgfm de torque. Este terá uma versão europeia a diesel que chegará a 313 cv. Já nos eletrificados o propulsor é de 1.5 e os modos a bateria são montados no eixo traseiro e as potências variam de 245 cv a 326 cv.

BMW iX1 2023 chegará como elétrico 'de acesso' da marca alemã



O modelo faz de 0 km/h a 100 km/h em 5,7 segundos (Foto: BMW | Divulgação)

A BMW pretende não ficar para trás no mercado de eletrificados. Após o lançamento do iX3 elétrico, a alemã está quase pronta para lançar sua próxima ofensiva no mercado. O BMW iX1 2023 será lançado depois do novo X1, em outubro de 2022, e com alimentação totalmente elétrica.

O BMW iX1 2023 mostra uma das vontades do grupo. A pretensão da fabricante é ter mais de 2 milhões de veículos totalmente elétricos nas estradas até o final de 2025 e uma produção totalmente elétrica até 2030. E para atingir essa meta terá que oferecer um produto mais factível que o iX3 e o futurista iX.

O BMW iX1 estará disponível na versão xDrive30. O modelo é alimentado por um motor elétrico no eixo dianteiro e outro no traseiro. Juntos eles fornecem uma potência de até 230 kW/311cv e 50 kgfm de torque. Este sistema de propulsão leva o BMW iX1 xDrive30 de 0 km/h a 100 km/h em 5,7 segundos e a uma velocidade máxima de 180 km/h.

A relação potência-peso da unidade de acionamento eDrive 5.0 M170SF no eixo dianteiro e da unidade de acionamento eDrive 5.0 M170SR no traseiro é de 1,5 kW/kg. Isso cria um sistema de tração elétrico nas quatro rodas que produz uma aceleração instantânea e

uma estabilidade espantosa para o jipinho.

O automóvel comporta também uma bateria de até 64,7 kWh de energia utilizável. Esta fonte de energia promete que o SAV rode até 438 km com a carga cheia. O tempo de carregamento pode variar entre 3h45 e 6h30, depen-

dendo da tensão que alimenta a bateria.

A concentração da fabricação dos componentes do novo BMW será Regensburg, na Alemanha. Quem quiser ter um utilitário, elétrico e premium, pode ficar de olho neste modelo que terá os preços mais acessíveis da categoria.



Interior do BMW iX1 2023 (Foto: BMW | Divulgação)

PL prevê repasse mínimo de 80% do valor do frete a caminhoneiros autônomos

Projeto do senador licenciado Jorginho Mello (PL-SC) proíbe que empresa de transporte rodoviário de cargas desconte do caminhoneiro autônomo mais do que 20% do valor bruto do frete pelo qual ela tenha sido originalmente contratada. A proposta ainda não tem relator designado.

De acordo com o PL 2.265/2022, o repasse mínimo de 80% ao caminhoneiro servirá para equilibrar a prestação do serviço de transporte de cargas e garantir melhores condições ao trabalhador autônomo.

"Normalmente compete ao transporte autônomo arcar com todas as despesas necessárias para a realização do frete, incluindo combustível, alimentação e estadia. Como o caminhoneiro não consegue negociar o preço do combustível, diferentemente das empresas, o custo do combustível para o caminhoneiro é maior e o valor do frete recebido, menor", aponta Jorginho.

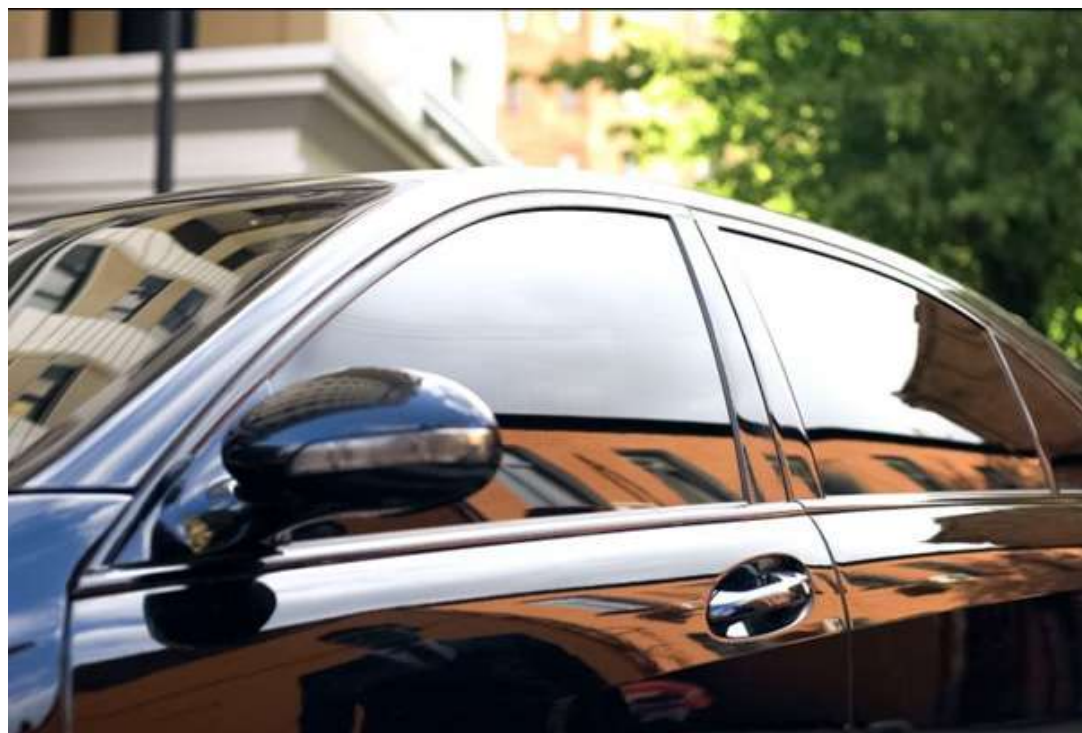
Segundo o senador, na imensa maioria das operações de transporte rodoviário, o caminhoneiro autônomo não é contratado diretamente pelo embarcador da carga. As bases do frete são negociadas entre o embarcador e a empresa de transporte.

"Quando o trabalhador autônomo transporta uma carga, quase sempre ele é um subcontratado que não tem nenhum poder de negociação quanto ao valor do frete, cabendo-lhe apenas aceitar ou não o serviço pelo valor imposto pela empresa", explica.

Jorginho diz ainda que muitas empresas transportadoras não oferecem um valor justo como remuneração ao transporte subcontratado para a realização do serviço de transporte, desvalorizando o esforço realizado por esses profissionais, que "possuem o importante papel de garantir que o sistema de entregas opere com eficiência".

"A solução mais correta, que será capaz de proteger o autônomo dessas variações, é a de assegurar um repasse mínimo de 80% do valor bruto do frete, o que assegurará a justa remuneração desses profissionais.", conclui o parlamentar.

Insulfilm: tudo que você precisa saber sobre as películas



Uma das razões pelas quais motoristas instalam películas automotivas, ou o "Insulfilm", é a segurança. Muitos se sentem mais seguros dentro de um carro escuro, escondidos do mundo exterior. Pensam que, caso haja um ladrão à espreita, ele não vai poder identificar os ocupantes e conteúdos dentro do veículo.

Se a pessoa estiver sozinha, por exemplo, vai preferir que ninguém saiba, especialmente em um país onde a violência urbana é um medo constante.

Entretanto, também há um contraponto a esse pensamento. Com os ocupantes escondidos dentro do veículo, também será impossível identificar um agressor dentro do carro. No caso de um sequestro relâmpago, por exemplo, o criminoso passará despercebido.

O Insulfilm é, na verdade, uma marca que fabrica pelí-

culas automotivas. O nome, como é comum acontecer, acabou pegando para descrever o acessório.

Limite de transparência permitido para o Insulfilm

Como informa o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), a legislação que define as regras para a utilização do "Insulfilm" é a resolução 254, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

O texto define que a "transmissão luminosa" através do vidro dianteiro não deve ser inferior a 75%. Ou seja, a película pode bloquear no máximo 25% da luz. No parabrisa, o filme também deve ser incolor.

Já os vidros laterais podem ser um pouco mais escuros, e a transmissão luminosa pode chegar a 70%, bloqueando-se 30% da luminosidade.

Multa para Insulfilm

Aos que desobedecerem a regra, cuja fiscalização compete ao estado, a penalidade é de uma infração grave, com multa e retenção do veículo para regularização.

O órgão detalha, ainda, que o nível de luminosidade considera o "conjunto vidro-película". Ou seja, se o vidro do carro já é ligeiramente escurecido, o grau de escurecimento do "Insulfilm" deve levar isso em conta.

E isso ocorre muitas vezes, como explica o consultor técnico da Fiat, Ricardo Dilser. Ele esclarece que todos os modelos da marca saem de fábrica com "vidros esverdeados". O escurecimento do material é feito durante o processo de produção, não havendo película. Dessa forma, o próprio vidro diminui a luz que entra no habitáculo em pequenos graus, além de oferecer proteção contra os raios solares.

O objetivo, segundo Dilser, é oferecer conforto ao motorista. Ao mesmo tempo, na percepção do Denatran, a diminuição excessiva da entrada de luz compromete a dirigibilidade do veículo. Assim, deve haver um equilíbrio entre os dois aspectos.

Como tirar Insulfilm velho

Você comprou um carro usado com aquela película tão antiga que está até azulada? Ou apenas não curte vidros escurecidos e prefere o padrão original? Remover o Insulfilm em casa não é difícil, mas exige cuidado para não deixar cola.

Uma forma simples de amolecer a cola da película é usando ar quente. Caso não tenha um soprador de ar quente, um secador de cabelo já atende. Apenas tome cuidado na hora de puxar o do vigia, para não estragar os filamentos do desembaçador.

Na hora de puxar é preciso ter paciência e evitar de rasgar o filme. Puxar muito rápido pode deixar resquícios de cola. Enquanto puxa, continue jogando o ar quente no vidro.

Novos tipos de película

Hoje o mercado de acessórios está mais desenvolvido e traz muitas opções. Para quem procura apenas a segurança, existem as películas de proteção que servem para evitar que um criminoso quebra o vidro para acessar o interior do veículo. Não chega a igual a um vidro blindado, mas já salva de situações de risco.

Outra novidade do mercado são os Insulfilm fotocromáticos, que são escuros por fora e por dentro a visão é como se tivesse sem. Apesar de parecer ser o tipo "ideal" de película, ela fica fora de acordo com a legislação pois a transmitância luminosa é medida de fora para dentro.

Uma alternativa para quem está procurando o Insulfilm apenas para o carro não virar uma estufa são as de controle solar. Ela fica dentro dos limites da lei e pode ser aplicadas em todos os vidros, deixando o aspecto levemente azulado. Esse tipo de película ajuda também no funcionamento do ar-condicionado, pela cabine não estar tão quente.

Chevrolet promete inovação em cabine da Nova Montana

Consumo, desempenho, manutenção e design são os principais critérios na hora de escolher um veículo, e a Chevrolet confirmou que está trabalhando bastante no último item na Nova Montana tanto no exterior quanto na cabine.

A marca americana está apostando em um habitáculo inspirado nos SUVs para que o consumidor que deseja uma picape com maior conforto e sofisticação fique satisfeito.

A GM realizou uma pesquisa de inteligência de mercado que serviu para orientar o desenvolvimento da Nova Montana e, a partir dela, descobriu-se que o além de querer um carro robusto e versátil, a sofisticação também é um fator chave. Por isso, o interior promete misturar estilo, conforto e espaço que vão diferenciar o novo veículo no segmento.

É no interior do veículo que as pessoas estabelecem um vínculo sensorial mais

intimista com um automóvel. E no caso da Nova Montana a sensação é que você está a bordo de um verdadeiro SUV, começando pelos bancos confortáveis, que te colocam numa posição mais elevada de guiar. Outros elementos reforçam essa percepção são o ambiente mais aconchegante além do conforto acústico e dinâmico da primeira picape médio-compacta da marca"

A Chevrolet colocou como destaque do interior as formas e o acabamento das portas, console e painel. Os materiais utilizados serão leves e resistentes para que não seja necessário um motor muito grande e potente para impulsioná-la de forma eficiente. Com isso, ela afirma que conseguiu ampliar o espaço do habitáculo sem prejudicar o espaço destinado à carga e bagagem. A estreia da Nova Montana no mercado nacional está prevista para 2023.



Hipocrisia? Lei da Cadeirinha não vale para escolares, táxis e ubers



O Conselho Nacional De Trânsito (Contran) dispõe, em sua Resolução Nº 819, de 17 de março de 2021, sobre o transporte de crianças com idade inferior a dez anos que não tenham atingido 1,45 m de altura. Acontece que a determinação, conhecida como "Lei da Cadeirinha", tem uma característica no mínimo curiosa: não obriga escolares, táxis e carros de aplicativo ou aluguel a utilizarem bebê conforto, cadeirinha ou assento de elevação.

Questionamos o Ministério da Infraestrutura para entender por que as crianças podem ficar desprotegidas nesses veículos. Confira qual foi a resposta e como deve ser feito o transporte seguro de pessoas até 10 anos de idade.

De acordo com o Latin Ncap, o uso do Dispositivo de Retenção Infantil (DRI ou SRI) diminui – e muito! – a perda de crianças no trânsito. O secretário geral do programa de avaliação de segurança automotiva, Alejandro Furas, afirmou:

O uso do SRI reduz em, no mínimo, 70% o risco de morte e ferimentos graves em crianças em caso de acidente. As crianças são os usuários mais vulneráveis em termos de acidentes de trânsito, pois não podem tomar suas próprias decisões. Os adultos são responsáveis pela segurança, cuidado e proteção delas.

A estatística vai de acordo com o que diz a Organização Mundial da Saúde (OMS): cadeirinhas e dispositi-

vos de segurança reduzem em 70% as mortes em bebês e entre 54% e 80% as mortes de crianças.

Ainda assim, o Ministério da Infraestrutura, por meio do Contran, manteve a desobrigação de motoristas profissionais transportarem crianças em dispositivos de retenção infantil. Questionada pelo AutoPapo, a assessoria de imprensa do Ministério argumentou que a atualização da lei, que aconteceu em 2021, só tratou dos tamanhos das crianças.

"Ressaltamos ainda que a norma passará por revisão com os especialistas da câmara temática para deliberar sobre a aplicação do dispositivo", concluiu o Ministério em nota. Apesar do posicionamento, não há previsão para que a norma seja retificada.

Seria hipocrisia? Pois, veja bem, um pai que leva a criança para escola pode ser parado, multado por estar transportando seu filho sem a cadeirinha e pedir um táxi para continuar a viagem sem mais problemas.

Multa por não usar a cadeirinha Os demais motoristas que não respeitarem a Lei da Cadeirinha estão sujeitos a:

- multa gravíssima no valor de R\$ 293,47;
- retenção do veículo até que a irregularidade seja sanada; e
- sete pontos adicionados à Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Lei da Cadeirinha: como levar crianças com segurança

Para transitar em automóveis, as crianças com idade inferior a dez anos

que não tenham atingido 1,45 m (um metro e quarenta e cinco centímetros) de altura devem ser transportados nos bancos traseiros usando individualmente cinto de segurança ou dispositivo de retenção equivalente, na forma prevista abaixo:

Bebê conforto
Para as seguintes condições:

- crianças com até um ano de idade; ou
- crianças com peso de até 13 kg, conforme limite máximo definido pelo fabricante do dispositivo.

Cadeirinha
Para as seguintes condições:

- crianças com idade superior a um ano e inferior ou igual a quatro anos; ou
- crianças com peso entre 9 a 18 kg, conforme limite máximo definido pelo fabricante do dispositivo.

Assento de elevação
Para as seguintes condições:

- crianças com idade superior a quatro anos e inferior ou igual a sete anos e meio; ou
- crianças com até 1,45 m de altura e peso entre 15 a 36 kg, conforme limite máximo definido pelo fabricante do dispositivo.

Cinto de segurança
Para as seguintes condições:

- crianças com idade superior a sete anos e meio e inferior ou igual a dez anos; ou
- crianças com altura superior a 1,45m.

Excepcionalmente, as crianças com idade superior a quatro anos e inferior a sete anos e meio podem ser transportadas utilizando cinto de segurança de dois pontos sem o dispositivo denominado "assento de elevação", nos bancos traseiros, quando o veículo for dotado originalmente destes cintos.

Criança no banco da frente:
O transporte de criança com idade inferior a dez anos pode ser realizado no banco dianteiro do veículo, com o uso do dispositivo de retenção adequado ao seu peso e altura, nas seguintes situações:

- quando o veículo for dotado exclusivamente deste banco;
- quando a quantidade de crianças com esta idade exceder a lotação do banco traseiro;
- quando o veículo for dotado originalmente (fabricado) de cintos de segurança subabdominais (dois pontos) nos bancos traseiros; ou
- quando a criança já tiver atin-

gido 1,45m de altura.

Nos veículos equipados com airbag para o passageiro do banco dianteiro, o transporte de crianças com até dez anos de idade neste banco pode ser realizado desde que utilizado o dispositivo de retenção adequado ao seu peso e altura e observados os seguintes requisitos:

- é vedado o transporte de crianças com até sete anos e meio de idade em dispositivo de retenção posicionado em sentido contrário ao da marcha do veículo;
- é permitido o transporte de crianças com até sete anos e meio de idade em dispositivo de retenção posicionado no sentido de marcha do veículo, desde que não possua bandeja, ou acessório equivalente, incorporado ao dispositivo de retenção; e
- salvo instruções específicas do fabricante do veículo, o banco do passageiro dotado de airbag deve ser ajustado em sua última posição de recuo quando ocorrer o transporte de crianças neste banco.

Excessões da Lei da Cadeirinha
Como explicado, exigências relativas ao sistema de retenção no transporte de crianças com até sete anos e meio de idade não se aplicam aos veículos de transporte coletivo de passageiros, aos de aluguel, aos de transporte remunerado individual de passageiros, aos veículos escolares e aos demais veículos com peso bruto total superior a 3,5 t.

A isenção prevista acima se aplica aos veículos de transporte remunerado individual de passageiros durante a efetiva prestação do serviço.

Carrega crianças com frequência? Aprenda a travar as portas do carro com Boris Feldman:

Cadeirinhas em carros alugados
O AutoPapo consultou três locadoras: Localiza, Movida e Unidas e confirmou que os dispositivos de segurança podem ser disponibilizados para os motoristas – isso mediante pagamento.

A Movida explicou que possui cadeirinhas, booster e bebê conforto para locação. De acordo com a empresa, "é possível fazer as reservas destes dispositivos de retenção infantil diretamente pelo site ou pelo aplicativo, sem a necessidade de verificação de disponibilidade. Mas para ter a garantia deste serviço é necessário que a solicitação seja feita no ato da reserva".

Ford interrompe produção por falta de logotipos da marca

A Ford está enfrentando com certa frequência uma falta de diferentes componentes para a montagem dos seus veículos. Após enfrentar problemas com a falta dos chips semicondutores e ter de deixar mais de 40 mil picapes 'encostadas' em um autódromo nos Estados Unidos, a fabricante precisou atrasar a entrega de alguns veículos por não ter o logotipo da marca para colocar nos carros.

De acordo com o jornal The Wall Street as picapes F-150, mais vendidas no segmento nos EUA, foram as mais afetadas pela escassez. A montadora, no entanto, não especificou a quantidade de exemplares que foram afetados pelo problema.

De acordo com o The Wall Street, pessoas familiarizadas com o assunto relataram que a Ford tentou buscar alternativas para o contratempo, mas nenhum caminho eficiente foi encontrado. Os executivos da fabricante tentaram imprimir a logo em 3D como uma forma de solução temporária, mas a ideia foi rejeitada porque não

chegaram a uma qualidade satisfatória para enviar o produto para o cliente.

A falta da logomarca da Ford está relacionada com problemas do fornecedor, Tribar Technologies. A companhia fornece componentes para outras marcas além da Ford e foi obrigada a limitar a sua produção após as autoridades comprovarem o despejo ilegal de produtos químicos na rede de esgoto. Por sorte, os produtos químicos foram coletados antes de causarem danos ambientais expressivos.

Ford sofre com falta de chips semicondutores

Os chips semicondutores que estão em falta no mercado desde o início da pandemia também têm assombrado as operações da Ford. De acordo com a fabricante, entre 40 mil e 45 mil veículos estão em estoque aguardando peças para que sejam enviados para os revendedores. Outras montadoras também tem sofrido com a falta de chips semicondutores e a tendência é que a escassez se prolongue até 2024.

