

VEÍCULOS & CIA



GRUPO O REGIONAL

CONCESSIONÁRIA | COMPRA | VENDA

25 DE JULHO DE 2021

5 itens básicos que ainda são opcionais nos carros

45 anos da Fiat no Brasil: conheça carros marcantes da marca italiana

As 7 tecnologias do carro que são mais antigas do que se imagina

Carros 0 km esquecidos pelos consumidores

Carros de entrada podem acabar: fábricas preferem os mais caros

Choveu e embaçou? Veja dicas para melhorar a visibilidade

Últimos da espécie: 4 carros cujos segmentos devem ser extintos

Acompanhe todas as terças feiras edição online e as sextas feiras edição impressa/online as principais notícias, matérias e acontecimentos da região

REGIONAL

Circulação em 15 cidades

Amparo - Artur Nogueira - Conchal - Cosmópolis
Engenheiro Coelho - Espírito Santo do Pinhal
Estiva Gerbi - Holambra - Itapira - Jaguariúna
Mogi Guaçu - Mogi Mirim - Paulínia - Pedreira
Santo Antônio de Posse

Whatsapp: 19 9 9685 4255 - 9 9772 0540
Email: comercial@jornaloregional.net

5 itens básicos que ainda são opcionais nos carros

Lembra-se da época em que praticamente tudo em um automóvel era opcional? Até não muito tempo atrás, era comum que itens hoje considerados banais, como aparelho de som, vidros elétricos e até espelho retrovisor do lado direito, não viessem de fábrica. Todavia, apesar da evolução do mercado, carros equipados ainda não são comuns em todos os segmentos.

1. Preparação para som

Em alguns carros, a telinha destinada ao alto-falante pode vir vazia da fábrica

Carros que não são equipados com preparação para som: Fiat Mobi Easy, Fiat Uno Attractive, Chevrolet Montana LS e Volkswagen Gol 1.0

Pois é, o item em questão aqui nem é o sistema de som inteiro, mas apenas alto-falantes e cabeamento. Mesmo nos (atualmente poucos) modelos que não trazem o aparelho de rádio, costuma existir o restante da estrutura. Esse, porém, não é o caso das versões de entrada de Fiat Mobi e Uno, Chevrolet Montana e Volkswagen Gol.

No caso da Fiat, os carros podem ser equipados opcionalmente com 4 alto-falantes, 2 tweets e antena, mas os pacotes variam. No Mobi Easy (cujo



preço sugerido é de R\$ 34.990), ambos são vendidos em kit chamado Funcional, que agrega outras comodidades e adiciona R\$ 2.240 ao valor final. Já o Uno Attractive (R\$ 44.190) traz os mesmos itens separadamente no kit Predisposição para Som, ao custo extra de R\$ 670.

Já o Volkswagen Gol 1.0 (R\$ 48.090) só traz a preparação para som se o comprador optar pelo aparelho de áudio "Media Plus", com rádio, bluetooth, MP3 e entradas USB, por R\$ 1.080. Ou pelo sistema Composition Touch, que traz central multimídia com tela sensível ao toque e conectividade com celulares e ainda acrescenta computador de bordo, por R\$ 2.150.

Por sua vez, a Chevrolet Montana LS (R\$ 57.150) não disponibiliza essa comodidade nem opcionalmente. Para tê-la, é preciso pular para a versão Sport (R\$ 68.490), que a traz junto com rádio com MP3/WMA player, Bluetooth e entrada USB. Em todos esses casos, para ter um carro equipado, muitos vão preferir ir a uma loja de acessórios.

2. Conta-giros

Carros que não são equipados com conta-giros: Renault Kwid Life e Zen

Comuns até os anos 90, os painéis de instrumentos sem conta-giros entraram rapidamente em extinção a partir da década seguinte. Porém, ainda seguem vivos no Renault Kwid.

Não apenas a versão de entrada Life (R\$ 34.990), como também a segunda do catálogo, a Zen (R\$ 39.990), são

desprovidas desse marcador. A Renault só disponibiliza tal item para as configurações Intense (R\$ 43.190) e Outsider (R\$ 45.990) do subcompacto.



3. Limpador, lavador e desembaçador do vidro traseiro

Carros com determinados tipos de carroceria precisam ser equipados com limpador, lavador e desembaçador traseiros, pois o vidro posterior suja bastante devido ao efeito aerodinâmico. Porém, esse não é o caso dos Fiat Mobi Easy e Uno Attractive e do Ford Ka S.

No caso do Mobi Easy, limpador, lavador e desembaçador do vidro traseiro



estão incluídos no já citado kit Funcional (R\$ 2.240), que adiciona ainda a preparação para som, além de vidros elétricos dianteiros e travas elétricas. Por outro lado, o Uno Attractive e as versões Like e Way do Mobi disponibilizam só os equipamentos para o vidro traseiro em um kit específico, chamado Visibilidade: custa R\$ 670 para o primeiro modelo e R\$ 620 para os demais.

Já o Ford Ka S (R\$ 47.430) não permite adquirir esses itens nem pagando à parte. A única solução é optar pela versão seguinte, a SE (R\$ 48.240), que traz limpador, lavador e desembaçador traseiro de série.

4. Terceira luz de freio (brake light)

Enquadradas como veículos comerciais, as picapes compactas disputam um mercado à parte. Nas versões de entrada, elas são adquiridas, principalmente, por frotistas e utilizadas estritamente para o transporte de carga. Desse modo, é comum serem menos equipadas que hatches e sedãs. Mas alguns modelos exageram: a Volkswagen Saveiro



Robust, por exemplo, não vem de fábrica sequer com a terceira luz de freio.

Também conhecido pelo termo em inglês brake light, esse recurso é bastante simples, mas tem eficiência comprovada para evitar colisões traseiras. Porém, quem fizer questão dele em uma Volkswagen Saveiro Robust (R\$ 54.370) terá que desembolsar R\$ 7.610 por um pacote opcional que inclui ainda ar-condicionado, chave do tipo canivete, direção hidráulica, grade protetora da janela traseira, iluminação da caçamba, travas e vidros elétricos.

5. Ar quente

Veja bem: o caso aqui nem é de ausência de ar-condicionado e, conseqüentemente, da possibilidade de ajustar o aparelho para baixas ou altas temperaturas. A questão é a falta de ar-quente, que está presente (ou melhor, deveria estar) mesmo em carros que não são equipados com o climatizador.

Pouca gente sabe, mas o ar quente tem função importante: conjugado à ventilação do veículo, é o recurso mais eficiente para desembaçar o para-brisa em dias chuvosos. Isso, sem falar na sua utilidade em regiões mais frias, como no Sul do Brasil.

Entretanto, há dois carros vendidos no país que não são equipados com o ar quente. Um deles é

o Fiat Fiorino, que na versão de entrada (chamada apenas de 1.4 Evo, tabelada em R\$ 66.290), cobra R\$ 600 pelo item.

Já parece exagero vender esse recurso opcionalmente em um furgão comercial, certo? Pois saiba que isso ocorre ainda com um hatch subcompacto: o Mobi Easy (R\$ 34.990), também da fabricante italiana, que exige o desembolso de R\$ 690 extras por ele.



45 anos da Fiat no Brasil: conheça carros marcantes da marca italiana

A Fiat acaba de celebrar 45 anos de operações industriais no Brasil. Em 9 de julho de 1976, a marca italiana iniciou sua trajetória no país a partir do Polo Industrial de Betim (MG) para se tornar a montadora líder, com 22,1% de participação do mercado total no primeiro semestre de 2021.

Dos mais de 16 milhões de veículos produzidos neste período, muitos foram emblemáticos e fundamentais para essa liderança. Confira modelos importantes na história brasileira da Fiat.

Uno



Outra vez a Fiat tentava inovar no segmento de compactos, desta vez com um projeto recente. Apresentado na Europa em 1983, o Uno foi lançado no Brasil um ano depois para suceder, aos poucos, o 147. E, com assinatura de Giorgetto Giugiaro, foi um dos carros mais revolucionários da Fiat não só no Brasil, como no mundo.

O compacto tinha um aproveitamento de espaço ótimo, ampla área envidraçada e oferecia soluções ergonômicas para o motorista, entre elas o painel com alguns comandos satélites, como do limpador do para-brisa. O desenho quadrado rendeu o apelido de Botinha Ortopédica, mas conferia um coeficiente aerodinâmico (Cx) de 0,35 – o 147 tinha Cx 0,50, por exemplo.

O Uno brasileiro, contudo, teve de se adequar às condições de nossas ruas e também aos fãs do 147. Tanto que sua plataforma usava elementos do hatch antecessor. A herança mais elogiada estava na suspensão traseira. Enquanto o italiano usava um eixo de torção com molas helicoidais, o Uno brasileiro usava o jogo independente, com feixe de molas transversal.

Os motores eram o mesmo do 147: 1.050 cm³ e 1.300 cm³. Havia opções a gasolina e a álcool, além de câmbio manual de quatro ou cinco marchas. E também manteve a tradição de originar outras configurações.

Dessa base, nasceram o sedã Prêmio, a perua Elba, o Uno Furgão, a Fiorino Pick-up e a Fiorino Furgão. Fora as versões emblemáticas desse marcante Fiat. Como esquecer dos Uno 1.6 R e Turbo, este com seus 118 cv e turbo Garrett T2 de 0,8 bar?

Na década de 1990, o compacto se rendeu à nova política de tributação do IPI que beneficiava modelos com motor até 1.000 cm³. Nascia o Uno Mille para inaugurar a era dos “carros populares”.

Logo depois da primeira reestilização, em 1991, era a vez do Mille Eletronic, que, ao contrário do que o sobrenome poderia sugerir, não era dotado de injeção eletrônica, mas sim de ignição eletrônica.

A primeira geração do Uno se manteve no mercado por quase 20 anos. Teve muitas versões e depois se limitou às opções 1.0 e sob o nome Mille. Conviveu com os que seriam seus sucessores, o primeiro Palio (1996) e o próprio novo Uno (2010). Sua produção foi encerrada no fim de 2013, muito forçado pela obrigatoriedade de airbag duplo e ABS, o que demandaria um investimento muito alto para um carro datado e que ainda tinha de ser “popular”.

Fiorino

A primeira Fiorino foi uma picape e seguiu a mesma lógica da variante “comercial leve” do 147: usava base de um carro de passeio – desta vez, o primeiro Uno – para virar um veículo de carga. A Fiorino Pickup nasceu em 1988 e pode-se dizer que foi o pontapé inicial para a marca italiana ser referência no segmento até hoje.

Isso porque a Fiorino já vendia a imagem de robustez. Com capacidade de carga para até 620 kg, tinha caçamba bem mais generosa que a 147 Pick-up. O volume chegava a 967 litros (142 litros a mais) na área com 2,1 m². Para aguentar o tranco, a suspensão recebeu feixes de molas com quatro lâminas (uma a mais), mas em 1994 adotou um robusto eixo rígido.

A Fiorino Pickup começou com motor 1.3 e depois adotou variantes com 1.0, 1.5 e 1.6. Teve até uma inusitada série especial MTV. Foi produzida até 1999 quando deu lugar a uma picape que faria ainda mais sucesso, a Strada. Mas sua variante Furgão durou bem mais, até 2013, quando uma segunda geração passou a ser baseada no novo Uno – chamada, claro, de “Fioruno”.



Palio

Mais um projeto compacto global da Fiat dava as caras no Brasil. Com a chegada do Chevrolet Corsa e da nova geração do VW Gol, a Fiat viu que precisava se mexer. A solução veio na forma do Palio, em 1996. Feito sobre a plataforma do Uno italiano, ostentava linhas arredondadas, para-brisas inclinado e promessa de rodar mais con-

fortável que o “antecessor”.

O Palio tinha alguns bons argumentos em termos de segurança, como raio negativo de rolagem e barras de proteção laterais nas portas. Também oferecia – como opcional, obviamente – freios com ABS e airbags frontais para motorista e carona.

Com configurações duas e quatro portas, foi lançado com motor 1.5 Fiasa com injeção eletrônica e 76 cv e 1.6 16V de 106 cv importado da Itália.

Tal como o Uno e o 147, o Palio também originou outros modelos de sucesso: Siena (1997), Weekend (1997) e Strada (1998). E ainda durou bastante tempo, claro, à base de muitas remodelações: em 2000 e 2003 (desenhadas por Giugiaro), 2007 e 2009 – geralmente sempre mantendo uma versão Fire com o desenho antigo.

O Palio foi um ferrenho adversário do Gol, mas demorou para superar o rival em vendas no acumulado do ano. Na verdade, só desbancou o Volkswagen uma única vez, em 2014. Isso na soma das duas gerações, já que desde 2011 o velho Palio passou a conviver com a segunda geração no Brasil. Ambos despediram-se em 2017.



As 7 tecnologias do carro que são mais antigas do que se imagina

As montadoras vendem recursos técnicos como se fossem a última novidade do mercado, mas alguns são quase centenários. Confira:

1. Luz auxiliar em curvas

Há dois sistemas que iluminam a curva para onde o motorista pretende ir. O mais simples é a cornering light, que acende só um dos faróis de neblina quando o condutor gira o volante ou aciona a pisca-pisca. É o caso do acessório do Captur 2022, recurso que ainda não é comum entre os veículos fabricados no Brasil.

Pois saiba que o Cadillac 1962 já dispunha desse sistema. Hoje é a eletrônica que detecta o início do movimento do volante e imediatamente acende o farol de neblina do mesmo lado, mas no passado era tudo mecânico. Havia uma lâmpada nos para-lamas dianteiros que era ligada assim que o motorista acionava a alavanca do pisca.

Existe um segundo sistema, esse bem mais avançado, chamado de faróis direcionais ou adaptativos. Nesse caso, o conjunto óptico se movimenta para se adaptar à curva, além de baixar o fecho de luz para não ofuscar o motorista no sentido contrário.

Algo semelhante havia no Tucker Torpedo 1948. Ele tinha um terceiro farol no centro do veículo, que era conectado à coluna de direção: bastava o motorista virar o volante para a luz central se acender e acompanhar o movimento das mãos, apontando para a respectiva curva. Simples, eficiente e bem antigo.

2. Carros híbridos

Lohner Porsche Semper Vivus 8
Réplica do Lohner-Porsche Semper Vivus, o primeiro híbrido do mundo, de 1901

A Toyota se enche de orgulho por vender os únicos modelos híbridos produzidos no Brasil, o Corolla e o Corolla Cross. É compreensível, já que esse tipo de veículo é uma raridade na nossa indústria. E se eu dissesse que 120 anos atrás já existiam automóveis rodando com um conjunto mecânico que combina motor elétrico e a combustão?

Batizado de Semper Vivus (“sempre vivo” em latim), ele foi apresentado no Salão de Paris de 1901 como uma criação de Ferdinand Porsche (que viria a fundar a marca com seu nome) em colaboração com a empresa austríaca Lohner.

Esse veículo híbrido tinha dois motores elétricos, cada um embutido numa roda dianteira, que eram acionados por baterias recarregadas por dois pequenos motores de um cilindro.

Apesar do conceito ser genial, acabou ficando esquecido até a Toyota lançar em 1997 o Prius, o primeiro híbrido fabricado em escala comercial.

3. Botão de partida

Ainda hoje há automóveis que não oferecem como item de série um botão para dar partida. É preciso colocar a chave no contato e girar para ligar o motor. Não se surpreenda em saber que a Cadillac introduziu essa novidade em 1912.

A diferença é que na época isso não era só questão de conforto e sim de segurança. Tudo porque a partida era feita girando uma manivela, que ajudava o motor a entrar em funcionamento. Além de exigir muita força no movimento, era uma operação de risco: às vezes o motor produzia um solavanco no sentido contrário e fazia a manivela quebrar um braço ou

fraturar o crânio.

4. Biocombustíveis e motor flex

Quando a Volkswagen anunciou na última semana que o Brasil se tornaria o centro mundial de pesquisas de biocombustíveis para países emergentes, deu a impressão que esses mercados agora poderão entrar de cabeça num futuro sustentável, não? Saiba, então, que Henry Ford já dizia que o álcool era o combustível do futuro numa entrevista de 1925.

Apaixonado pelo combustível vegetal, ele havia criado o Modelo T para rodar com gasolina ou querosene, mas desde 1908 o carro tinha um ajuste do distribuidor que permitia queimar uma mistura com álcool de milho (ou até puro), que era um produto barato e acessível no interior dos EUA, por conta da produção de bebidas como o bourbon whiskey.

Henry Ford também já tinha construído protótipos que funcionavam com óleo de cânhamo (a popular maconha), mas a fartura de petróleo nos campos do Texas e da Pensilvânia fez com que a gasolina logo se tornasse padrão.

Voltando um pouco mais no tempo, descobrimos que o alemão Rudolf Diesel – inventor do motor que leva seu nome, em 1893 – havia projetado sua criação para funcionar inicialmente com óleos vegetais, principalmente o de amendoim.

5. Sistema de navegação

Com a popularização das centrais multimídias, ter um navegador por GPS dentro do automóvel passou a ser cada vez mais comum. O que pouca gente sabe é que a Honda já oferecia 40 anos atrás um sistema semelhante, porém analógico.

Lançado em 1981, o Electro Gyro-cator era como aqueles guias de rua em papel, mas numa versão para automóvel. Havia uma folha plástica com mapa impresso que ficava dentro de um monitor retroiluminado. Conforme o veículo trafegava na rua, um conjunto formado por sensor de direção, hodômetro e giroscópio fazia o carro se mover no mapa.

6. Câmbio CVT

Ainda pouco conhecido no Brasil, o câmbio CVT ganhou espaço no nosso mercado com os modelos japoneses, como Honda Fit e Civic ou Toyota Corolla ou Yaris, e com a Renault, que lançou o Captur 2022 com uma nova versão do equipamento. No entanto, o CVT (transmissão continuamente variável, em inglês) existe há muito tempo.

Você sabia que a Subaru foi pioneira em ações voltadas ao público LGBT? Saiba mais aqui!

O sistema que usa polias que variam seu diâmetro – em vez de várias engrenagens – estreou em um carrinho holandês chamado DAF 600 Variomatic, em 1958. Foi só no final dos anos 1980 que a Subaru resgatou esse conceito para aplicar nos seus veículos de produção.

7. Veículos elétricos

Carro elétrico sendo carregado na tomada já era uma cena conhecida nos anos 1910

Considerando que os veículos elétricos representam hoje apenas 1%

da frota mundial, é quase inacreditável pensar que no início do século passado eles eram frequentes nas grandes cidades.

O primeiro serviço de táxi elétrico em Londres começou a operar em 1897 e chegou a ter 75 unidades rodando pela capital inglesa, onde eram chamados de Beija-flor, por causa do zumbido característico de seus motores. Já em Nova York tornaram-se tão comuns que 90% dos táxis da cidade americana eram elétricos em 1899.

Por serem caros (custavam mais que o dobro dos convencionais) e terem baixa autonomia, eram mais utilizados por empresas para uso urbano, mas também eram os preferidos pelas mulheres ricas, que não precisam mais usar a força para girar a perigosa manivela de partida.

Depois que a produção do petróleo cresceu nos Estados Unidos, a gasolina ficou barata e atraiu o interesse dos motoristas e da indústria automotiva, que passou a desenvolver as novas tecnologias apenas na direção dos motores a combustão.

Ironicamente, hoje vivemos uma época em que legislações na Europa e EUA vão proibir em breve a venda do carro a combustão, forçando a indústria a dar um cavalo-de-pau e apontar agora para um futuro que, na verdade, é uma grande volta ao passado.



1. Nissan Sentra



O Nissan Sentra está numa espécie de entressafra: a nova geração já foi lançada no exterior, mas a chegada ao Brasil atrasou devido à pandemia. Enquanto o lançamento não ocorre, as importações estão suspensas, uma vez que a fábrica que fornece o sedã ao mercado nacional, em Aguascalientes, no México, já produz o modelo atualizado.

Apesar disso, o atual Sentra permanece no site comercial da Nissan, com preços entre R\$ 87.990 e R\$ 108.990. Toda a linha é equipada com câmbio automático CVT e motor 2.0 de 140 cv de potência. A expectativa é que a nova geração desembarque no país em meados do ano que vem.

2. Citroën C4 Lounge

Em fim de carreira, o Citroën C4 Lounge agoniza no mercado brasileiro. Porém, ainda está vivo e segue figurando no portfólio de carros 0 km da marca francesa. O futuro do modelo, contudo, é nebuloso: ele, inclusive, não deverá ter sucessor direto quando for descontinuado.

Enquanto o fim da linha não chega, o C4 Lounge é disponibilizado em duas versões: Shine, por R\$ 103.990, e na série especial 100 Anos, por R\$ 107.490. O detalhe é que a primeira ainda faz parte da linha 2019 (a segunda já é 2020). Ambas são equipadas com câmbio automático de seis marchas e com o potente motor 1.6 turbo (THP) de 173 cv.

Carros 0 km esquecidos pelos consumidores

3. Renault Oroch



Primeira das picapes intermediárias do mercado brasileiro, a Oroch foi lançada em setembro de 2015, cerca de 5 meses antes da Fiat Toro, sua única concorrente direta. Porém, o pioneirismo não foi capaz de fazê-la cair nas graças do consumidor. Ao contrário da rival, que logo alcançou sucesso comercial, as vendas caminhonete da Renault nunca decolaram.

A Oroch ficou ainda mais apagada após a chegada da nova geração do Duster, pois não acompanhou a evolução do SUV do qual é derivada. De qualquer modo, a picape segue com uma gama até diversificada, com motores 1.6 de 120 cv ou 2.0 de 148 cv. Os preços da linha 2021 vão de R\$ 71.990 a R\$ 88.490.

4. Fiat Grand Siena



Outro sedã em fim de carreira é o Grand Siena. O modelo sobreviveu à morte do Palio, em 2018, do qual é derivado, mas está com os dias contados. A obrigatoriedade por lei dos do sistema de controle de estabilidade, que passará a vigorar em janeiro de 2022, será uma barreira intransponível para ele. As vendas, aliás, já vêm em constante declínio nos últimos anos.

Ex-líder do segmento de sedãs compactos, o Siena há muito está ofuscado por concorrentes mais jovens. A própria Fiat comercializa dois carros 0 km nessa categoria: a outra opção é o Cronos, que acabou canibalizando o mercado do “irmão”. Apesar disso, o modelo ainda tem duas opções de motorização: 1.0 de 75 cv e 1.4 de 88 cv. Os preços vão de R\$ 51.290 a R\$ 57.490.

5. Hyundai ix35



Quando o New Tucson, sucessor do ix35 em todo o planeta, foi lançado no Brasil, em 2016, a Hyundai informou que o modelo mais antigo permaneceria no mercado devido à alta demanda. Assim, o SUV continuou sendo montado em Anápolis (GO) pela Caoa.

Ocorre que, de lá pra cá as vendas minguaram: atualmente, o ix35 sequer aparece na listagem dos 50 carros 0 km mais emplacados do país, divulgada pela Fenabrave. Apesar disso, ele permanece à venda em duas versões, com valores entre R\$ 101.990 e R\$ 117.200. Ambas têm motor 2.0 de até 167 cv e câmbio automático de seis velocidades.

6. Mitsubishi ASX

É verdade que o Mitsubishi ASX teve dias de glória. Quando chegou ao Brasil, em 2010, o SUV ainda era novidade mundial e vendeu bem nos anos seguintes. Todavia, o tempo passou, novos concorrentes vieram e o modelo mudou. Hoje, assim como o Hyundai ix35, ele nem aparece no ranking de emplacamentos de carros 0 km.

O Setor tem deixado de desenvolver os chamados "carros populares" e apostado em modelos luxuosos: entenda porque isso acontece.

Quem acompanha o mercado de carros já pode ter percebido que os chamados populares estão em pleno declínio. Somente em 2021, saíram de linha Ford Ka, Volkswagen up!, Toyota Etios e Citroën C3. Outros modelos, como Fiat Uno e Volkswagen Fox, permanecem à venda, mas sem qualquer perspectiva de futuro. Nenhum deles terá sucessor direto: os fabricantes preferem investir em produtos de segmentos superiores.

Porém, outros fabricantes têm tomado rumos semelhantes. Luca de Meo, CEO mundial da Renault, já anunciou que a empresa mudará a estratégia comercial: o foco passará dos populares para SUVs e carros mais luxuosos. Por sua vez, a General Motors (GM) também priorizará a produção de veículos com maior valor agregado, para tentar driblar a escassez de componentes, em especial de semicondutores, que são importados.

O que causa espanto em estratégias desse tipo é que os segmentos de sedãs e hatches compactos dominam as vendas no país há pelo menos 30 anos. A produção nacional, inclusive, está concentrada em modelos desses gêneros: o país produz poucos veículos de categorias superiores. Afinal, que está acontecendo com o mercado?

Carros populares têm margens de lucro menores

A professora Adriana Marotti, da FEA (Faculdade de Economia e Administração) da USP (Universidade de São Paulo), explica que carros populares têm uma margem de lucro

Carros de entrada podem acabar: fábricas preferem os mais caros

mais baixa. "Eles precisam de grande volume de vendas para gerar rentabilidade", afirma. E o grande problema é que os segmentos da base do mercado automotivo são justamente os mais afetados pela crise.

Vale destacar que as vendas de carros populares geralmente são feitas à prazo. Há cerca de 10 anos, era possível pagar por um veículo em até 70 parcelas mensais. "Houve um crescimento muito grande da chamada Classe C, com vendas à base de crédito, devido às políticas econômicas dos governos Lula", lembra a professora. Atualmente, o público alvo desses modelos tem grande dificuldade para obter financiamentos.

Carros mais caros dão mais lucro. Por outro lado, "carros mais caros têm margem de lucro maior", sintetiza o jornalista Joel Leite, diretor da agência AutoInforme, especializada no mercado automotivo. Assim, basta que os fabricantes vendam relativamente poucas unidades dos chamados veículos premium para assegurarem o rendimento esperado.

Além disso, pessoas com maior poder aquisitivo, capazes de comprar esses modelos, tendem a sofrer menos os efeitos da crise. Ao priorizarem os segmentos de luxo, os fa-

bricantes atingem as únicas camadas de consumidores que não perderam poder de compra. Esse público é pequeno, mas garante lucro com baixos números de vendas.

Extremos do mercado

Alguns dos últimos lançamentos do mercado parecem respaldar esse raciocínio. Em dezembro de 2020, um lote de 100 unidades da picape Ram 1500 foi vendido em menos de 24 horas. Como cada veículo custava R\$ 419.990, a Stellantis faturou um total de R\$ 42 milhões somente com esse modelo.

A Ford foi outra a obter bom resultado com estratégia semelhante: de um dia para o outro, comercializou todos os 80 exemplares do Mustang Black Shadow disponibilizados para o mercado brasileiro. O preço de cada veículo era de R\$ 499.000. A ação de pré-venda ocorreu no último mês de abril e rendeu R\$ 40 milhões aos cofres da empresa.

Curiosamente, na outra ponta do mercado também há demanda: a procura por veículos de segunda mão está alta, de modo que alguns modelos até valorizaram nos últimos meses. "Quem realmente precisa de um carro tem recorrido ao mercado de usados, que são os que cabem no

orçamento neste momento", pontua Marotti.

A opinião de Leite, da AutoInforme, é semelhante: para ele, trata-se de uma forte evidência de que o poder de compra das classes mais baixas diminuiu. Afinal, o consumidor que compraria um carro novo do segmento popular há alguns anos é o mesmo que, hoje, recorre ao mercado de usados.

Veículos novos em queda

Os números do mercado de veículos zero-quilômetro confirmam o que dizem os especialistas. De acordo com levantamentos da Fenabrave (Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores), as vendas do setor chegaram ao ápice em 2012, quando 3.634.506 novos veículos foram emplacados no país. Já em 2020, esse total não passou de 1.950.889 unidades: 53,7% do recorde atingido 8 anos antes.

Entretanto, cabe destacar, o mercado não encolheu como um todo: os carros de menor valor, principalmente os populares, foram os mais afetados. Leite relembra que, até 2012, o ranking formado pelos 10 automóveis mais vendidos do país era composto unicamente por compactos. Hoje, picapes e SUVs já aparecem nessa lista.

Picapes em alta

O segmento de picapes, aliás, é outro que está em alta, na contra-mão do mercado. Marotti atribui esse fenômeno ao agronegócio, um dos únicos setores da economia do país que se mantém lucrativo. Não por acaso, vários fabricantes, como Volkswagen, Ford, Chevrolet e Peugeot lançarão caminhonetes no Brasil até o ano que vem.

São segmentos em situações

opostas: a professora pondera que, desde 2013, os veículos de entrada vêm sofrendo os efeitos da crise econômica. Em 2020, a desvalorização do Real e o surgimento da pandemia agravaram ainda mais a situação. "Foi o golpe de misericórdia em um mercado que já estava cambaleante", conclui.

Para piorar, países para os quais a indústria nacional tradicionalmente exporta veículos também sofrem os efeitos da pandemia. A especialista da USP diz que:

O Brasil veio perdendo cada vez mais participação no mercado externo; a indústria (automotiva) exporta, hoje, só para a América Latina, praticamente."

Essa soma de fatores faz da importação de modelos premium uma alternativa de curto prazo para o setor.

Indústria nacional depende dos carros populares

A importância dos carros populares para a indústria nacional torna o cenário ainda mais preocupante. É que as fábricas instaladas no país produzem, majoritariamente, automóveis compactos, para a base do mercado. Portanto, o setor depende de volumes de vendas elevados para se manter competitivo.

Para Marotti, ainda é cedo para tirar conclusões. Porém, a professora alerta para o risco de desindustrialização, com o fechamento de mais fábricas, caso a situação não seja revertida. Ela sugere a adoção de medidas econômicas para mudar o rumo do setor. "Se houver aumento do poder de compra nos próximos anos, o mercado de carros populares pode voltar a crescer," antevê



Vidro embaçado diminui a segurança e pode até provocar acidentes - saiba como evitar que o fenômeno ocorra no seu carro.

Os vidros do carro embaçam pelo choque térmico. Ao deixar o carro todo fechado devido a chuva, o condutor cria um ambiente quente e úmido no habitáculo. Dessa forma, a água presente no ar se condensa nos vidros e diminui a visibilidade. O processo é semelhante ao que acontece em um copo cheio de refrigerante frio, que fica todo molhado em cima da mesa.

Como resolver? Se você tem um carro com ar-condicionado, o processo é bem simples. Basta acioná-lo, pois ele ataca diretamente a causa do embaçamento ao retirar a umidade do interior do veículo. Além disso, ao esfriar o habitáculo, ele impede o choque térmico entre a temperatura externa e a interna nos vidros.

“Ah, mas o meu carro não tem ar”. Tudo bem, algumas medidas simples também podem ajudar. A primeira delas é não usar a mão ou o braço para desembaçar os vidros. A gordura da pele só irá piorar as coisas. Use um pano limpo para isso. Depois de

seco, o ar frio direcionado diretamente para o para-brisa pode evitar o choque térmico e nova condensação.

Outra opção é o ar quente, que irá secar, mas não impedirá que ele fique embaçado novamente. Se for possível, deixe os vidros um pouquinho abertos. Calhas podem ajudar.

Existem no mercado produtos que podem impedir o embaçamento, como flanelas químicas que devem ser passadas em todos os vidros do carro.

Visibilidade externa

Também é importante que o limpador de para-brisa esteja com funcionamento perfeito. Não espere as chuvas para trocar as palhetas, caso elas estejam ressecadas. É fácil verificar o estado delas: com o próprio esguicho do limpador dá para saber se elas continuam 100%.

Também é recomendado o uso de algum tipo de fluido próprio para o esguicho do limpador. Um produto de boa qualidade ajuda a remover sujeiras impregnadas no para-brisas que podem atrapalhar a água a dissipar. Seu uso é simples: basta despejar o produto no reservató-

Choveu e embaçou? Veja dicas para melhorar a visibilidade

rio do limpador, localizado no cofre do motor. O uso de detergente de cozinha é errado, pois ele pode danificar a pintura, principalmente se o carro ficar exposto ao sol após o uso.

Sempre é bom lembrar que na chuva, a aderência ao asfalto é várias vezes menor que no seco. Além disso, existe a possibilidade de aquaplanagem, por-

que, em geral, nossas ruas e estradas são mal construídas e não tem escoamento adequado.

Então, uma dica super importante é: na chuva, é recomendável que

você anda na metade da velocidade que você normalmente andaria no seco. Pode parecer lento e vários carros irão te ultrapassar, mas o risco nessas condições é muito mais alto.



1. Chevrolet Cruze Sport6: último hatch médio



Desde 2019, quando Focus e Golf saíram de linha, o Cruze Sport6 é o único hatch médio do mercado

O segmento de hatches médios já foi um dos mais importantes para a indústria automobilística. Porém, ao longo da última década, esses modelos foram perdendo cada vez mais participação no mercado de carros. Desde 2019, quando Ford Focus e Volkswagen Golf saíram de linha, resta apenas um produto na categoria: o Chevrolet Cruze Sport6.

Lançada no Brasil em 2016 e reestilizada no ano passado, a gama Cruze ainda é atual em termos de mecânica e projeto. Os preços entre R\$ 105.290 e R\$ 129.790 não são baixos,

mas o sedã, cujos valores estão em igual patamar, mantém um razoável volume de aproximadamente 900 emplacamentos por mês. Já o hatch sequer aparece no ranking dos 50 veículos mais vendidos do país, divulgado pela Fenabrave.

Ademais, há a questão de que o Cruze não terá sucessor em nível global. O modelo é produzido na Argentina e, por lá, o fim da linha não é iminente; porém, quando isso ocorrer, não haverá nova geração. A Chevrolet ainda tem algumas opções para substituir o sedã, entre as quais o Monza chinês. Mas um novo hatch está descartado.

Últimos da espécie: 4 carros cujos segmentos devem ser extintos

Depois que esses veículos saírem de linha, mercado simplesmente ficará sem alternativas com características técnicas semelhantes.

Existem automóveis únicos em seus segmentos: não enfrentam concorrentes capazes de oferecer características si-

milares. Alguns desses carros têm público cativo e devem permanecer no mercado por um bom tempo, mas outros são espécies em extinção e, quando saírem de linha, não serão substituídos, ao menos de maneira direta, por outros modelos.

2. Volkswagen 1.0 TSI: 128 cv/l



Outro veículo da Chevrolet que pertence a um segmento fadado à extinção é o Spin. Trata-se do último monovolume que ainda habita o mercado nacional, ao menos numa faixa de preço mais acessível: é que a Kia comercializa o Grand Carnival, mas, nesse caso, o preço é de R\$ 329.990.

Por sua vez, o Chevrolet Spin tem valores de tabela entre R\$ 77.990 e R\$ 101.750, que fazem dele o carro de 7 lugares mais acessível do país. Esse é justamente um dos pilares mercadológicos do modelo, que mantém,

em 2020, uma boa média de cerca de 1.300 unidades emplacadas por mês, segundo dados da Fenabrave.

Com bom desempenho mercadológico e sem concorrentes diretos, o Spin permanecerá como está por mais alguns anos. Porém, informações extraoficiais apontam que a futura geração não manterá o formato de monovolume: será um crossover, com elementos de estilo de SUV, com 7 lugares, baseado na plataforma GEM (a mesma dos novos Onix e Tracker).

3. Volkswagen Saveiro: último veículo de duas portas sem proposta esportiva

Todas as picapes do mercado brasileiro têm opção de cabine dupla, mas Saveiro é a única que mantém duas portas

Houve uma época em que os carros de duas portas dominavam o mercado brasileiro. Porém, o jogo virou e eles estão quase extintos: até os compactos de entrada, atualmente, vêm sempre com quatro portas. Assim, com exceção de modelos esportivos, a única opção do mercado brasileiro com esse tipo de solução é a Volkswagen Saveiro Cabine Dupla.

Lançada em 2014, a Saveiro Cabine Dupla seguia os passos da concorrente Strada, que a partir de 2009 passou a ser comercializada com esse tipo de carroceria, também com duas portas. Só que a arquirrival da Fiat ganhou uma exótica terceira porta já em 2013: isso sem falar na nova geração, lançada recentemente, que passou

a adotar quatro.

O futuro da Saveiro é desconhecido: primeiramente, a Volkswagen vai lançar uma nova picape intermediária, com porte maior que o dela, mas menor que o da Amarok, baseada no SUV Tarok. Assim, nos próximos anos, a cabine dupla continuará com duas portas. Porém, mesmo se a picape permanecer em produção e for renovada, deverá abandonar tal solução.

Hoje, segundo a Fenabrave, a Saveiro mantém uma boa média de 2.300 emplacamentos mensais, mas os números não fazem distinção entre as duas configurações de cabine. Vale lembrar que a carroceria com cabine estendida saiu de linha em 2019. A Cabine Dupla é comercializada nas versões Robust, por R\$ 73.490, e Cross, por R\$ 93.590.

4. Fiat Doblò: última multivan

Doblò é uma multivan: versátil, pode transportar passageiros ou carga

Os carros do tipo multivan nunca predominaram no mercado, mas o segmento já contou com modelos como Renault Kangoo e Citroën Berlingo. Nesses veículos, o que conta é a versatilidade para transportar passageiros ou carga, além do espaço interno generoso. Com a extinção dos concorrentes, o Fiat Doblò tornou-se o último representante da espécie.

Na Europa, o Doblò ganhou uma nova geração, mas a Fiat não tem intenção

alguma de lançá-la por aqui. Ao que tudo indica, quando sair de linha (o que poderá ocorrer no ano que vem, devido à obrigatoriedade de controle de estabilidade a partir de 2022), o utilitário simplesmente ficará sem substituto.

Até lá, o Doblò segue à venda com uma gama enxuta: atualmente, a Fiat disponibiliza apenas as versões Essence, de 7 lugares, por R\$ 101.690, e Cargo, do tipo furgão, por R\$ 89.990. Presente no mercado brasileiro desde 2001, o veículo é um dos mais antigos fabricados no país.