

# VEÍCULOS & CIA



GRUPO O REGIONAL

CONCESSIONÁRIA | COMPRA | VENDA

19 DE SETEMBRO DE 2021

**Caminhoneiros convencem Bolsonaro a reduzir teor de biodiesel**

**Conheça 10 carros para rodar com o Uber com baixo custo**

**5 carros projetados para o Brasil fracassaram no exterior**

**Ford fecha fábricas na Índia e será importadora, assim como no Brasil**

**Moto conceito da BMW foi feita para jovens sem habilitação**

**Motor muito rodado perde rendimento? Descubra**

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](mailto:comercial@jornaloregional.net)

# Caminhoneiros convencem Bolsonaro a reduzir teor de biodiesel

A novela do biodiesel se iniciou em 2008, com adição obrigatória de 2% ao diesel (chamado então de B2). Um combustível “limpo” pois não tem origem fóssil (petróleo) mas vegetal, produzido a partir de grãos. O percentual cresceria gradualmente até 15% em 2023, desde que avaliações técnicas não indicassem problemas no campo. Mas os estudos aconselharam um limite de 7% (B7). Produtores do biodiesel pressionaram e o Ministério de Minas e Energia (MME) permitiu o B10. Aí, começaram a surgir problemas no campo, mas, mesmo assim, foi autorizado um acréscimo anual de 1%, a partir de 2019, até 15% em 2023.

## Quais os problemas do biodiesel?

Um dos mais complexos é a presença de água, pois o biodiesel absorve umidade do ar, formando borra nos tanques de postos, carros e geradores de energia. As queixas se avolumaram com o B11 em 2019 e B12 em 2020. Mas seus produtores negam e tentam provar que o percentual poderia até superar os 15%. Nossa redação recebeu várias reclamações de donos de SUVs e picapes enguiçados na estrada. A culpa recaía na qualidade do diesel, segundo laudos emitidos pelas fábricas dos motores. Seria adulteração nos postos?

Paulo Miranda, presidente da Fecombustíveis (associação de distribuidoras e postos), não somente nega, mas acusa: além dos motores diesel entupidos nos veículos, centenas de bombas dos postos emperraram quando o percentual do biodiesel foi além dos 10%.

## “Descartem!”

Fábricas de caminhões e ônibus confirmaram bombas injetoras travando pela presença de biodiesel. Algumas alegam que o problema surgiu até em veículos zero km estacionados por tempo mais longo no pátio, em função da pandemia. O que jamais havia ocorrido.

Problema gravíssimo com geradores de energia em shoppings, empresas e hospitais, que só funcionam emergencialmente. Mas não eram acionados, pois os motores emperravam pela presença da borra nos tanques. Neste caso, os responsáveis pelo biodiesel recomendam “descartar o combustível de tempos em tempos”. Mas, como e onde? E quem assume o prejuízo? Diante da situação caótica, o governo (MME) reduziu o biodiesel em abril deste ano, de 13% para 10%. Mas, pela pressão de seus produtores, retornou ao B12 em setembro e outubro.

## Anfavea aprova ou não?

Os produtores de biodiesel defendem sua qualidade e alegam que a Anfavea testou e aprovou o aumento para B15. A associação dos fabricantes de veículos nega. Seu relatório final diz textualmente:

“A Anfavea não recomenda o aumento do teor de biodiesel no óleo diesel comercial... pelos seguintes motivos:”

E lista aumento da emissão de Nox, parada do motor devido a entupimento, aumento do consumo e desgaste de componentes do motor, rápida degradação do combustível e vários outros.

## Preço fala mais alto

Entre idas e vindas, o diesel volta do B12 ao B10 em novembro e dezembro deste ano. Não por problemas técnicos, mas pelo custo! O litro do biodiesel custa R\$ 5,65. O dobro do diesel A (sem mistura) na refinaria, a R\$ 2,80. Como o biodiesel encarece o custo do diesel na bomba, o governo reduziu-o então (novamente...), desta vez pressionado pelos caminhoneiros. O que irritou seus produtores, que jogam com um poderoso (e correto) trunfo de sensibilização do mercado: produto ambientalmente correto.

Solução? Existe outro biocombustível também obtido de grãos, com molécula idêntica à do diesel e que, por isso,



pode ser usado em qualquer proporção nos motores, até puro, o HVO: óleo vegetal hidrotratado. Também chamado “Diesel Verde”, tem custo mais elevado pelo tratamento com hidrogênio, mas já teve produção experimental iniciada pela Petrobras.

## Quando janeiro vier...

Outra preocupação dos produtores de biodiesel é que o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) decidiu extinguir, a partir de janeiro de 2022, os leilões para sua venda, com garantia de preço mínimo. Ou seja, além da reserva de mercado, querem também manutenção de preço mínimo, considerando-se as vantagens ambientais do produto. Outro problema a se resolver: o programa de controle de emissões (Proconve) entrará numa nova fase (P8) em janeiro de 2022 para motores diesel, ainda não testados com índices mais elevados do biodiesel.

## Resumo da ópera

1. O biodiesel é uma boa solução ambiental e de independência do petróleo. Mas ainda existem problemas quando adicionado ao diesel em índices acima de 10%;
2. A presença de água no biodiesel é um deles, pois forma-se borra que entope filtros e bombas injetoras dos motores;
3. Produtores do biodiesel forçam aumento de sua mistura, mas entidades de classe (fábricas, distribuidoras, postos, frotistas, consumidores) pedem redução, para evitar prejuízos;
4. Governo, entre a cruz e a caldeirinha, acaba de reduzir (novamente...) o percentual do biodiesel (12% para 10%) não pelo problemas técnicos, mas por elevar o preço do diesel para os caminhoneiros.



# Conheça 10 carros para rodar com o Uber com baixo custo

Tentamos fazer uma equação com todos esses aspectos para elaborar uma lista com 10 modelos, entre hatchs, sedãs e até um monovolume. Como dito, não nos baseamos apenas no preço sugerido do carro, mas em um conjunto de fatores, entre eles:

**Consumo:** com medições aferidas pelo Inmetro para o Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular (PBEV), em médias em ciclos urbano – representadas pelo “C”, de cidade – e rodoviário (“E”, de estrada).

**Revisões:** somamos as três primeiras revisões obrigatórias com preço fixo – 10 mil km, 20 mil km e 30 mil km. Os valores foram fornecidos pelos fabricantes. \* a VW não prevê “itens adicionais” nas revisões dos seus carros, então tivemos que incluir o fluido do freio (a cada 20.000 km) e os filtros de ar (elemento e cabine).

**Porta-malas:** volume em litros. Item importante para motoristas de aplicativo, uma vez que há passageiros com bagagens e muitos recorrem à instalação de kits GNV.

**Carga útil:** a capacidade de carga que o veículo pode levar sem sobrecarregar os componentes e prejudicar o consumo. Deve-se considerar o peso dos passageiros mais bagagens.

## 10. Volkswagen Virtus 1.6 AT



VW Virtus

- Preço: R\$ 92.390
- Motor: 1.6 16V de 117/110 cv
- Câmbio: automático de seis marchas
- Consumo etanol: 7,8 (C) e 9,8 (E)
- Consumo gasolina: 10,8 (C) e 13,8 (E)
- Revisões: R\$ 2.515,98\*
- Porta-malas: 521 litros
- Carga útil: 428 kg

O sedã abre a nossa lista de carros econômicos para rodar com o Uber pelo conjunto da obra. Apesar de bem mais caro, é bem mais espaçoso e equipado que o Voyage, além de ter o maior porta-malas da sua categoria e oferecer um comportamento dinâmico quase único no segmento. Elencamos a versão 1.6, que, apesar de beber um pouco mais que as versões com o 1.0 TSI, ainda tem preço próximo aos R\$ 90 mil...

## 9. Fiat Argo Drive 1.0



- Preço: R\$ 71.190
- Motor: 1.0 6V de 77/72 cv
- Câmbio: manual de cinco marchas
- Consumo etanol: 9,3 (C) e 10,0 (E)
- Consumo gasolina: 13,2 (C) e 14,2 (E)
- Revisões: R\$ 1.288
- Porta-malas: 300 litros
- Carga útil: 400 kg

O hatch da Fiat se destaca especialmente pelo custo/benefício. Além de promoções agressivas no varejo, onde é possível encontrar a versão Drive 1.0 por preços abaixo dos R\$ 70 mil, o Argo oferece rodar confortável, espaço razoável, custo baixo nas três primeiras revisões e bom nível de consumo. O motor três-cilindros é competente para a cidade,

assim como o nível de equipamentos proporciona o suficiente para se sobreviver na selva urbana.

## 8. Chevrolet Joy Plus



- Preço: R\$ 66.150
- Motor: 1.0 8V de 80/78 cv
- Câmbio: manual de seis marchas
- Consumo etanol: 8,7 (C) e 10,6 (E)
- Consumo gasolina: 12,8 (C) e 15,3 (E)
- Revisões: R\$ 1.912
- Porta-malas: 500 litros
- Carga útil: 375 kg

O velho Prisma sobrevive em versão única para ser um dos carros econômicos para rodar com o Uber. Primeiro pelo preço sugerido – é encontrado nas revendas por R\$ 65 mil. Segundo pelo conjunto mecânico robusto e que não chega a ser beerrão, apesar do rodar áspero e por se tratar de um motor bastante datado. A seu favor, ainda, o bom porta-malas. Verdade que o Onix Plus tem consumo melhor e custo de revisões mais em conta, mas está em falta e é mais caro.

## 7. Nissan V-Drive 1.6 MT



- Preço: R\$ 68.490
- Motor: 1.6 16V de 111 cv
- Câmbio: manual de cinco marchas
- Consumo etanol: 8,4 (C) e 10,0 (E)
- Consumo gasolina: 10,0 (C) e 14,4 (E)
- Revisões: R\$ 1.348
- Porta-malas: 460 litros
- Carga útil: 458 kg

A velha geração do Versa é uma ótima combinação de carro para Uber. Tem bom espaço para os passageiros, porta-malas com boa capacidade e um dos menores custos de revisões do segmento

– ainda mais se for somar as manutenções até os 60 mil km. O desempenho é bastante competente, especialmente na cidade, e o consumo não prega sustos.

## 6. Toyota Yaris XL Live



- Preço: R\$ 66.150
- Motor: 1.0 8V de 80/78 cv
- Câmbio: manual de seis marchas
- Consumo etanol: 8,7 (C) e 10,6 (E)
- Consumo gasolina: 12,8 (C) e 15,3 (E)
- Revisões: R\$ 1.912
- Porta-malas: 500 litros
- Carga útil: 375 kg

O velho Prisma sobrevive em versão única para ser um dos carros econômicos para rodar com o Uber. Primeiro pelo preço sugerido – é encontrado nas revendas por R\$ 65 mil. Segundo pelo conjunto mecânico robusto e que não chega a ser beerrão, apesar do rodar áspero e por se tratar de um motor bastante datado. A seu favor, ainda, o bom porta-malas. Verdade que o Onix Plus tem consumo melhor e custo de revisões mais em conta, mas está em falta e é mais caro.

## 5. Hyundai HB20S Evolution BlueLink



- Preço: R\$ 73.290
- Motor: 1.0 12V de 80/75 cv
- Câmbio: manual de cinco marchas
- Consumo etanol: 9,5 (C) e 10,6 (E)
- Consumo gasolina: 12,8 (C) e 14,7 (E)
- Revisões: R\$ 1.314,58
- Porta-malas: 475 litros
- Carga útil: 400 kg

O sedã compacto da marca sul-coreana é um dos carros econômicos para rodar com Uber em vários aspectos. A começar pelos cinco anos de garantia e a baixa manutenção – mais em conta em al-

guns reais que, no total das três primeiras revisões, o Nissan V-Drive – e pelo eficiente consumo do motor tricilíndrico, principalmente com gasolina. Além disso, o desempenho deste 1.0 surpreende, com boa força nas arrancadas, e a configuração tem ótima lista de equipamentos.

## 4. Honda Fit LX



- Preço: R\$ 73.290
- Motor: 1.5 16V de 116/115 cv
- Câmbio: automático CVT de sete marchas simuladas
- Consumo etanol: 8,3 (C) e 9,9 (E)
- Consumo gasolina: 12,3 (C) e 14,1 (E)
- Revisões: R\$ 1.575,53
- Porta-malas: 363 litros
- Carga útil: 421 kg

Outro japa que não desce do salto, mas é queridinho por quem tem. Fundamentalmente pelo bom aproveitamento do espaço na cabine, que acomoda com conforto até cinco ocupantes. Tem também a reputação de carro que não dá dor de cabeça ao dono. O motor 1.5 oferece o que se espera de um Honda: eficiência com gasosa e rodar suave. Vai sair de linha em breve, sem sucessor direto, mesmo assim é um carro que dificilmente terá desvalorização acentuada.

## 3. Caoa Chery Arrizo 5



- Preço: R\$ 90.490
- Motor: 1.5 16V turbo de 150/147 cv
- Câmbio: automático CVT de nove marchas simuladas
- Consumo etanol: 7,6 (C) e 9,6 (E)
- Consumo gasolina: 11,0 (C) e 12,9 (E)
- Revisões: R\$ 1.704,39
- Porta-malas: 430 litros
- Carga útil: 391 kg

Apesar de custar mais de R\$ 90 mil, o sedã feito pela marca sino-brasileira se destaca especialmente pela boa lista de itens de série e por trazer motor turbo,

com uma caixa CVT que melhorou muito seu desempenho e conforto. Além disso, oferece bom espaço interno. O custo de manutenção é apenas regular, mas tem, entre os diferenciais, os cinco anos de garantia.

## 2. Volkswagen Fox Connect



- Preço: R\$ 61.690
- Motor: 1.6 8V de 104/101 cv
- Câmbio: manual de cinco marchas
- Consumo etanol: 7,8 (C) e 9,7 (E)
- Consumo gasolina: 11,6 (C) e 13,9 (E)
- Revisões: R\$ 2.386,25\*
- Porta-malas: 270 litros
- Carga útil: 400 kg

Muita gente se pergunta como o Fox pode ainda ser produzido. A resposta está no preço do hatch, um dos poucos com motor 1.6 a custar próximo aos R\$ 60 mil. Isso com um nível de equipamentos regular perante rivais na mesma faixa de preço, e o sempre robusto conjunto mecânico com motor 1.6 e câmbio manual de cinco marchas que, a propósito, consegue ser mais eficiente que muito três-cilindros e turbinado por aí... Só lembre que vai sair de linha, as revisões são caras e que o banco traseiro leva com conforto apenas duas pessoas.

## 1. Fiat Grand Siena 1.4



- Preço: R\$ 67.490
- Motor: 1.4 8V de 88/85 cv
- Câmbio: manual de cinco marchas
- Consumo etanol: 7,7 (C) e 9,4 (E)
- Consumo gasolina: 11,1 (C) e 13,5 (E)
- Revisões: R\$ 1.568
- Porta-malas: 520 litros
- Carga útil: 400 kg

Outro veterano prestes a se aposentar, mas que é um daqueles carros econômicos para rodar com o Uber. Isso porque o motor 1.4 cobra pouco pela manutenção e é fácil de mexer. O exemplar da montadora italiana ainda se vale de um generoso porta-malas com 520 litros e espaço na cabine superior à boa parte dos sedãs compactos dentro desta faixa de valor. É outro carro bastante desejado no mercado de seminovos, com ótima liquidez.

# 5 carros projetados para o Brasil fracassaram no exterior

## 1. Volkswagen Parati



Volkswagen Parati foi exportada para a América do Norte como Fox Wagon

Um dos casos mais célebres de carros exportados do Brasil para o exterior é o do Voyage e da Parati: o sedan e a perua da Volkswagen foram enviados para os Estados Unidos e o Canadá, rebatizados de Fox e Fox Wagon. Porém, o que nem todo mundo sabe é que a station wagon, em especial, nunca teve, por lá, a aceitação obtida por aqui. Nos sete anos em que foi exportada para os dois países da América do Norte, entre 1987 e 1993, as vendas totais do Fox (Voyage) ficaram apenas em cerca de 202 mil veículos. Trata-se de um volume razoável para aquele que, então, era o maior mercado de automóveis da época. Os números da Fox Wagon, porém, foram pífios: apenas 25 mil exemplares, o que fez a Volkswagen encerrar as exportações da perua precocemente, em 1989.

## 2. Volkswagen Fox



Outro dos carros da Volkswagen que não repetiram no exterior o sucesso alcançado no Brasil foi o Fox. O hatch foi enviado à Alemanha e a outros mercados da Europa, mas teve carreira curta por lá: durou apenas de 2005 a 2011. O motivo foram os números de vendas abaixo do esperado: o total não passou de cerca de 176 mil unidades. Um dos motivos do fracasso no velho continente foi a valorização do Real frente ao Euro, o que fez com que o preço do modelo, à época, ficasse mais alto que o esperado. Enquanto isso, por aqui, o Fox é fabricado até hoje, mas a produção deve ser encerrada até o fim deste ano.

## 3. Alfa Romeo 2300



O sedã 2300 foi exportado para Inglaterra, Alemanha e Países Baixos em 1978, ano no qual a Fiat assumiu as operações da Alfa Romeo no Brasil. Porém, naquele momento, a associação entre ambas as marcas italianas só havia acontecido no Brasil. No restante do mundo, inclusive na Europa, as duas empresas eram completamente distintas: em âmbito global, elas só se associaram em 1987. Como, na Europa, a Alfa Romeo era ainda uma marca autônoma, as vendas do modelo brasileiro, chamado de 2300 Rio, eram realizadas pelo importador, fora da rede de concessionários Alfa Romeo. Seja por causa da estratégia comercial confusa ou simplesmente pela pouca aceitação do consumidor europeu, o fato é que o Alfa Romeo 2300 Rio teve baixo volume de vendas no velho continente: apenas 1.077 unidades.

## 4. Ford EcoSport



Enquanto a primeira geração do Ford EcoSport foi regional e existiu apenas no Brasil e em países da América do Sul, a segunda e última safra entrou para o rol de carros globais. O SUV compacto chegou à Ásia, à Europa e até aos Estados Unidos: só que, na América do Norte, em especial, as vendas do modelo nunca empolgaram. Desde o lançamento, em 2017, até o ano passado, as vendas somavam pouco mais de 183 mil unidades. É um volume discreto para um mercado gigantesco como o estadunidense. Recentemente, a Ford anunciou que o EcoSport deixará de ser vendido por lá. É uma consequência do fechamento das fábricas da multinacional na Índia, de onde SUV era exportado para a América do Norte.

## 5. Ford Ka



O último Ford Ka nunca conseguiu repetir o sucesso das gerações anteriores na Europa. Por lá, o modelo acabou saindo do mercado no início de 2020. No ano anterior, o número de emplacamentos não passou de 51.482 unidades. Parece muito, mas esse volume corresponde a menos de 1/4 do volume de vendas do “irmão” Fiesta. Vale lembrar que, com o já citado fechamento das fábricas da Ford na Índia, o Ka deixou de ser fabricado no mundo inteiro. Era de lá, inclusive, que o modelo era exportado para a Europa. No Brasil, o modelo saiu de linha em janeiro último, quando a unidade industrial de Camaçari (BA) foi desativada.

# Ford fecha fábricas na Índia e será importadora, assim como no Brasil

A filial indiana da Ford seguiu o mesmo rumo da brasileira: a produção local foi encerrada e a empresa passa a atuar como importadora. Cerca de 4.000 funcionários serão afetados. A fabricante norte-americana está em negociações atrás de interessados para as fábricas de Sanand e Chenna. A Ford da Índia produzia o Figo (a última geração do Ka, projetada no Brasil), o EcoSport e o Endeavour (Everest rebatizado). Com esse encerramento das atividades no país, o Ka deixa de ser feito globalmente e o EcoSport sobrevive apenas na fábrica da Romênia.

Como importadora, a Ford irá oferecer apenas o Mustang cupê e o crossover elétrico Mustang Mach-E. Segundo publicações locais, a Ford importadora atuará em uma faixa mais premium do mercado e com veículos elétricos.

## Ford tem prejuízo bilionário na Índia

O fabricante está presente na Índia há 25 anos e possui uma participação de menos de 2% do mercado. Em nota oficial, a multinacional revelou ter acumulado US\$ 2 bilhões (R\$10,5 bilhões) em dívidas na Índia nos últimos 10 anos. O mercado indiano favorece carros pequenos graças a uma fatia menor de impostos para veículos com até 4 metros de comprimento. O Figo e o EcoSport competiam nessa faixa, existindo inclusive o Figo Aspire — um sedã

com traseira mais curta para ficar abaixo de 4 metros.

O Figo indiano era exportado para a Europa e para o México, já o EcoSport era exportado para outros mercados asiáticos, EUA e México. A Argentina recebe o EcoSport indiano desde o fim da produção no Brasil para atender a demanda. A Ford não foi o primeiro fabricante dos EUA a abandonar a Índia: a General Motors e a Harley-Davidson também tomaram essa atitude nos últimos anos.



# Moto conceito da BMW foi feita para jovens sem habilitação

Nem só de carros foi feito o Salão de Munique, a BMW Motorrad levou um conceito de moto elétrica para jovens ao evento. A New Concept CE 02 é tratada como uma “nova interpretação de mobilidade urbana individual”. O público alvo desse conceito são jovens de 16 anos que nunca tiveram uma moto antes — esse tipo de veículo pode ser conduzido por jovens sem habilitação em algumas cidades europeias. A potência do motor elétrico é de 15 cv, o suficiente para atingir 90 km/h de velocidade máxima e proporcionar uma autonomia de 90 km.

## O conceito mostra o futuro do design da BMW Motorrad

O estilo dessa moto lembra as bicicletas do tipo BMX, com o seu quadro pequeno e o guidão elevado com o formato típico dessas bicicletas. Já o assento lembra um shape de skate e se integra à simulação de tanque de combustível. As rodas de 15 polegadas possuem desenho fechado.

Sob o conjunto de baterias, que vai onde ficaria o motor à combustão em uma moto, fica um suporte para um skate. Segundo o fabricante, o assento permite que o piloto escolha a posição ideal para guiar a moto: podendo ficar com a coluna ereta e os pés apoiados na pedaleira frontal ou mais deitado com os pés nos apoios do passageiro. A BMW Motorrad não informou sobre esse conceito ser produzido em série. O nome CE 02 segue a mesma nomenclatura do scooter elétrico CE 04, que já está a venda na Europa. O scooter foi apresentado como um conceito muito próximo do modelo de produção.



# Motor muito rodado perde rendimento? Descubra

Quando olhamos para a ficha técnica de um carro os números indicados lá são dele novo. Com o tempo as peças móveis vão se desgastando, podendo aumentar as folgas entre elas e o carro perder potência. Mas isso não é uma regra exata, como podemos ver com esse BMW M3 da geração E46. Um dos membros do canal Vehicle Virals comprou esse BMW por um valor de apenas US\$ 3 mil (R\$ 15.511), uma pechincha para um M3. Ele decidiu testar no dinamômetro a saúde do motor de seis cilindros em linha com borboletas individuais após os quase 20 anos e 278 mil km.

## A precisão alemã é garantida após 20 anos?

Antes de falar do resultado, é preciso reforçar alguns detalhes. A potência divulgada pelos fabricantes é do motor com seus acessórios, já o dinamômetro mede a potência que chega nas rodas. Ou seja, a potência aferida é menor mesmo se o carro estiver novo. O M3 do youtuber não é original, ele possui uma central reprogramada e coletores de escape e de admissão com maior fluxo. A potência original do carro é de 338 cv, qualquer valor na faixa de 280 cv seria um bom resultado que significaria que o motor manteve a potência pelos anos.

Após duas puxadas no dinamômetro a potência obtida foi de 294 cv. Somando as perdas mecânicas da transmissão, a potência no motor seria de 355 cv. Um número respeitável para um carro dessa idade e com alta quilometragem. Isso demonstra também que as peças internas do motor continuam em bom estado.



# Toda gasolina tem etanol?

Pergunta que chega com frequência na redação: “Toda gasolina no Brasil tem adição de etanol?” E a resposta é positiva: Sim! Todas as gasolinas fornecidas pelos postos contêm 27% de etanol, com exceção das chamadas premium com apenas 25% de álcool. Então a Comum, Aditivada ou as premium (Podium, Octapro, Shell Racing), todas elas contêm etanol. A finalidade desta adição é de se obter uma octanagem mais elevada sem a adição de chumbo tetraetila, que se utilizava no passado, altamente nocivo.

“Mas... – perguntam alguns, ...precisava de tanto etanol para se obter uma boa octanagem?” Não! uma parte dele é justificada pela octanagem. A outra, pelo lobby dos usineiros... A única gasolina sem etanol no Brasil é a “avgas”, gasolina de aviação, que contém chumbo tetraetila. Não pode ser utilizada em carros modernos pois o chumbo danifica o catalisador.



# Importação de carro usado está em debate na Câmara dos Deputados

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados realiza audiência pública nesta segunda-feira (13) para deba-



ter a importação de carros usados, prevista no Projeto de Lei 6468/16 e apensado. O debate será no plenário 11, às 10 horas, e poderá ser acompanhado de forma virtual pelo e-Democracia. O deputado Hugo Leal (PSD-RJ), relator da proposta, afirma que seu substitutivo limita a importação de veículos usados àqueles que são definidos como veículos de coleção, que necessitariam ter mais de 25 anos de fabricação.

A esse parecer foi oferecida uma emenda substitutiva, por parte do deputado Lucas Gonzales, com a proposta de que deveria ser assegurada a importação de veículos automotores, novos ou usados, bem como de

partes e acessórios destinados à manutenção ou à restauração desses veículos, sem qualquer tipo de restrição na Lei, seguindo a linha do Projeto de Lei 237/20 Hugo Leal acredita que o debate na Comissão de Viação e Transportes irá possibilitar um amplo debate e apresentação de dados e informações que irão nortear a conclusão do relatório.

**Debatedores Confirmaram presença na audiência:**

- o coordenador-geral de Segurança no Trânsito do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), Daniel Mariz Tavares;

- o conselheiro da Federação Nacional das Associações dos Revendedores de Veículos Automotores, Elis Siqueira;

- o diretor de Assuntos Técnicos da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), Henry Joseph;

- o secretário adjunto de Advocacia da Concorrência do Ministério da Economia, Alexandre Messa;

- o administrador de empresas e exportador de carros antigos, Rafael Augusto Zanetti; e

- o presidente da Confederação Nacional dos Bombeiros Voluntários, Anderson Jociel da Rosa.

