

EDIÇÃO ESPECIAL DE ANIVERSÁRIO

QUATRO RODAS



Abril

**JEEP
RENEGADE**
ENTRAMOS NO
4x4 QUE SERÁ
FEITO AQUI



**AULA DE
ECONOMIA**
APRENDA A REDUZIR
O CONSUMO EM
MAIS DE 40%

SEGREDO
REVELAMOS O JIPINHO
MADE IN BRAZIL DA BMW

TESTE DA PARTIDA
DEIXAMOS 6 CARROS FLEX
SEM TANQUINHO NO FRIO.
SABE QUEM FALHO?

VW BEETLE DUNE
O NOVO FUSCA VESTE
ROUPA DE AVENTUREIRO

CITROËN C4 CACTUS
O OUSADO PROJETO DOS
FRANCESES PARA ENTRAR
NA FESTA DOS SUVs

DODGE HELLCAT
Uma máquina de fritar
pneu com 717 cv

FORD KA VAI PARA A BRIGA

Nova geração chega com motor 3 cilindros, 4 portas
e cara de Aston Martin. E como ele fica contra
Sanderó, Up!, HB20, March, Onix, Uno, Palio e Gol?



SLOW DRIVE

Convidamos três motoristas para pôr em prática a regra de dirigir com calma e antecipação, que permite reduzir o consumo em mais de 40% – e ainda chegar mais cedo

POR PAULO CAMPO GRANDE | FOTOS MARCO DE BARI

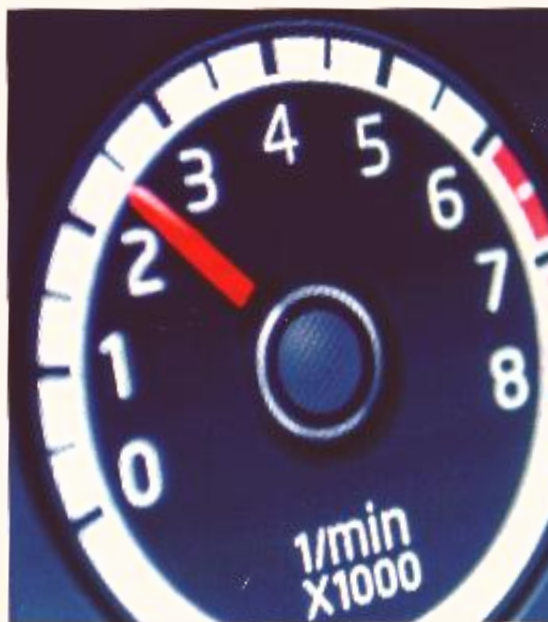
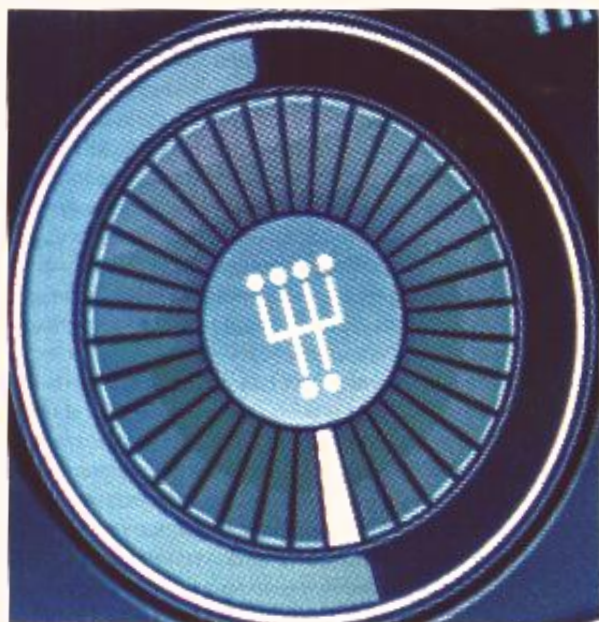
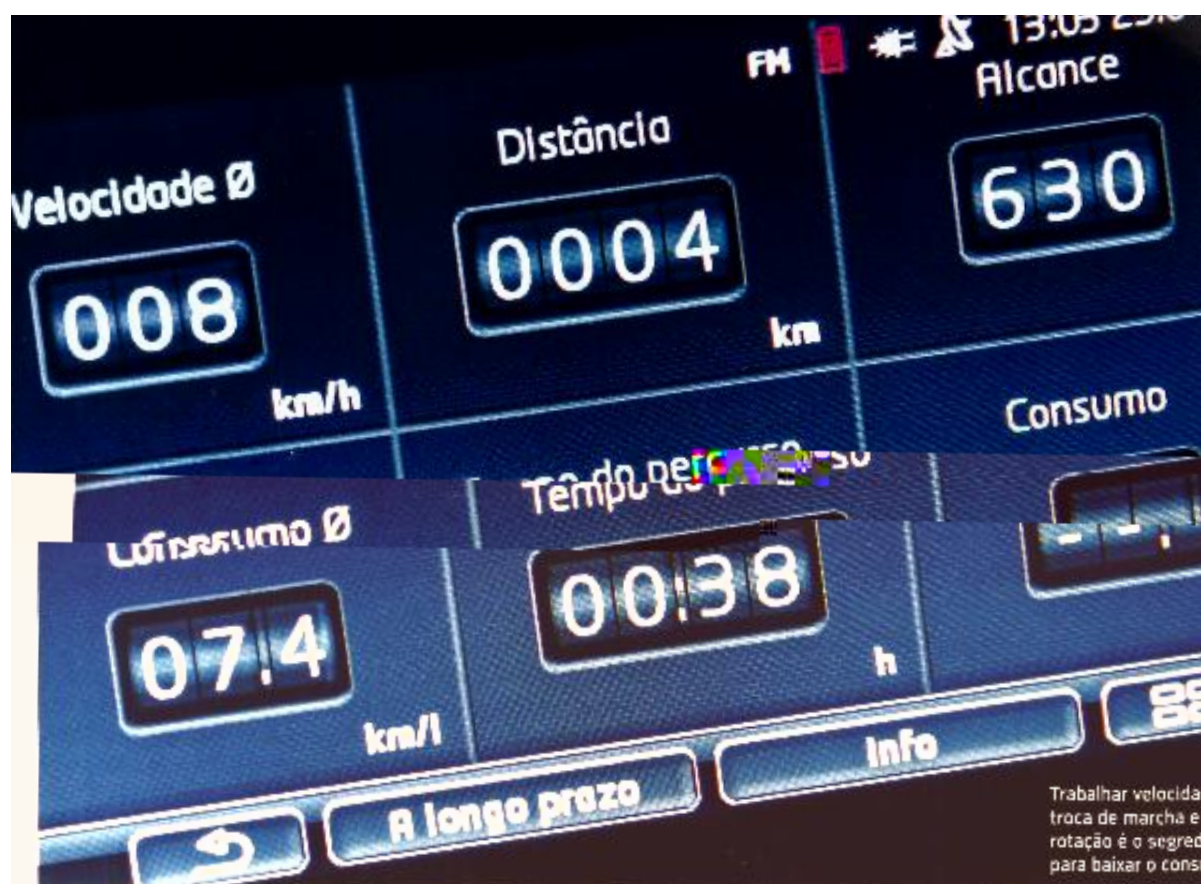
Leitores perguntam frequentemente por que eles não conseguem fazer nos seus carros as mesmas médias de consumo obtidas em nossos testes ou as divulgadas pelos fabricantes.

A resposta é fácil: porque leitores usam os veículos em condições diferentes das prescritas nos testes da revista e das fábricas. Nosso teste e os das fábricas

reproduzem situações específicas cujo único objetivo é permitir a comparação entre modelos diferentes – ou seja, se no mesmo padrão de teste um carro foi 15% mais econômico que outro, no dia a dia ele também será. A explicação dessa variação de resultados é que há vários fatores que influenciam no consumo de combustível dos veículos, como o trân-



Novaes anota as trocas de Grace, supervisionada pelo editor Paulo Campo Grande



Consumo



Nome: Grace Bedin
Profissão: produtora
Quanto roda: 100 km (semana)
Seu carro: Suzuki SX4



Nome: José Fleury Pieroni
Profissão: industrial
Quanto roda: 300 km (semana)
Seu carro: Fiat Doblô



Nome: José R. Daminello Filho
Profissão: corretor
Quanto roda: 200 km (semana)
Seu carro: VW Golf 1.4

Consumo (km/l)

Motorista	1º test-drive	2º test-drive	Economia
Grace	8,6	12,1	41%
Pieroni	10	14,4	44%
Daminello	11,7	12,6	8%

Velocidade média (km/h)

Motorista	1º test-drive	2º test-drive	Diferença
Grace	12	23	11
Pieroni	22	26	4
Daminello	23	19	-4

Freio (número de vezes que foi acionado)

Motorista	1º test-drive	2º test-drive	Redução
Grace	21	14	7
Pieroni	18	13	5
Daminello	20	11	9

Câmbio (trocas realizadas)

Motorista	1º test-drive	2º test-drive	Variação
Grace	23	26	3
Pieroni	27	26	1
Daminello	36	22	14

MÉTODO SLOW DRIVE

1. Troque a marcha no máximo a 2500 rpm
2. Mantenha uma velocidade constante em baixas rotações e nunca use o ponto morto
3. Gerencie o fluxo de tráfego no trânsito. Tente antecipar suas paradas ou ultrapassagens
4. Mantenha os pneus sempre calibrados
5. Gerencie fontes de consumo extra: peso morto no porta-malas, bagageiro cheio, ar-condicionado ligado e manutenção do veículo em dia

sito, o terreno, o clima e, o mais importante deles, o comportamento do motorista. Esse é o único fator que o leitor pode controlar, mas muitas vezes não sabe como. Para ensinar-lhe o que fazer, criamos um teste de consumo da vida real.

O especialista Cesar Roberto Novaes, que trabalha como analista de riscos da corretora de seguros Pamcary, diz que nas autoescolas os motoristas são treinados para colocar os automóveis em funcionamento, mas não aprendem como usá-los no trânsito, extraindo deles o melhor rendimento, com economia e segurança. Novaes foi nosso consultor nesta reportagem que mostra como o comportamento do condutor influencia radicalmente o consumo do carro. Para isso, convidamos três motoristas com perfis diferentes para uma avaliação, em condições reais de trânsito, em um sábado de manhã, em São Paulo. Grace Bedin, José Fleury Pieroni e José Roberto Daminello Filho participaram de duas sessões de test-drive. Na primeira, eles dirigiram como estavam acostumados. Antes da segunda, eles tiveram uma aula de técnicas de direção econômica, ministrada pelo nosso consultor. O carro usado na avaliação foi um VW Up! 1.0 abastecido com gasolina.

Grace foi a primeira a dirigir, enquanto os demais, incluindo o consultor e o repórter, embarcaram no Up! como passageiros. Na primeira etapa, Novaes só observou a maneira como os leitores dirigiam, registrando apenas a quantidade de vezes que eles pisavam no freio e trocavam de marcha. As médias de consumo, obtidas no percurso, eram for-

necidas pelo computador de bordo do veículo. Acostumada a dirigir o SUV compacto Suzuki SX4, Grace diz que estranhou um pouco o Up! no começo do teste, mas não demorou para pegar o jeito e ficar à vontade. Na sequência, foi a vez de Daminello, dono de um VW Golf Highline 2014 automático e de uma moto clássica: uma Honda Goldwing. E, depois, Pieroni, que dirige um Fiat Doblô e era o motorista com a maior média semanal ao volante: cerca de 300 km, segundo seus cálculos.

Estilos trocados Grace foi a única que se definiu como uma motorista com estilo esportivo/agressivo, enquanto Daminello e Pieroni disseram que eram do tipo confortável/calmo. Na prática, porém, só Daminello confirmou o que disse. Grace dirigiu de forma tranquila e Pieroni, de modo mais esportivo – o que combina mais com o estilo sugerido pelo seu sonho de consumo: uma Ferrari. Ao fim da primeira etapa, os leitores pareciam desconfiados do teste, embora soubessem que a avaliação estava apenas no começo.

Novaes apresentou a palestra que costuma dar aos motoristas das empresas que atende. Ele abordou não só o consumo, que ele enxerga como o lado financeiro da atividade do motorista, mas também a condução sob os aspectos social, ambiental e de segurança, que, segundo ele, estão todos relacionados. Baseado em estudos e em sua experiência profissional, Novaes chegou a um conjunto de princípios para uma direção criteriosa que ele batizou de Slow Drive.

TESTES DE CONSUMO

A QUATRO RODAS tem dois ciclos de medição de consumo, urbano e rodoviário, que simulam condições de rodagem na cidade e na estrada, respectivamente. Esses ciclos têm velocidades, paradas e trocas de marchas padronizadas, tudo para tornar a medição passível de repetição, de modo que todos os carros avaliados sejam submetidos ao mesmo esforço.

As fábricas também seguem ciclos determinados por normas técnicas, que se tornam padrão para os fabricantes e órgãos oficiais. Os ciclos são usados para que os ensaios sejam realizados em condições controladas.

A avaliação da revista é mais próxima da realidade porque é feita em uma pista, com o carro rodando no asfalto, enfrentando a resistência do ar. Ao passo que, nas fábricas, os ensaios são feitos em laboratórios fechados, com os carros sobre rolos (dinamômetros).



Antes da segunda volta, uma aula para "reaprender" a dirigir

Esse método determina cinco atitudes para os motoristas: aproveitamento do torque do motor ("potência é útil em uma competição. Nas ruas, se o objetivo é o rendimento, você precisa de torque, e para isso é essencial trocar as marchas na rotação correta"), controle de velocidade, observação do fluxo ("para antecipar paradas, desvios"), cuidados com os pneus ("chechar semanalmente a calibragem") e gerenciamento de fontes de consumo extra ("ar-condicionado, por exemplo"). Levando em conta apenas o consumo, na cidade, em velocidades inferiores a 65 km/h, andar com os vidros abertos é mais econômico que ligar o ar-condicionado. Em velocidades superiores, na cidade e na estrada, o melhor é fechar os vidros e ligar o ar-condicionado, segundo Novaes. É importante ter em mente que uma parte dessas dicas vale apenas para os carros com câmbio manual, já que num automático a troca de marchas e o controle de rotação é feito pelo próprio sistema. Mas ainda assim é possível aplicar a técnica de antecipação do trânsito.

Na segunda sessão de test-drives, os leitores voltaram a dirigir, agora, aplicando os critérios apresentados na palestra. Dessa vez, além de fazer suas anotações, o consultor também dava algumas dicas. Ele lembrava os participantes das atitudes importantes, como manter o giro do motor abaixo de 2.500 rpm, usar o ponto morto somente quando o carro estiver parado ou quase parado e observar o trânsito à frente. "Assim, é possível evitar acelerações desnecessárias quando o semáforo à frente está fechado", afirma. A maior dificuldade de Grace foi esperar o momento

adequado para troca de marchas. No segundo test-drive, ela fez mais mudanças que no primeiro. Acostumado a dirigir um carro automático, Daminiello também exagerou no uso do câmbio, mas se corrigiu no segundo test-drive. E, para Pieroni, o mais difícil foi diminuir o número de vezes que pisa no freio. Ao término dos dois percursos, todos estavam com dúvidas sobre os resultados e os efeitos práticos do método. Eles não tinham certeza se o consumo melhoraria e ainda desconfiavam que, ao aplicar os conhecimentos da palestra para reduzir o ritmo, seriam mais lentos e demorariam mais a chegar ao destino.

Comparando os resultados obtidos, porém, veio a surpresa. No caso de Grace e Pieroni, as médias de consumo melhoraram em 41% e 44%, respectivamente. Sendo que ela ainda conseguiu aumentar a velocidade média de 12 km/h para 23 km/h, no segundo test-drive, completando o percurso na metade do tempo, já que a antecipação permitiu que procurasse as faixas de tráfego mais livres. Daminiello foi o mais constante nas duas sessões. Ele atribuiu esse comportamento ao fato de pilotar sua motocicleta nos fins de semana. Ao ter todo o cuidado necessário por medo de se envolver em acidentes com a moto, sem saber ele já tomava algumas atitudes preconizadas no método Slow Drive, como controlar a velocidade, fazendo acelerações e desacelerações graduais. Ainda assim, seu consumo melhorou 8% entre um test-drive e outro. É a prova de que dirigir com calma e planejamento faz bem tanto para a mente quanto para o bolso.

CR