

Manutenção

Para-choques foram pensados para se danificar com facilidade a fim de proteger a carroceria do seu veículo

Quando quebrar é mais negócio

■ IGOR VEIGA

As carrocerias contam com diversas peças móveis feitas justamente para evitar danos maiores em caso de acidente, desde os pequenos até impactos mais violentos. Caso, por exemplo, dos para-choques. Se essa peça antes feita em aço, hoje ela é composta por materiais plásticos e apesar da aparência de fragilidade tem boa capacidade de absorção de impactos.

Segundo Claudemir Rodrigues, analista técnico do Centro de Experimentação e Segurança Viária (Cesvi Brasil), ao olhar para qualquer para-choque intacto o que vemos hoje na verdade é apenas uma perfumaria, uma capa plástica com função meramente estética. Só que o que realmente importa, em caso de batidas mais fortes, é o crash-box, ou travessa, que vem logo em seguida por debaixo dessa proteção. Esse componente é que foi projetado para absorver impactos a velocidades maiores. Há dois anos, a Cesvi Brasil testa o para-choque para diversas montadoras. Os ensaios ocorrem em velocidade média de 15 km/h.

ABSORÇÃO. "Na maioria das vezes, essa capa plástica acaba se perdendo, ou seja, ela foi feita para quebrar mesmo e proteger o carro de danos menores como arranhões na pintura ou amassados na carroceria", explica Rodrigues. Em outro tipo de simulação, o Cesvi também ava-

lia a capacidade dos para-choques de resistir as tão comuns esbarradas em outros carros e pilastras de garagem de prédios. Segundo o Cesvi, de forma geral, nesse caso, a peça costuma a deformar e voltar a sua forma original, mas o grande problema é que mesmo essas pequenas colisões pode danificar o crash-box.

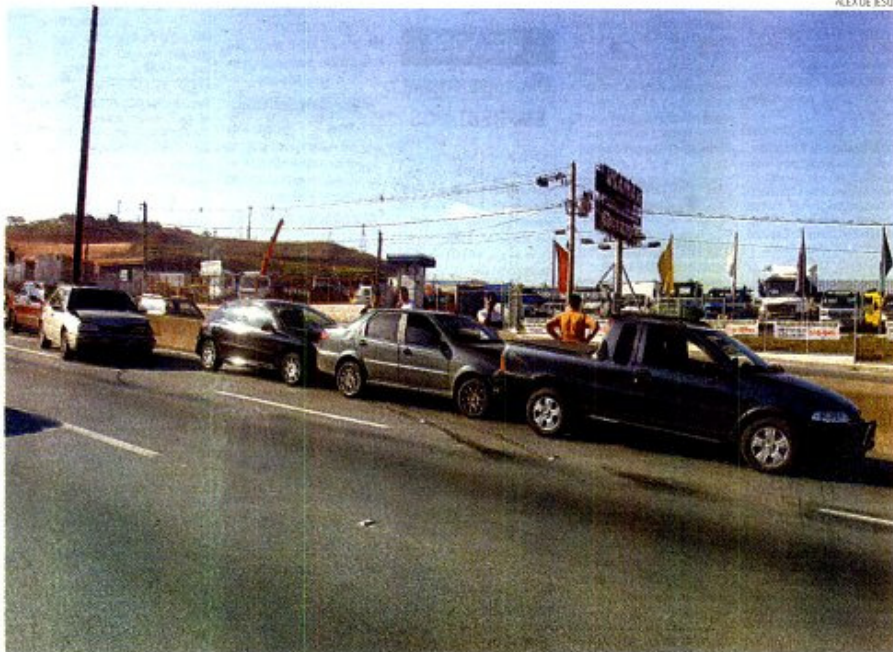
"O que fica, às vezes, é só uma mancha de borracha ou ralado na pintura, mas o correto é que o para-choque seja removido para avaliar se a travessa foi ou não afetada", recomenda o especialista. Em caso de outra colisão mais forte, o prejuízo no bolso pode ser maior já que, com o crash-box comprometido, o para-choque não vai amortecer o impacto com a mesma eficiência. "O preço para substituição do crash-box varia muito, mas pode valer mais a pena do que algum serviço mais caro de funilaria e pintura como a troca de uma tampa traseira ou de um capô", conclui.

Jogo rápido

Desafio. Um dos pontos fracos dos para-choques de hoje, segundo o Cesvi, é a facilidade com que a pintura se arranha mesmo sofrendo contatos de pouco atrito.

Custo. Ainda conforme a entidade, a substituição do crash-box do novo Gol hoje sai por R\$ 75, fora a capa plástica do para-choque.

Desvantagem. O grande problema nos antigos para-choque de aço era a falta de maleabilidade.



Colisão. Nos engavetamentos, os para-choques se quebram, mas são essenciais para evitar estragos ainda maiores nos veículos



Frisos têm a função de proteger a parte externa da carroceria

Frisos laterais das portas são mais do que meros adereços

Além do para-choque, outras peças móveis do seu veículo também foram pensados para preservar o veículo e sua segurança. Esquecido por muitos na hora da compra, os frisos laterais, por exemplo, além do lado estético têm a função de proteger a pintura do carro no momento de abertura das portas. A coluna de direção, por exemplo, se desprende do carro em caso de batida, para não invadir o habitá-

culo. Já os conjuntos ópticos (faróis), antes feitos de vidro, hoje são compostos por uma espécie de policarbonato, isso para evitar cortes e lesões com estilhaços. Como parte da deformação programada, os capôs de hoje são feitos para se dobrarem em "V" em caso de batida e não fazem mais o efeito "guilhotina", quando adentrava no carro chegando até a decapar a cabeça dos ocupantes.

Saiba que serviços e produtos, geralmente oferecidos em postos de gasolina, devem ser evitados

Atenção na hora de abastecer o carro

■ IGOR VEIGA

Assim como nas concessionárias, a “empurroterapia” também é um artifício comum usado nos postos de gasolina para vender produtos extras, além do combustível. E as táticas para faturar mais em cima do cliente são quase sempre as mesmas.

Elas vão desde daquela inocente conferida no óleo e na água ao oferecimento de aditivos e outros itens. Só que nessas horas, o melhor é questionar e não sair acreditando em tudo que o frentista nos diz. Quem faz o alerta é Eduardo Fernandes, chefe de oficina do Cen-

tro de Experimentação e Segurança Viária (Cesvi Brasil). “Muitos postos costumam oferecer aditivo para o álcool, gasolina e o óleo do motor. Isso não é recomendado pela maioria dos fabricantes”, afirma.

O mais comum de acontecer nos postos é a famosa completada no óleo do motor, neste caso, o risco está em se adicionar um óleo fora das especificações do seu carro ou em demasia. “O que deve se obedecer é a quilometragem do carro. Esse negócio de frentista pegar a vareta de óleo e verificar a viscosidade com os dedos para saber se ele está na

hora de trocar ou não é pura lenda”, alerta o especialista.

MITOS. Completar o fluido de freio é outro serviço que deve ser evitado na hora de abastecer. Ainda segundo Fernandes, a necessidade de complementar esse óleo só existe quando há algum vazamento no ‘burrinho’ de freio. Fora desta situação, não há motivo para completá-lo.

“É normal, o nível do fluido de freio abaixar com o passar do tempo e o desgaste natural das pastilhas de freio”, explica. A troca deve acontecer pela validade do

fluido que costuma ser de dois anos. Além da famosa conferida no óleo, muitos frentistas também têm o costume de verificar o nível da “água do radiador”, que oficialmente é o líquido de arrefecimento do carro, responsável por toda a refrigeração do motor.

Mas o que não se pode aceitar é justamente que o frentista complete o líquido com água pura, que contém propriedades corrosivas. “Se a ‘água’ do radiador abaixar ao ponto de precisar ser completada é porque existe problema de vazamento ou superaquecimento”, diz Fernandes.