

INDÚSTRIA. CONTRA TERRENOS IRREGULARES

SUSPENSÃO BRASILEIRA É MAIS valente

As condições das estradas brasileiras demandam da suspensão do veículo mais tolerância a impactos. Montadoras adaptam a junção das peças às necessidades do mercado

Andressa Bittencourt
ESPECIAL PARA O POVO
andressabitten@gopovo.com.br

Menos de 12% das estradas implantadas no Brasil são pavimentadas, segundo dados da Pesquisa CNT de Rodovias 2013, realizada pela Confederação Nacional do Transporte. Isso quer dizer que o brasileiro enfrenta, em boa parte da malha rodoviária, condições de tráfego adversas. Para se adequar a essa realidade, as fabricantes adotam sistema de montagem diferenciado nas suspensões dos modelos produzidos no País.

A suspensão é um sistema composto por pneus, amortecedores, molas, batentes, entre outras peças. O conjunto tem a função de manter a estabilidade do automóvel, absorvendo o impacto ocasionado pelas irregularidades do solo.

Devido às particularidades da pavimentação brasileira, as suspensões são adaptadas a fim de evitar o desgaste precoce e manter a segurança do veículo. De acordo com o gerente de Engenharia e Dinâmica Veicular da Ford, Gilberto Geri, os componentes de suspensão são os mesmos usados nos demais países, mudando apenas a forma como as peças são montadas, um processo chamado "sintonização" ou "tuning".

Por meio desse procedimento, a suspensão pode ficar mais "dura" ou mais "macia". A primeira é ideal para os pavimentos lineares, enquanto a outra se adequa aos terrenos irregulares. As molas, por exemplo, podem ter a rigidez regulada, e as válvulas internas dos amortecedores podem ser trocadas para que o movimento do veículo seja mais ou menos limitado.

Segundo Maro Rogér Guérios, professor de Engenharia Mecânica da Universidade Tecnológica Federal do Paraná, os carros fabricados no Brasil normalmente apresentam suspensões mais altas e mais macias que os modelos europeus similares. "Os carros importados no geral não sofrem alterações, mas tendem a apresentar menos conforto ao rodar".



SHUTTERSTOCK

As adaptações acabam aumentando o custo dos carros, já que o investimento é repassado aos consumidores

O CONSUMIDOR TAMBÉM TEM CULPA

Segundo Ricardo Dilser, a adaptação das suspensões ao mercado brasileiro não leva apenas em conta a condição das estradas, mas também a exigência do consumidor. "O brasileiro não abre mão da estabilidade e quer o máximo de conforto possível", afirma.

Cada modelo tem uma especificidade e a suspensão será adaptada para cada propósito. Gilberto Geri exemplifica: "A plataforma da suspensão do Ford Fiesta e do Ecosport é a mesma. Porém, o consumidor do Fiesta espera um desempenho diferente que o consumidor do Ecosport. Um modelo é para andar na cidade, o outro não enfrenta problemas com estradas de terra".

O professor do Centro de Engenharia Automotiva da **Escola Politécnica** da Universidade de São Paulo, Marcelo Alves, afirma que não importa se o tráfego ocorre em estradas ou na cidade, uma vez que é a qualidade do pavimento e o modo de condução do motorista que influenciam nos cuidados necessários para manter a vida útil da suspensão. Ele faz o alerta: "As recomendações do manual do proprietário devem ser seguidas à risca".

Portanto, não basta pôr a culpa nas estradas. O motorista deve ter cautela na manutenção do sistema. O chefe de oficina da Beto's Car, José Paulino de Carvalho, aconselha que, dependendo do uso do carro, é importante fazer uma revisão de suspensão pelo menos a cada 5 mil km rodados. (Andressa Bittencourt)

CHÃO BATIDO

"Chão batido", calçamento e desníveis no solo são alguns fatores que o assessor técnico da Fiat Chrysler, Ricardo Dilser, atribui para a maior "exigência" das suspensões brasileiras em relação a outros países. "O Uno, lançado em 1986, trazia uma suspensão traseira diferente do modelo italiano, assim como o Tempra, para serem mais robustas. Os projetos mais novos, como Novo Uno, Novo Palio e Grand Siena já nasceram com suspensões feitas para o Brasil".

Além das adaptações, algumas montadoras criam versões exclusivas de modelos para o País. Exemplo disso é o Renault Sandero Stepway. Segundo Marcus Vinícius Aguiar, diretor de relações institucionais da Renault e diretor técnico da Associação Brasileira de Engenharia Automotiva, o Stepway tem a suspensão mais elevada e pneus mais robustos. O modelo foi criado com a finalidade de atender mercados como o brasileiro.

As montadoras não admitem que as adaptações trazem custos ao consumidor. Analistas afirmam que sim. (Andressa Bittencourt)

1.713.885

km é a extensão de estradas implantadas no Brasil

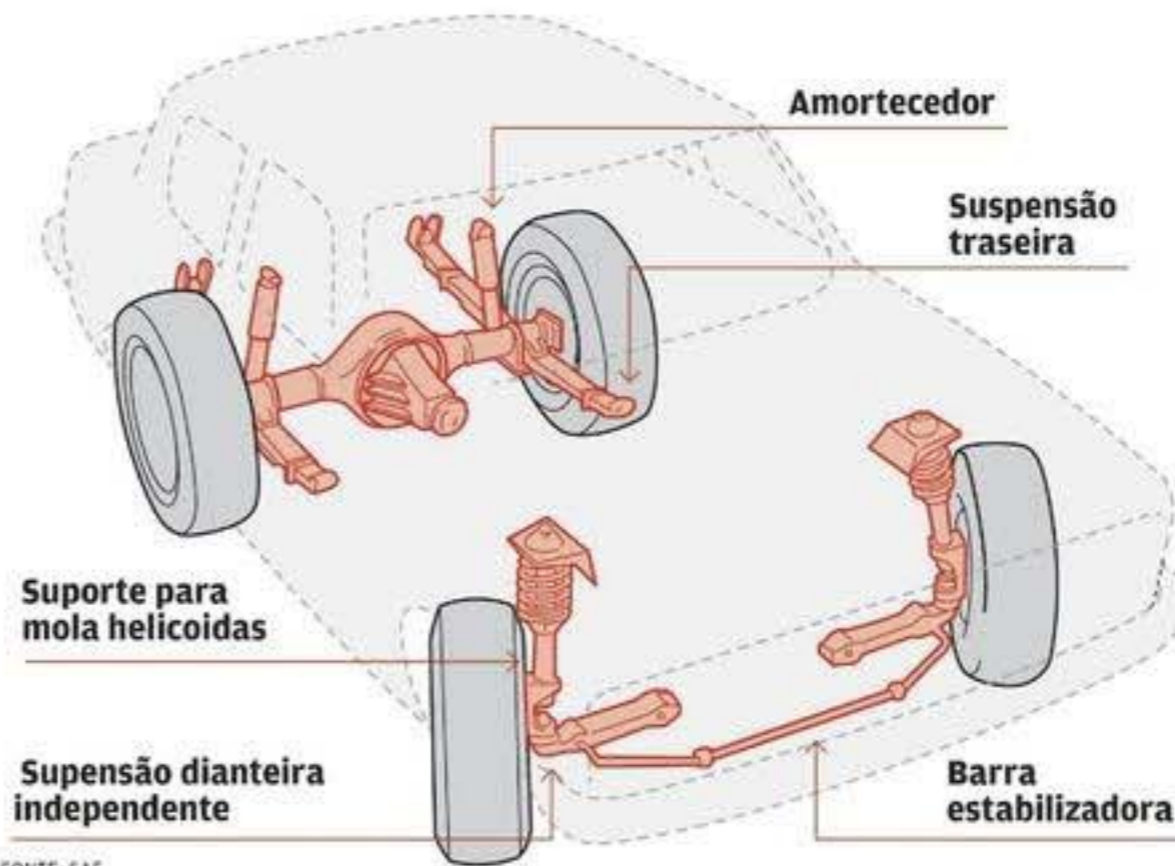
202.589

km correspondem a rodovias pavimentadas

53,1%

da extensão do pavimento foram classificados como Ótimo ou Bom

SUSPENSÃO EM DETALHES



FONTE: SAE