

A blindagem deve constar do documento do veículo



PREPARE-SE PARA BLINDAR

Tudo o que você precisa saber antes – entre diferentes níveis e preços, materiais utilizados, atuação das blindadoras e trâmites burocráticos – POR MARINA VAZ

Antes de adquirir um carro blindado, a primeira coisa a se pensar é quais são suas prioridades e expectativas. Se faz questão de materiais com a tecnologia mais avançada e refinada, você pagará por isso. Se a prioridade é obter mais segurança com o menor investimento possível, você provavelmente dirigirá um carro mais pesado. Em qualquer caso, todos os produtos utilizados são de uso controlado pelo Exército, que também regulamenta o funcionamento das empresas blindadoras e é responsável por autorizar cada nova blindagem de veículo, individualmente.

Há vários níveis de blindagem, que vão do I até o III (com algumas subdivisões acompanhadas da letra “A”), de acordo com a arma e o calibre que são capazes de barrar. Mais acessível financeiramente, a de nível I ficou fa-

mosa pelo projeto Armura, lançado pela empresa DuPont, em 2008. Mas, como ela só protege contra projéteis de calibre .22 e .38, hoje é bem menos procurada, assim como as de nível II e II-A (que caíram em total desuso).

Atualmente, mais de 90% das blindagens brasileiras são feitas para o nível III-A, por sua boa relação custo/benefício diante das outras e por garantir proteção contra todas as armas curtas, entre pistolas e revólveres, além de submetralhadoras 9mm. Já o nível III, o mais alto permitido para civis no Brasil, exige requerimento especial ao Exército (justificado por risco de atentado, por exemplo) e protege também contra armas longas, entre fuzis e metralhadoras.

Na Concept Be Safe, por exemplo, a blindagem de nível I custa por volta de R\$ 60.000. Já a de nível III-A varia

de R\$ 80 a R\$ 150.000, dependendo do veículo e do projeto. E, neste ano, a empresa viu crescer a procura pelo nível III, cujo preço fica entre R\$ 280 e R\$ 400.000 – ainda assim, produziu, em 2025, apenas cinco carros desse tipo.

“De forma prática, podemos separar a blindagem entre transparente e opaca. A transparente são os vidros, que é o que mais pesa no automóvel. A opaca é aquilo que a gente não vê e vai adaptado no interior do veículo. É com ela que se precisa ter mais critério e cuidado”, afirma Fabio Rovedo de Mello, diretor de assuntos institucionais da Concept.

Na III-A, a parte opaca é feita com manta de aramida, além de aço em pontos estratégicos, como colunas estruturais do veículo e nos chamados “overlaps”, sobreposições feitas para que não haja vãos entre os materiais.