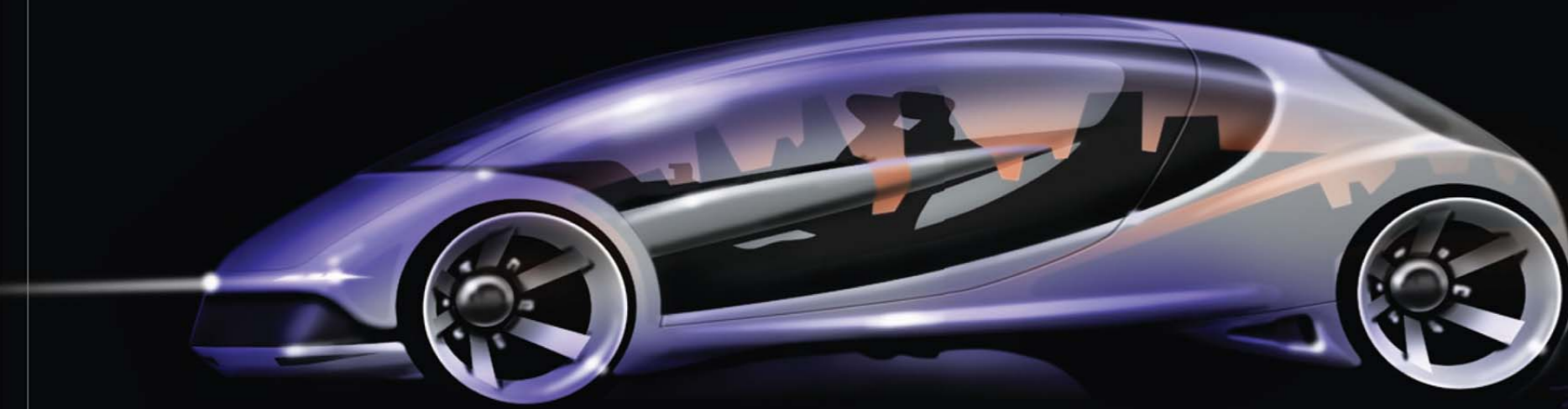


De volta para o futuro. De novo...

Por Fred Carvalho



FUTURE CAR 'S SERIES 005

Os tempos definitivamente mudaram. Não só o clima, cada vez mais instável em seus extremos de frio e calor, mas também a conduta dos profissionais do setor automotivo.

Lembro claramente das dificuldades enfrentadas para fazer a primeira edição especial sobre o Carro do Futuro, há mais de 10 anos. Das assessorias de imprensa, com as raras exceções de sempre, aos entrevistados, sempre havia medo de arriscar-se a falar do desconhecido que atende pelo nome de futuro.

Até mesmo um dos melhores escritores de ficção científica, Arthur C. Clarke, autor de "2001, uma odisséia no espaço", dizia ser muito arriscado fazer previsões. Principalmente sobre o futuro.

Apesar disso conseguimos a proeza de sinalizarmos os principais caminhos tecnológicos por onde andariam os automóveis na década seguinte. Dos materiais utilizados à eletrônica embarcada, dos interiores aos pneus, dos comandos automatizados às alternativas energéticas.

Foi um voo rasante sobre assuntos tão díspares como gerenciamento eletrônico e radares de segurança. Mas com uma profundidade, à época, não explorada por nenhuma publicação no mundo. AutoData, com aquela edição, tornou-se, mais uma vez, referência.

Com a crise econômica do final de 2008 tudo mudou e precisamos voltar, antes do previsto, para uma reavaliação do futuro, provocado pelas perdas e mudanças em algumas das principais fabricantes de automóveis do mundo – basta lançar olhos na concordata da GM, o pedido de ajuda da Chrysler, no crescimento brutal dos chineses e na trombada dos japoneses da Toyota com sua própria filosofia de qualidade.

Todos estes problemas provocaram, talvez, a grande mudança de postura dos profissionais automotivos. Raras vezes, em 4 décadas de profissão, vi portas tão abertas quanto desta vez. Tudo foi, por assim dizer, escancarado, sem medo. Tanto nas matrizes quanto nas filiais. Lógico que foi impossível ouvir todos fabricantes, sistemistas e centros de pesquisa.

Mas a massa crítica que reunimos, tanto no germânico salão do automóvel de Frankfurt quanto no L'Equipauto, de Paris, ou mesmo o Congresso da ITS, em Estocolmo, quanto em dezenas de entrevistas – exatas 67 – é das melhores. Mais as milhares de páginas de estudos da PriceWaterhouseCoopers, Management Engineers, Roland Berger, além de livros, revistas, vídeos e DVDs especializados da Mercedes-Benz, Bosch, VDA, Valeo, PSA e Discovery Channel. Tem os naturais conflitos de posturas, de sinalização, de compromissos. Mas tem, antes de mais nada, muita verdade, dita em um tom acima de qualquer dúvida.

Principalmente porque nos últimos anos a sociedade automotiva curvou-se, mesmo que contra sua vontade, à histeria das ONGs ambientalistas. Quem está com a razão,

se os céticos ou os verdes radicais, só o tempo dirá. Tanto em décadas quanto no próprio clima. E os carros tornaram-se, aparentemente, os principais culpados dos atuais males da sociedade moderna, tanto pela violação das mortes no trânsito quanto pelas insalubres emissões.

O automóvel mudará nas duas próximas décadas? "Sim, mas muito menos do que imaginamos", enfatiza Luiz Alberto Veiga, um dos ícones do design automotivo brasileiro. "Mexer no veículo automotor é complexo, complicado. Entre a casa e o trabalho utilizamos mais de 500 vezes o freio e outro tanto o acelerador. É um verdadeiro massacre diário, completamente diferente de um avião que passa dois momentos de stress em um voo: decolagem e pouso. No resto do tempo é em velocidade cruzei-ro."

No sonho do design precisamos alterar o desenho dos veículos. "Qual o motivo das 4 rodas, os modelos de suspensões e articulações? Não estaria na hora de copíarmos mais a natureza e buscarmos alternativas mais inteligentes?"

E virá o carro elétrico? "Depende do preço do barril de petróleo. Acima dos US\$ 100 tem espaço para este tipo de alternativa, mas se estiver abaixo da centena de dólares com

certeza o bom motor à combustão ainda será o principal propulsor," garante Veiga.

Mesma posição, aliás, de Gábor János Déak, presidente da Delphi: "desconfio de invenções que demoram um século para dar certo. É só olhar o automóvel, a internet, o celular, o computador, o clips e chips, entre outros. E temos veículos elétricos há mais de 100 anos. Mas sempre tem um obstáculo à frente, seja a autonomia, a confiabilidade, o preço, a recarga."

Acredita, com a convicção de um bom engenheiro, que "o motor à combustão interna ainda está no início de suas melhorias após a chegada da eletrônica ao seu gerenciamento. Ainda falta muito para ser feito, aprimorado."

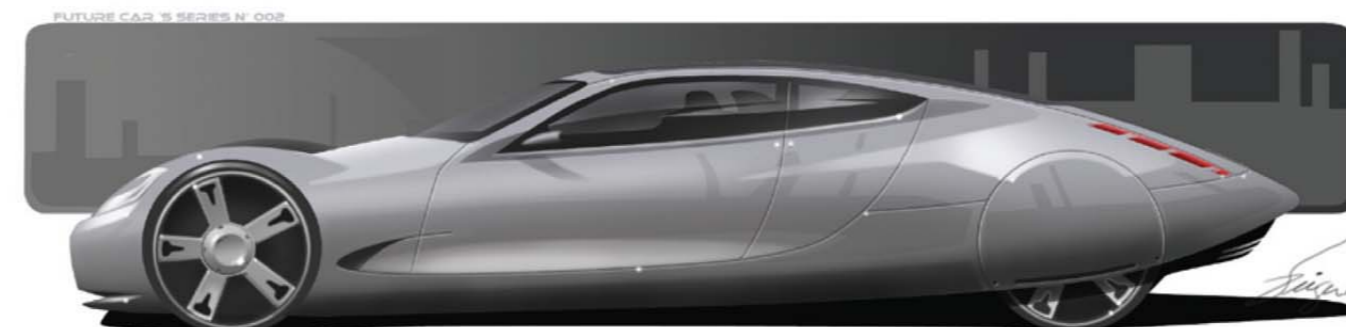
Seu colega e presidente do capítulo brasileiro da SAE – Society Automotive Engineering – Besalieu Botelho, também vice-presidente da Bosch, enfatiza: "não sabemos qual o futuro, mas temos a certeza que muita coisa será mudada. A começar pelo determinismo de que uma alternativa energética é global. Não dá para imaginar isto, pois o Brasil e os países tropicais têm a alternativa do flex enquanto o bloco denominado Primeiro Mundo – os de clima temperado – devem ficar em uma primeira

fase com os híbridos e depois com os elétricos."

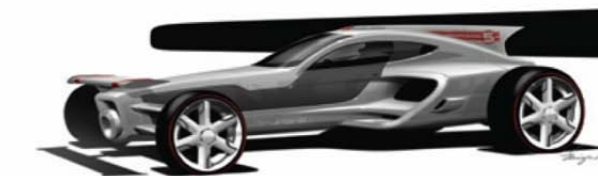
Botelho vai ainda mais longe: "os japoneses surpreenderam o mundo ocidental com a criação do transistor e a miniaturização dos produtos e a partir daí construíram os conceitos de qualidade, modernidade e baixo custo. Será que não seria a vez dos chineses, grandes especialistas em bicicletas e motos elétricas, surpreenderem o mundo com automóveis elétricos?"

Destaca, também, que a engenharia automotiva ainda não trabalhou como deve as alternativas para gerar energia nos veículos. "Será que toda extensão do teto não seria perfeito para colocação de baterias solares e que a energia da frenagem não poderia gerar força suficiente para recarregar os acumuladores ou movimentar o ar condicionado?"

Se as últimas duas edições, tanto da IAA Frankfurt quanto do Salão de Paris, foram integralmente voltadas ao carro verde, o diretor da Mercedes-Benz alemã, Herbert Kohler, não fica preocupado. "Preste atenção, temos



A síntese da relação entre as pessoas e o automóvel pode ser descrita em uma cena cinematográfica.



à venda carros elétricos, hidrogênio, gás ou mesmo com sistemas que reduzem brutalmente as emissões. Aqui temos, nestes dois dias destinados à imprensa especializada, mais

de 10 mil jornalistas de todo o mundo. As atenções, no entanto, não estão voltadas para os ecológicos produtos mas sim para o nosso mais potente esportivo."

E apontou para a enorme aglomeração em torno da Mercedes-Benz SLC, asa de gaivota, vermelha, com motor de 570 cavalos.

A mesma cena repetia-se nos estandes da Ferrari, Bentley, Porsche, Audi, BMW, sempre com as atenções voltadas para os modelos mais possantes, nunca para os econômicos, pequenos e ecológicos.

A síntese da relação entre as pessoas e o automóvel pode ser descrita em uma cena cinematográfica. Sentado para o café da manhã, em grande sala envidraçada que dava para a entrada do agradável e novo Best Western de Nuremberg, saí dos meus pensamentos quando vi um Mustang vermelho, estofamento branco, parar na frente do hotel. O ronco, forte, chamou a atenção.

Uma loira espetacular, de vestido branco, saiu da portaria com uma mala. O piloto da máquina, um rapaz de cabelo curto tipo Forças Armadas, já havia saído do carro e em ato de cavalheirismo pegou a bagagem e colocou no bagageiro, aberto logicamente com pequeno toque no controle de alarme. Abriu a porta do carona, a jovem senhora acomodou-se, ele tomou posição, ligou o carro e acelerando com firmeza saiu com toda esportividade e emoção possível.

Duas mulheres que tomavam o café na mesa ao lado olharam em direção à minha mesa. E sorriram com complicidade. Afinal a cena era de um filme romântico.

Como disseram vários dos entrevistados desta edição: automóvel é emoção, paixão, nada tem a ver com a razão.



Agradecimentos

Em um trabalho desta envergadura é fundamental destacar aqueles que auxiliaram – e muito – neste solitário processo de criação deste Carro do Futuro. Principalmente aos que, espontaneamente, apresentaram sugestões e idéias para aperfeiçoar o projeto.

Provavelmente esqueci de citar alguém – e fico triste com isto – mas peço desculpas. Aos outros citados um enorme muito obrigado:

Professores do CEA/AutoData, Joaquim Burin Filho, Antônio Jorge, Francisco Bueno e Luiz Carlos Mello, pela consultoria nas questões técnicas e elaboração da obra.

Luiz Alberto Veiga, o artista e pensador do setor. Jornalistas Marco Souto Maior, Vinícius Piva, dezenas de horas de transcrições; Marcel Dellabarba, centenas de páginas e milhares de minutos de fitas e uma competente assessoria de imprensa; Camila Waddington, pelo zelo com o novo idioma; Fernando Neves, pelo entusiasmo em colaborar; e ao filho Carlos Frederico, várias noites de conversas e tradução de questionários e diferentes textos que seriam base para as entrevistas. E a todos, tanto de AutoData quanto de minha família, que suportaram os nove meses de gestação deste Carro do Futuro.

Aos profissionais de comunicação e bons amigos, Carlos Costa – e Rogério Franco, da Citroën, Mário Lafitte e Valter Barbosa Oliveira, da Mercedes-Benz, André Senador, da Volkswagen, Paulo Pedrosa, da Valeo, entre outros.

E um destaque especial para Gilberto dos Santos, homem de imprensa da Volkswagen, que fez de tudo para auxiliar nesta obra – de idéias de capítulos aos contatos com o Veiga, de ligar para saber onde era possível ajudar, de saber qual o andamento, foi extraordinário em sua colaboração.

Ao Rinaldo Machado e equipe pela criatividade e esforços na viabilização deste produto; e ao Nilson Santos, da Ponto & Letra, pelo seu maravilhoso dom de transformar textos, fotos e ilustrações em uma verdadeira obra de arte.