

Em nosso país, existia, até bem pouco tempo, um preconceito muito grande com relação aos automóveis equipados com transmissão automática (diziam que era carro para aleijado).

Com a abertura das importações e com a consequente invasão dos automóveis estrangeiros dotados com esse tipo de equipamento (sem a possibilidade de opção pelo manual), obrigou o consumidor brasileiro a se adaptar.

A entrada dos veículos importados foi de extrema importância para nós brasileiros, pois fez com que as montadoras atualizassem (um pouco) as nossas carroças que nos empurravam goela abaixo, tecnologia 30 anos atrasada com relação ao que existe no chamado primeiro mundo. Ainda assim, temos montadora que nos enganam descaradamente e estão entre os primeiros na estatística de vendas. Efeito de uma lavagem cerebral iniciada logo pelos fins dos anos 50 e que dura até hoje (com impacto bem menor).

Crônicas, reportagens compradas, estatísticas manipuladas e outras maquiagens à parte, a verdade é que o automático caiu no gosto da população e é sabido que hoje 90% (noventa por cento) de certos veículos de médio e grande porte são feitos de fábrica equipados com esse recurso.

Tanto que isso está chegando forte no segmento dos caminhões pesados e principalmente nos fora de estrada onde está sendo testado custo/benefício, tempo de viagem e outros itens além de um investimento enorme para o setor já prevendo grandes construções.

Ao contrário do que muitos pensam, esse tipo de equipamento proporciona ganho de produtividade porque eles não param por problemas no trem de força e não tem desgastes típicos dos manuais como platô, rolamento, disco e outras peças que compõem o sistema de embreagem.

Recentemente foi feito, por uma grande fábrica de pneus em seu campo de provas, testes com caminhões automáticos e mecânicos.

Em todos os testes, os caminhões equipados com transmissão automática venceram tanto no tempo de viagem como no de produtividade.

Abaixo reproduzo de parte dos testes realizados:

Dois caminhões com a mesma potência e torque largam juntos. Um deles é mais leve e é conduzido por um experiente piloto de provas; o outro pesa 80 kg mais, tem uma carroceria bem menos aerodinâmica e é conduzido por um motorista comum.

Este teste foi vencido pelo caminhão mais pesado. O que fez toda a diferença neste caso foi a transmissão automática que o equipava (o outro usava transmissão manual).

Além do teste de aceleração, um segundo ensaio comparou a produtividade dos caminhões. Ambos cumpriram o mesmo percurso, cheio de paradas, subidas, descidas e manobras em marcha-a-ré. Novamente a transmissão automática fez a diferença: com ela o caminhão cumpriu a prova num tempo 18% menor do que o veículo com transmissão manual.

Com a transmissão automática, a capacidade do motor é melhor aproveitada, pois não há interrupções de potência ou torque durante as mudanças de marcha. Na prática, o resultado é uma operação mais rápida. Como esse tipo de câmbio é mais veloz, o serviço de um turno de oito horas pode ser cumprido em sete horas. (Ref. PirelliClubTruck).

Testes mecânicos são importantes, assim como de produtividade, entre outros. No vídeo do link que deixo aqui, ressalta-se a importância do automático para os condutores desses veículos pesados o que não é citado em nenhum momento nos testes realizados pela Pirelli.

Imaginem que o motorista, num turno de 8 horas coletando lixo, troca de marcha aproximadamente 4500 vezes.

<a href="http://www.youtube.com/watch?v=xZ7reWoSDYU"

target="_blank"><http://www.youtube.com/watch?v=xZ7reWoSDYU></p> <p style="text-align: justify;">✦</p> <p style="text-align: justify;">mn@naganuma.com.br</p> <p style="text-align: justify;">Twitter - @mtnaganuma</p> <p>✦</p>