

AUTO



EVOLUÇÃO DA SEGURANÇA VEICULAR NO BRASIL

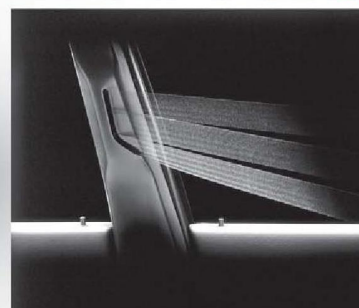
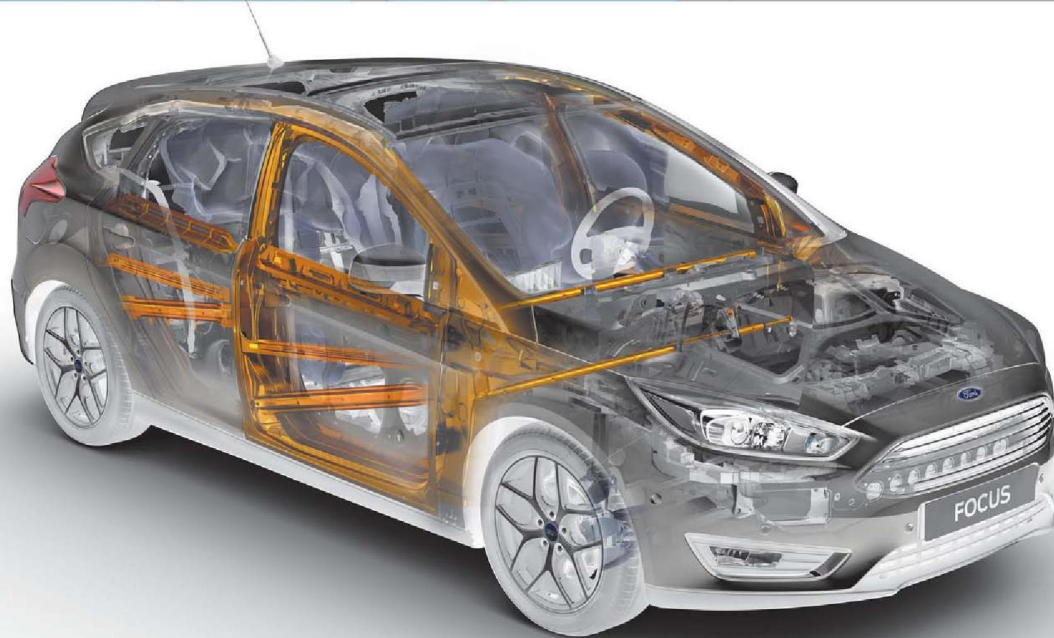
P.1

auto

Diário do Nordeste
TUDO SOBRE
MOTOR

FORTALEZA
CEARA
Segunda-feira
13 de novembro
de 2017

diariodonordeste.com.br/auto



Por dentro de um veículo hoje, os itens de segurança já fazem parte do processo de montagem, com legislação específica e obrigatoriedade em alguns acessórios, como freios ABS e airbags; o cinto de segurança e as cadeiras infantis também evoluíram

Evolução da segurança automotiva

Muita coisa mudou quando o assunto é segurança de um veículo; aqui mostramos os principais marcos

ANDRÉ MARINHO
Editor

No Brasil, o item segurança infelizmente não está em primeiro lugar como fator de compra de um veículo.

Preço, design, tecnologia, potência e conforto lideram. Mas é a segurança que garante a integridade e a vida de cada um dos integrantes de um automóvel.

Uma das primeiras vítimas mortais de automóveis registradas na história foi Mary Ward, em 31 de agosto de 1869, Parsonstown, Irlanda.

A partir deste momento os entusiastas de projetos automotivos começaram a se conscientizar sobre a importância que existia

na segurança do carro. A evolução foi contínua. Em 1922, Duesenberg se tornou o primeiro veículo a ter quatro rodas e freios hidráulicos, marcando sua presença com destaque na história da segurança do carro.

Oito anos depois, o vidro virou padrão em todos os veículos da Ford. Interessante notar que durante tal década existiam cirurgias plásticas que apontavam sobre a importância de usar cinto de segurança e protetores acolchoados no automotivo. Um deles, CJ Strickland, formou a Liga da Segurança dos Automóveis Americanos (Safety League of America Automobile). Em 1934, a GM realizou o primeiro teste em barreiras para colidir o carro e promover estudos a melhorar a segurança automotiva.

1937: Chrysler, Plymouth, DESOTO e Evasiva adicionaram itens como puxadores das portas arredondadas, limpadores de para-brisas feitos de borracha e parte de trás do assento

dianteiro fortemente acolchoada para proteger os bancos traseiros.

No período 1939-1945: Empresas automobilísticas de EUA, Alemanha e Japão se concentram em desenvolver segurança do carro e demais veículos que seguiam ao campo de batalha. Neste momento as pesquisas científicas ganharam grande incentivo, mas com o custo incalculável das mortes resultantes de batalhas na Segunda Guerra Mundial.

Em 1949, o Chrysler Imperial foi o primeiro veículo com freios a disco como padrão de fábrica. Sete anos depois, a Ford tentou, sem sucesso, fazer com que os consumidores norte-americanos comprassem sua primeira linha de seguros, denominada "Lifeguard".

Depois disso surgiram o cinto de segurança abdominal (1949) e o cinto de segurança de três pontos (1958) - uma grande revolução para a segurança de toda a família.

O airbag só nasceu em 1974, com a General Motors em seu modelo da marca Cadillac, ainda como equipamento opcional. Outra revolução aconteceu com os freios ABS, em 1978.

Em 1984, a cidade de Nova York aprovou a primeira lei dos EUA que exige a utilização do cinto de segurança nos passageiros dos automóveis.

Dois anos depois, a terceira luz de freio central se tornou oficial na América do Norte, com a maior parte do mundo seguindo padrões semelhantes à iluminação automotiva.

Em 1997, o Programa Europeu de Avaliação de Novos Veículos (Euro NCAP) foi criado para testar o desempenho de segurança do carro e publicar os resultados aos futuros compradores ou à cobertura da imprensa especializada.

Em 1995, nasceu o Cruise control (também conhecido como speed control ou autocrui-se), um sistema que mantém a velocidade de condução de um

ITENS QUE SALVAM

1911 - Introdução do espelho retrovisor

1922 - Veículo com freios hidráulicos

1930 - Vidro virou padrão em todos os carros da Ford

1948 - Tucker faz o primeiro painel acolchoado do mundo

1949 - SAAB faz a primeira produção de automóvel com uma gaiola de segurança

1966 - Carros nos EUA eram obrigados a terem painéis acolchoados, cintos dianteiros / traseiros e lâmpadas brancas

maior conforto da condução em estrada ou em viagem.

A partir daí a tecnologia só avançou. Sistemas de visão noturna para veículos estão disponíveis desde o início da década de 2000. Eles usam câmeras de infravermelhos ou termográficas para escanear a estrada escura adiante procurando por pessoas ou animais para deixar o motorista alerta para possíveis problemas. Destaque para o sensor de fadiga, instrumento que ajuda o motorista a evitar acidentes e detecta o sono do condutor. O engenheiro mecânico e professor da **Unicamp**, Celso Arruda, assegura que acidentes são reduzidos com educação e engenharia - pontos que envolvem a interação do veículo com a pista, sinalização, qualidade do piso, inclinação da curva, além da tecnologia do veículo e da fiscalização eficiente. Ele explica que é preciso separar segurança ativa, que evita acidentes, de segurança passiva, após o acidente.

Cronologia da segurança veicular

