

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “JÚLIO DE MESQUITA FILHO” - UNESP
FACULDADE DE ARQUITETURA, ARTES E COMUNICAÇÃO - FAAC
DEPARTAMENTO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL

JOÃO PEDRO PAVANIN DEL ARCO

**REVISTA QUATRO RODAS: UMA ANÁLISE DO FAZER
JORNALÍSTICO COM FOCO NA SEGURANÇA VEICULAR**

BAURU
JANEIRO – 2018

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “JÚLIO DE MESQUITA FILHO” - UNESP
FACULDADE DE ARQUITETURA, ARTES E COMUNICAÇÃO - FAAC
DEPARTAMENTO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL

JOÃO PEDRO PAVANIN DEL ARCO

**REVISTA QUATRO RODAS: UMA ANÁLISE DO FAZER JORNALÍSTICO COM
FOCO NA SEGURANÇA VEICULAR**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, da Universidade Estadual “Júlio de Mesquita Filho”, como um dos requisitos para a obtenção do grau de bacharel em Comunicação Social: Jornalismo, sob orientação do professor doutor Angelo Sottovia Aranha.

BAURU
JANEIRO – 2018

JOÃO PEDRO PAVANIN DEL ARCO

**REVISTA QUATRO RODAS: UMA ANÁLISE DO FAZER JORNALÍSTICO COM
FOCO NA SEGURANÇA VEICULAR**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação da Universidade Estadual “Júlio de Mesquita Filho”, como um dos requisitos para a obtenção do grau de bacharel em Comunicação Social: Jornalismo, sob orientação do professor doutor Angelo Sottovia Aranha.

Bauru, ____ de _____ de 2018.

Fernando de Moraes Franco Nunes
Membro da banca examinadora

Juliano Maurício de Carvalho
Membro da banca examinadora

Angelo Sottovia Aranha
Orientador e presidente da banca examinadora

RESUMO

Este trabalho é o resultado de uma análise de trinta e três edições da revista Quatro Rodas entre os anos de 2007 e 2016. Procurou-se identificar as competências necessárias a um jornalista para tratar do tema segurança veicular, a fim de servir como repositório para o profissional que queira lidar com esse assunto em sua atividade jornalística. Para tanto, utilizou-se o método da Análise Documental proposto por Bardin (1977). Como resultado, obteve-se um total de 35 diferentes competências abordadas pelos repórteres no intervalo mencionado.

Palavras-chave: Jornalismo Automotivo – Revista – Quatro Rodas – Segurança Veicular

ABSTRACT

This work is the result of an analysis of thirty-three numbers of “Quatro Rodas” magazine between 2007 and 2016. Its goal is to identify the abilities needed to journalists to deal with issues about vehicular safety, in order to serve as repository to a professional who may want deal with that issue during his journalistic activity. For that, it was used the method of the “Documentary Analysis” proposed by Bardin (1977). As a result, we obtained a total of 35 different competencies addressed by the reporters in the aforementioned range.

Key-words: Automotive Journalism – Magazine – Quatro Rodas – Vehicular Safety

LISTA DE TABELAS

Tabela 01 – Competências exploradas pelos repórteres nos textos de 2007	34
Tabela 02 – Competências exploradas pelos repórteres nos textos de 2008	35
Tabela 03 – Competências exploradas pelos repórteres nos textos de 2009	38
Tabela 04 – Competências exploradas pelos repórteres nos textos de 2010	40
Tabela 05 – Competências exploradas pelos repórteres nos textos de 2011	44
Tabela 06 – Competências exploradas pelos repórteres nos textos de 2012	49
Tabela 07 – Competências exploradas pelos repórteres nos textos de 2013	52
Tabela 08 – Competências exploradas pelos repórteres nos textos de 2014	55
Tabela 09 – Competências exploradas pelos repórteres nos textos de 2015	60
Tabela 10 – Competências exploradas pelos repórteres nos textos de 2016	63
Tabela 11 – Resultado final das competências utilizadas pelos repórteres para tratar do tema da segurança veicular entre 2007 e 2016	64

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01 – Cinco principais indexações ao longo dos anos _____ 66

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	9
1.1 JORNALISMO IMPRESSO.....	10
1.2 JORNALISMO DE REVISTA.....	12
1.3 A REVISTA QUATRO RODAS.....	15
1.4 JORNALISMO ESPECIALIZADO.....	18
2. SEGURANÇA VEICULAR.....	21
3. METODOLOGIA.....	26
3.1 COMPARATIVOS.....	28
4. ANÁLISE DOS COMPARATIVOS.....	32
I) Ano – 2007 Edições com comparativos na capa: 3 (nº 561, 564 e 572).....	32
II) Ano – 2008 Edições com comparativos na capa: 3 (nº 578, 581 e 583).....	34
III) Ano – 2009 Edições com comparativos na capa: 3 (nº 589, 595 e 597).....	36
IV) Ano – 2010 Edições com comparativos na capa: 2 (nº 600 e 607).....	39
V) Ano – 2011 Edições com comparativos na capa: 3 (nº 615, 616 e 618).....	41
VI) Ano – 2012 Edições com comparativos na capa: 3 (nº 626, 632 e 637).....	45
VII) Ano – 2013 Edições com comparativos na capa: 3 (nº 642, 643 e 650).....	50
VIII) Ano – 2014 Edições com comparativos na capa: 4 (nº 655, 658, 662 e 663).....	52
IX) Ano – 2015 Edições com comparativos na capa: 5 (nº 666, 667, 669, 670 e 674).....	56
X) Ano – 2016 Edições com comparativos na capa: 4 (nº 680, 683, 685, e 686).....	61
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	70
ANEXOS.....	75

1. INTRODUÇÃO

O tema da segurança veicular está em alta. A legislação brasileira registrou avanços significativos nos últimos cinco anos, especialmente em 2014. Naquele ano, entraram em vigor duas normas estipuladas em 2009 pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Tratam-se das resoluções de número 311 e 312, as quais tornaram obrigatórios em todos os veículos de passeio vendidos no país dois importantes equipamentos de segurança: o sistema de freio anti-blocante ABS (sigla para *anti-lock braking system*) e as bolsas de ar frontais (*airbags*) que amortecem cabeça e tórax dos ocupantes em caso de colisões severas.

A demanda por segurança, porém, não partiu apenas da legislação. Em 2010, o Latin NCAP, um programa de avaliação de carros novos para América Latina e Caribe, o qual utiliza métodos de ensaio internacionalmente reconhecidos a fim de qualificar entre zero e cinco estrelas a proteção oferecida pelos veículos para ocupantes adultos e ocupantes crianças, começou a realizar seus primeiros testes. Os ensaios revelaram um problema considerável no tocante ao nível de segurança dos automóveis ofertados no Brasil. Muitos modelos testados registraram notas baixíssimas, o que propiciou à instituição atestar que o nível de segurança dos carros nacionais estava vinte anos atrasado em relação aos de automóveis oferecidos em mercados de países desenvolvidos, como Estados Unidos e Alemanha, por exemplo.

Há, portanto, uma demanda de interesse público nessa questão. Partindo do princípio de que existem carências evidentes no nível de segurança dos automóveis, como o jornalismo repercutirá esse assunto? As publicações jornalísticas especializadas em automóveis têm a prerrogativa de discutir o tema com mais propriedade técnica. Quais as demandas do jornalismo especializado para, junto à opinião pública, cobrar por melhora nos níveis de segurança dos automóveis brasileiros? Logo, quais competências (leia-se conhecimento) um jornalista especializado em automóveis precisa desenvolver para analisar e escrever sobre o tema em tais publicações? Mediante o papel social do jornalismo na cobrança e fiscalização de avanços no que concerne a aspectos de interesse público, as publicações segmentadas e especializadas têm papel importante em demandas específicas dos assuntos que se dispõem a cobrir com maior profundidade. No tocante à segurança automotiva, a ideia é a mesma.

As publicações especializadas em automóveis podem contribuir para que a opinião pública exija maiores níveis de segurança nos produtos nacionais. A partir do público engajado em tal assunto, o debate sobre a questão pode ser ampliado para outros setores jornalísticos. Ou seja, o jornalismo especializado pode contribuir para a apuração de

informações não somente dirigidas ao público interessado em automóveis, mas sim à população como um todo.

O jornalista é, ao mesmo tempo, funcionário de uma empresa capitalista, responsável pela produção de uma mercadoria (a notícia) submetida às leis de mercado; e uma espécie de contra-poder, cuja autoridade, delegada pela sociedade, lhe permite fiscalizar as instituições em nome do interesse público. (PEREIRA, 2004).

A especialização da produção jornalística pode levar a um aprofundamento acerca dos processos de apuração com relação à segurança veicular. Neste sentido, a análise do tema pode contribuir para que jornalistas interessados em automóveis tenham, por meio desta pesquisa, amparo e referencial prático a fim de aprimorarem sua capacidade de análise e averiguação de parâmetros relativos aos níveis de segurança dos automóveis.

Mediante os aspectos levantados, a pesquisa tem como objetivo entender as competências necessárias a um jornalista especializado em automóveis a fim de realizar uma análise de segurança veicular. Para tanto, coletou-se e compilou-se dados relativos ao tema da segurança veicular mediante consulta aos exemplares da revista Quatro Rodas, analisando os textos de comparativos que ganharam a capa da publicação entre os anos de 2007 e 2016.

Busca-se ainda descrever o interesse da publicação pelo tema da segurança veicular de modo a verificar os critérios observados pelos jornalistas no processo de apuração e escrita dos textos nos comparativos entre diferentes modelos de automóvel. Por extensão, a pesquisa propõe-se a servir de salvaguarda para profissionais que queiram ampliar seus conhecimentos no ramo, compilando técnicas e diretrizes concernentes à escrita de textos que, em algum momento, abordam o tema da segurança veicular.

Em suma, esta pesquisa pretende ser uma análise do fazer jornalístico no segmento automotivo. Os comparativos que foram capa da revista Quatro Rodas nos últimos dez anos renderão um relevante conteúdo a ser analisado, de modo a contribuir com os jornalistas que se interessam por tal especialização e também para a sociedade, haja vista o interesse público em reivindicar produtos mais seguros para os consumidores, de modo a, inclusive, contribuir para a diminuição no número de mortes no trânsito.

1.1 JORNALISMO IMPRESSO

A tônica entre os profissionais do jornalismo e do público leitor parece ser uma só: o jornalismo de suporte impresso está com os dias contados. Será mesmo? Obviamente não se

deve subestimar o avanço das plataformas digitais de distribuição de conteúdo nos dispositivos móveis via internet e a constante redução de custos por parte do mercado editorial. Se hoje, porém, é possível averiguar como uma revista tratou sobre um assunto ao longo de um determinado período, é porque sua história está devidamente documentada. A materialidade do suporte impresso é fundamental para isso.

(...) o que é impresso, historicamente, parece mais verdadeiro do que aquilo que não é. Isso pode até mudar com o tempo e com as novas tecnologias, mas por enquanto ainda é assim. Se ocorre um fato que mobiliza a população e tem ampla cobertura na televisão (...), é certo que jornais e revistas venderão muito mais no dia e nas semanas seguintes, já que servem para confirmar, explicar e aprofundar a história já vista na TV e ouvida no rádio. (SCALZO, 2013, p. 12-13).

Para além das discussões apaixonadas acerca das questões que permeiam o futuro do jornalismo assim chamado impresso, o importante é notar que tal suporte, embora possa de fato contribuir com a materialidade por meio da documentação propriamente dita, configura-se em um produto cujo acesso é limitado em função de seus custos. Uma revista como Quatro Rodas que em 2007 podia ser comprada nas bancas a R\$ 9,00, hoje não sai por menos de R\$ 15,00. Mas há um agravante: as revistas e os jornais - impressos - agora competem com produtos distribuídos via internet, de maneira quase instantânea ao que pretendem informar.

Pode-se discutir a qualidade e a confiança depositada pelo leitor entre um e outro - tal como sugere Scalzo (2013) -, mas o fato é que os impressos precisam mostrar seu valor de maneira ainda mais necessária, se quiserem manter-se competitivos no mar de informação ao qual as pessoas são expostas todos os dias.

A crise de identidade pegou os jornais na veia, ainda mais do que as revistas e demais veículos da mídia impressa, em função das características do jornalismo que vem até hoje sendo praticado nos principais diários mundo afora. Se os jornais não conseguirem reinventar o produto que entregam todas as manhãs aos seus assinantes e que despejam nas bancas, vão mesmo perder público e anunciantes em um ritmo proporcional ao do crescimento das mídias eletrônicas, em especial a Internet. “Todo dia morre o leitor de papel e todo dia nasce o leitor eletrônico”, gosta de dizer o vice-presidente do Conselho Editorial do Grupo Abril, Thomaz Souto Corrêa. (MAGALHÃES, 2008, p. 27).

Para todos os efeitos, o jornalismo impresso segue disputando como pode a preferência das pessoas. Dados interessantes acerca dos hábitos de consumo midiático pelos brasileiros foram apresentados na mais recente Pesquisa Brasileira de Mídia – PBM (BRASIL, 2016), apresentada em 2016. Dos 15.050 (quinze mil e cinquenta) entrevistados, 10% informaram ler alguma revista pelo menos um dia da semana. Entre os entrevistados,

apenas 2% disseram ler alguma revista todos os dias da semana. Outros 77% responderam que nunca leem revistas.

Do universo de pessoas que leem revistas – 3.355 (três mil trezentos e cinquenta e cinco) –, 67% disseram que o fazem mais via versão impressa, 26% mais via versão digital e 2% o fazem em ambas. Dos que leem as revistas via versão impressa, a maioria (43%) afirmou fazê-lo mediante a compra dos exemplares na banca. Em seguida aparece os que responderam que leem revistas mediante assinatura (16%).

Cerca de um em cada quatro entrevistados dizem ler revistas. A versão impressa é a mais acessada, sendo que entre esses aproximadamente quatro em cada dez adquirem em bancas. O costume do acesso a este meio é um pouco mais preponderante entre segunda e sexta-feira. Tanto durante a semana, quanto aos sábados e domingos, a média é de cerca de uma hora e dez minutos dispensados diariamente na leitura de revistas. O título mais lido é *Veja*; *Caras*, *IstoÉ* e *Época* estão em um segundo patamar. (Pesquisa Brasileira de Mídia 2016, p. 33).

Analisando friamente os números, a situação das revistas no mercado editorial parece de fato pouco favorável. Contudo, a relação de proximidade entre produto e leitor é uma das características cruciais para a manutenção de seu prestígio e preferência para com aqueles que estão dispostos a pagar pelo seu conteúdo exclusivo. Para tanto, segundo Magalhães (2008), a forte segmentação das revistas é fator essencial para isso. É a questão que será melhor esmiuçada no capítulo seguinte.

1.2 JORNALISMO DE REVISTA

Esta pesquisa poderia analisar a relação entre jornalismo e automóveis de diversas maneiras. Poderia focar no jornalismo esportivo por meio da cobertura de eventos como a Fórmula 1 ou a Stock Car. Poderia debruçar-se sobre o jornalismo econômico e averiguar o noticiário a respeito dos números da indústria, vendas, exportações, etc. No entanto, a escolha pela análise de uma revista se justifica porque é o produto no qual um determinado universo se expande. Cria-se um vínculo praticamente afetivo, haja vista que o interesse que move as partes é, de certa forma, mútuo: o da revista, de informar sobre carros, e o de leitor, de querer saber tudo sobre carros.

Revista é o encontro de um editor e um leitor, um contato que se estabelece por um fio invisível que une um grupo de pessoas e, nesse sentido, ajuda a compor a personalidade, isto é, estabelece identificações, dando a sensação de pertencer a um determinado grupo. (SCALZO, 2013, p. 12).

Precisamente por representarem essa relação mais próxima entre jornalismo e leitor, as revistas têm como atrativo a apresentação de um conteúdo para além da notícia propriamente dita. Elas são importantes na contribuição da apuração mais minuciosa, valendo-se, inclusive, de sua periodicidade. Segundo Scalzo (2013), não é possível imaginar a lógica informativa de uma revista como a de um jornal diário. É sempre importante buscar a exclusividade a partir de um olhar diferenciado.

Por isso, muitas revistas se mantêm firmes mediante o alicerce da segmentação. As dedicadas ao universo automotivo são um exemplo desse fenômeno. Para dar continuidade à discussão deste capítulo, a constatação de alguns pressupostos de Marcia Benetti (2013) para a caracterização de uma revista são uma contribuição valiosa. São treze no total, dos quais podemos destacar os seguintes:

- É uma materialidade com características singulares
- Está subordinada a interesses econômicos e institucionais
- É durável e colecionável
- Contribui para formar a opinião e o gosto
- Estabelece uma relação direta e emocional com o leitor

Com esses pressupostos em mente é possível entender aquele pertencimento a um grupo, do qual falava Scalzo. Nesse sentido, o jornalismo de revista pode agregar e gerar entusiastas não apenas da própria revista como também do assunto do qual ela trata, uma vez que ela se torna um importante norte de vínculo não só informativo como também emotivo.

(...) não é suficiente informar, trazer os principais acontecimentos e apresentar o estatuto de algo que merece ser debatido; é preciso também construir um vínculo emocional, para que o leitor sinta a revista como “sua”, como parte de sua rotina, como uma necessidade, como algo a ser esperado e cujo consumo possa ser ritualizado. (BENETTI, 2013, p. 47).

No caso da revista Quatro Rodas, os casos de aproximação entre leitor e publicação são comuns. Os textos com frequência dialogam com o leitor de maneira mais próxima. É comum encontrar textos que tratam o leitor como “você”. Há também as seções dedicadas a dúvidas dos leitores, enviadas por e-mail. As edições trazem também um espaço para registros fotográficos feitos pelos leitores de cenas curiosas, como carros modificados, sinalizações equivocadas, entre outras. A revista também promove eventos com os leitores. O mais famoso era o “Quatro Rodas Experience”, o qual consistia em “um dia de piloto” aos leitores, que

podiam experimentar diversos modelos de automóveis em pista fechada. Esses quesitos, porém, dariam assunto a uma pesquisa própria.

Voltando às relações entre jornalismo e revista, outro aspecto importante a ser levado em conta quando se trata de publicações cujo foco são, em última instância, objetos de consumo, são os possíveis interesses econômicos aos quais elas podem estar subordinadas, como alerta Benetti nos pressupostos citados anteriormente. Sobre essa questão, há um comentário interessante de Jorge Tarquini no livro “Rebimboça da Parafuseta: os caminhos da imprensa automobilística no Brasil”. No passado, Tarquini foi diretor de redação da Quatro Rodas.

Não existe esta coisa de “pressão comercial” para mantermos. Existem pressões? Existem, e muito intensas, mas qual é a maior pressão de um anunciante? Falar que não vai anunciar mais. E, sempre, a resposta foi: “Então, infelizmente, o Sr. pode ficar à vontade para não anunciar mais em nossas revistas”. Mas isso acontece, não porque a Abril não goste de vender anúncios, é claro que este faturamento ajuda a pagar as despesas, mas porque aqui se trabalha com a filosofia de “Igreja e Estado”. A “Igreja” é o editorial, que cuida da moral, da alma, enquanto o comercial é o “Estado”, o responsável por prover tudo isso. E é muito confortável poder fazer jornalismo assim, unindo independência com a responsabilidade de saber o poder que se tem nas mãos e nunca ser leviano nas suas colocações. (TARQUINI, 2005, p. 26).

O comentário parece se confirmar se olharmos uma das mais emblemáticas capas da revista: a da edição de janeiro de 2014 (ANEXO 1). Nela, veio estampada a reprovação do Ford EcoSport no teste de Longa Duração (mais detalhes dessa seção no capítulo seguinte). De maneira pragmática, a opção da revista por estampar na capa notícia tão desfavorável a uma montadora poderia significar perda de anúncios e, logo, de verba advindos da venda dos espaços nas páginas dedicados à publicidade.

No entanto, ao adotar uma opção que notadamente contraria os interesses de um potencial anunciante – nesse caso, uma montadora de automóveis –, a publicação termina por fortalecer o voto de confiança de seus leitores, os quais, notadamente, esperam que, de maneira geral, o jornalismo comprometa-se sempre com informações isentas e livres de pressões de quaisquer naturezas. Logo, a credibilidade não pode ser um produto à venda.

A credibilidade de uma revista, afinal, é seu maior patrimônio. É ela quem gera bons negócios e traz dinheiro para a revista. Cultivá-la é, portanto, uma opção estratégica. Mas a credibilidade cobra seu preço. Além de custar dinheiro (...), custa eterna vigilância. É um bem imponderável, que leva tempo para ser construído, mas que pode desmoronar com assustadora rapidez. (SCALZO, 2013, p. 84).

Desse modo, é notório que as revistas ainda são tidas pelos leitores como um importante elemento na construção de suas opiniões, gostos e bagagem cultural. A criação dessa relação de proximidade entre consumidor e produto é responsável por assegurar o sucesso de muitas publicações. Por consequência, as revistas têm na segmentação temática uma espécie de alicerce entre conteúdo e interessados, de modo a agregar esses dois elementos em torno de um forma singular de jornalismo. A segmentação contribui para que cada vez mais os jornalistas trilhem o caminho da especialização, como será discutido adiante.

1.3 A REVISTA QUATRO RODAS

No início do século XX, o Brasil não produzia automóveis efetivamente. O que havia era a importação de peças e componentes já manufaturados, de modo que os veículos eram apenas montados no país. De acordo com Campo Grande (2014a), as tradicionais norte-americanas General Motors e Ford já montavam alguns modelos de caminhões, ônibus e automóveis nessa época e, com a eleição de Getúlio Vargas em 1930, a lógica agroexportadora que dominou o país desde o período colonial deu lugar ao positivismo, preocupado com a indústria e a mecanização da produção.

A indústria automobilística brasileira teve um grande avanço no governo de Juscelino Kubitschek. Pautado pelo “Plano de Metas”, sendo a substituição das importações uma de suas diretrizes, JK cria o GEIA (Grupo Executivo da Indústria Automobilística), responsável por regulamentar a produção de automóveis no país. O entusiasmo com a nacionalização da indústria chega à imprensa, com o surgimento de diversas publicações segmentadas, focadas nos automóveis.

Nessa nova fase, mais precisamente em 1958, apareceu a primeira coluna de jornal dedicada à indústria, como o nome *sui generis* de *Automóveis e Aviões*, escrita pelo jornalista (...) Mauro Salles, no jornal *O Globo*, do Rio de Janeiro. Os jornais ainda não se interessavam suficientemente pelo tema a ponto de dedicar-lhe páginas inteiras ou cadernos especiais, mas começam a surgir revistas especializadas. (CAMPO GRANDE, 2014a, p. 21).

Em 1960, Victor Civita lança no Brasil a Revista Quatro Rodas (ANEXO 2). No princípio, a publicação focava na relação entre automóvel e turismo (BIANCHINI; CAVALLARI, 2000, p. 13). A grande inovação veio um ano mais tarde quando a revista começou a dar traços técnicos às suas avaliações, “para informar os leitores como os veículos andavam, freavam e quanto gastavam de combustível.” (CAMPO GRANDE, 2014a, p. 21) . “Em sua primeira década, Quatro Rodas foi responsável pela grande expansão turística do

nosso país, cobrando do Governo a abertura e manutenção de estradas e a melhoria da nossa infra-estrutura.” (BIANCHINI; CAVALLARI, 2000, p. 24).

O início da década de 70 foi animador. A indústria apresentou diversos lançamentos naquele período. Para o jornalista Jorge Tarquini, ex-diretor de redação da Quatro Rodas, o diferencial da revista na época foi “investir no jornalismo investigativo, nos ‘Segredos das Fábricas’, além de criar os comparativos entre modelos e os testes de longa duração.” (BIANCHINI; CAVALLARI, 2000, p. 24). Essas coberturas compõem até hoje o quadro de conteúdos da publicação.

O entusiasmo, porém, logo deu lugar ao marasmo. Afetado pela crise do petróleo no fim da década de 70, o mercado de automóveis no Brasil esfriou. A situação para as publicações ficou ainda pior após a proibição das importações em 1976. “As revistas automobilísticas brasileiras atravessaram, nas décadas de 70 e 80, um dos seus momentos mais críticos. Chegaram poucos novos títulos e a maioria não conseguiu se firmar.” (BIANCHINI; CAVALLARI, 2000, p. 14).

Uma das curiosas provas do marasmo enfrentado por tais publicações no período é uma clássica reportagem feita pela Revista Quatro Rodas em fevereiro de 1987 (ANEXO 3). Na falta de novos lançamentos no mercado nacional, a solução foi reunir dois carros idênticos para um teste. A única diferença estava nas cores: um preto e outro branco. O propósito? Descobrir qual cor tornava o carro menos “calorento”.

A reabertura das importações em 1990, no governo Fernando Collor, foi um alento para as redações das revistas automotivas. Collor, aliás, é até hoje lembrado pela emblemática analogia entre os automóveis nacionais e as carroças. Outra medida adotada por Collor que mudaria para sempre o cenário do mercado de automóveis no Brasil foi a criação do chamado “carro popular”, modelo com motor cujo valor máximo de ar deslocado é equivalente a 01 litro, ou ainda, 1000 cilindradas - daí o fato de também ser conhecido como “carro mil”.

O surgimento dos populares fez com que os automóveis se tornassem bens de consumo mais acessíveis. O precursor da categoria foi o despojado Fiat Uno Mille. Aliás, sobre isso, cabe um comentário interessante. O modelo, que foi o primeiro carro zero-quilômetro de muitos brasileiros, permaneceu em linha até 2013 com poucas e pontuais alterações no projeto original (a maioria de cunho meramente estético). O fim da produção do Fiat Uno Mille (que com o passar dos anos acabou identificado pela montadora apenas como Mille) tem relação direta com segurança veicular. Com a iminente obrigatoriedade de freios ABS e duplo airbag frontal para todos os automóveis nacionais, a Fiat decidiu aposentar o

modelo (lançado na Europa em 1983 e um ano mais tarde no Brasil) mediante a inviabilidade técnica de instalar os novos equipamentos no veterano modelo.

Para o mercado editorial, a movimentação no mercado em função do surgimento dos carros populares foi um alento.

O interesse dos leitores aumentou e o assunto passou a ser presença obrigatória em, virtualmente, todos os veículos de comunicação. Em pouco tempo, praticamente todos os jornais brasileiros criaram colunas ou suplementos dedicados ao tema. (CAMPO GRANDE, 2014a, p. 25).

A partir de então, os mercados brasileiros editoriais e automotivos registraram avanços consideráveis. Quarenta e três montadoras atuavam no país em 2013 (CAMPO GRANDE, 2014a, p. 30). O número de publicações sobre automóveis também cresceu, dividindo espaço com programas de rádio, TV e também produções online (como canais no YouTube, blogs, websites, entre outros).

Nesses 57 anos, a Quatro Rodas se consolidou como a revista mais importante sobre o assunto no país. Alguns conteúdos ainda são o diferencial da revista, como o teste chamado de “Longa Duração”. Trata-se da compra de um automóvel recém-lançado no mercado, o qual é utilizado por 60 mil quilômetros como se tivesse sido comprado por um consumidor comum. Após esse percurso, o carro é totalmente desmontado para uma inspeção minuciosa de seus componentes de freio, suspensão, transmissão, carroceria, motor, entre outros, a fim de atestar a qualidade construtiva do veículo.

Segundo informações obtidas pelo *site* “publi.abril.com.br”, dados consolidados de 2016 revelam que a tiragem média da revista naquele ano foi de 195 mil exemplares por mês. O número de leitores no ano foi de 2,975 milhões. No que se refere ao público, o *site* informa que 87% dos leitores são homens e 13% mulheres. Em termos de idade, a maioria (32,7%) tem entre 30 e 39 anos. Em seguida aparecem as pessoas com idade entre 20 e 29 anos (23,5%), seguidas do grupo entre 40 e 49 anos (18,2%). O grupo de pessoas com 50 anos ou mais aparece na quarta colocação (17,6%). Completam a contagem os grupos com idade entre 15 e 19 (5,7%) e 10 e 14 anos (2,3%). Com relação à classe social do público leitor da revista Quatro Rodas, o “PUBLI Abril” informa que a maioria faz parte da “Classe B” (45,4%). Em seguida aparece o público da “Classe C” (38,7%). “Classe A” (12,2%) e “Classe D/E” (3,7%) completam a contagem. O *site*, porém, não explica a metodologia para a adoção de tais terminologias.

Em 2017, o cargo de editor-chefe da revista Quatro Rodas era ocupado pelo jornalista Zeca Chaves. O quadro de editores era composto pelos jornalistas Paulo Campo Grande, Péricles Malheiros, Ulisses Cavalcante e Leo Nishihata. Compunham o quadro de repórteres os jornalistas Vitor Matsubara, Isadora Carvalho e Henrique Rodriguez.

1.4 JORNALISMO ESPECIALIZADO

Como visto anteriormente, a atividade jornalística considerando-se o público leitor pode ganhar os mais diversos contornos distribuídos em formatos igualmente diversificados. No entanto, se no jornalismo a forma de apresentação ganha contornos específicos, a forma de fazê-lo deve se manter íntegra aos pressupostos éticos da atividade. Dessa maneira, algumas publicações podem trilhar caminhos específicos para tratar de assuntos com mais propriedade - ou com mais dedicação, pelo menos. É quando a atividade jornalística delimita seu campo de atuação.

Recortes específicos são tomados quando produtos jornalísticos trilharam o caminho da especialização. Dessa maneira, é possível afirmar que a especialização está ligada ao aprofundamento temático, sem que isso implique num recorte específico de público, ao contrário da segmentação, que prioriza o recorte de público em detrimento da aprofundação temática (BUITONI, 2013, p 110). Assim é com o jornalismo automotivo, por vezes subestimado por cursos de comunicação nas universidades. Campo Grande (2014a) alerta para a inexistência de um curso de jornalismo automotivo. Em 2017, contudo, a Faculdade Cásper Líbero lançou um curso de Jornalismo Automotivo com uma carga horária de 15 horas. Ministrado por Sergio Quintanilha (atual editor-chefe da revista Motor Show), era destinado não só a jornalistas como também a entusiastas do universo automotivo.

Esse tipo de fazer jornalístico tem público cativo, suficientemente variado para angariar espaço em programas televisivos (“AutoEsporte”, da Rede Globo, “Acelerados”, do SBT, “Auto+”, da Bandeirantes, entre outros), nos blogues (“Notícias Automotivas”, “Autos Segredos”, “Best Cars”, entre outros) e no suporte impresso (as revistas “Quatro Rodas”, da editora Abril, “Autoesporte”, da editora Globo, “Car and Driver”, da editora Escala, por exemplo).

Os jornalistas que se dedicam a essa área têm, portanto, o desafio de escrever de maneira particular, a fim de atender às expectativas de um público, por vezes, tão ou mais entendidos no assunto do que os próprios jornalistas. “O público (...) é sempre mais

especializado, é aquele fã incondicional do automóvel ou aquele sujeito que possui muita informação técnica, quase um engenheiro” (PATI, 2005, p. 36).

A academia ainda não tem um consenso definido sobre como classificar o que seria o jornalismo especializado. A classificação de disciplinas como “jornalismo especializado” não é tão marcante nas grades curriculares (BUITONI, 2013, p. 110). Buitoni segue no argumento de que as definições de especialização e segmentação em jornalismo são diversas. Porém, a definição de especialização apresentada por Buitoni é suficientemente clara para amparar a análise do fazer jornalístico em uma revista como Quatro Rodas.

Alguns assuntos foram se individualizando no jornalismo diário ou já surgiram consubstanciados em uma revista. A especialização pode requerer determinados conhecimentos e tratamentos, exigindo tradução de vocabulários específicos ou técnicos. A especialização por assunto também envolve um público interessado; no entanto, não está diretamente ligada a um recorte de público. (...) Dessa forma, (...), revistas esportivas, sobre automóveis (...), podem ser encarados como jornalismo especializado: seus públicos não são especialmente definidos. (BUITONI, 2013, p. 112).

Portanto, esta pesquisa parte do princípio de que, para escrever sobre automóveis em uma publicação inteiramente dedicada a eles o profissional é, em suma, um jornalista especializado. “Uma revista como ‘Quatro Rodas’ poderia ser considerada um segmento das revistas de informação geral; porém, os critérios de especialização talvez sejam mais adequados” (BUITONI, 2013, p. 113). As considerações de Paulo Campo Grande sobre a formação de um jornalista automotivo contribuem para essa análise.

O caminho para se tornar um jornalista especializado em automóveis, além de fazer o curso superior de jornalismo (...) é a dedicação. É necessário estudar o assunto. Assim como em outras áreas, o interessado em automóveis consegue participar de diversos cursos promovidos por entidades (...), universidades (...) e das fábricas de automóveis e autopeças para aumentar seu conhecimento. Não são cursos de jornalismo, mas de motores, dinâmica veicular, sistemas elétricos. (...) O jornalista também pode se instruir sozinho. Não faltam livros, apostilas, revistas sobre diversos temas relacionados a carros. (CAMPO GRANDE, 2014a, p. 36).

As questões pertinentes à especialização geram um debate interminável entre os que a defendem e os que a contestam. Para Scalzo (2013), a especialização traz um risco ao jornalista, uma vez que este pode perder aquele senso de curiosidade comum de um leigo em determinado assunto. Dessa maneira, ao se comportar como especialista, pode deixar de questionar sobre preocupações óbvias entre os especialistas, mas importantes aos leitores. Para Carsughi (2005), a especialização ajuda o jornalista precisamente a ganhar conhecimento

sobre aquilo que irá escrever, especialmente no que diz respeito aos automóveis, aos quais novas tecnologias são frequentemente incorporadas.

(...) pegue (sendo muito otimista) 85% dos chamados jornalistas “especializados” e peça para ele lhe explicar como funciona o motor Honda V-Tec. O cara não sabe. Simplesmente, porque ele jamais se deu ao trabalho de abrir o motor e ver ou, pelo menos, estudar para saber como é. Contudo, não acho que seja necessário ser um técnico ou engenheiro mecânico, mas, dos companheiros de profissão que conheço, aqueles que têm, realmente, um bom preparo tecnológico se destacam dos demais e conseguem avaliar melhor o produto. (CARSUGHI, 2005, p. 46).

Esta pesquisa se vale, portanto, da linha de raciocínio traçada no argumento apresentado por Carsughi. Uma vez considerado um campo do jornalismo especializado, o jornalismo automotivo tem, portanto, a prerrogativa de tratar com mais propriedade assuntos relativos aos automóveis. Dentre eles, um bastante pertinente à sociedade brasileira: segurança veicular.

2. SEGURANÇA VEICULAR

Antes de prosseguir com este capítulo, é importante lembrar que esta pesquisa não é um trabalho sobre engenharia automotiva e tampouco visa dar explicações demasiadamente técnicas a respeito do funcionamento de determinados equipamentos de segurança presentes nos automóveis. Pretende-se demonstrar a relevância do tema da segurança veicular, por vezes subestimado, por exemplo, por motoristas que insistem em não utilizar o cinto de segurança. A partir dessa relevância, procurou-se conhecer as competências necessárias a um jornalista para reportar sobre o assunto em publicações especializadas (neste caso, a revista Quatro Rodas). Trata-se, portanto, de uma pesquisa em jornalismo.

Desde que foi inventado na virada do século XIX para o XX, o automóvel passou por mudanças significativas em termos de manufatura, motorização, *design*, entre outros elementos que o compõem. Um dos aspectos cujos avanços foram proeminentes é precisamente o da segurança. Contudo, muitos países contaram com a ação direta do Estado para progredir nessa questão. O Brasil foi um deles. É possível citar, por exemplo, a mudança na legislação na cidade de São Paulo em novembro de 1994, a qual tornou obrigatório o uso dos cintos de segurança pelos ocupantes dos bancos dianteiros dos automóveis particulares e de aluguel, além de proibir que crianças menores de 10 anos pudessem viajar no assento dianteiro.

(...) as fatalidades e lesões diminuiriam significativamente em relação ao ano de 1993 (...). A utilização do cinto de segurança na cidade de São Paulo passou de um patamar de 18% para motoristas e 9% para passageiros em maio de 1994, para 91% para motoristas e 87% para passageiros em novembro do mesmo ano. (...) No ano seguinte à promulgação da lei, estima-se que 80 pessoas deixaram de perder a vida em acidentes, 1500 deixaram de ser feridas gravemente e outras 4500 pessoas que sofreriam ferimentos leves saíram ilesas dos acidentes. (...) US\$ 35.000.000,00 foram economizados pelo Estado com atendimentos hospitalares, perda de produção e custos assistenciais. (BERTOCCHI, 2005, p. 9).

Mas o dilema persiste. Uma pesquisa realizada pela Agência de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP), entre 2014 e 2016, comparou o percentual de motoristas e passageiros que não utilizavam o cinto de segurança. Em 2014, o percentual do uso de cinto de segurança entre motoristas, passageiros do banco dianteiro e passageiros do banco traseiro era de 89, 84 e 46% respectivamente. Dois anos mais tarde, os índices subiram para 93, 90 e 65% na mesma ordem. Ou seja, ainda temos um longo caminho na direção de um trânsito mais consciente e, logo, seguro.

Além da conscientização das pessoas, um elemento importante nessa discussão é o quão seguros são os próprios automóveis. Ao longo das décadas, a indústria automobilística investiu no desenvolvimento de variados dispositivos de segurança passiva (aquela que age para evitar os danos causados por um acidente) e ativa (aquela que age para evitar o próprio acidente). Em termos de segurança passiva, os principais equipamentos envolvidos cumprem a função de retenção (BERTOCCHI, 2005, p. 37).

Os componentes principais do sistema de retenção são os cintos de segurança e suas ancoragens (fixações), os bancos e suas ancoragens, o painel de instrumentos, os apoios de cabeça, os volantes (sistema de direção) e os airbags quando disponíveis. O risco para os ocupantes de um veículo em um acidente está diretamente associado com o como e o quão rápido eles perdem a sua velocidade presente no momento da colisão. (BERTOCCHI, 2005, p. 37).

No tocante à segurança ativa, se destacam os equipamentos de controle sobre o automóvel, de modo a torná-lo cada vez mais controlável em situações extremas como curvas, pisos escorregadios, desvios de direção repentinos, entre outras situações.

Um exemplo clássico de sistema de segurança ativa são os freios, que (...) têm a função de reduzir a velocidade ou parar completamente o veículo. Os engenheiros que trabalham com sistemas de freios, suspensão, sistemas de direção, acessibilidade e visibilidade são muitas vezes os responsáveis por evitar uma quantidade enorme de acidentes. (BERTOCCHI, 2005, p. 8).

O interesse pela segurança veicular é compartilhado internacionalmente. Em 2011, surgiu no Reino Unido o *Global New Car Assessment Programme* (Programa de Avaliação de Novos Veículos Globais). Trata-se de uma instituição sem vínculo com nenhuma montadora de veículos que pretende “dar suporte a novos Programas de Avaliação de Carros (NCAPs) em mercados emergentes, oferecendo orientação suporte técnico e garantia de qualidade” (GLOBAL NCAP). O braço na América Latina do *Global NCAP* é o *Latin NCAP*, cujos primeiros testes de impacto (*crash-tests*) foram realizados em 2010. Outros sete *NCAP's* espalhados pelo mundo compõem o *Global NCAP*.

Em 2012, o Programa de Avaliação de Carros Novos para América Latina e o Caribe (*Latin NCAP*) ganhou destaque na mídia (especialmente nas publicações segmentadas) ao afirmar que os carros oferecidos na região estavam vinte anos atrasados em termos de segurança na comparação com os oferecidos em mercados de países desenvolvidos, e também abaixo dos padrões globais. A constatação veio após a realização de testes de impacto com diversos modelos oferecidos em diferentes países da América Latina. Os automóveis são lançados a uma barreira deformável (simulando outro automóvel) a 64 quilômetros por hora

produzindo uma colisão 40% frontal (ANEXO 4). Alguns modelos testados foram avaliados com notas entre 0 (zero) e 1 (um), sendo 5 (cinco) a maior possível. Isso permitiu afirmar que uma colisão nas condições simuladas seria praticamente fatal aos ocupantes.

A instituição apontou a presença de “estruturas frágeis” na carroceria dos carros como a principal explicação para o mau desempenho dos modelos de fabricação latinoamericana nos testes de impacto. O fator foi crucial para classificá-los como inseguros, haja vista que, para o bom desempenho dos *airbags*, por exemplo, uma boa estrutura da carroceria é fundamental.

A participação da estrutura do veículo no processo de absorção da energia envolvida nas colisões é fundamental. O compromisso que deve ser encontrado no que diz respeito à rigidez da estrutura é de extrema importância. Tomando como exemplo as colisões frontais, podemos dizer, simplificadamente, que veículos com baixos níveis de rigidez em sua região frontal (front-end) deformarão mais rapidamente, diminuindo portanto o tempo global que os ocupantes possuem para chegar ao repouso. Por outro lado, caso o veículo apresente um projeto de front-end muito rígido, os patamares de desaceleração observados serão bem maiores (...) Tudo é uma questão de gerenciamento da energia envolvida na colisão. (BERTOCCHI, 2005, p. 67).

Para a homologação de um automóvel no Brasil, o Estado exige que as montadoras realizem *crash-test* em seus produtos. Apenas o teste de impacto frontal é obrigatório. Os resultados, contudo, não são publicizados. O teste de impacto lateral não é necessário para a homologação, ao contrário de países como a Alemanha, onde o procedimento é exigido desde a década de 1990. O *Latin NCAP* iniciou os testes de impacto lateral em 2016. Os resultados obtidos foram igualmente ruins quanto os de impacto frontal, especialmente em carros mais baratos.

Para ilustrar a desigualdade entre modelos comercializados no Brasil e em países desenvolvidos, uma informação interessante consta na “Cartilha de Segurança Veicular”, lançada em 2012 pela PROTESTE – Associação Brasileira de Defesa do Consumidor. O documento trouxe informações a respeito de um teste de impacto realizado em 2007 com duas unidades de um mesmo modelo, o Volkswagen Fox. A diferença entre as duas: um era do lote destinado ao mercado nacional e o outro do lote destinado à exportação para a Europa.

Os testes demonstraram que, em colisão, os passageiros do carro vendido na Europa não sofreriam grandes danos, mas o motorista brasileiro teria lesões tão graves que poderia morrer devido à falta de proteção aos adultos no banco da frente. Deve-se salientar que o teste de colisão foi realizado a apenas 64 km por hora. Nos modelos fabricados em São José dos Pinhais (PR) para o mercado interno, itens de segurança não eram de série como na Europa. O motorista do Fox brasileiro sofreria ferimentos graves na cabeça, na nuca e no tórax em função do choque, o que muito

provavelmente o levaria à morte. Já o do carro vendido na Europa teria danos mínimos na cabeça. A diferença se explica, em favor da versão europeia, pelo airbag, colchão de ar que evita que o motorista bata a cabeça no volante, e por um cinto de segurança mais moderno. No modelo europeu, o passageiro que viaja ao lado do motorista sofreria impacto apenas nas coxas. Já o brasileiro, embora não corresse risco de vida, machucaria o joelho direito e a cabeça. (PROTESTE, 2012, p. 7-8).

Três anos antes da constatação alarmante do *Latin NCAP* e contemporaneamente ao teste mencionado pela Cartilha de Segurança Veicular da Proteste, porém, os laços entre avanços na segurança automotiva e legislação se estreitaram novamente no Brasil. Eram formuladas as resoluções 311 e 312 do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito). Ambas foram alteradas por outras resoluções nos anos seguintes, sem, contudo, modificações no teor originário fundamental de cada uma.

A resolução 311 dispôs sobre a obrigatoriedade de *airbags* frontais para condutor e passageiro em todos os veículos novos, nacionais e importados, licenciados no Brasil a partir de 2014. O CONTRAN estabeleceu um calendário para o alcance da meta, aumentando o percentual da obrigatoriedade ano após ano, começando em 8% da produção em 2010, até a totalidade quatro anos depois. A resolução 312 dispôs, mediante as mesmas condições da resolução 311, sobre a obrigatoriedade de freios com sistema antiblocante ABS (sigla em inglês para *Anti-lock Braking System*). Ele é capaz de impedir o travamento total das rodas durante uma frenagem de emergência, possibilitando ao condutor maior controle sobre a direção do automóvel nessa condição. O CONTRAN estabeleceu prazo de aplicação do equipamento nos carros novos em calendário semelhante ao da aplicação das bolsas de ar.

Tal como exposto anteriormente na explicação do professor Bertocchi, os *airbags* são um dos elementos de segurança passiva mais importantes nos automóveis. Os testes do *Latin NCAP* mostraram tal importância em 2010. Naquele ano, três diferentes modelos de automóveis – Volkswagen Gol, Fiat Palio e Peugeot 207 – foram testados em versões com e sem o equipamento. As versões desprovidas do mesmo se saíram sempre piores do que aquelas providas. Os modelos Fiat e Volkswagen tiveram um resultado três vezes melhor com *airbag*. O modelo Peugeot teve um resultado duas vezes melhor quando equipado com o item. “Não há dúvida que quando utilizado em condições corretas (...), a performance dos *Airbags* é extremamente favorável no que diz respeito à proteção dos ocupantes” (BERTOCCHI, 2005, p. 157).

Embora o ano de 2014 tenha significado um importante marco para a segurança veicular no Brasil, muito ainda precisa ser feito. Como exposto, alguns avanços só vieram mediante alterações na legislação. Embora *airbags* e freios ABS sejam obrigatórios hoje,

outros itens igualmente importantes como cinto de três pontos e apoio de cabeça para o ocupante central do banco traseiro e o controle eletrônico de estabilidade raramente são ofertados entre os carros mais baratos do mercado. Esse último, aliás, será obrigatório também por força da lei a partir de 2022. Em dezembro de 2016, o CONTRAN aprovou a resolução nº 361 que dispõe sobre a obrigatoriedade do controle eletrônico de estabilidade. O dispositivo atua de maneira independente dos comandos do condutor, devolvendo o veículo à trajetória em casos de perda de aderência e derrapagem, atuando separadamente nos sistemas de freios e motor.

A repercussão dos testes de impacto do *Latin NCAP* e as mudanças na legislação ajudaram a alavancar o debate acerca do nível de segurança dos automóveis brasileiros. Tardiamente ou não, é importante tratar do assunto para que as pessoas possam estar munidas das melhores informações possíveis antes de decidir em qual produto confiar a própria vida e a de outras. O tema da segurança é destaque inclusive em algumas peças publicitárias, usado como principal argumento de algumas montadoras para convencer o público a optar pelo seu produto (ANEXO 5).

Mediante tal cenário, esta pesquisa se propõe a analisar a revista Quatro Rodas para compreender as competências que um jornalista especializado em automóveis deve reunir a fim de realizar avaliações com vistas aos aspectos da segurança veicular. Tal pesquisa se deu por meio de uma análise documental feita mediante consulta às edições da publicação, visando contribuir aos e às jornalistas interessados(as) no assunto, estejam eles e elas na graduação ou em atividade profissional.

3. METODOLOGIA

Uma vez apresentados os objetivos desta pesquisa, convém esclarecer como planejou-se alcançá-los. A escolha pela revista Quatro Rodas, como tratado anteriormente, justifica-se pelo fato de essa ser uma das maiores publicações a respeito de automóveis no Brasil. Em seguida, procurou-se delimitar o objeto final da análise, haja vista que a revista em si veicula diversos conteúdos passíveis de observação. Nesse sentido, optou-se por agrupar todas as edições que, no intervalo entre os anos de 2007 e 2016, estamparam em suas capas comparativos entre automóveis (ANEXO 6). Tal recorte temporal é interessante na medida em que coincide com um período de significativo avanço nos níveis de segurança dos carros vendidos no país.

Tal critério resultaria na seleção de 34 (trinta e quatro) exemplares da revista. Porém, uma edição de 2010 (número 605) não pôde ser acessada no acervo. Desse modo, o corpo de análise resultou no agrupamento de 33 (trinta e três) edições da revista Quatro Rodas, mediante a seguinte distribuição anual: três edições de 2007 (números 561, 564 e 572), três edições de 2008 (números 578, 581 e 583), três edições de 2009 (números 589, 595 e 597), duas edições de 2010 (números 600 e 607), três edições de 2011 (números 615, 616 e 618), três edições de 2012 (números 626, 632 e 637), três edições de 2013 (números 642, 643 e 650), quatro edições de 2014 (números 655, 658, 662 e 663), cinco edições de 2015 (números 666, 667, 669, 670 e 674) e quatro edições de 2016 (números 680, 683, 685 e 686).

A escolha pelos comparativos foi outro elemento de delimitação do objeto. Os comparativos apresentam textos nos quais os jornalistas avaliam dois ou mais automóveis com características semelhantes (podendo ser o preço, a motorização, o tipo de carroceria, etc) para uma disputa entre os mesmos, de modo a decretar um vencedor. Vários aspectos são analisados pelos jornalistas em um comparativo. O da segurança é um deles, o qual pode ser decisivo ao determinar a vitória de um modelo de automóvel perante outro. A escolha dos comparativos, portanto, se assenta no fato de que, para escrevê-los, os jornalistas precisam tratar de segurança veicular invariavelmente.

A primeira tarefa, além de selecionar as revistas, foi ler todos os comparativos, edição a edição, de modo obter um panorama sobre os textos, tendo em mente os aspectos de segurança veicular mencionados no capítulo homônimo. Em seguida, buscou-se identificar as maneiras específicas como os jornalistas trataram do tema. Foram várias: desde a mera menção a itens de segurança oferecidos pelos veículos, até comentários acerca da dinâmica de condução, como comportamento de suspensão e desempenho do sistema de freios. Mediante o

vasto cenário de competências utilizadas pelos jornalistas, buscou-se identificar quais foram as mais frequentes.

É importante ressaltar que a pesquisa não pretende fazer juízo de valor acerca das formas pelas quais os jornalistas trataram da segurança automotiva. Ou seja, não se pretende classificar o trabalho dos jornalistas como suficiente ou insuficiente, correto ou incorreto. O objetivo é identificar quais foram as maneiras com as quais os jornalistas trataram o assunto, de modo a contribuir com o conhecimento de técnicas e opções para o tratamento da informação concernente à segurança veicular.

Para tanto, foram essenciais as considerações de Laurence Bardin a respeito da análise de conteúdo. “Se a esta suprimirmos a sua função de interferência e se limitarmos as suas possibilidades técnicas apenas à análise categorial ou temática, podemos, efetivamente identificá-la à análise documental” (BARDIN, 1977, p. 45). A escolha metodológica pela análise documental proposta por Bardin é pertinente na medida em que a autora considera tal operação como a constituição de uma documentação, semelhante a um banco de dados.

Nesse sentido, a análise documental configura-se, segundo Fox (2005, p. 25, 28 apud GUIMARÃES, 2009, p. 110), “um processo comunicativo em que um conjunto de operações cognitivas de natureza analítico-sintética transforma, por meio do reconhecimento e da representação do conteúdo, o documento original em outro mais exequível”. Bardin (1977) postula que uma das formas de apresentação da análise documental se dá pelo método da indexação, a qual permite a classificação em palavras-chave, descritores ou índices, de modo a classificar os elementos de informação de forma restrita.

Neet (1989, p. 7 apud GUIMARÃES, 2009, p. 107) esclarece o objetivo da indexação como sendo “facilitar a pesquisa de documentos ou de informações contidas em documentos”. Por isso, a estratégia da indexação se mostra pertinente pois permite analisar documentos (a revista Quatro Rodas) mediante os índices (competências utilizadas pelos jornalistas).

Como em qualquer processo de indexação de assunto, o indexador começa com o reconhecimento das próprias palavras do texto, “escaneando” cada sentença e grifando as palavras-chave utilizadas pelo autor. O indexador, então, avalia as referidas palavras face à estrutura geral do parágrafo de modo a determinar os assuntos que estão sendo discutidos. Certamente, nem toda palavra grifada em um parágrafo constitui assunto significativo. (CLEVELAND & CLEVELAND, 1990 apud GUIMARÃES, 2009, p. 107)

Diante dos pressupostos e técnicas apresentadas, a forma utilizada para progredir com a investigação foi catalogar os principais recursos utilizados pelos jornalistas no tocante à segurança veicular, como forma de indexação. O procedimento levou em conta os aspectos de

segurança passiva e ativa, tal qual discutido no capítulo “Segurança Veicular”. Também foram considerados como fatores de indexação itens aos quais os repórteres atribuíram, expressamente, análise do ponto de vista da segurança. Depois, enumerou-se quantas vezes tais recursos apareceram, de modo a gerar um *ranking* com os resultados para cada ano entre as edições analisadas.

Com isso, procurou-se identificar as diferentes competências das quais os jornalistas se valeram para abordar o tema da segurança veicular. Por fim, espera-se que a pesquisa contribua com o aprendizado de jornalistas que almejam ingressar no campo do jornalismo automotivo, pelo menos no que se refere às formas de abordagem do tema tratado.

3.1 COMPARATIVOS

Para dar prosseguimento à análise, cabe expor e explicar a forma como os comparativos são apresentados pela revista e também como foram analisados. Para isso, cabe apresentar um comparativo realizado pela revista Quatro Rodas. Tomou-se como exemplo um comparativo realizado em Dezembro de 2009. A edição tratada não está entre aquelas reunidas para esta pesquisa, mas serve como exemplo, haja vista que a estrutura dos comparativos não se altera significativamente entre as edições.

Como exposto anteriormente, os comparativos reúnem modelos de automóveis semelhantes em um ou mais aspectos, podendo ser o tipo de carroceria, preço, motorização, etc. No exemplo mostrado a seguir, tem-se dois automóveis de mesma carroceria, preços próximos e mesma cilindrada. Trata-se do Volkswagen Gol e do Fiat Palio, ambos equipados com motor de 1,6 litro e câmbio automatizado.

A imagem a seguir mostra as páginas de abertura de um comparativo. Nelas, consta uma imagem na qual todos os modelos comparados são reunidos. Há o título (“Mano a mano”), um subtítulo (“Automatizados, os titulares das maiores torcidas entram em campo”), o nome do jornalista (“Paulo Campo Grande”) e o nome do fotojornalista (“Christian Castanho”). Ainda dentro da imagem, podemos ver as indicações com os nomes de cada modelo, o preço para compra sugerido pelas respectivas montadoras e um breve comentário do repórter a respeito do modelo (1). Esses comentários são breves mas podem conter menções a aspectos de segurança, por isso foram devidamente incluídos na análise de todas as edições. No desenvolvimento da pesquisa, esse espaço será tratado como comentários de abertura. Em seguida vemos o texto propriamente dito (2). É nesse espaço que se encontra o

trabalho de reportagem do jornalista e, logo, a maior parte das informações sobre cada modelo. No desenvolvimento da pesquisa, esse espaço será tratado como corpo do texto.



A imagem a seguir mostra um exemplo de como são as páginas internas de um comparativo. Nelas tem-se o desenvolvimento do corpo do texto (2). Há também as notas atribuídas a cada quesito avaliado, as quais trazem também breves comentários do jornalista justificando as mesmas (3). Elas são atribuídas no formato de pequenas estrelas, sendo zero a menor nota e cinco a maior.

Todos os quesitos apresentados mediante tal mecanismo de pontuação foram analisados para a elaboração da pesquisa, com especial ênfase aos de Segurança, Direção, Freio e Suspensão e o de Carroceria. Estes são os que mais frequentemente abordam questões relativas à segurança dos modelos avaliados. Os textos com as justificativas das notas serão identificados como “comentário de nota” no desenvolvimento da pesquisa. Imagens também são muito frequentes nos comparativos.

O relevante para a pesquisa, porém, são suas legendas (4). É possível que aspectos de segurança sejam abordados pontualmente em legendas das fotos. Quando isso ocorrer, o trecho será identificado como “legenda de foto”.

Comparativo Gol x Palio

1-MOTION
DIREÇÃO, FREIO E SUSPENSÃO
A suspensão firme e a direção do Gol. A direção não exige esforço e a freio proporciona eficiência.
★★★★

MOTOR E CÂMBIO
O motor fazeta bem com o câmbio, e o conjunto apresenta reações mais suaves que as do rival.
★★★★

CARROCERIA
O design é moderno e o acabamento, embora simples, agrada pela qualidade da manufatura.
★★★★

VIDA A BORDO
O espaço é bom para a categoria e o motorista tem acesso ao regulagem de altura e volante em altura e distância.
★★★★

SEGURANÇA
Freio ABS e airbag airbag são itens opcionais.
★★★★

SEU BOLSO
Capacidade de carga cerca de 2.000 reais a mais que o Palio.
★★★★

3

DIALOGIC
DIREÇÃO, FREIO E SUSPENSÃO
A suspensão não garante que a carroceria oscile, mas curvas, a direção é rápida, mas os freios não são tão eficientes quanto os do Gol.
★★★★

MOTOR E CÂMBIO
Com motor silencioso, o motor gera mais potência e obtém melhor rendimento na pista. O câmbio tem reações mais bruscas.
★★★★

CARROCERIA
O visual dá mais de certeza, depois das sucursais ressaltadas por que passou. O acabamento é mais cuidado na confecção das peças.
★★★★

VIDA A BORDO
Acabamento bem quatro e bom mais itens de bordo e melhor seu nome.
★★★★

SEGURANÇA
O Palio tem alerta de limite de velocidade, bancos anti-inerção e cinto de combustível em caso de acidente de série. ABS e quatro airbags são opcionais.
★★★★

SEU BOLSO
Ele é mais equipado, todos menos o seu seguro tende a ser mais barato que o do Gol.
★★★★






4

O Gol 5 trouxe as linhas vinculadas, que devem ficar por um bom tempo. As marchas ascendentes são engatadas para a frente

Alavanca mais alta e trocas sequenciais invertidas em relação ao Gol. O visual do Palio não é novo, mas ainda agrada aos fãs.

Para este comparativo, as fábricas enviaram versões completas, com rodas de liga leve, frisos cromados, volante multifuncional com borboletas para acionamento do câmbio (VW) e sensores circunscular e de chuva (Fiat), entre outros itens, ao custo de 52.171 reais para o Gol e 50.643 para o Palio. Mas, considerando modelos menos equipados que contêm essencialmente as condições, direção hidráulica, ABS e duplo airbag, o comprador do Gol deve optar pelo modelo básico mais dois pacotes de equipamentos chamados Módulo ABS e Airbag e Módulo Kit V, que além dos itens acima incluem travas, vidros e retrovisores elétricos, luz de leitura dianteira e chave canivete. O preço, aí, fica em 46.145 reais. No caso do Palio, é necessário encomendar os pacotes que atendem pelos nomes HSD (High Safety Drive), para ABS e airbag, e Kit Attractivo, com ar-condicionado, vidros elétricos dianteiros com funções um-toque anti-encalhamento, travas elétricas e travamento automático das portas a 20 km/h. Desse jeito, o preço fecha em 44.949 reais.

Além dessas diferenças de acabamento e conteúdo, há particularidades conceituais que acompanham as marcas. A Volkswagen, por exemplo, coloca a suspensão no modo firme e comunicativo, no que diz respeito às interações com o piso. A Fiat, ao contrário, privilegia o rodar confortável, com um ajuste mais macio da suspensão. Por outro lado, na hora de temperar motor e câmbio, a VW busca a suavidade e a Fiat, a agressividade. No Gol, o motor trabalha mais redondo, com menos vibração e acelerações progressivas, enquanto as trocas de marcha do câmbio automatizado ocorrem sem

transcos. Já no Palio o motor é mais ruidoso e as mudanças de marcha, mais bruscas – um comportamento acentadamente mais esportivo. Ainda assim, vale dizer que seu câmbio Dialogic recebeu uma calibragem que oferece trocas bem mais confortáveis que no Stilo e no Lince.

Equilíbrio Os dois hatchs usam transmissão do mesmo fornecedor, a Magneti Marelli. As diferenças estão na calibragem que determina o momento das mudanças (baseado no giro e na carga do motor) e na disposição do sistema no carro. No Palio, o módulo foi acoplado sobre a caixa de marchas, por isso a alavanca ficou em uma posição mais elevada, em comparação com a de um câmbio manual. Já no Gol o módulo está instalado ao lado da caixa de marchas, ocupando mais espaço lateral (o motorista não vê). Tanto Gol como Palio têm a opção das trocas de marcha no modo automático ou manual e programação esportiva, acionada por meio de uma tecla “S”, que promove mudanças mais rígidas e em rotações mais elevadas que o programa original. Para diminuir o “salto” de rotações durante as trocas, a VW encurtou as relações de segunda, terceira e quarta marchas, enquanto a Fiat optou por encurtar o diferencial, em relação à transmissão manual. Nas frenagens, o sistema da VW é mais presente, fazendo mais reduções que o da Fiat, que deixa para o freio quase todo o esforço na hora de parar. Nos dois casos, mesmo quando adota o modo manual, o motorista não precisa controlar as reduções.

Na pista, pode-se dizer que os dois andaram juntos. O Palio foi ligeiramente melhor nas provas de desempenho. Ele fez o tempo de 11,5 segundos

O painel dire em vários tons não chega a distrair sua ideia

Muito quantidade de informações na tela, menos organizada

O motor 1.6 do Gol tem 124 cv e taxa de compressão de 12,1

O motor 1.6 do Gol tem 124 cv e taxa de compressão de 12,1

O motor 1.6 do Gol tem 124 cv e taxa de compressão de 12,1

O motor 1.6 do Gol tem 124 cv e taxa de compressão de 12,1

Finalmente, há a última página do comparativo. Ela se destaca pela apresentação da ficha técnica do teste, com números de aceleração, frenagens, consumo, dimensões dos modelos, etc. O mais relevante, porém, é o texto relativo ao veredicto (5). Nele, o jornalista finaliza a linha de raciocínio do comparativo, resumindo brevemente o resultado do mesmo.

Os veredictos são importantes pois expressam o resultado do comparativo, de modo a revelar não apenas o campeão da disputa como também os motivos que sustentam a decisão. Os veredictos podem conter menção a aspectos de segurança. No desenvolvimento da pesquisa, quando aspectos de segurança veicular forem apresentados nesse espaço de texto, eles serão identificados como presentes no “veredicto”.

	Gol	Palio
Desempenho		
0-100 km/h (s) (A)	12,2	11,5
0-1000 m (s) (A)	34,0	33,3
3ª 40 a 80 km/h (s) (A)	5,4	5,2
4ª 60 a 100 km/h (s) (A)	7,0	6,6
5ª 80 a 120 km/h (s) (A)	9,9	9,0
Velocidade máxima (km/h) (A)	192*	190*
Frenagem 120 km/h a 0 (m)	56,8	61,5
Frenagem 80 km/h a 0 (m)	25,5	27,1
Frenagem 60 km/h a 0 (m)	14,8	15,5
Ruído interno PM/RPM máx. (dBA)	38,1/74,6	46,6/67,8
Ruído interno 80/120 km/h (dBA)	59,7/67,5	58,5/65,8
Velocidade real a 100 km/h (km/h)	97,8	91,6
Consumo cidade (km/l) (A)	7,9	7,5
Consumo estrada (km/l) (A)	10,0	9,3
Tanque autonomia (l)/(km) (A)	55/550	48/445
Segurança		
ABS/BAS/EBD	0 - -	0 - -
Controle de tração/estabilidade	- -	- -
Airbags (frontais/laterais/cabeça)	0 - -	0 - -
Encosto de cabeça/cinto de 3 pontos para 5ª passageiro	✓ -	✓ -
Alarme/imobilizador/brake-light	- ✓ *	- ✓ *
Conforto		
Ar-condicionado/direção assistida	0 ✓	0 ✓
Rodas de liga leve/pintura metálica	0 0	0 0
CD player/comandos no volante	0 0	0 0
Vidros/travas elétricos	0 0	0 0
Espelhos/teito solar elétrico	0 -	0 -
Banco traseiro rebatível/bipartido	✓ 0	✓ 0
Câmbio automático/cruise-control	✓ -	✓ -
Computador de bordo/bancos de couro	- -	✓ *
Bolso		
Preço básico (em reais)	39.110	36.030
Garantia	1 ano	1 ano
Número de concessionárias	605	520

	Gol	Palio
Dimensões		
Comprimento/entre-eixos (cm)	390 / 247	394 / 237
Altura/largura (cm)	146 / 166	144 / 164
Porta-malas (litros)	285	275
Peso (kg)	944	1030
Peso/potência (kg/cv)	9,1/7,3	9,0/9,2
Peso/torque (kg/mkgf)	60,5/61,3	55,6/57,8
Diâmetro de giro (m)	10,4	9,8
Ficha técnica		
Motor		
diant., transv., 4 cil. / 8V / 1598 cm³		diant., transv., 4 cil. / 8V / 1796 cm³
Diâmetro x curso: 76,5 x 86,9 mm		Diâmetro x curso: 80,5 x 88,2 mm
Taxa de compressão: 12,1:1		Taxa de compressão: 10,5:1
Potência: 104/101 cv a 5250 rpm		Potência: 114/112 cv a 5500 rpm
Torque: 15,6/15,4 mkgf a 2500 rpm		Torque: 18,5/17,8 mkgf a 2800 rpm
Câmbio		
automatizado / 5 marchas / dianteira		automatizado / 5 marchas / dianteira
Direção		
hidráulica / 3 voltas		hidráulica / 2,75 voltas
Suspensão		
Dianteira: McPherson		Dianteira: McPherson
Traseira: barra de torção		Traseira: barra de torção
Freios		
disco ventilado/tambor		disco ventilado/tambor
Pneus		
195/55 R15		185/60 R15

Torque

Potência

Visibilidade

Gol

Dianteira: ★★★
Lateral: ★★
Traseira: ★★★

Nota geral: ★★★

Palio

Dianteira: ★★★
Lateral: ★★
Traseira: ★★★

Nota geral: ★★★

GOL

Direção, freio e suspensão: ★★★★★

Motor e câmbio: ★★★★★

Carroceria: ★★★★★

Vida a bordo: ★★★★★

Segurança: ★★★★★

Seu bolso: ★★★★★

TOTAL: ★★★★★

PALIO

Direção, freio e suspensão: ★★★★★

Motor e câmbio: ★★★★★

Carroceria: ★★★★★

Vida a bordo: ★★★★★

Segurança: ★★★★★

Seu bolso: ★★★★★

TOTAL: ★★★★★

VEREDICTO

Na soma das estrelas, ao lado, houve empate. O Palio atrai pela relação custo-benefício, porque o Gol é mais caro, chegando a custar até 2.000 reais a mais na versão mais completa com conteúdos semelhantes. Mas o Gol tem melhor conjunto e se destaca pela atualidade do projeto, contra um Palio que muda em 2011.

DEZEMBRO QUATRO RODAS 73

Dessa maneira, ficam identificados os cinco principais componentes textuais que serviram para a análise documental dos comparativos: o comentário de abertura, o corpo do texto, o comentário de nota, a legenda de foto e o veredicto.

4. ANÁLISE DOS COMPARATIVOS

I) Ano – 2007 | Edições com comparativos na capa: 3 (nº 561, 564 e 572).

1. Edição 561 – Janeiro, 2007. Comparativo: Honda Civic (gasolina) x Honda Civic (flex).

Esse comparativo trouxe duas versões do mesmo automóvel. A diferença estava nas versões: uma movida só a gasolina e outra bicombustível (novidade para a época). Não foram feitas avaliações gerais do modelo haja vista que a intenção era descobrir qual investimento valia mais a pena mediante a única novidade do modelo, ou seja, a opção de versão flex.

Venceu o comparativo o modelo movido apenas a gasolina. Menções aparecem no corpo do texto mediante o fato de o modelo flexível trazer o *tanque auxiliar de partida a frio* “protegido por um casulo de aço com 5 milímetros de espessura. Passa a impressão de ser mais seguro do que se o tanquinho fosse dentro do cofre do motor” (MOURA, 2007a, p. 46, grifo meu). Praticamente uma exceção, o comparativo não trouxe o quesito Segurança entre aqueles apresentados mediante uma nota atribuída pelo jornalista.

2. Edição 564 – Abril, 2007. Comparativo: Honda Civic Si x Volkswagen Golf GTI.

No que concerne à segurança, o repórter baseou sua análise principalmente na oferta de *airbags* dos dois carros. Com relação ao Golf, o destaque ficou por conta de oferecer mais *airbags* do que o rival. “Traz *airbags* frontais e laterais de série, assim como o *ABS*” (GRIECCO, 2007, p. 55, grifo meu), relatou o repórter no comentário de nota do quesito Segurança.

Com relação ao Civic, o repórter relatou a ausência de *airbags* laterais no comentário de nota do quesito Segurança. No comentário de nota do quesito Direção, Freio e Suspensão, o repórter menciona o *comportamento dinâmico* do Honda Civic mediante o melhor desempenho nos testes de frenagem.

3. Edição 572 – Dezembro, 2007. Comparativo: Volkswagen Fox x Fiat Palio x Renault Sandero x Ford Fiesta x GM Corsa.

O tema da segurança aparece logo no texto relativo ao quinto colocado, o Fiat Palio. O repórter destaca, no corpo do texto, o fato de o modelo ser o único a oferecer *apoio de cabeça para todos os ocupantes*. Cita o fato de a montadora disponibilizar os *freios ABS* e os *airbags* sem atrelamento a outros pacotes de equipamentos, barateando o preço dos itens para o consumidor (informação repetida no comentário de nota do quesito Segurança). Menciona-se o fato de os *faróis terem parábola simples* (com menor capacidade de iluminação quando comparado aos de dupla parábola). “Os faróis deixaram de ser dupla parábola – ficaram inferiores aos que iluminam Corsa, Fiesta e Fox” (MOURA, 2007b, p. 83). O *comportamento dinâmico* se fez presente na análise. “A calibragem melosa da suspensão, direção e freios deixa seu limite de controle mais baixo que o dos demais” (MOURA, 2007b, p. 83), diz o texto do comentário de nota do quesito Segurança.

O quarto colocado foi o Chevrolet Corsa. No corpo do texto, o repórter cita a oferta dos *faróis de dupla parábola*. No comentário de nota do quesito Segurança, menciona-se a oferta exclusiva de *cinto de três pontos para todos os ocupantes e pedais desarmáveis em caso de colisão* (importantes para evitar ferimentos nos tornozelos num eventual acidente) e a não oferta de *apoio de cabeça* para o quinto ocupante.

O terceiro colocado foi o modelo da Volkswagen. Os aspectos de segurança veicular estiveram restritos ao comentário de nota do quesito Segurança, o qual menciona a *visibilidade* proporcionada pela posição de dirigir mais elevada e a *oferta de airbag e ABS* como opcionais.

O segundo colocado foi o Ford Fiesta. O comentário de nota do quesito Direção, Freio e Suspensão menciona *comportamento dinâmico* do carro classificando-o como “equilibrado e sob controle” (MOURA, 2007b, p. 86), contribuindo para o bom desempenho dos freios. No corpo do texto, há mais comentários relativos à segurança mediante o *comportamento dinâmico* do modelo. “Nas provas de frenagem (...) o Fiesta ganhou por larga margem: vindo a 120 km/h, conseguiu parar 10 metros mais cedo que o Palio” (MOURA, 2007b, p. 86). A *qualidade do sistema de faróis* foi citada no comentário de nota do quesito Segurança e no corpo do texto. A oferta de *freios ABS e airbag duplo* também é citada no mesmo comentário de nota.

O primeiro colocado foi o Renault Sandero. A análise de segurança do modelo pelo repórter está restrita ao comentário de nota do quesito homônimo. “O Sandero foge à elogiável tradição da Renault de trazer *airbag duplo* de série” (MOURA, 2007b, p. 87).

Tabela 01 – Competências exploradas pelos repórteres nos textos de 2007.

Competência	Número de aparições
Oferta de airbags (frontais, laterais, cortina e/ou de joelho)	07
Oferta de freios ABS	05
Qualidade do sistema de faróis	04
Comportamento dinâmico (direção, freio e suspensão)	03
Oferta de apoio de cabeça para todos os ocupantes	02
Oferta de cinto de três pontos para todos os ocupantes	01
Oferta de pedais desarmáveis em caso de colisão	01
Posição do tanque de partida auxiliar	01
Visibilidade	01

II) Ano – 2008 | Edições com comparativos na capa: 3 (nº 578, 581 e 583).

1. Edição 578 – Maio, 2008. Comparativo: Honda Civic x Toyota Corolla.

O corpo do texto da reportagem não faz menção direta a aspectos de segurança: não há comentários a respeito dos testes de frenagem, de itens de segurança ativos e passivos, entre outros. Os comentários mais diretos ficaram reservados aos comentários de nota do quesito Segurança com as respectivas pontuações de cada modelo.

Esse comparativo trouxe comentários a respeito da *segurança para pedestres* no caso de atropelamentos. O Civic foi elogiado por ter “limpadores com eixo nas beiradas do pára-brisa e palhetas sem arco” (MOURA, 2008a, p. 75), avaliados como “mais seguros ao pedestre” (MOURA, 2008a, p. 75). Na mesma linha de raciocínio, menciona-se que o Corolla possui “capô elevado, (...) mais seguro num atropelamento” (MOURA, 2008a, p. 77).

Para o Civic, menciona-se a falta de *airbags laterais* (presentes no Corolla), embora o *comportamento dinâmico* seja citado por meio do acerto de suspensão. “(...) ajuda no controle do carro em situações de urgência” (MOURA, 2008a, p. 75). Para o Corolla o jornalista reservou os comentários acerca da segurança à oferta de equipamentos de segurança ativa e passiva. “Destaque para os *quatro airbags, ABS e EBD*. Todos a bordo têm *cinto de três pontos e apoio para a cabeça*” (MOURA, 2008a, p. 77).

2. Edição 581 – Agosto, 2008. Comparativo: Ford Fiesta x Fiat Punto x Renault Sandero x Volkswagen Gol x Peugeot 207.

O corpo do texto pouco menciona aspectos de segurança. As análises sobre o tema se concentram nos comentários de nota de cada modelo mediante tal quesito.

Com relação ao Peugeot 207, o comentário informa sobre a oferta de *freios ABS e airbags*. Para o Punto, o repórter menciona que “a Fiat passou a oferecer *ABS e airbag duplo* a preço viável, ajudando a popularizar a segurança” (MOURA, 2008b, p. 73, grifo meu). Em uma legenda de foto, o repórter trata da oferta de *apoio de cabeça* para todos os ocupantes.

A avaliação do Sandero trouxe menção à *visibilidade* (classificada como boa) e à *capacidade de iluminação dos faróis* (classificada como inferior à dos rivais). O texto lembra que os *freios ABS* e os *airbags* são itens restritos à versão de luxo.

A mesma abrangência traz o texto do Fiesta. Além da menção à oferta de *freios ABS* e dos *airbags*, o repórter comenta a *capacidade de iluminação dos faróis* e o bom *comportamento dinâmico* do modelo Ford. O repórter seguiu pela mesma linha de raciocínio na avaliação do Volkswagen Gol, mencionando a oferta de *freios ABS e airbags*.

3. Edição 583 – Outubro, 2008. Comparativo: Ford Focus x Fiat Linea.

Aspectos de segurança veicular aparecem no corpo do texto. O trecho se refere ao Linea. “(...) há algumas diferenças em favor do Fiat. Os *airbags* do Linea, por exemplo, são de duplo estágio. Os do Focus, não” (CAMPO GRANDE, 2008, p. 92, grifo meu).

Nos comentários de nota, o que se tem são menções a equipamentos eletrônicos de segurança ativa e passiva. No caso do Linea, o repórter afirma que o modelo “tem duplo *airbag* e *ABS com EBD*, de série” (CAMPO GRANDE, 2008, p. 92, grifo meu). No caso do Focus, introduz-se mais um equipamento à análise. “Conta com duplo *airbag*, *ABS com EBD* e *CBC* (assistência em curvas)” (CAMPO GRANDE, 2008, p. 93, grifo meu).

Tabela 02 – Competências exploradas pelos repórteres nos textos de 2008 (continua).

Competência	Número de aparições
Oferta de airbags (frontais, laterais, cortina e/ou de joelho)	11
Oferta de freios ABS	08

Tabela 02 – Competências exploradas pelos repórteres nos textos de 2008 (conclusão).

Oferta de sistema eletrônico de distribuição de frenagem (EBD)	03
Comportamento dinâmico (direção, freio e suspensão)	03
Qualidade do sistema de faróis	02
Oferta de apoio de cabeça para todos os ocupantes	02
Nível de segurança ao pedestre	02
Oferta de cinto de três pontos para todos os ocupantes	01
Visibilidade	01
Oferta de assistente de frenagem em curva (CBC)	01

III) Ano – 2009 | Edições com comparativos na capa: 3 (nº 589, 595 e 597)

1. Edição 589 – Março, 2009. Comparativo: Ford Focus x Citroen C4 x Hyundai i30 x Fiat Stilo x Volkswagen Golf.

O comparativo reuniu três então lançamentos da categoria de *hatches* médios junto a dois outros concorrentes mais antigos. Questões relativas à segurança não tiveram grande destaque no corpo do texto. Há, contudo, menção à segurança veicular no comentário de abertura relativo ao Hyundai i30. O repórter destaca, entre os itens de série do modelo, a oferta de seis *airbags*, *freios ABS* e *ESP*.

O quinto colocado foi o Fiat Stilo. No comentário de nota do quesito Segurança, o repórter anotou que o modelo não trazia de série os *freios ABS* e o *duplo airbag*. Também menciona-se a não oferta de *cinto de três pontos para todos os ocupantes*.

Em seguida aparece o Golf, quarto colocado. No corpo do texto, o repórter informa que o modelo não oferece *freios ABS* e *airbags* como itens de série. O jornalista volta a mencionar a mesma informação no comentário de nota do quesito Segurança, acrescentando que o *quinto apoio de cabeça* e *cinto de três pontos para o quinto ocupante* não estão disponíveis.

O terceiro colocado foi o Ford Focus. Há considerações a respeito da segurança veicular no comentário de nota do quesito Carroceria. “A carroceria atende à mais novas regras de *segurança ao pedestre*” (MOURA, 2009, p. 56, grifo meu). No entanto, não há

informações mais detalhadas sobre tais regras. No mais, o repórter segue a mesma linha de raciocínio apresentada na avaliação dos modelos anteriores, informando no comentário de nota do quesito Segurança que *freios ABS, airbag duplo e cintos de três pontos e apoios de cabeça para todos os ocupantes* eram equipamentos de série.

O segundo colocado foi o Citroen C4. O repórter também apontou questões relativas à *segurança ao pedestre* no comentário de nota do quesito Carroceria. “Capô de alumínio e para-lama de plástico são menos agressivos ao pedestre” (MOURA, 2009, p. 57). O repórter informou, tanto no corpo do texto quanto no comentário de nota do quesito Segurança, que o modelo oferecia *airbags e freios ABS* de série. Informando sobre os opcionais, o repórter menciona a oferta de *ESP* (controle eletrônico de tração e estabilidade) e *farol direcional* (cujo foco de luz se movimenta para o lado de dentro da curva quando o volante é esterçado com a seta ligada) tanto no corpo do texto quanto no comentário de nota do quesito Segurança.

O primeiro colocado foi o Hyundai i30. O repórter menciona aspectos de segurança no corpo do texto informando que o modelo oferece seis *airbags* e *controle eletrônico de estabilidade*. As informações são repetidas no comentário de nota do quesito Segurança, sendo acrescentado que os faróis são *de bloco elíptico* (melhores do que os de parábola simples) e os freios contam com *sistema ABS*.

2. Edição 595 – Setembro, 2009. Comparativo: Chevrolet Montana x Fiat Strada x Volkswagen Saveiro.

A última colocada foi a Fiat Strada. No comentário de nota do quesito Segurança, menciona-se a oferta de equipamentos. “Levou a maior nota das três por *oferecer ABS e airbag duplo* a um preço justo” (MALHEIROS, 2009a, p. 67, grifo meu).

A mesma linha de raciocínio seguiu o repórter ao avaliar a Volkswagen Saveiro, segunda colocada. O comentário de nota do quesito Segurança foca na oferta de *airbags e freios ABS*. Outra menção à segurança está presente no comentário de nota do quesito Direção, Freio e Suspensão. Trata-se do *comportamento dinâmico*. “Os pneus largos garantem frenagens seguras” (MALHEIROS, 2009a, p. 68).

A Montana foi a primeira colocada. No corpo do texto, o repórter faz um alerta ao leitor. “Se você só investe seu dinheiro em carro com segurança ao extremo, desista da picape Chevrolet: ela é a única que não oferece *ABS* e *airbag* sequer como opcionais”

(MALHEIROS, 2009a, p. 69, grifo meu). O informe se repete no comentário de nota do quesito Segurança, acrescido do fato de a *terceira luz de freio* não ser item de série.

3. Edição 597 – Novembro, 2009. Comparativo: Chevrolet Agile x Renault Sandero x Volkswagen Fox

As questões relativas à segurança resumiram-se, basicamente, à cobrança pelos equipamentos que naquela época ainda não eram obrigatórios pela legislação. Com relação ao Sandero, terceiro colocado, o repórter afirmou, no comentário de nota do quesito Segurança, que o Sandero “pisa na bola ao oferecer *apenas airbag duplo* como opcional *esquecendo o ABS*” (MALHEIROS, 2009b, p. 70, grifo meu).

O segundo colocado foi o Volkswagen Fox. No texto do comentário de nota do quesito Segurança, comenta-se sobre a *visibilidade traseira* auxiliada pelos apoios de cabeça que se integram ao encosto do banco traseiro. Para o Agile, primeiro colocado, o repórter menciona a oferta de *airbags* e *freios ABS* tanto no corpo do texto quanto no comentário de nota do quesito Segurança.

Tabela 3 – Competências exploradas pelos repórteres nos textos de 2009.

Competência	Número de aparições
Oferta de airbags (frontais, laterais, cortina e/ou de joelho)	16
Oferta de freios ABS	15
Oferta de Controle de Eletrônico de Tração e Estabilidade (ASR/ESP)	04
Oferta de cinto de três pontos para todos os ocupantes	03
Qualidade do sistema de faróis	03
Nível de segurança ao pedestre	02
Oferta de apoio de cabeça para todos os ocupantes	02
Visibilidade	01
Oferta de terceira luz de freio	01
Comportamento dinâmico (direção, freio e suspensão)	01

IV) Ano – 2010 | Edições com comparativos na capa: 2 (nº 600 e 607)

1. Edição 600 – Janeiro, 2010. Comparativo: Chevrolet Vectra GT x Fiat Stilo x Volkswagen Golf x Chevrolet Astra x Ford Focus x Citroën C4 x Peugeot 307 x Hyundai i30

O comparativo da edição de número 600 representa uma exceção ao padrão usual na medida em que suprime os comentários de nota.

O último colocado foi o Chevrolet Vectra. No corpo do texto, o repórter anuncia a falta de *freios a disco traseiros* e *freios ABS* e a presença de *airbags*. Na sequência aparece o Fiat Stilo. O corpo do texto aponta para a oferta, como opcional, de *freios ABS* e *airbag duplo*, sendo o segundo equipamento citado novamente em uma legenda de foto.

Em sexto lugar ficou o Peugeot 307. O repórter segue certo paralelismo com os modelos analisados anteriormente, mencionando a oferta de *freios ABS* e *airbag duplo* como opcional. Na quinta colocação aparece o Chevrolet Astra. O repórter menciona a indisponibilidade de *freios ABS* no corpo do texto e em uma legenda de foto. A oferta de *airbags* como opcionais aparece no corpo do texto.

Na sequência aparece o Volkswagen Golf. O repórter menciona a oferta, ainda que como opcionais, de *freios ABS*, *airbag duplo* e *apoio de cabeça e cinto de três pontos* para todos os ocupantes. O terceiro colocado, Hyundai i30, e o segundo, Citroën C4, não tiveram comentários acerca de questões relativas à segurança em nenhum outro componente textual analisado.

O primeiro colocado foi o Ford Focus. O repórter volta a fazer comentários relativos à segurança ao mencionar, no corpo do texto, a oferta de *freios ABS* e *airbag duplo* como itens opcionais.

2. Edição 607 – Agosto, 2010. Comparativo: Hyundai ix35 x Kia Sportage

O repórter optou por colocar no corpo do texto comentários acerca do *comportamento dinâmico* dos modelos mediante a realização de testes de frenagem, além de suas impressões durante a realização de uma curva com os dois carros. Observações desse tipo são apresentadas novamente no comentário de nota do quesito Direção Freio e Suspensão relativos ao ix35.

Dessa maneira, o repórter destaca a oferta de *controles de tração e estabilidade* (essenciais para o controle da trajetória de automóveis especialmente quando os mesmos têm o centro de gravidade numa posição mais elevada que a convencional, como no caso dos *suv's*) no corpo do texto. Na ocasião, a análise foi feita para o Kia Sportage. “Atentos, os dispositivos entram em ação a qualquer desgarrada. Chega a assustar o modo como as pinças de freio das rodas internas desferem mordidas sequenciais no disco, trazendo o carro para dentro da curva” (MALHEIROS, 2010, p. 91).

No caso do Hyundai ix35, houve uma surpresa. Como o carro ainda era um lançamento, algumas informações ainda estavam desconhecidas, como por exemplo a de se a versão intermediária do modelo (utilizada no teste) vinha equipada de fábrica com os dispositivos presentes no concorrente. Durante o teste, o repórter repetiu a mesma manobra que realizara com o Kia Sportage. No Hyundai ix35, porém, ele não obteve a mesma resposta. “Na curva, o susto. Nada de auxílio eletrônico” (MALHEIROS, 2010, p. 91). Ou seja, o repórter acabou descobrindo a informação correta empiricamente, já que o comportamento do ix35 foi incondizente com o de um carro equipado com tais dispositivos.

Os aspectos relativos à segurança se estendem a uma legenda de foto na qual menciona-se a não oferta de *cinto de três pontos para todos os ocupantes* no caso do Kia Sportage. Nos comentários de nota do quesito Segurança, o repórter menciona a oferta de *freios ABS e airbag* para o Sportage e a oferta de *controle eletrônico de estabilidade (ESP)* para ambos.

Tabela 4 – Competências exploradas pelos repórteres nos textos de 2010.

Competência	Número de aparições
Oferta de freios ABS	08
Oferta de airbags (frontais, laterais, cortina e/ou de joelho)	08
Oferta de Controle de Eletrônico de Tração e Estabilidade (ASR/ESP)	03
Comportamento dinâmico (direção, freio e suspensão)	02
Oferta de cinto de três pontos para todos os ocupantes	02
Oferta de apoio de cabeça para todos os ocupantes	01
Oferta de freios a disco nas rodas traseiras	01

V) Ano – 2011 | Edições com comparativos na capa: 3 (nº 615, 616 e 618)

1. Edição 615 – Março, 2011. Comparativo: Chevrolet Celta x Fiat Mille x Volkswagen Gol G4 x Ford Ka x Renault Clio x Chery QQ.

A edição de março de 2011 da revista Quatro Rodas é peculiar, pois traz dois comparativos em sua capa. Para efeito de melhor organização, eles serão analisados separadamente.

O primeiro comparativo reuniu as principais opções de carros populares da época. Tem-se novamente uma exceção à regra por conta da ausência das notas relativas a cada item avaliado pelo repórter. Os aspectos de segurança, portanto, estiveram concentrados em outros componentes textuais.

Os textos relativos a Ford Ka, Fiat Mille e Chevrolet Celta (sexto, quarto e primeiro colocados, respectivamente) não apresentam considerações relativas ao tema da segurança veicular. No texto relativo ao Volkswagen Gol, quinto colocado, menciona-se aspectos do *comportamento dinâmico*. “No fim, dupla formada por pneus duros e suspensão macia tirou do G4 boa parte do seu apetite em curvas, que agora são contornadas com elevada tendência a escapadas de frente” (MALHEIROS, 2011a, p. 50). Em uma legenda de foto, o repórter menciona a indisponibilidade de *apoio de cabeça* no banco traseiro.

O repórter menciona a oferta de *freios ABS e airbag duplo* para o Chery QQ, terceiro colocado do comparativo. No texto relativo ao Renault Clio, segundo colocado, o repórter segue a linha de raciocínio aplicada na avaliação do Chery QQ, com menção à oferta de equipamentos como *apoios de cabeça, airbags e freios ABS*.

2. Edição 615 – Março, 2011. Comparativo: Chevrolet Agile x Volkswagen Fox x Ford Fiesta x Renault Sandero x Jac J3.

O segundo comparativo destacado na capa da edição reuniu os principais *hatches* compactos “premium” para um comparativo em função do lançamento do Jac J3. Importado da China, o modelo vinha equipado de série com freios ABS e airbag. “O J3 aponta uma tendência importante: preocupação com segurança” (RUFFO, 2011, p. 65). Por conta disso, a revista optou por reunir os concorrentes de maneira que todos fossem tão equipados quanto o modelo chinês.

Os aspectos de segurança, portanto, estiveram bastante concentrados na oferta de *freios ABS e airbag duplo* (ambos citados oito vezes ao todo). Agile, Sandero e Fiesta não ofereciam os equipamentos com itens de série. No caso do Fox, a Volkswagen já oferecia os equipamentos de série, o que, para o repórter, colocava o modelo “em vantagem diante dos concorrentes nacionais” (RUFFO, 2011, p. 63).

O comparativo trouxe a primeira menção, entre os textos analisados, sobre os *testes do Latin NCAP*. “No que se refere a segurança passiva (...) os recentes testes do Latin NCAP mostram que ainda há muito a caminhar para saber que modelos defendem seus ocupantes” (RUFFO, 2011, p. 65). Outras competências utilizadas pelo repórter foram a oferta de *sistema de distribuição eletrônico de frenagem (EBD)* no corpo do texto e no comentário de nota do Jac J3 e o *comportamento dinâmico* dos modelos nos testes de frenagem no corpo do texto e nos comentários de nota do quesito Direção, Freio e Suspensão dos modelos Fiesta, Fox, J3 e Sandero.

3. Edição 616 – Abril, 2011. Comparativo: Toyota Corolla x Volkswagen Jetta x Peugeot 408 x Renault Fluence.

O comparativo reuniu alguns dos lançamentos da categoria de sedans médios daquele ano. O primeiro aspecto de segurança aparece no comentário de abertura correspondente ao Renault Fluence. Nele, o repórter menciona a oferta do *controle eletrônico de tração e estabilidade (ESP)*. Antes de entrar no corpo do texto relativo às avaliações propriamente ditas, o jornalista comenta a mudança de comportamento do consumidor valendo-se da segurança veicular. “Em 2008 (...), bastava ter duplo *airbag* e *ABS* entre os itens de série. Hoje, sem esses recursos não há negócio. Os novos modelos são equipados com quatro *airbags* (no mínimo), *ABS* e *ESP*, e os mais equipados contam com faróis de xenônio” (CAMPO GRANDE, 2011, p. 81, grifo meu).

O quarto colocado foi o Toyota Corolla. No corpo do texto, o repórter se vale do *comportamento dinâmico* para referir-se à segurança do modelo. “(...) o Corolla cumpre exatamente o traçado planejado. Se o motorista abusa de velocidade, o carro dá sinais de que pode escapar. Dirigindo com tranquilidade, ele proporciona uma viagem segura e confortável” (CAMPO GRANDE, 2011, p. 82). No comentário de nota do quesito Segurança, o repórter menciona a oferta de *airbags*, *freios ABS* e *sistema de distribuição eletrônica de frenagem (EBD)*.

O terceiro colocado foi o Volkswagen Jetta. No corpo do texto, o repórter comenta sobre a oferta de *airbags* e do *controle eletrônico de tração (ASR)*. No comentário de nota do quesito Segurança, o repórter menciona a oferta de *sistema eletrônico de distribuição de frenagem (EBD)*, *freios ABS* além de repetir as informações presentes no corpo do texto (oferta de *airbags* e *controle eletrônico de tração*). No comentário de nota do quesito Direção, Freio e Suspensão, menciona-se o *comportamento dinâmico* mediante o desempenho do sistema de freios.

Na vice colocação ficou o Peugeot 408. O corpo do texto segue o exemplo dos anteriores, com menção à oferta de *airbags* e do *controle eletrônico de estabilidade (ESP)*. O comentário de nota do quesito Segurança repete tais informações acrescentando a oferta de *controle eletrônico de tração (ASR)* e *freios ABS*. No comentário de nota do quesito Direção, Freio e Suspensão e no corpo do texto comenta-se sobre o *comportamento dinâmico* mediante o desempenho do modelo no teste de frenagem.

Na primeira colocação aparece o Renault Fluence. O corpo do texto apresenta informações com relação à oferta de *airbags* e do *controle eletrônico de estabilidade (ESP)*. O comentário de nota do quesito Segurança repete tais informações acrescentando a oferta de *controle eletrônico de tração (ASR)* e *freios ABS*. O repórter volta a mencionar o *comportamento dinâmico* do modelo mediante o teste de frenagem no comentário de nota do quesito Direção, Freio e Suspensão.

4. Edição 619 – Julho, 2011. Comparativo: Volkswagen Jetta x Chevrolet Malibu x Ford Fusion x Hyundai Sonata.

O quarto colocado foi o Chevrolet Malibu. A única menção a aspectos de segurança no corpo do texto dá conta do *comportamento dinâmico* do modelo mediante o desempenho no teste de frenagem, informação repetida no comentário de nota do quesito Direção, Freio e Suspensão. No comentário de nota do quesito Segurança, o repórter menciona a oferta de *airbags*, *freios ABS* e *controles de tração e estabilidade (ESP)*, além da ausência do *apoio de cabeça* para o quinto ocupante.

O Hyundai Sonata foi o terceiro colocado. O corpo do texto não reserva nenhum aspecto sobre a segurança do modelo. No comentário de nota do quesito Segurança, menciona-se a oferta de *apoios de cabeça* para todos os ocupantes e a ausência de *cinto de três pontos* para o quinto passageiro.

O segundo colocado foi o Ford Fusion. O corpo do texto também não traz comentários relativos à segurança. No comentário de nota do quesito Segurança, o repórter menciona a oferta de *cinto de três pontos e apoio de cabeça* para todos os ocupantes. O *comportamento dinâmico* foi citado mediante a eficiência do sistema de freios no comentário de nota do quesito Direção, Freio e Suspensão.

O corpo de texto reservado ao Jetta também não traz comentários específicos sobre segurança. No entanto, ao comentar a nota do modelo no quesito Segurança, o repórter utilizou um argumento até então inédito em todos os comparativos já analisados: o desempenho. “Ter um motor vigoroso facilita a ultrapassagem – e isso é sinônimo de segurança” (MALHEIROS, 2011b, p. 72). Também menciona-se o *comportamento dinâmico* por intermédio dos testes de frenagem no comentário de nota do quesito Direção, Freio e Suspensão.

Tabela 5 – Competências exploradas pelos repórteres nos textos de 2011.

Competência	Número de aparições
Oferta de airbags (frontais, laterais, cortina e/ou de joelho)	20
Oferta de freios ABS	18
Comportamento dinâmico (direção, freio e suspensão)	13
Oferta de Controle Eletrônico de Tração e Estabilidade (ASR/ESP)	10
Oferta de apoio de cabeça para todos os ocupantes	05
Oferta de sistema eletrônico de distribuição de frenagem (EBD)	04
Oferta de cinto de três pontos para todos os ocupantes	02
Desempenho do motor	01
Testes realizados pelo Latin NCAP	01
Qualidade do sistema de faróis	01

VI) Ano – 2012 | Edições com comparativos na capa: 3 (nº 626, 632 e 637)

1. Edição 626 – Janeiro, 2012. Comparativo: Chevrolet Cruze x Honda Civic x Volkswagen Jetta x Toyota Corolla x Renault Fluence x Peugeot 408 x Hyundai Elantra.

O comparativo reuniu as principais ofertas do segmento dos sedãs médios à época. Nesse caso, as considerações sobre segurança aparecem logo nos comentários de abertura. Elantra, Jetta, 408 e Cruze tiveram em seus comentários de abertura menção a equipamentos de segurança, relativos à oferta de *airbags* (Elantra, Jetta e 408), *controle eletrônico de tração (ASR)* (Jetta), *controle eletrônico de estabilidade (ESP)* (Cruze) e *freios ABS* (408).

O sétimo colocado foi o Corolla. O jornalista destacou positivamente, no corpo do texto, o *comportamento dinâmico*. “O sedã está sempre sob controle” (CAMPO GRANDE, 2012a, p. 52). No comentário de nota do quesito Segurança, menciona-se a oferta de *airbags* e *freios ABS*.

Em seguida aparece o Elantra. No corpo do texto, o repórter menciona a oferta de *airbags* e dos *freios ABS*. O repórter comenta o fato de o modelo da Hyundai utilizar sistema de *freios a tambor* nas rodas traseiras (menos eficientes do que os a disco) e não oferecer *cinto de três pontos para o quinto ocupante*, igualmente citado na legenda de foto. No comentário de nota do quesito Direção, Freio e Suspensão, menciona-se o *desempenho do sistema de freios*. No comentário de nota do quesito Segurança, o repórter reforça os itens mencionados anteriormente (oferta de *airbags* e a não oferta de *cinto de três pontos para o quinto ocupante*) e acrescenta novas percepções, como a oferta de *freios ABS*, *sistema de distribuição eletrônico de frenagem (EBD)* e *assistente de frenagem de emergência (BAS)*, sistema de auxílio eletrônico que aumenta a pressão do pedal de freio sobre o sistema, diminuindo o espaço necessário para a frenagem.

O Jetta foi o quinto colocado. No corpo do texto, o jornalista menciona a não oferta de *controle eletrônico de estabilidade (ESP)*. Na legenda de foto, menciona-se a oferta de *cinto de três pontos para o quinto ocupante*. No comentário de nota do quesito Direção, Freio e Suspensão, há comentários relativos ao *comportamento dinâmico* mediante o desempenho nos testes de frenagem. No comentário de nota do quesito Segurança, menciona-se a oferta de *airbags*, *freios ABS* e *controle eletrônico de tração (ASR)*.

O quarto colocado foi o Peugeot 408. No corpo do texto, o repórter menciona a não oferta de *controle eletrônico de estabilidade (ESP)* e a oferta de *freios ABS* e *airbags*. No

comentário de nota do quesito Direção, Freio e Suspensão, menciona-se o *comportamento dinâmico* mediante os testes de frenagem. No comentário de nota do quesito Segurança, menciona-se a oferta de *airbags* e *freios ABS, sistema de distribuição eletrônica de frenagem (EBD)* e de *assistente de frenagem de emergência (BAS)*.

O terceiro colocado foi o Renault Fluence. No corpo do texto, o repórter informa quanto à oferta de *airbags*, reforçando a informação na legenda de foto. No comentário de nota do quesito Direção, Freio e Suspensão, tem-se mais um comentário relativo ao *comportamento dinâmico* embasado pelo desempenho nos testes de frenagem. No comentário de nota do quesito Segurança, menções às ofertas de *airbags, freios ABS, sistema de distribuição eletrônica de frenagem (EBD)* e *assistente de frenagem de emergência (BAS)*.

A segunda colocação ficou com o Chevrolet Cruze. No corpo do texto tem-se apenas a menção à oferta de *controle eletrônico de estabilidade (ESP)*. No comentário de nota do quesito Direção, Freio e Suspensão, o repórter comenta o *comportamento dinâmico* mediante os testes de frenagem. No comentário de nota do quesito Segurança (5 estrelas – primeiro registro de pontuação máxima entre os comparativos analisados), o repórter segue destacando a oferta de *airbags, freios ABS, controle eletrônico de tração (ASR)* e *controle eletrônico de estabilidade (ESP)*.

O primeiro colocado do comparativo foi o Honda Civic. No corpo do texto, não há menções relativas à segurança. No comentário de nota do quesito Direção, Freio e Suspensão, menciona-se a estabilidade e o desempenho no teste de frenagens para informar sobre o *comportamento dinâmico*. No comentário de nota do quesito Segurança, o repórter menciona a oferta de *airbags, freios ABS* e *sistema eletrônico de distribuição de frenagem (EBD)*.

No veredicto, consta o derradeiro comentário sobre aspectos de segurança veicular do comparativo, com destaque à oferta de *controle eletrônico de estabilidade (ESP)* pelo Chevrolet Cruze.

2. Edição 632 – Julho, 2012. Comparativo: Chevrolet S10 x Volkswagen Amarok x Ford Ranger.

O comparativo em questão é interessante pois é o primeiro dessa pesquisa a trazer picapes grandes para a disputa, ao contrário de todos os outros, com automóveis de passeio apenas com alternância de suas categorias e preços. A terceira colocada foi a Chevrolet S10. O corpo do texto reserva comentários relativos à oferta de *controle eletrônico de estabilidade (ESP)* e *cinto de três pontos para todos os ocupantes*, este último também presente na legenda

de foto. O comentário de nota do quesito Direção, Freio e Suspensão apresenta impressões acerca do *comportamento dinâmico* mediante as percepções do repórter acerca do acerto de suspensão e do desempenho nos testes de frenagem. No comentário de nota do quesito Segurança, menciona-se a oferta de *freios ABS* e *airbags*, além de reforçar a presença dos itens citados anteriormente no corpo do texto.

A segunda colocada foi a VW Amarok. No corpo do texto, o jornalista destacou a oferta de equipamentos eletrônicos de segurança, que incluíam “*controles de tração, de descidas e arrancadas e freios ABS off-road*” (CAMPO GRANDE, 2012b, p. 67, grifo meu). O comentário de nota do quesito Direção, Freio e Suspensão traz comentário acerca do *comportamento dinâmico* mediante o desempenho do modelo no teste de frenagem. No comentário de nota do quesito Segurança, o jornalista menciona a não oferta de *controle eletrônico de estabilidade (ESP)*.

Em primeiro lugar ficou a Ford Ranger. No corpo do texto, além da tradicional menção à oferta de equipamentos de segurança (*controle eletrônico de descida, controle eletrônico de arrancada, controle eletrônico de estabilidade (ESP) e controle eletrônico de carga e reboque*), o jornalista trouxe para seu texto informações acerca dos testes de impacto realizados com a Ranger na Europa. “(...) a Ranger conseguiu cinco estrelas na *avaliação da agência europeia Euro NCAP* (...). Segundo o instituto, a Ranger oferece o mesmo padrão de segurança global que um Mercedes-Benz ML” (CAMPO GRANDE, 2012b, p. 68, grifo meu). O repórter comenta aspectos relativos à segurança para além dos tradicionais. “(...) a Ranger é ainda melhor que o *SUV* em aspectos relativos à *segurança dos pedestres* (...)” (CAMPO GRANDE, 2012b, p. 68, grifo meu).

No comentário de nota do quesito Direção, Freio e Suspensão, menciona-se o *comportamento dinâmico* mediante a qualificação do sistema de freios. No comentário de nota do quesito Segurança, menciona-se a oferta de *airbags*, além dos outros itens citados no corpo do texto (oferta de *controle eletrônico de estabilidade (ESP)* e a avaliação do *Euro NCAP*).

No veredicto, o repórter volta a mencionar o *comportamento dinâmico*, a oferta de *airbags* e a nota na avaliação do *Euro NCAP* para justificar a vitória da pick-up Ford.

3. Edição 637 – Dezembro, 2012. Comparativo: Hyundai HB20 x Toyota Etios x Chevrolet Onix x Jac J2 x Nissan March x Peugeot 207 x Volkswagen Gol x Fiat Palio.

O comparativo reuniu as principais ofertas de carros populares com motor de mil cilindradas em suas versões básicas e sem opcionais. Os aspectos de segurança aparecem logo nos comentários de abertura. O repórter cita a oferta de *airbags* nos comentários de Jac J2, Nissan March, Toyota Etios, Hyundai HB20 e Chevrolet Onix, e de *freios ABS* para Chevrolet Onix e Jac J2.

O último colocado foi o Peugeot 207. No corpo do texto, o repórter menciona a oferta de *airbags* entre os itens opcionais e a indisponibilidade de *freios ABS*. As mesmas informações são repetidas no comentário de nota do quesito Segurança. Em seguida veio o Nissan March. O repórter segue a linha de raciocínio aplicada à avaliação do modelo Peugeot informando da oferta de *airbag* e de *freio ABS* como opcionais. O *comportamento dinâmico* é citado no comentário do quesito Direção, Freio e Suspensão mediante o mau desempenho nos testes de frenagem. O comentário de nota do quesito Segurança repete as informações citadas no corpo do texto.

O sexto colocado foi o Jac J2. No corpo do texto, o jornalista informa da oferta de *airbags* e *freios ABS* como itens de série. No comentário de nota do quesito Direção, Freio e Suspensão, o *comportamento dinâmico* é mencionado mediante o bom resultado nos testes de frenagem. No comentário de nota do quesito Segurança, o repórter repetiu as informações apresentadas no corpo do texto.

O quinto colocado foi o Fiat Palio. O corpo do texto segue o padrão seguido até então, com menção à oferta de *airbags* e *freios ABS* como itens opcionais. O mau desempenho dos freios foi citado no que concerne ao *comportamento dinâmico* no comentário de nota do quesito Direção, Freio e Suspensão. O comentário de nota do quesito Segurança repete as informações do corpo do texto, adicionando a oferta de *sistema eletrônico de distribuição de frenagem (EBD)*.

Em seguida, veio o Toyota Etios. No corpo do texto, o repórter menciona a oferta *freio ABS* como item opcional e *airbags* como itens de série. O jornalista recorreu aos *testes do Latin NCAP* para complementar seu texto. “(...) o *hatch* tem um projeto moderno e reforçado o suficiente para garantir as quatro estrelas obtidas no teste de colisão” (CAMPO GRANDE, 2012, p. 62). O corpo do texto concentra ainda comentários sobre o *comportamento dinâmico* do modelo. O comentário de nota do quesito Segurança repete as informações apresentadas no corpo do texto.

O terceiro colocado foi o VW Gol. O corpo do texto reserva comentários acerca da oferta de *freios ABS* e *airbag duplo*. O comentário de nota do quesito Segurança repete as informações apresentadas no corpo do texto. O segundo colocado foi o Chevrolet Onix. O

jornalista apontou a oferta com itens de série de *freio ABSI* e *airbag duplo*. As informações são repetidas no comentário de nota do quesito Segurança.

O primeiro colocado foi o Hyundai HB20. No corpo do texto constam informações acerca da oferta de *airbags* como itens de série e de *freios ABS* como opcionais. O repórter menciona a oferta do *sistema de ancoragem Isofix* para cadeiras infantis (um padrão mais eficiente de fixação na instalação de dispositivos de retenção de crianças, como cadeirinhas, base do bebê conforto, entre outros). O comentário de nota do quesito Segurança apresenta as mesmas informações citadas no corpo do texto.

Tabela 6 – Competências exploradas pelos repórteres nos textos de 2012.

Competência	Número de aparições
Oferta de airbags (frontais, laterais, cortina e/ou de joelho)	38
Oferta de freios ABS	30
Comportamento dinâmico (direção, freio e suspensão)	15
Oferta de Controle Eletrônico de Tração e Estabilidade (ASR/ESP)	15
Oferta de cinto de três pontos para todos os ocupantes	07
Oferta de sistema eletrônico de distribuição de frenagem (EBD)	05
Oferta de Auxílio de Frenagem de Emergência (BAS)	03
Testes realizados pelo Euro NCAP	03
Testes realizados pelo Latin NCAP	02
Oferta de sistema de ancoragem Isofix	02
Controle eletrônico de descida	02
Oferta de controle eletrônico de arrancada (assistente de partida em rampa)	02
Oferta de freios a disco nas rodas traseiras	01
Controle eletrônico de carga e reboque	01
Nível de segurança ao pedestre	01

VII) Ano – 2013 | Edições com comparativos na capa: 3 (nº 642, 643 e 650)

1. Edição 642 – Abril, 2013. Comparativo: Chevrolet Prisma x Hyundai HB20S

O comparativo reuniu dois lançamentos da categoria de sedãs compactos. Selecionados em suas versões topo de linha (portanto, com todos os equipamentos de série), o jornalista utilizou uma metodologia diferente para o comparativo entre os dois modelos. O repórter analisou o desempenho dos carros vazios e também lastreados com 300 quilogramas, simulando uma situação de lotação completa e com bagagens no porta-malas.

O segundo colocado foi o Chevrolet Prisma. No corpo do texto não constam análises de segurança. No comentário de nota do quesito Direção, Freio e Suspensão, o repórter menciona o *comportamento dinâmico* mediante desempenho dos freios, com frenagens em menor espaço do que os do concorrente. No comentário de nota do quesito Segurança, o repórter menciona a indisponibilidade de *cinto de três pontos* e *apoio de cabeça* para todos os ocupantes.

O Hyundai HB20S foi o vencedor do comparativo. O repórter apresentou no corpo do texto comentários acerca do *comportamento dinâmico*, mediante análise da suspensão quando o carro estava carregado. O comentário de nota do quesito Segurança repete as impressões acerca do *comportamento dinâmico* presentes no corpo do texto.

2. Edição 643 – Maio, 2013. Comparativo: Chevrolet Sonic x Hyundai HB20 x Ford Fiesta x Peugeot 208 x Citroen C3.

O comparativo reuniu os lançamentos da época para a categoria de *hatches* compactos “premium”. No comentário de abertura do Ford Fiesta constam informações acerca da oferta de equipamentos de segurança como *airbags*, *controle eletrônico de estabilidade (ESP)*, *controle eletrônico de arrancada (HLA)* e *sistema de ancoragem Isofix*.

O último colocado foi o HB20. Aspectos relativos à segurança estão reservados ao comentário de nota do quesito Direção, Freio e Suspensão, com comentários acerca do *comportamento dinâmico* mediante o desempenho nos testes de frenagem, e ao comentário de nota do quesito Segurança, com menção à oferta de *freios ABS*, *airbags* e *sistema de ancoragem Isofix*.

O quarto colocado foi o Chevrolet Sonic. No corpo do texto, o repórter menciona o *comportamento dinâmico* com elogios à dirigibilidade e ao desempenho nos testes de

frenagem. No comentário de nota do quesito segurança, destacou-se a oferta de *freios ABS, airbags e sistema de ancoragem Isofix*.

O terceiro colocado foi o Citroën C3. Os aspectos de segurança estão restritos aos comentários de nota. Em Direção, Freio e Suspensão, o jornalista aborda o *comportamento dinâmico* mediante o desempenho do modelo no teste de frenagem. No quesito Segurança, o repórter menciona a lista dos equipamentos com destaque aos *vidros elétricos com sistema antiesmagamento*, além de *freios ABS e airbags*.

O segundo colocado foi o Peugeot 208. No corpo do texto, o jornalista menciona a oferta de *cinto de três pontos para todos os ocupantes*. A primeira colocação foi decidida por quesitos de segurança. “O que prejudicou o Peugeot neste comparativo (...) foi a ausência de sistemas de segurança, como o *controle de estabilidade* oferecido pelo New Fiesta” (CAMPO GRANDE, 2013, p. 57, grifo meu). O *comportamento dinâmico* foi citado no comentário de nota do quesito Direção, Freio e Suspensão por meio da qualificação do sistema de freios. No comentário de nota do quesito Segurança, menciona-se a oferta de *airbags, sistema antiesmagamento dos vidros elétricos, freios ABS e cinto de três pontos para todos os ocupantes*.

O Ford Fiesta, primeiro colocado, foi o que mais rendeu comentários relativos à segurança. O jornalista destacou, no corpo do texto, a farta lista de equipamentos de série. “(...) é o único hatch do comparativo a ter *sete airbags (...), controle de estabilidade, freio assistente de partida em rampa, (...) e Isofix*” (CAMPO GRANDE, 2013, p. 58, grifo meu). O Fiesta foi avaliado com nota máxima para o quesito Segurança (5 estrelas), cujo comentário repete as informações contidas no corpo do texto, acrescentando a oferta de *freios ABS*. No comentário de nota do quesito Direção, Freio e Suspensão, é citado o *comportamento dinâmico* por meio dos testes de frenagem.

3. Edição 650 – Dezembro, 2013. Comparativo: Hyundai HB20S x Chevrolet Prisma x Fiat Siena x Toyota Etios x Volkswagen Voyage x Ford Fiesta x Nissan Versa x Renault Logan x Chevrolet Cobalt x Jac J3.

O comparativo reuniu dez carros da categoria de sedãs compactos com teto de preço a 45 mil reais. Por conta disso, o formato tradicional de comparação foi alterado. Não constam nesse comparativo os comentários de abertura e os comentários de nota. Foram estipuladas quatro categorias gerais, de modo que, ao final, o carro que melhor desempenho tivera em

cada uma delas, seria o campeão. Os quesitos estipulados como categorias extraordinárias de disputa foram “Equipamentos”, “Custos”, “Desempenho” e “Dimensões”.

Na primeira disputa, relativa aos equipamentos ofertados por cada um, ficaram de fora da análise equipamentos relativos à segurança. A justificativa apontada pelo repórter para tal decisão foi a de que “a lei torna obrigatórios airbags e ABS como itens de série” (MALHEIROS, 2013b, p. 50). Vale lembrar que o comparativo analisado foi realizado em dezembro de 2013, bem às vésperas de entrar em vigor a lei que obriga a presença dos itens mencionados em todos os automóveis vendidos no Brasil.

No geral, outros comentários acerca do quesito segurança aparecem no quesito extraordinário “Desempenho”. Por vezes o repórter cita o *comportamento* dinâmico dos automóveis testados por intermédio do desempenho dos sistemas de freio e suspensão.

Tabela 7 – Competências exploradas pelos repórteres nos textos de 2013.

Competência	Número de aparições
Comportamento dinâmico (direção, freio e suspensão)	09
Oferta de airbags (frontais, laterais, cortina e/ou de joelho)	07
Oferta de sistema de ancoragem Isofix	05
Oferta de freios ABS	05
Oferta de Controle Eletrônico de Tração e Estabilidade (ASR/ESP)	04
Oferta de cinto de três pontos para todos os ocupantes	03
Oferta de controle eletrônico de arrancada (assistente de partida em rampa)	03
Vidros elétricos com função antiesmagamento	02
Oferta de apoio de cabeça para todos os ocupantes	01

VIII) Ano – 2014 | Edições com comparativos na capa: 4 (nº 655, 658, 662 e 663)

1. Edição 655 – Abril, 2014. Comparativo: Toyota Corolla x Citroën C4 x Honda Civic x Chevrolet Cruze x Nissan Sentra.

O comparativo reuniu as principais ofertas de sedãs médios para um comparativo em função do lançamento da nova geração do Toyota Corolla. Embora as notas de cada quesito sejam atribuídas como de costume, o comparativo em questão não as apresenta juntamente aos respectivos comentários. O último colocado foi o Chevrolet Cruze. No corpo do texto, o repórter menciona a oferta de *controles eletrônicos de tração e de estabilidade* como itens de série.

Em seguida veio o Honda Civic. No corpo do texto, o jornalista informa a não oferta de *controles eletrônicos de tração e estabilidade* na versão avaliada do modelo. O terceiro colocado foi o Toyota Corolla. Seguindo a linha de raciocínio aplicada aos modelos anteriores, o repórter informou a indisponibilidade, mesmo que como opcionais, dos *controles de tração e de estabilidade*.

O segundo colocado foi o Nissan Sentra. O repórter aproveitou o corpo do texto e uma legenda de foto para informar da indisponibilidade de *controles de tração e de estabilidade*. O jornalista menciona o *comportamento dinâmico* do automóvel mediante sua capacidade de realizar curvas em função do ajuste de suspensão.

O primeiro colocado foi o Citroën C4. O jornalista menciona que o modelo é o único entre todos a oferecer *alerta de pontos cegos* com aviso luminoso no retrovisor, inaugurando uma nova competência entre as encontradas até o momento. Nesse caso, trata-se de um item de segurança passiva útil em grandes cidades a fim de evitar colisões, especialmente com motociclistas. O jornalista atribuiu nota máxima (5 estrelas) ao C4 no quesito Segurança.

2. Edição 658 – Julho, 2014. Comparativo: Chevrolet Onix x Hyundai HB20 x Renault Sandero.

O comparativo reuniu os dois carros mais vendidos da categoria de *hatches* compactos, HB20 e Onix, para uma disputa com o então renovado Renault Sandero. Naquele ano, freios ABS e airbag duplo passavam a ser itens obrigatórios para todos os carros comercializados no país (nacionais ou importados). Nesse sentido, o jornalista informa, no corpo do texto, que os modelos avaliados contavam com *freios ABS e airbag duplo*. Complementa, contudo, que apenas o HB20 ia além do mínimo ao oferecer *sistema de ancoragem isofix*. As mesmas informações são replicadas no comentário de nota do quesito Segurança.

Há, porém, espaço para comentários acerca do *comportamento dinâmico* dos modelos no comentário de nota do quesito Direção, Freio e Suspensão. Por três vezes o repórter menciona o desempenho do sistema de freio dos automóveis para classificá-los como seguros.

3. Edição 662 – Outubro, 2014. Comparativo: Honda Civic Si x Golf GTI.

A revista trouxe uma reedição de um comparativo que havia sido feito sete anos antes. Novamente, o comparativo entre Honda Civic Si e VW Golf GTI estampou a capa da revista. Dessa vez, porém, os dois estreavam suas novas gerações. No corpo do texto, o repórter menciona o *comportamento dinâmico* do Golf. “(...) não há equivalente quando se fala em estabilidade. Quase não se sente rolagem da carroceria, mérito da suspensão *four-link* na traseira” (CAVALCANTE, 2014b, p. 51-52).

Ainda no corpo do texto, menciona-se a oferta de *piloto automático inteligente (ACC)* para o Volkswagen Golf. Quando acionado, o sistema é capaz de manter uma distância constante do veículo à frente, inclusive freando e acelerando o carro automaticamente. Em uma legenda de foto, o repórter informa da oferta de *controle eletrônico de estabilidade* para o Honda Civic.

Nos comentários de nota do quesito Segurança, o repórter diz que o Civic teve “bom resultado nos testes de impacto” (CAVALCANTE, 2014b, p. 50), embora não especifique quais testes foram esses. Em relação ao Golf, o comentário de nota apresenta informações acerca da oferta de *airbags*, do *controle eletrônico de estabilidade*, do *piloto automático inteligente (ACC)* e de faróis de xenônio (sistema de iluminação mais eficaz que o convencional composto por lâmpadas halógenas).

4. Edição 663 – Novembro, 2014. Comparativo: Ford Ka x Ford Fiesta; Honda City x Honda Civic; Mercedes-Benz Classe C x Mercedes-Benz CLA e Volkswagen Fox x Volkswagen up!.

O comparativo reuniu quatro diferentes situações nas quais montadoras oferecem carros de categorias diferentes a preços semelhantes. Outro ponto que vale ser ressaltado é que o comparativo fugiu à tradição da revista, de atribuir uma nota a cada um dos quesitos geralmente elencados para teste durante o comparativo. O texto também é incomum pois não apresenta autoria específica, sendo esta atribuída à “redação”.

A primeira dupla a ser comparada foi a da Honda. No corpo do texto, cita-se a oferta de *freios a disco nas rodas traseiras* apenas para o Civic. Há menção à falta de *controle eletrônico de estabilidade e de tração* para ambos os modelos. Além disso, o texto traz comentários acerca da oferta de *airbags* nos modelos.

A segunda dupla comparada foi a da Ford. No entanto, o texto não apresenta nenhum comentário relativo à segurança dos modelos. A terceira dupla avaliada foi a da Mercedes-Benz. Tal como ocorrido com a dupla Ford, o texto não apresentou análises relativas ao quesito segurança.

A quarta dupla foi a da VW. No corpo do texto, destaca-se o *comportamento dinâmico* dos modelos mediante o desempenho de ambos nos testes de frenagem. Menciona-se o resultado do Volkswagen up! nos *testes de colisão realizados pelo Latin NCAP*. “Reforçado com aços de ultra e alta resistência, o compacto se saiu tão bem quanto um sedã como o Jetta (...) conquistando cinco estrelas para proteção de adultos e quatro para crianças” (QUATRO RODAS, 2014, p. 57). No restante, o texto informa a oferta de *sistema de fixação Isofix* para cadeirinhas infantis no up! e a oferta de *repetidores de direção* (importantes para a sinalização especialmente para pedestres) em ambos.

Tabela 8 – Competências exploradas pelos repórteres nos textos de 2014 (continua).

Competência	Número de aparições
Oferta de Controle Eletrônico de Tração e Estabilidade (ASR/ESP)	08
Comportamento dinâmico (direção, freio e suspensão)	06
Oferta de airbags (frontais, laterais, cortina e/ou de joelho)	03
Oferta de sistema de ancoragem Isofix	02
Oferta de piloto automático inteligente (ACC)	02
Testes realizados pelo Latin NCAP	02
Oferta de freios ABS	01
Oferta de repetidores de direção	01
Qualidade do sistema de faróis	01
Oferta de alerta de pontos cegos	01
Desempenho em teste de impacto (não especificado)	01

Tabela 8 – Competências exploradas pelos repórteres nos textos de 2014 (conclusão).

Oferta de freios a disco nas rodas traseiras	01
--	----

IX) Ano – 2015 | Edições com comparativos na capa: 5 (nº 666, 667, 669, 670 e 674)

1. Edição 666 – Fevereiro, 2015. Comparativo: Volkswagen Fusca x Audi A1 x Citroën DS3 x Fiat Bravo T-Jet x Suzuki Swift x Fiat 500 Abarth.

Em último lugar ficou o Fiat Bravo. No corpo do texto, o repórter tratou da oferta de *controle eletrônico de estabilidade (ESP) e assistente de arrancada*. Em uma legenda de foto, menciona-se a *qualidade do sistema de faróis*. No comentário de nota do quesito Direção, Freio e Suspensão, cita-se o *comportamento dinâmico* mediante o mau desempenho dos freios. No comentário de nota do quesito Segurança, nova menção à oferta de *controle eletrônico de estabilidade (ESP) e assistente de arrancada*, acrescidas das ofertas de *airbags e sensor de pressão dos pneus*.

O quinto colocado foi o Suzuki Swift. No corpo do texto, o repórter menciona a oferta de um equipamento inédito até então. Trata-se do *Brake Override System (BOS)*, o qual impede que o pedal do freio seja acionado junto com o pedal do acelerador (uma vez o pedal de freio estando pressionado, o sistema corta a aceleração). O corpo do texto reserva menções às ofertas de *airbags, controle eletrônico de estabilidade (ESP) e à qualidade do sistema de faróis*, mediante a utilização de luzes bixenônio (esta última também presente em uma legenda de foto). No comentário de nota do quesito Direção, Freio e Suspensão, o repórter informa sobre o *comportamento dinâmico* já que o modelo foi o que parou no menor espaço. No comentário de nota do quesito Segurança, o repórter repete as informações apresentadas no corpo do texto, à exceção da oferta de *BOS*.

O quarto colocado foi outro modelo Fiat, o 500 Abarth. No corpo do texto, as informações relacionadas à segurança dão conta da oferta de *airbags, controle eletrônico de estabilidade (ESP) e sistema auxiliar de partida em rampa*. As três informações são repetidas no comentário de nota do quesito Segurança. No comentário de nota do quesito Direção, Freio e Suspensão, o *comportamento dinâmico* é analisado mediante o mau desempenho nos testes de frenagem.

O terceiro colocado foi o Audi A1. O corpo de texto reserva espaço às menções de oferta: *airbags* e *controle eletrônico de estabilidade*. As mesmas informações são repetidas no comentário de nota do quesito Segurança.

O segundo colocado foi o DS 3. Os freios foram considerados “seguros”. No corpo do texto, menciona-se a oferta de *airbags*, *controle eletrônico de estabilidade (ESP)* e *sensor de pressão dos pneus*, as quais são repetidas no comentário de nota do quesito Segurança. Ainda no corpo do texto, o repórter relata a *qualidade do sistema de faróis* mediante a oferta de lâmpadas de led e xenônio. No comentário de nota do quesito Direção, Freio e Suspensão, o *comportamento dinâmico* é apresentado mediante o bom desempenho nos testes de frenagem.

O primeiro colocado foi o VW Fusca. No corpo do texto, o repórter menciona a oferta de *airbags*, *assistente de partida em rampas* e *controle eletrônico de estabilidade*. As mesmas informações são repetidas no comentário de nota do quesito Segurança. A *qualidade do sistema de faróis* é apresentada duas vezes, uma no corpo do texto e outra em uma legenda de foto.

2. Edição 667 – Março, 2015. Comparativo: Ford EcoSport x Honda HR-V.

Os primeiros aspectos de segurança apresentados pelo repórter no corpo do texto estão relacionados ao *comportamento dinâmico* dos modelos mediante o desempenho de ambos nos testes de frenagem. O modelo Honda se saiu melhor nos testes devido à *oferta de freios a disco nas quatro rodas*.

No tocante à oferta de equipamentos, o repórter menciona a maior *oferta de airbags* para o modelo Ford. O jornalista, contudo, volta a tratar do *comportamento dinâmico* no corpo do texto mediante o fato de o comportamento de suspensão do modelo Honda ser melhor durante as curvas.

No comentário de nota do quesito Direção, Freio e Suspensão, o repórter menciona o *comportamento dinâmico* do modelo Ford mediante o mau desempenho nos testes de frenagem. O comentário de nota de ambos os modelos foi idêntico, com informações sobre a oferta de *airbags*, *controle eletrônico de estabilidade (ESP)* e *assistente de partida em rampas*.

3. Edição 669 – Maio, 2015. Comparativo: Renault Duster x Jac T6 x Hyundai Tucson x Ford EcoSport x Peugeot 2008 x Jeep Renegade x Honda HR-V.

O comparativo estampado na capa dessa edição foi dividido em duas partes, as quais serão analisadas individualmente. A primeira parte foge à regra de apresentar as notas de cada quesito acompanhadas de seus respectivos comentários.

O primeiro colocado geral foi o Honda HR-V. No corpo do texto, o jornalista menciona a oferta de *airbags* e o *comportamento dinâmico* do modelo, o qual obteve os menores espaços de frenagem entre todos os concorrentes. O segundo colocado geral foi o Jeep Renegade. O texto correspondente ao modelo, porém, não menciona aspectos de segurança.

O terceiro colocado foi o Peugeot 2008. O jornalista menciona no corpo do texto a oferta de *airbags* do modelo. Em seguida veio o Ford EcoSport. Destacou-se o *comportamento dinâmico* mediante o mau desempenho nas provas de frenagem, fator justificado pelo repórter pela não oferta de *freios a disco nas rodas traseiras*. O quinto colocado foi o Renault Duster, cujo aspecto de segurança apresentado pelo repórter se refere à oferta de *airbags*.

A exemplo do texto relativo ao Jeep Renegade, não há menção a aspectos de segurança relacionados aos modelos Hyundai Tucson e JAC T6, sexto e sétimo colocados, respectivamente.

4. Edição 669 – Maio, 2015. Comparativo: Ford EcoSport x Peugeot 2008 x Jeep Renegade x Honda HR-V x Chevrolet Tracker.

No segundo comparativo da edição de número 669, saíram da disputa Jac T6, Renault Duster e Hyundai Tucson para a entrada do Chevrolet Tracker.

O vencedor voltou a ser o Honda HR-V. Em relação à segurança, o repórter informa a oferta de *repetidores de direção* e de *airbags*. Esta última se repete no comentário de nota do quesito Segurança, acrescido de comentários relativos ao *comportamento dinâmico* mediante o bom desempenho do sistema de freios.

O Jeep Renegade também manteve a colocação do comparativo anterior. No corpo do texto, menciona-se a oferta de *sistema anticapotamento* e de *airbags* do modelo, esta última é repetida no comentário de nota do quesito Segurança, o qual acrescenta informação relativa ao *comportamento dinâmico* mediante o mau desempenho do sistema de freios.

O terceiro colocado foi o Ford EcoSport. No corpo do texto, o repórter informa a oferta de *repetidores de direção* e de *airbags*, sendo a última repetida no comentário de nota do quesito Segurança. O bom desempenho nas frenagens (*comportamento dinâmico*) é

apresentado no corpo do texto, juntamente à informação sobre a não oferta de *freios a disco nas quatro rodas*.

O corpo do texto correspondente ao Peugeot não traz aspectos relativos à segurança, os quais estão concentrados no comentário de nota do quesito Segurança por meio da menção à oferta de *airbags*.

O último colocado foi o Chevrolet Tracker. “(...) ele perdeu pontos importantes na segurança” (CAMPO GRANDE, 2015d, p. 58). O corpo do texto abriga comentários relativos à oferta de *airbags* e à não oferta de *freios a disco nas rodas traseiras, cinto de três pontos para todos os ocupantes* e dos *controles eletrônicos de estabilidade e de tração*, informações repetidas no comentário de nota do quesito Segurança.

5. Edição 670 – Junho, 2015. Comparativo: Honda HR-V x Honda Civic; Ford EcoSport x Ford Focus; Chevrolet Tracker x Chevrolet Cruze.

O comparativo reuniu três duplas compostas por um Sedan e um *SUV* de mesma montadora e preços próximos. A dinâmica do comparativo é outra exceção entre os analisados, uma vez que não há uma classificação da posição no pódio de cada carro. A disputa foi entre categorias (Sedãs x *SUV's*), de modo a selar uma delas como campeã.

O primeiro comentário relativo à segurança acontece quando o jornalista explica as diferenças no modo de condução entre os dois tipos de carro. Para ele, a *posição de dirigir* mais elevada oferecida pelos *SUV's* “muda completamente a forma como o condutor se relaciona com o carro e com a via” (CAMPO GRANDE, 2015e, p. 47). Desse modo, “o isolamento do motorista em relação ao carro pode ter consequências para a segurança (...), pois dificulta que se perceba quando o veículo está chegando ao seu limite” (CAMPO GRANDE, 2015e, p. 48). No entanto, o repórter menciona que a *visibilidade* é favorecida pela posição de dirigir mais elevada.

Para a dupla de modelos da Honda, o jornalista menciona a vantagem do sedã em termos de *comportamento dinâmico* mediante os indicadores obtidos nos testes de frenagem. Com relação a itens de segurança, menciona-se a oferta de *controle eletrônico de estabilidade, sistema auxiliar de partida em rampa* para ambos e a oferta de *airbags* em menor quantidade para o *SUV* em relação à do Sedã.

Para a dupla Ford, o jornalista menciona o melhor *comportamento dinâmico* ofertado pelo Focus em função do melhor desempenho nos testes de frenagem e da utilização de suspensão traseira multilink. “(...) é mais eficiente e melhora a dirigibilidade, na comparação

com o sistema de eixo rígido usado pelo Eco” (CAMPO GRANDE, 2015e, p. 47). Na oferta de equipamentos relacionados à segurança, o repórter menciona *sensor de pressão dos pneus (SUV)* e *airbags* (ambos).

Na avaliação da dupla Chevrolet, o único aspecto relacionado à segurança mencionado pelo repórter diz respeito à oferta de *airbags* entre os modelos.

6. Edição 674 – Outubro, 2015. Comparativo: Chevrolet S10 x Fiat Strada x Renault Duster Oroch.

O comparativo reuniu três *pick-up's* de diferentes categorias. Em terceiro lugar, ficou a S10. No corpo do texto, o repórter informa sobre o *comportamento dinâmico* do modelo, mediante considerações acerca da suspensão traseira do modelo. No comentário de nota do quesito Segurança, menciona-se a oferta de *freios ABS* e *airbags*.

Em segundo lugar aparece a Fiat Strada. O corpo do texto não abriga comentários relativos à segurança do modelo, os quais estão restritos ao comentário de nota do quesito Segurança, com menção à oferta de *freios ABS* e *airbags*. A Renault Duster Oroch foi a primeira colocada. No corpo do texto, o repórter menciona o *comportamento dinâmico* do modelo mediante o bom desempenho nos testes de frenagem. No comentário de nota do quesito segurança, menciona-se a oferta de *freios ABS* e *airbags*.

Tabela 9 – Competências exploradas pelos repórteres nos textos de 2015 (continua).

Competência	Número de aparições
Oferta de airbags (frontais, laterais, cortina e/ou de joelho)	32
Comportamento dinâmico (direção, freio e suspensão)	17
Oferta de Controle Eletrônico de Tração e Estabilidade (ASR/ESP)	16
Oferta de controle eletrônico de arrancada (assistente de partida em rampa)	09
Qualidade do sistema de faróis	07
Oferta de freios a disco nas rodas traseiras	05
Oferta de freios ABS	03
Oferta de sensor de pressão dos pneus	03

Tabela 9 – Competências exploradas pelos repórteres nos textos de 2015 (conclusão).

Oferta de repetidores de direção	02
Oferta de cinto de três pontos para todos os ocupantes	02
Visibilidade	01
Posição de dirigir	01
Oferta de Brake Override System (BOS)	01
Oferta de sistema anticapotamento	01

X) Ano – 2016 | Edições com comparativos na capa: 4 (nº 680, 683, 685, e 686)

1. Edição 680 – Março, 2016. Comparativo: Jeep Renegade x Fiat Toro.

O primeiro aspecto relativo à segurança veicular apresentado no corpo do texto trata da oferta de *controle eletrônico de estabilidade e freio assistente de partida em rampas* por ambos os modelos. No caso do Jeep, o repórter menciona a oferta de *controle eletrônico anticapotamento*.

O *comportamento dinâmico* dos automóveis foi outro ponto analisado pelo repórter para comentários relativos às questões de segurança. “A Toro se apresenta mais equilibrada, segura e confortável (...) transmitindo mais segurança nas curvas” (CAMPO GRANDE, 2016a, p. 60).

No comentário de nota do quesito Segurança, o repórter volta a mencionar aspectos apresentados no corpo do texto (*controle eletrônico de estabilidade e sistema anticapotamento*), acrescentando a oferta de *airbags* dos modelos.

2. Edição 683 – Junho, 2016. Comparativo: Chevrolet Cruze x Honda Civic.

O comparativo da edição 683 é uma completa exceção à regra dos comparativos analisados até então. Além de ter sido realizado nos Estados Unidos, o modelo Honda Civic utilizado pelo repórter ainda não havia sido lançado oficialmente no Brasil. Desse modo, decidiu-se não realizar um comparativo de fato: ficam de fora os comentários de nota e o veredicto.

Com relação à segurança, o repórter se valeu do *comportamento dinâmico* dos modelos para concluir que a dirigibilidade de ambos era capaz de garantir uma condução segura durante realização de curvas mais acentuadas. Ao tratar dos itens ofertados pelo Honda Civic, o repórter destacou a oferta de *alerta de colisão frontal, faróis full led e sistema de manutenção de faixa* (sensores que alertam o motorista por meio de avisos sonoros no caso de o veículo estar saindo da faixa de rodagem de uma rodovia, por exemplo).

3. Edição 685 – Agosto, 2016. Comparativo: Nissan Kicks x Jeep Renegade x Honda HR-V x Ford EcoSport x Chevrolet Tracker x Hyundai Tucson x Peugeot 2008.

O comparativo da edição 685 também se mostra uma exceção à regra na medida em que abdica dos tradicionais comentários de nota e do veredicto. No corpo do texto relativo ao sétimo colocado, Peugeot 2008, os aspectos de segurança se revelam na menção à oferta de itens como *airbags e controle eletrônico de tração e de estabilidade*.

O sexto colocado foi o Chevrolet Tracker. O jornalista tratou da segurança veicular mencionando a não oferta de *controle eletrônico de estabilidade e tração* e de mais *airbags* além dos exigidos por lei.

Em seguida veio o Hyundai Tucson. Tal como fizera para a avaliação do Chevrolet Tracker, o repórter volta a mencionar a não oferta de *controle eletrônico de estabilidade*. Na quarta colocação ficou o Ford EcoSport. O repórter segue a linha de raciocínio aplicada até então, mencionando a oferta de equipamentos relacionados à segurança para o modelo: *airbags e controle eletrônico de estabilidade e tração*.

O terceiro colocado foi o Jeep Renegade. Menciona-se a oferta de *controle eletrônico de estabilidade e de tração* como itens de série. O texto do segundo colocado, Honda HR-V, é semelhante aos demais, com menção à oferta de *controle eletrônico de estabilidade e tração*. O primeiro colocado foi o Nissan Kicks. O *comportamento dinâmico* volta a ser fonte de comentários relativos à segurança. “(...) em curvas e frenagens, o menor deslocamento de massa atenua o desequilíbrio natural da carroceria” (MALHEIROS, 2016, p. 50). Além disso, menciona-se a oferta *controle eletrônico de estabilidade e tração*.

4. Edição 686 – Setembro, 2016. Comparativo: Chevrolet Cruze x Honda Civic x Toyota Corolla.

O terceiro colocado foi o Toyota Corolla. As considerações sobre segurança veicular para o modelo se concentraram na menção à não oferta de *controle eletrônico de estabilidade (ESP)*, *assistente de partida em rampas*, *alerta de colisão*, *alerta de pontos cegos* e de *sistema de permanência de faixa*.

O segundo colocado foi o Honda Civic. O corpo do texto traz comentários acerca da oferta de *sistema de vetorização de torque AHA* (sistema que auxilia a condução do veículo durante a realização de curvas), de *repetidores de direção* e do *comportamento dinâmico*, mediante o desempenho do modelo nos testes de frenagem.

O primeiro colocado foi o Chevrolet Cruze. O corpo do texto segue a tendência aplicada aos outros concorrentes, com menção a itens relacionados à segurança. Entre eles, o repórter destaca *faróis adaptativos*, *sensor de pressão dos pneus*, *alerta de colisão*, *alerta de pontos cegos* e *assistente de permanência de faixa*.

Tabela 10 – Competências exploradas pelos repórteres nos textos de 2016.

Competência	Número de aparições
Oferta de Controle Eletrônico de Tração e Estabilidade (ASR/ESP)	10
Oferta de airbags (frontais, laterais, cortina e/ou de joelho)	04
Comportamento dinâmico (direção, freio e suspensão)	04
Oferta de sistema de manutenção de faixa	03
Oferta de alerta de colisão frontal	03
Oferta de controle eletrônico de arrancada (assistente de partida em rampa)	02
Qualidade do sistema de faróis	02
Oferta de alerta de pontos cegos	02
Oferta de sistema anticapotamento	02
Oferta de sensor de pressão dos pneus	01
Oferta de repetidores de direção	01
Oferta de sistema de vetorização de torque (AHA)	01

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com o objetivo de fornecer um aporte técnico aos jornalistas interessados em publicações sobre automóveis, a análise das trinta e três edições da revista Quatro Rodas distribuídas no intervalo entre 2007 e 2016 pôde fornecer uma amostra de como o jornalismo automotivo tem tratado do tema da segurança veicular. Foram indexadas, ao todo, trinta e cinco competências usadas pelos jornalistas para escrever sobre o tema, conforme é mostrado na tabela a seguir.

Tabela 11 – Resultado final das competências utilizadas pelos jornalistas para tratar do tema da segurança veicular entre 2007 e 2016 (continua).

Ranking	Competência	Número de aparições
1	Oferta de airbags (frontais, laterais, cortina e/ou de joelho)	146
2	Oferta de freios ABS	93
3	Comportamento dinâmico (direção, freio e suspensão)	73
4	Oferta de Controle de Eletrônico de Tração e Estabilidade (ASR/ESP)	63
5	Oferta de cinto de três pontos para todos os ocupantes	21
6	Qualidade do sistema de faróis	20
7	Oferta de controle eletrônico de arrancada (assistente de partida em rampa)	16
8	Oferta de apoio de cabeça para todos os ocupantes	13
9	Oferta de sistema eletrônico de distribuição de frenagem (EBD)	12
10	Oferta de sistema de ancoragem Isofix	09
11	Oferta de freios a disco nas rodas traseiras	08
12	Nível de segurança ao pedestre	05
13	Testes realizados pelo Latin NCAP	05

Tabela 11 – Resultado final das competências utilizadas pelos jornalistas para tratar do tema da segurança veicular entre 2007 e 2016 (conclusão).

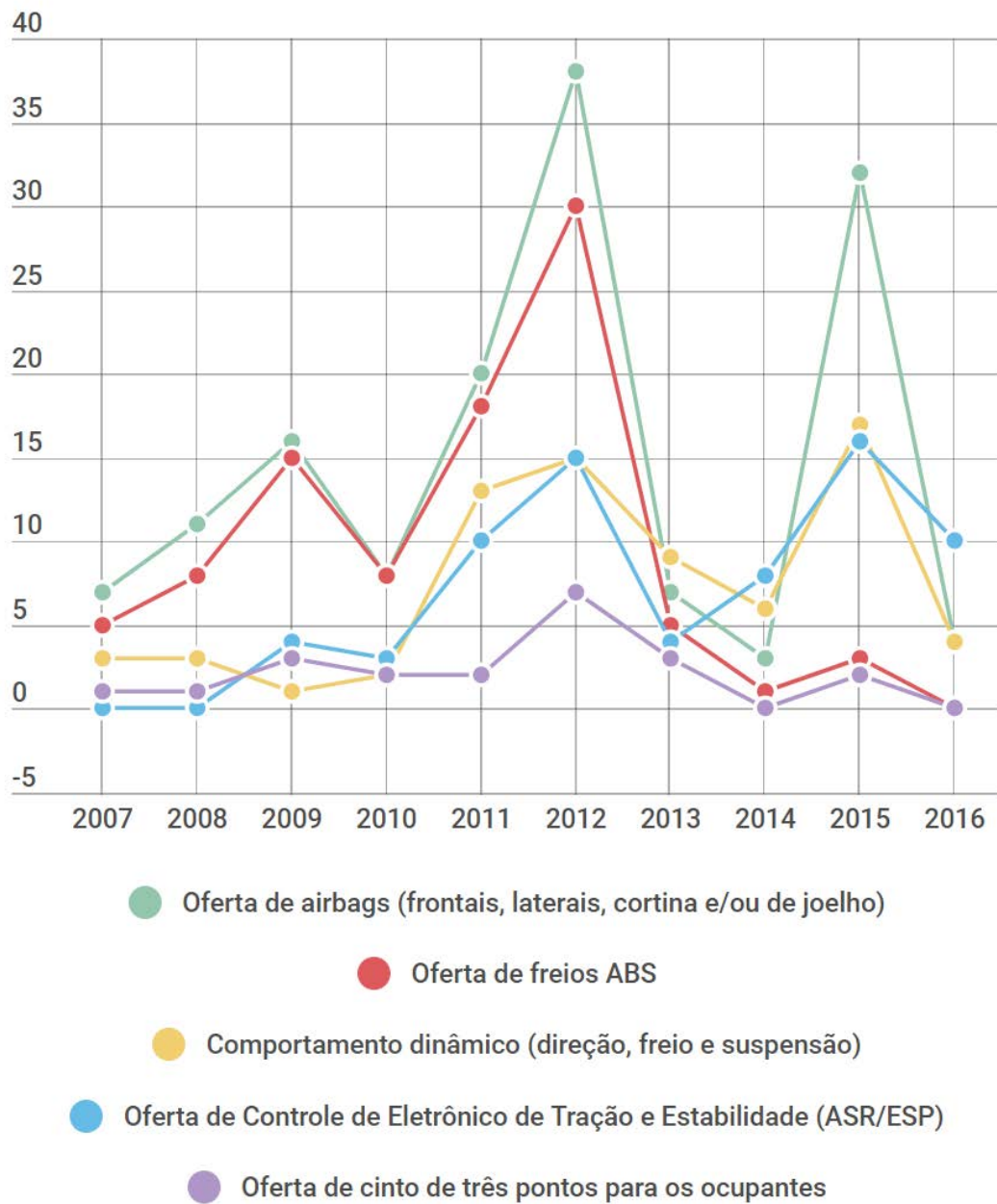
14	Oferta de sensor de pressão dos pneus	04
15	Oferta de repetidores de direção	04
16	Visibilidade	04
17	Oferta de Auxílio de Frenagem de Emergência (BAS)	03
18	Oferta de alerta de colisão frontal	03
19	Oferta de alerta de pontos cegos	03
20	Oferta de sistema anticapotamento	03
21	Oferta de sistema de manutenção de faixa	03
22	Testes realizados pelo Euro NCAP	03
23	Oferta de controle eletrônico de descida	02
24	Oferta de piloto automático inteligente (ACC)	02
25	Vidros elétricos com função antiesmagamento	02
26	Controle eletrônico de carga e reboque	01
27	Desempenho do motor	01
28	Desempenho em teste de impacto (não especificado)	01
29	Oferta de Brake Override System (BOS)	01
30	Oferta de assistente de frenagem em curva (CBC)	01
31	Oferta de pedais desarmáveis em caso de colisão	01
32	Oferta de sistema de vetorização de torque (AHA)	01
33	Oferta de terceira luz de freio	01
34	Posição de dirigir	01
35	Posição do tanque de partida auxiliar	01

O resultado obtido demonstra que as principais competências estiveram relacionadas à oferta de equipamentos de segurança nos automóveis avaliados. Nesse sentido, é possível afirmar que, para tratar de segurança veicular, os jornalistas precisam, primeiramente,

conhecer os tais equipamentos. A quantidade de equipamentos indexados pela pesquisa demonstra que o rol de possibilidades para tratar de segurança veicular por meio dos equipamentos ofertados por um automóvel é grande.

O gráfico a seguir mostra as cinco principais competências utilizadas pelos repórteres para tratar de segurança veicular no intervalo analisado:

Gráfico 01: Cinco principais indexações ao longo dos anos.



A análise do gráfico permite inferir um comportamento interessante entre os textos analisados. Olhando-se para a linha vermelha, relativa à “Oferta de freios ABS”, vê-se que, a partir de 2012, sua queda foi vertiginosa, chegando a 0 (zero) ocorrências em 2016. Isso aconteceu porque, tal como explicitado no capítulo Segurança Veicular, o equipamento passou a ser item obrigatório em todos os carros nacionais a partir de 2014. Ou seja, os jornalistas podem ter chegado ao entendimento de que a oferta de freios ABS não era necessário ser mencionada, haja vista que, com obrigatoriedade, tornou-se óbvio que todos os carros avaliados eram equipados com o item.

Por outro lado, nota-se que a oferta de Controle Eletrônico de Tração e Estabilidade ganhou protagonismo ao longo dos anos, saindo de 0 (zero) menções em 2007 e 2008, chegando a 10 (dez) menções em 2016 (a competência mais utilizada naquele ano). Isso se explica pelo avanço tecnológico dos automóveis. Há dez anos, o equipamento era ofertado em poucos veículos comercializados no país (geralmente os de alto luxo). Com o passar do tempo, ocorreu certa popularização do mesmo, de modo a equipar cada vez mais automóveis brasileiros. Vale lembrar que o equipamento é obrigatório em países como Estados Unidos, Canadá, Austrália e os da União Europeia.

Alguns equipamentos tiveram ocorrência apenas uma vez, caso do Sistema de Vetorização de Torque (AHA) - trigésimo segundo item do ranking. Tais equipamentos revelam sua especificidade, haja vista seu alto grau de exclusividade mediante a baixa ocorrência entre todos os textos analisados. Isso revela que o jornalista automotivo está sempre exposto a novas tecnologias. Desse modo, o profissional deve estar ciente de que seu processo de aprendizagem é constante, exigindo que o mesmo reconheça seu permanente débito para com seu próprio conhecimento.

Outras competências colhidas perante a análise estão relacionadas ao conhecimento de institutos e organizações competentes para apuração dos níveis de segurança oferecidos pelos automóveis. Alguns jornalistas trouxeram para seus textos informações importantes acerca de testes de impacto (*crash-tests*) realizados por institutos como o *Latin Ncap* e o *Euro NCap* (décima terceira e vigésima segunda competências do ranking respectivamente).

Esses dois institutos mantêm canais de comunicação de fácil acesso na internet. Seus *sites* são abertos ao público e há também os canais no YouTube, no qual os institutos lançam os vídeos dos testes realizados. Logo, uma boa recomendação seria que o jornalista permaneça atento às atividades de tais institutos - em especial o *Latin NCap*, já que é a organização que realiza os testes de impacto dos carros vendidos no Brasil. Tais informações são apuradas de maneira complementar e externa. É possível identificar que um automóvel

oferece *airbags* apenas olhando as inscrições dos equipamentos no painel do mesmo, mas não é possível saber se o automóvel foi testado via *crash-test* sem uma apuração prévia - atividade, aliás, recomendada para o bom jornalismo.

Uma competência chamou atenção por sua frequência e complexidade. Trata-se das avaliações de “Comportamento Dinâmico” dos automóveis. Por meio dela, os jornalistas trataram de assuntos relacionados à engenharia dos veículos. Em suma: calibragem dos componentes de suspensão, eficiência do sistema de freios e responsividade do sistema de direção. Nesse caso, mais uma vez, a graduação em jornalismo ajuda a levar a informação crua àquela polida, pronta para ser lida, mas não ensina na integralidade como deve ser uma boa suspensão de automóvel. Assim, tal como afirma Paulo Campo Grande (2014a), o jornalista que quiser mergulhar no universo automotivo tem à disposição diversos cursos de pilotagem, capazes de preparar os profissionais para uma percepção mais refinada da dinâmica de um automóvel.

Para escrever sobre o tema, portanto, o profissional de jornalismo automotivo deve estudar e conhecer sobre automóveis tal como um jornalista deve dominar roteiros, fotografia e direção caso queira escrever sobre cinema: exige-se certos conhecimentos técnicos. É sabido que muitas pessoas começam a se interessar por alguns assuntos muito antes de se tornarem jornalistas. Cria-se, assim, um forte vínculo entre pessoa e assunto que se desenvolve ao longo de uma vida toda. O jornalismo vem, portanto, como forma de aprimorar a forma como se deve tratar as informações a que se é aficionado: promovendo a transposição da linguagem técnica para aquela decifrável pelo público leitor médio.

Essa pesquisa é a consumação de um interesse que começou há pelo menos 12 anos. Porém, não basta apenas entender mais sobre automóveis do que a maioria das pessoas, de maneira geral. Ao aliar gosto à técnica (carros a jornalismo), procurou-se, na medida do possível, polir os conhecimentos acumulados ao longo de uma vida. Ao adentrar nesse campo relativamente pouco explorado (haja vista a diminuta quantidade de pesquisas em jornalismo automotivo), pretende-se dar início à composição de um novo cenário aos jornalistas que venham a escrever sobre carros no futuro.

O caminho é longo. Não é recomendável subestimar a qualidade do público leitor tampouco a complexidade do assunto propriamente dito. Ou seja, o jornalismo automotivo requer certo grau de especialização. Assim, o profissional que pretenda trabalhar nessa área deve, considerando-se o seu comprometimento com o público interessado no assunto, sempre que possível, buscar informações complementares para ampliar seus conhecimentos sobre os

automóveis, tais como manuais, literaturas técnicas, cursos de mecânica entre outras atividades, como *workshops*, palestras e oficinas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARTESP. **Utilização do cinto de segurança aumenta nas rodovias de São Paulo.** Disponível em: <<http://www.artesp.sp.gov.br/sala-de-imprensa-noticias-Utilizacao-do-cinto-de-seguranca-aumenta-nas-rodovias-de-Sao-Paulo.html>>. Acesso em 02 out. 2017.

AUTOESPORTE. **Entenda a importância dos testes de impacto lateral nos carros.** Disponível em: <<http://g1.globo.com/carros/autoesporte/videos/t/edicoes/v/entenda-a-importancia-dos-testes-de-impacto-lateral-nos-carros/6203213/>> . Acesso em 08 out. 2017.

AUTOESPORTE. **Fiat mostra último Mille produzido no Brasil.** Disponível em: <<http://revistaautoesporte.globo.com/Noticias/noticia/2014/01/fiat-mostra-ultimo-mille-produzido-no-brasil.html>>. Acesso em 28 set. 2017.

BARDIN, Laurance. **Análise de conteúdo.** Tradução de Luís Antero Reto e Augusto Pinheiro. Lisboa: Edições 70, 1977.

BENETTI, Marcia. **Revista e jornalismo: conceitos e particularidades.**In: TAVARES, Frederico de Melo B.; SCHWAAB, Reges. (orgs.). A revista e seu jornalismo. Porto Alegre: Penso, 2013.

BERTOCCHI, Marcelo. **Segurança Veicular.** São Paulo: Skill Elaboração de Materiais Didáticos Ltda., 2005. 221 p. Disponível em: <<https://issuu.com/marcelobertocchi/docs/bertocchi>>. Acesso em 02 out. 2017.

BRASIL. Presidência da República. Secretaria de Comunicação Social. **Pesquisa Brasileira de Mídia 2016: Hábitos de consumo de mídia pela população brasileira.** Brasília: Secom, 2016. Disponível em: <<http://www.secom.gov.br/atuacao/pesquisa/lista-de-pesquisas-quantitativas-e-qualitativas-de-contratos-atuais/pesquisa-brasileira-de-midia-pbm-2016-1.pdf/view>>. Acesso em: 04 ago. 2017.

BUITONI, Dulcila. S. **Revista e segmentação: dividir para reunir.** In: TAVARES, Frederico de Melo B.; SCHWAAB, Reges. (orgs.). A revista e seu jornalismo. Porto Alegre: Penso, 2013.

CAMPO GRANDE, Paulo. **Jornalismo automotivo: histórias e dicas.** 1ª ed. São Paulo: B4 Ed., 2014a.

_____. Batismo de aspirante. **Revista Quatro Rodas**, São Paulo, nº 583, p. 90-95, out. 2008.

_____. Elenco renovado. **Revista Quatro Rodas**, São Paulo, nº 616, p. 80-87, abr. 2011.

_____. Universo em expansão. **Revista Quatro Rodas**, São Paulo, nº 626, p. 50-61, jan. 2012a.

- _____. É para casar. **Revista Quatro Rodas**, São Paulo, nº 632, p. 64-71, jul. 2012b.
- _____. Clássico das multidões. **Revista Quatro Rodas**, São Paulo, nº 637, p. 56-67, dez. 2012c.
- _____. Em tempo real. **Revista Quatro Rodas**, São Paulo, nº 643, p. 52-61, mai. 2013.
- _____. Rito de passagem. **Revista Quatro Rodas**, São Paulo, nº 658, p. 46-53, jul. 2014b.
- _____. Relatos selvagens. **Revista Quatro Rodas**, São Paulo, nº 666, p. 34-49, fev. 2015a.
- _____. Desafio ao líder. **Revista Quatro Rodas**, São Paulo, nº 667, p. 36-40, mar. 2015b.
- _____. Primeiro round. **Revista Quatro Rodas**, São Paulo, nº 668, p. 44-53, mai. 2015c.
- _____. Segundo round. **Revista Quatro Rodas**, São Paulo, nº 668, p. 54-61, mai. 2015d.
- _____. Conceitos distintos. **Revista Quatro Rodas**, São Paulo, nº 670, p. 42-50, jun. 2015e.
- _____. Ajuste de contas. **Revista Quatro Rodas**, São Paulo, nº 674, p. 46-55, out. 2015f.
- _____. Inimigo meu. **Revista Quatro Rodas**, São Paulo, nº 680, p. 56-61, mar. 2016a.
- _____. Renovação de frota. **Revista Quatro Rodas**, São Paulo, nº 686, p. 52-57, set. 2016b.
- CARSUGHI, Claudio. **A técnica**. In: BIANCHINI, Alexandre e CAVALLARI, Douglas (orgs.). *Na rebimboça da parafuseta: os caminhos da imprensa automobilística no Brasil*. São Paulo: Observatório da Imprensa, 2005
- CARVALHO, Leandro. "Governo Juscelino Kubitschek"; **Brasil Escola**. Disponível em: <<http://brasilecola.uol.com.br/historiab/juscelino-kubitschek.htm>>. Acesso em 28 set. 2017.
- CÁSPER LÍBERO. **Jornalismo Automotivo**. Disponível em: <https://cursos.casperlibero.edu.br/uploads/woocommerce_uploads/2017/02/Manual_Jornalismo_Automotivo.pdf>. Acesso em 30 ago. 2017.
- CAVALCANTE, Ulisses. Todos querem ser Corolla. **Revista Quatro Rodas**, São Paulo, nº 655, p. 50-61, abr. 2014a.
- _____. Hora da revanche. **Revista Quatro Rodas**, São Paulo, nº 662, p. 48-54, out. 2014b.

CISZEWSKI, Alexandre. **Controle de estabilidade (ESP) passa a ser obrigatório na Europa**. Disponível em: <<https://motor1.uol.com.br/news/118200/control-de-estabilidade-esp-passa-a-ser-obrigatorio-na-europa/>>. Acesso em 28 nov. 2017.

CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito. **Resoluções nº 311, 312 e 641**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/resolucoes>>. Acesso em 02 out. 2017.

GLOBAL NCAP. **About**. Disponível em: <<http://www.globalncap.org/about/>>. Acesso em 02 out. 2017.

GRIECCO, Adriano. Decisão de Título. **Revista Quatro Rodas**, São Paulo, nº 564, p. 52-59, abr. 2007.

GUIMARÃES, J. A. C. **Abordagens teóricas de tratamento temático da informação (TTI): catalogação de assunto, indexação e análise documental**. In: GARCÍA MARCO, F. J. *Avances y perspectivas en sistemas de información y documentación*. Ibersid, Zaragoza, 2009, p. 105-117.

MAGALHÃES, Luiz Antonio. Jornalismo impresso: reinvenção ou decadência. **Revista UFG**, Goiânia, ano X, nº 5, dez. 2008. Disponível em <https://www.proec.ufg.br/up/694/o/05_03_Dossie3.pdf>. Acesso em: 04 ago. 2017.

MALHEIROS, Péricles. Colegas de classe. **Revista Quatro Rodas**, São Paulo, nº 595, p. 66-71, set. 2009a.

_____. Os folgados da rua. **Revista Quatro Rodas**, São Paulo, nº 597, p. 68-75, nov. 2009b.

_____. O próximo round. **Revista Quatro Rodas**, São Paulo, nº 607, p. 90-94, ago. 2010.

_____. Juizado de menores. **Revista Quatro Rodas**, São Paulo, nº 615, p. 46-57, mar. 2011a.

_____. Acima da média. **Revista Quatro Rodas**, São Paulo, nº 619, p. 64-73, jul. 2011b.

_____. Avançadinhos, mas de família. **Revista Quatro Rodas**, São Paulo, nº 642, p. 44-48, abr. 2013a.

_____. Festa das nações. **Revista Quatro Rodas**, São Paulo, nº 650, p. 48-59, dez. 2013b.

_____. Dinâmica de grupo. **Revista Quatro Rodas**, São Paulo, nº 685, p. 42-50, ago. 2016.

MATSUBARA, Vitor. Duelo de titãs. **Revista Quatro Rodas**, São Paulo, nº 683, p. 52-57, jun. 2016.

MORAES, Roque. **Análise de conteúdo**. Revista Educação, Porto Alegre, v. 22, n. 37, p. 7-32, 1999.

MOURA, Marcelo. O preço da liberdade. **Revista Quatro Rodas**, São Paulo, nº 561, p. 42-47, jan. 2007a.

_____. O teste do cobertor. **Revista Quatro Rodas**, São Paulo, nº 572, p. 81-89, dez. 2007b.

_____. Casta nobre, última safra. **Revista Quatro Rodas**, São Paulo, nº 578, p. 70-79, mai. 2008a.

_____. Paixão nacional. **Revista Quatro Rodas**, São Paulo, nº 581, p. 70-79, ago. 2008b.

_____. Eles subiram na vida. **Revista Quatro Rodas**, São Paulo, nº 589, p. 52-61, mar. 2009.

_____. Bem mais por pouco menos. **Revista Quatro Rodas**, São Paulo, nº 600, p. 46-57, jan. 2010.

PATI, Mario. **O veículo**. In: BIANCHINI, Alexandre e CAVALLARI, Douglas (orgs.). Na rebimboca da parafuseta: os caminhos da imprensa automobilística no Brasil. São Paulo: Observatório da Imprensa, 2005.

PEREIRA, Fabiano. **A pré-história da indústria automobilística no Brasil**. Disponível em: <<https://quatorrodas.abril.com.br/noticias/a-pre-historia-da-industria-automobilistica-no-brasil>>. Acesso em 28 set. 2017.

PEREIRA, Fábio Henrique. **Da responsabilidade social ao jornalismo de mercado: o jornalismo como profissão**. Lisboa: Biblioteca On-line de Ciências da Comunicação, 2004a. Disponível em: <<http://www.bocc.ubi.pt/pag/pereira-fabioresponsabilidade-jornalista.pdf>> Acesso em: 04 ago. 2017.

PROTESTE. **Cartilha de Segurança Veicular**. Disponível em <<https://www.proteste.org.br/institucional/informe-se/cartilhas-da-proteste/seguranca-veicular>> Acesso em: 04 out. 2017.

PUBLIABRIL. **Marcas e Plataformas – Quatro Rodas**. Disponível em: <<http://publiabril.abril.com.br/marcas/quatro-rodas/plataformas/revista-imprensa>>. Acesso em 28 set. 2017.

QUATRO RODAS. **Expediente**. Disponível em: <<https://quatorrodas.abril.com.br/expediente/>>. Acesso em 28 set. 2017.

_____. Dúvida cruel. **Revista Quatro Rodas**, São Paulo, nº 663, p. 48-57, nov. 2014.

RUFFO, Gustavo Henrique. O trote do calouro. **Revista Quatro Rodas**, São Paulo, nº 615, p. 60-69, mar. 2010.

SACALZO, Marília. **Jornalismo de revista**. 4. ed., 1ª – impressão. - São Paulo: Contexto, 2013.

TARQUINI, Jorge. **O público**. In: BIANCHINI, Alexandre e CAVALLARI, Douglas (orgs.). Na rebimboça da parafuseta: os caminhos da imprensa automobilística no Brasil. São Paulo: Observatório da Imprensa, 2005.

UOL CARROS. **Crash test mostra carro brasileiro "atrasado 20 anos" em segurança; Sandero e J3 são os piores**. Disponível em: <<https://carros.uol.com.br/noticias/redacao/2012/11/13/crash-test-mostra-carro-brasileiro-atrasado-20-anos-sandero-e-j3-sao-os-piores.htm>>. Acesso em 02 out. 2017.

ANEXOS

1 – Edição de Janeiro de 2014 da revista Quatro Rodas: EcoSport reprovado.



2 – Primeira edição da Revista Quatro Rodas, em 1960.



3 – Comparativo entre dois carros idênticos, à exceção da cor. Revista Quatro Rodas. 1987.

**CORES CLARAS,
PARA
ALIVIAR O CALOR**

Experiência rigorosa conduzida por **Quatro Rodas** comprovou: *expostos ao sol, os carros de cores claras são bem menos calorentos que os de cores escuras.*

REPORTAGEM DE CLAUDIO CARLUCCI
FOTO DE MILTON SIERRA

Você está num carro branco exposto ao sol e reclama do calor. Mas pode ter certeza de que o motorista do carro ao lado — idêntico em marca, modelo e ano, mas de cor preta — está sentindo muito mais calor. Quatro Rodas comprovou plenamente isso numa experiência com dois Monza 86 de quatro portas, um branco e outro preto. Depois de expostos ao sol por 2 horas, a diferença de temperatura interna era de 9 graus centígrados a menos no carro branco. Os termômetros usados nos dois carros eram iguais — fabricados pela Apollo, de São Paulo — e foram aferidos. Mas, para não haver dúvidas, a experiência foi repetida à mesma temperatura ambiente — 31°C — mas com os termômetros trocados. E o resultado foi o mesmo: 55 graus no carro branco e 64 graus no preto.

94 QUATRO RODAS QUATRO RODAS 95

4 – Fiat Mobi em *crash test* realizado em 2017 pelo *Latin NCAP*: impacto em barreira deformável a 64 km/h | (Fonte: *Latin NCAP* – Divulgação)



5 – Informe publicitário da Toyota simula a capa da edição de 05 de outubro de 2017 do jornal Folha de São Paulo. A tônica do anúncio é o teste de impacto realizado dias antes com o modelo Corolla, o qual recebeu nota máxima em segurança pelo *Latin NCAP*.



Corolla é avaliado como o sedã mais seguro da América Latina

Veículo da Toyota recebeu cinco estrelas nas categorias proteção a adultos e a crianças em testes feitos na Alemanha

A Toyota Corolla foi considerado o sedã mais seguro comercializado no país em teste realizado em setembro, na Alemanha, pelo órgão independente Latin NCAP. Fabricado no Brasil, o Corolla recebeu cinco estrelas tanto em relação à proteção a adultos como a segurança a crianças. Os testes foram feitos com quatro unidades do Corolla, por meio dos chamados "crash-tests" - simulações nas quais os carros passam por avaliações como as de colisão frontal, lateral barreira móvel e contra poste. Além disso, são feitas análises sobre controle de estabilidade e proteção ao pedestre. A segurança sempre foi e é um dos pontos que mais recebe atenção dos engenheiros da Toyota. Em relação ao Corolla,

todas as versões do modelo possuem controle eletrônico de estabilidade (VSC), controle eletrônico de tração (TRC) e assistente de subida (HAC). "Obter a nota máxima para o Corolla me deu muito orgulho. Ao mesmo tempo, me traz tranquilidade saber que os nossos clientes estão dirigindo o sedã médio mais seguro disponível na região", afirma Steve St. Angelo, CEO da Toyota para América Latina e Caribe. Toda a linha Corolla conta com sete airbags como itens de série. São dois do tipo cortina, dois frontais, dois laterais e um de joelho para o motorista. O sedã possui vários equipamentos para a segurança, como travamento automático das portas a 20 km/h e freios ABS com distribuição eletrônica de frenagem.

“Na Toyota, a segurança é a nossa principal prioridade. Investimos muito em pesquisa, tecnologia e desenvolvimento para produzirmos carros cada vez mais seguros”
Steve St. Angelo, CEO da Toyota para América Latina e Caribe



Toyota do Brasil

- Chegada ao país: 1958
- Primeiro modelo fabricado no país: Landcruiser
- Centros de distribuição de veículos: Guabuba (RS), Vitória (ES) e Suape (PE)
- Número de colaboradores: mais de 5.700
- Fábricas no Brasil: Indaiatuba, São Bernardo do Campo, Sorocaba e Porto Feliz (todas no Estado de São Paulo)

O CARRO

Veículo: TOYOTA COROLLA
Ano: 2017
Carroceria: SEDAN 4 PORTAS
Fabricação: BRASIL
Peso: 1.564 KG

O TESTE

LATIN NCAP

Nota no Teste para Passageiros Adultos (máx. 50,00): 29,60
Nota no Teste para Passageiro Infantil (máx. 20,00): 44,00

A PASSAGEIRO ADULTO

FRENTE: Bom (5 estrelas)
LATERAL: Bom (5 estrelas)
POSTE: Bom (5 estrelas)

Proteção: Bom (5 estrelas)

B PASSAGEIRO INFANTIL

Pontuação Teste Dinâmico (máx. 24,00): 22,88
Avaliação de instalação de SRI* (máx. 12,00): 12,00
Pontuação de avaliação do veículo (máx. 13,00): 9,00

Fonte: Latin NCAP * Sistema de Retenção Infantil

EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA

- Airbag frontal motorista
- Airbag frontal acompanhante
- Airbags laterais para a cabeça
- Airbags laterais para o corpo
- Airbags laterais para o corpo (acompanhante)
- Airbag para o joelho do motorista
- Pratenssores cinto da frente
- Pratenssores cinto da frente (acompanhante)
- Sistema de aviso de cinto de segurança
- Isófix
- Sistema de frenagem antibloqueio
- ESC (UN-R13 ou GT88)

Prêmio inédito Segurança para os pedestres

Além das cinco estrelas obtidas em relação à proteção a adultos e a crianças, o Toyota Corolla ganhou uma premiação especial pela proteção a pedestres em caso de atropelamento. Esse prêmio leva em consideração o nível máximo de lesões toleradas em um caso de atropelamento. Assim, o Toyota Corolla continua sendo uma referência máxima em segurança para os mercados brasileiro e latino-americano de automóveis.

LATIN NCAP
Criado em 2010, o Latin NCAP faz testes de qualificação de segurança na América Latina e no Caribe

“É uma mensagem para governos e fabricantes que investem em segurança”
Alejandro Furas, Secretário-geral do Latin NCAP

SIMULAÇÃO
Os chamados "crash-tests" avaliam os efeitos de colisões frontais com veículos a 64 km/h

