

veículos

www.jornal.com.br/veiculos



Clemilton Campos/JC Imagem

Segredos dos carros-fortes

CURIOSIDADE Os veículos de transporte de valores são confortáveis, dotados de muita tecnologia e custam na faixa de R\$ 200 mil

Edilson Vieira
edvieira@j.com.br

A rotina do motorista Wellington Matos começa às 7h30 quando ele chega à empresa e faz uma vistoria no carro em que trabalha. A partir daí a semelhança com a jornada de outros profissionais do volante começa a mudar. Antes de assumir a direção, o olindense de 34 anos faz 20 minutos de exercícios de tiro com pistola e revólver. Wellington tem permissão para atirar durante o trabalho, em caso de necessidade, e precisa treinar a habilidade todos os dias. Em seguida, ele veste um colete à prova de balas e assume o volante de um blindado de seis toneladas. Sua missão é percorrer agências bancárias e empresas da Região Metropolitana do Recife recolhendo e distribuindo dinheiro. Wellington é um vigilante condutor de carro-forte.

A tentativa de assalto a um carro-forte, ocorrida semana passada em um supermercado em Boa Viagem, por mais violenta que possa parecer é algo previsto na rotina desses profissionais que devem sempre estar preparados para o confronto.

"Certo muito do que faço", "Gosto de fazer isso", "Não se cansa de repetir o ex-guerra municipal, mesmo já tendo passado por duas situações de alto risco. A primeira ocorreu há quatro anos. O carro-forte em que Wellington estava foi metralhado em plena BR-232. Outro momento de sufoco foi em 2009. Ele se preparava para entregar malotes em um banco de Jaboatão dos Guararapes quando o carro foi abordado pelos bandidos. Wellington não trabalha sozinho. Ele tem a companhia de outros vigilantes, mas é o único que não tem autorização para deixar o carro seja qual for a situação. E ele não reclama. "Me sinto seguro aqui dentro", diz Wellington, enquanto manobra o caminhão Mercedes-Benz Accelo 815 que recebeu uma carroceria blindada com grossas paredes de aço para resistir até a tiros de fuzil.

Para ser vigilante condutor de carro-forte, além da habilitação para caminhões, Wellington passou por uma preparação de 20 dias. O treinamento inclui desde cuidados com a manutenção do veículo e direção defensiva a técnicas israelenses de tiro.

PARTICULARIDADES

Dirigir um cofre motorizado não é fácil. A visão do condutor é limitada por dois pequenos para-brisas. Na la-

Raio-X do bruto

Para transformar um caminhão Mercedes-Benz Accelo 815 num carro-forte, como o que Wellington Mota dirige, o processo é simples. O caminhão vem sem a carroceria. Chassis e motor, depois de adquiridos, seguem para uma empresa especializada em blindagem, que leva cerca de quinze dias para encaixar o bruto. Em seguida é necessário submeter o veículo a uma vistoria da Polícia Federal que vai atestar a qualidade do serviço de blindagem. Essa vistoria é renovada anualmente. Só depois de autorizado pela Polícia Federal é que o carro-forte está pronto para o trabalho nas ruas.



• A blindagem é de nível 5 (a mais alta do mercado) e tem validade de 10 anos, quando deve passar por uma inspeção.

• A carroceria é construída com paredes duplas de aço formando um sanduíche com o poliuretano

• A mecânica é a mesma do caminhão, sem alterações. Motor diesel de quatro cilindros e 156 cavalos. O câmbio é manual de cinco marchas e direção é hidráulica



• Vidros blindados com 40 milímetros de espessura

• O peso vazio é de 5.800 quilos

• A capacidade de carga é de 2.500 quilos

• A tecnologia embarcada envolve monitoramento por GPS e sistema de vídeo com transmissão de imagens

• Preço final em torno de R\$ 200 mil

• O novo carro-forte tem um sistema de redução de poluentes que diminui a emissão de gases em até 60%

teral, o carro conta com duas janelas fixas que permitem ao motorista enxergar os retrovisores. E tanto ponto cego que a mais simples baliza tira um grande desafio. É o negócio foi pior. "Antigamente acontecia de a gente esbarrar em outros carros na hora de estacionar. Hoje, as câmeras ajudam muito", diz o vigilante referindo-se ao circuito interno de vídeo que permite a visão em 360º ao redor do carro. As imagens são transmitidas para a sede da empresa.

A quantia transportada fica dividida em malotes e trancada num cofre no interior do veículo protegido com fechadura eletrônica. Todo o processo de transporte deve ser feito de forma rápida e eficiente. "Tenho que parar o veículo sempre alinhado com a porta do banco sem ter nada atrapalhando a passagem", explica Wellington.

Ele tem trânsito livre, mas reclama do descaso de outros motoristas. "As pessoas costumam dar passagem para viaturas dos bombeiros e ambulâncias, mas a maioria não está nem aí para os carros-fortes", reclama Wellington. Na opinião dele, dirigir um blindado é como andar com um caminhão sempre carregado.

Ele até dispõe de uma sirene com sinal luminoso, mas só pode utilizá-la em casos de emergência. Apesar da pressão de circular diariamente com um dinheiro, Wellington é um privilegiado no segmento. Há 15 dias, ele dirige o modelo de carro-forte mais moderno do mercado.

Ele até dispõe de uma sirene com sinal luminoso, mas só pode utilizá-la em casos de emergência. Apesar da pressão de circular diariamente com um dinheiro, Wellington é um privilegiado no segmento. Há 15 dias, ele dirige o modelo de carro-forte mais moderno do mercado. O espaço é amplo, e cada vigilante tem sua poltrona individual e o ar-condicionado transforma o gabinete num frigorífico. "Quando comecei os carros-fortes tinham somente circulador de ar e era um calor desgraçado", relembra.

Rodando no meio do trânsito, o carro-forte surpreende pelo conforto e agilidade. É rápido e o barulho interno não é muito maior do que o de um caminhão tradicional. "Hoje em dia as empresas blindadas se preocupam mais com o ser humano e conseguem fazer veículos mais confortáveis", diz Marcio Gomes, diretor de pessoal do Grupo Preserve Liserve, explicando que a empresa participou diretamente no desenvolvimento do projeto.

Quanto à manutenção do carro-forte, o gerente de frota, Sérgio Araújo, explica que é a mesma de um caminhão convencional. Apesar da carroceria mais pesada do que a de um caminhão, a carga transportada fica abaixo do limite de 2,5 toneladas. "Frios e pneus não sofrem um desgaste maior", ele explica.