**“O automóvel é um fenómeno passageiro. Eu continuo a acreditar no cavalo.”**

**MOBILIDADE**

Imperador Guilherme II da Prússia, 1859-1941

Último Imperador alemão (1888-1918)

Inicialmente o automóvel enfrentou muitas críticas, por ser considerado demasiado ruidoso e rápido. O Imperador Guilherme II, que também era, a princípio, um cético, tornou-se mais tarde um automobilista fervoroso. Quando morreu, em 1941, já se produziam anualmente cerca de cinco milhões de automóveis em todo o mundo. Hoje, esse número é de cerca de 90 milhões.

**A salvar vidas com o ar**

O inventor Walter Linderer, de Munique, registou a patente do *airbag* em 1951, mas foi apenas na década de 60 que este dispositivo começou a ser executado, devido ao aumento da frequência de acidentes rodoviários. Verificou-se que o seu desenvolvimento era mais difícil do que se esperava, mas a segurança levou a melhor e em 1981, o Mercedes Classe S foi o primeiro carro alemão com *airbag* de série.

**Alemanha: o país do automóvel**

O primeiro veículo automóvel tinha apenas três rodas. O primeiro automóvel a motor, patenteado em 1886 por Carl Benz, estava equipado com um motor de combustão sendo, portanto, o antecessor dos automóveis a gasolina. A primeira viagem de automóvel foi feita em Agosto de 1888, por uma mulher, Bertha Benz, e foi de ida e volta entre Mannheim e Pforzheim.

**Carros inteligentes**

Gelo na estrada, engarrafamentos súbitos, peões na faixa de rodagem: os condutores reagem, mas, muitas vezes, sem a rapidez necessária. Para tornar a condução mais segura, os fabricantes de automóveis alemães, em conjunto com a comunidade científica, estão a trabalhar em sistemas de condução assistida, que permitirão não só evitar acidentes, mas também criar condições técnicas para uma condução completamente automatizada no futuro.

**Sobre carris**

Os primeiros “elétricos” eram puxados por cavalos. Werner von Siemens transformou um desses no primeiro elétrico verdadeiro. Para ser acionado precisava de um motor de 10 cavalos. A eletricidade era transmitida através das rodas, o que não deixava de ser perigoso para quaisquer outros veículos na estrada. Os elétricos modernos recebem a eletricidade de que necessitam por cabos suspensos.

**A alternativa prática**

Os motores a diesel são considerados robustos, duráveis e potentes. O primeiro protótipo de Rudolf Diesel não era nada disto. Era sim inovador: o motor era composto por apenas um cilindro, que misturava ar comprimido com combustível. Essa mistura era queimada sem ignição adicional. Diesel precisou de quatro anos para desenvolver um motor funcional a partir deste protótipo.