



## 10 SINAIS DE QUE VOCÊ É UM MOTORISTA BARBEIRO

Dirigir no trânsito pesado das cidades é um mau necessário para quem precisa ir ao trabalho, buscar as crianças na escola ou fazer outras tarefas da rotina diária. E no trânsito é importante dirigir com segurança e estar atento para não ser um barbeiro.

Uma boa direção no trânsito urbano também é importante para poupar o carro de esforços desnecessários. Portanto, caro leitor, fique atento aos hábitos que listamos a seguir. Se você faz pelo menos metade desses itens, temos notícias ruins...

### 1. Usar o celular enquanto dirige

Rodando a uma velocidade de 40 km/h o carro percorre 11 metros em apenas um segundo. Aquele momento em que você pegar o celular para responder uma mensagem ou mudar a rota do GPS pode ser fatal.

Na hora que chegar uma mensagem importante, for mudar a música ou a rota do GPS, pare o

carro, é mais seguro. Isso vale para os motoristas de aplicativo, que dependem do smartphone para responder os passageiros. É melhor atrasar alguns segundos respondendo com segurança do que bater o seu ganha-pão.

### 2. Não dar seta

Sinalizar para onde vai é o básico do básico, o motorista que está atrás ou os pedestres não sabem das suas intenções. Outro sinal de barbeiragem é dar a seta muito em cima da curva, podendo pegar outras pessoas desprevenidas. Sinalize com antecedência.

### 3. Ficar na faixa da esquerda

Em vias com múltiplas faixas, a da extremidade esquerda serve apenas para ultrapassagens. Não importa se você está trafegando no limite de velocidade da via ou acha que está com pressa, use a esquerda apenas para ultrapassagem.

A pressa de outro motorista pode ser maior que a sua e você

não é o Vigilante Rodoviário para cuidar do comportamento dos outros motoristas. Alguns justificam ficar na faixa da esquerda por estar no limite e quem tentar ultrapassar é infrator. Mas o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) diz que o motorista que está na faixa da esquerda precisa dar passagem a um veículo com intenção de ultrapassá-lo, independente da velocidade.

### 4. Colar no carro da frente

Manter uma distância segura do veículo à frente te dá mais tempo para reagir caso ele se envolva em uma batida ou tenha que frear repentinamente. Nas estradas é recomendado encontrar um ponto de referência, com uma placa, e contar três segundos entre o carro a frente e você passar por ele.

Na cidade essa dica também é válida, a velocidade é menor mas os imprevistos ainda existem. Pode ser pedestres invadindo a pista, animais ou crianças. Não cole no carro à frente pois além de barbeiro, você pode bater.

### 5. Usar o pisca alerta sem necessidade

A função do pisca-alerta está explicada de forma clara no CTB: use apenas quando tiver que parar o carro na via em uma emergência ou quando a sinalização exige. Usar o pisca alerta para parar em mão dupla, em vaga proibida ou em movimento é uma barbeiragem.

Os motoristas mais folgados acham que seus problemas são mais importantes que os dos outros, adoram usar o pisca alerta como se fosse um passe livre para barbeiragens. Além da inconveniência para quem estiver por perto, esses motoristas podem ser multados pelo uso incorreto do pisca-alerta.

### 6. Virar para trás na hora de dar ré

Esse item é polêmico, pois em algumas regiões é assim que o Detran pede para ser feito no exame para tirar a CNH. Se sua região for assim, faça apenas o exame e depois siga a nossa dica. A forma mais segura de agir enquanto dá ré é virado para a frente e checando os três retrovisores — dois caso tenha um carro mais antigo.

Ao virar para trás sua visão fica limitada ao vigia traseiro e perde a referência da lateral do carro que os retrovisores externos. Isso também pode te confundir, levando a esterçar o volante para o lado errado.

Em carros com câmera de ré, ainda é importante usar os retrovisores para garantir.

### 7. Segurar o carro na embreagem em subidas

Esse é outro item que costuma ser pedido no exame de CNH que não é uma boa ideia no dia a dia nos carros modernos. Saber controlar bem a embreagem é uma habilidade útil na hora de arrancar, mas quando tiver que parar na subida pode usar apenas o freio para segurar. E usar o freio de estacionamento para ajudar a arrancar não é demérito.

Segurar na embreagem aumenta muito o desgaste no componente e deixa as trocas de embreagem mais frequentes. E por ter que manter o motor acelerado, o consumo também aumenta. Mais uma vez indicamos fazer o que o exame pede e depois evitar na hora de dirigir. A não ser que seu carro seja um antigo carburado com a marcha lenta instável.

### 8. Segurar o carro em descidas apenas com o freio

Carros comuns usam discos de freio e tambores de aço. Com o uso contínuo o componente pode superaquecer e acontece o fading, fazendo o carro perder o poder de frenagem. Em descidas o ideal é usar o freio motor para aliviar o sistema de freio e garantir que ele estará funcionando em caso de emergência.

Em carros manuais é só reduzir para uma marcha mais forte, atentando para não passar do limite de rotação do motor. Em carros automáticos existem posições no trilho do seletor do câmbio como "3", "2" e "L". Se o carro tiver câmbio sequencial é só pedir uma ou duas reduções. Em CVT sem simulação de marchas tem sempre uma posição "L" para essas situações.

### 9. Acelerar forte com o motor frio

O motor à combustão interna dos carros possuem uma temperatura ideal de funcionamento. Enquanto estava frio, o óleo lubrificante não chegou a todas as partes do propulsor. Até o motor aquecer, o recomendado é pegar leve no acelerador e não usar rotações.

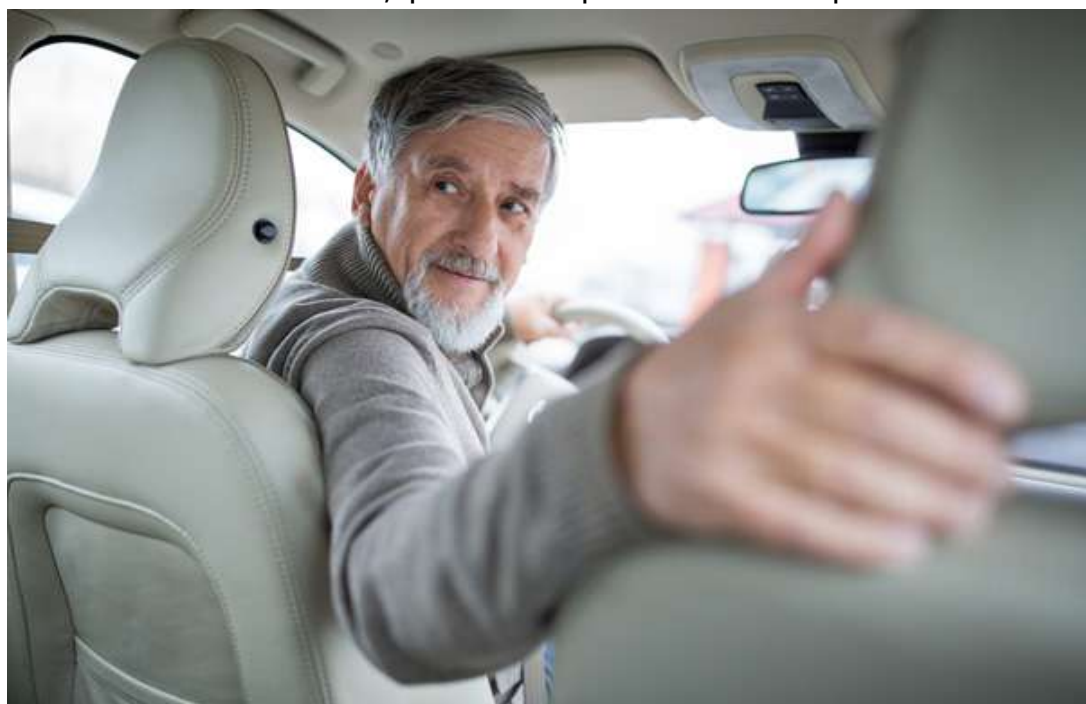
Motores modernos e óleos mais finos aquecem mais rápido, não precisa esperar muito tempo até poder soltar toda a cavalaria de seu possante. Carros sem termômetro trazem uma luz-espia que fica acesa enquanto o motor está frio. Em carros com o termômetro o ideal é esperar ele chegar no meio da escala.

Porém alguns carros como os da Chevrolet dos anos 2000 tem como o normal no primeiro quarto da escala, quando chega no meio já está superaquecendo. Conheça esses detalhes.

### 10. Falta de suavidade nos comandos

Essa é uma dica que vem das pistas de corrida que serve para o dia-a-dia também: seja suave. O sinal abriu? Arranque com calma e suavidade, acelerações bruscas servem apenas para gastar mais combustível. Viu que o sinal fechou? Solte o acelerador e vá freando com calma.

Na direção é igual, faça movimentos graduais e suaves. Um barbeiro faz aquelas curvas onde precisa ajustar o volante constantemente. Com o tempo você verá que essa forma de direção é até menos cansativa e, no fim das contas, levará o mesmo tempo que levava dirigindo de forma mais equiva-



# Carros para quem odeia dirigir: 5 modelos entediante para o motorista

## 5 carros que não proporcionam prazer ao dirigir

Entraram no listão apenas veículos que são vendidos zero-quilômetro no mercado brasileiro: carros antigos ou fora de linha ficaram de fora. A maioria dos modelos é do tipo SUV, pois, como o leitor do AutoPapo já sabe, esse tipo de carro não preza pelo prazer ao dirigir. Contudo, há veículos de diferentes categorias e faixas de preço. Confira!

### 1. Renault Kwid



Dirigibilidade do Renault Kwid deixa a desejar mesmo para um modelo de entrada (foto: Alexandre Carneiro | AutoPapo)

Via de regra, o prazer ao dirigir está longe de ser prioridade em carros de entrada. Afinal, esses veículos têm foco no baixo custo de produção e, por isso, dispensam refinamentos técnicos. Porém, o Renault Kwid exagera na dose, mesmo para um modelo desse segmento.

Avaliamos o Renault Kwid na versão top de linha Outsider: assista ao vídeo!

Para começo de conversa, a suspensão traseira utiliza eixo rígido, em vez do similar de torção. Esse sistema é apreciado em picapes, pois, quando associado a molas semielípticas, permite grande capacidade de carga. Por outro lado, é menos eficiente para filtrar as imperfeições do solo e para conter o balanço da carroceria em curvas. Por isso, a aplicação a um hatch subcompacto, como o Kwid, acaba trazendo mais contras do que prós.

Além do mais, o modelo é alto e tem bitolas estreitas, características que também prejudicam a estabilidade. Para piorar, o câmbio manual tem engates imprecisos, enquanto a direção, com assistência elétrica, é indireta e tem pouca progressividade. Para não dizer que tudo está perdido, ao menos o desempenho é correto para um carro 1.0 de aspiração natural, graças ao baixo peso: cerca de 800 kg, apenas.

### 2. Toyota Corolla Cross Hybrid



Ao menos no Brasil, o sedan da gama Corolla nunca entregou esportividade. Pelo contrário: sempre teve comportamento familiar, caracterizado pelo rodar suave e confortável. Apesar disso, o modelo consegue agradar o motorista com uma dinâmica correta. A atual geração, por exemplo, tem suspensão traseira multibraço capaz de proporcionar ótima estabilidade, enquanto o motor 2.0 de até 177 cv de potência assegura boa performance.

Contudo, a coisa muda de figura em relação à configuração Cross, o SUV da linha Corolla. Apesar da carroceria mais alta, que eleva o centro de gravidade e, portanto, prejudica a estabilidade, o modelo ganhou uma suspensão traseira do tipo eixo de torção, mais simples e menos eficiente. O desempenho também é pior em relação ao do sedan, já que a carroceria mais volumosa impõe aerodinâmica pior e peso extra de aproximadamente 80 kg.

A situação é particularmente mais entediante na versão Hybrid, que tem propulsão híbrida e foco no consumo de combustível. Nela, a potência combinada dos motores a combustão e elétrico é de apenas 122 cv. Além do mais, o câmbio CVT não simula marchas. Com estabilidade e desempenho medíocres, resta ao motorista ter calma e apreciar a paisagem.

### 3. Chevrolet Spin



É verdade que carros do tipo monovolume, como o Spin, nunca foram sinônimos de prazer ao dirigir. A prioridade é o espaço interno e a modularidade do interior e, nesse aspecto, não há muito o que criticar no modelo: vale lembrar que ele é o veículo de sete lugares mais acessível do país. Ainda assim, a Chevrolet poderia ter dado um pouco mais de atenção à dirigibilidade.

O pênalti da Spin é o antiquado motor 1.8 Família I que, apesar da alta cilindrada, desenvolve no máximo 111 cv de potência. Para piorar, essa unidade tem funcionamento áspero. A grande vantagem é a entrega de bom volume de torque em baixa rotação, mas a falta de fôlego fica nítida à medida que o conta-giros sobe. A posição ereta e elevada para dirigir, típica dos monovolumes, completa a atmosfera de passividade para o motorista.

Por outro lado, é preciso reconhecer que nem tudo é tédio ao volante de um Spin. O acerto de suspensão não deixa a carroceria rolar excessivamente em curvas, enquanto o câmbio automático de seis marchas tem relações corretas. A dirigibilidade certamente melhoraria bastante se o monovolume adotasse o motor 1.2 turbo de 133 cv do atual Chevrolet Tracker.

### 4. Fiat Doblò



O Doblò é um veículo utilitário por natureza: classificado como multivan, ele tem uma carroceria versátil, capaz de acomodar tanto passageiros quanto carga. O design quadrado, que aproveita ao máximo o espaço interno, e as portas laterais corrediças, que abrem grandes vãos de acesso ao habitáculo, evidenciam o caráter multiuso do modelo. Mas bem que a Fiat poderia ter dado um mínimo de atenção para o condutor.

Quem dirige um Doblò manuseia um câmbio de engates imprecisos e precisa ter atenção redobrada em curvas, pois a estabilidade deixa a desejar. Ademais, o motor 1.8, apesar de entregar 132 cv, mostra-se fraco para os mais de 1.300 kg de peso do modelo. Por fim, o modelo apresenta alto consumo de combustível.

Parte desses problemas deve-se ao projeto ultrapassado: lançado no Brasil em 2001, o Fiat Doblò sofreu algumas atualizações, mas nunca teve uma nova geração propriamente dita e, atualmente, é o automóvel mais antigo em produção no país. Por fim, há a posição de dirigir verticalizada e nada empolgante, semelhante à do Spin.

### 5. Mitsubishi Outlander Sport



Assim como o Doblò, o Outlander Sport também sente o peso dos anos. Lançado mundialmente em 2010, o modelo chegou ao Brasil com o nome de ASX. No ano passado, o SUV sofreu uma reestilização frontal e mudou de identidade, mas manteve todas as características gerais de projeto.

Vale lembrar que, enquanto a multivan da Fiat tem proposta essencialmente utilitária, o SUV da Mitsubishi é um produto mais sofisticado, com preços na casa dos R\$ 160 mil. Nessa faixa de valor, o segmento é bastante concorrido, repleto de concorrentes mais jovens, todos superiores quando o assunto é dirigibilidade.

## ANP AUTORIZA MUDANÇA NOS PREÇOS NOS POSTOS E DELIVERY DE COMBUSTÍVEL



O preço dos combustíveis nos postos voltará a ter apenas dois dígitos após a vírgula, facilitando o entendimento do consumidor. A determinação foi divulgada nesta quinta-feira (4), pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), entre outras medidas.

A medida aprovada foi submetida à consulta e audiência públicas. Ela vem sendo discutida pela ANP desde 2018, com o início da greve dos caminhoneiros. Na ocasião, a agência adotou um conjunto de medidas de flexibilização, excepcionais e temporárias, com o intuito de garantir o abastecimento.

Com prazo para entrada em vigor de 180 dias após a publicação da nova resolução, os preços por litro de todos os combustíveis automotivos comercializados deverão ser expressos pelos postos revendedores com duas casas decimais, em vez das atuais três casas decimais, no painel de preços e nas bombas medidoras, facilitando o entendimento dos consumidores.

### Delivery de gasolina

Outra mudança é a regulamentação do delivery de combustíveis. Após a execução de criterioso projeto piloto, a atividade de delivery poderá ser exercida a partir de autorização específica da ANP.

Nesse momento, tal atividade estará restrita ao etanol hidratado e gasolina C. Para aderir ao programa, o posto deverá estar adimplente com o Programa de Monitoramento da Qualidade da ANP (PMQC) e o delivery deverá ser feito até os limites do município onde se encontra o revendedor varejista autorizado pela ANP.

Também ficou decidida alteração na chamada tutela de fidelidade à bandeira. As novas regras determinam que o revendedor varejista deve informar em cada bomba medidora, de forma destacada e de fácil visualização, o CNPJ, a razão social ou o nome fantasia do distribuidor fornecedor do respectivo combustível automotivo.

Caso opte por exibir marca comercial de um distribuidor de combustíveis e comercializar combustíveis de outros fornecedores, deverá exibir, na identificação do combustível, o nome fantasia dos fornecedores.

## CONHEÇAM O FUSCA PICAPE QUE A VOLKSWAGEN NUNCA FEZ

O Fiat 147 chegou ao Brasil para incomodar o reinado do Volkswagen Fusca. Ele nunca conseguiu alcançar esse objetivo por completo, mas um de seus feitos foi ter dado origem a uma família de diversos modelos. Um deles foi a primeira picape derivada de um carro de passeio no país, a 147 City.

O Fusca com sua fama de robustez e capacidade de trafegar em vias onde só jipes passavam, poderia se dar bem com uma variante picape. Mas a Volkswagen nunca tentou isso, sua única caminhonete no Brasil era a derivada da Kombi. Alguns britânicos decidiram fazer uma picape do Fusca por conta própria.

A dianteira veio de um 1302, a segunda geração do Fusca que não tivemos. Se a caçamba da Kombi não fosse mais larga, pareceria original. O teto foi rebaixado. A janelinha oval remete aos Fusca mais antigos. A caçamba de Kombi foi encurtada para caber.



## CADASTRO NACIONAL DE BONS MOTORISTAS PODERÁ COMEÇAR A SER UTILIZADO EM 2022



O diretor do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), Frederico Carneiro, disse nesta quinta-feira (4) à Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados que o Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC), também chamado de cadastro de bons motoristas, poderá começar a ser utilizado no País em março de 2022.

Carneiro informou, durante a audiência pública, que o órgão já trabalha no sistema que vai reunir informações do Registro Nacional de Infrações de Trânsito (Renainf), mas destacou que a regulamentação do RNPC será feita por meio de resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), que vai definir quem poderá ser incluído no cadastro e a quais benefícios terá direito.

"Creio que, até o primeiro trimestre de 2022, a gente já tenha isso disponível na Carteira Digital de Trânsito e no sistema para órgãos públicos e entidades privadas que quiserem fazer uso dessas informações para beneficiar o condutor."

### O projeto é premiar os bons motoristas

Carneiro considera que o cadastro, criado no ano passado com a reforma do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), torna possível premiar os motoristas que respeitam as leis de trânsito, concedendo a eles, por exemplo, descontos em tributos, pedágios e nos valores de locação e seguro de veículos, entre outros benefícios. Por fim, ele frisou que a adesão ao cadastro será voluntária.

"Além da necessidade de manifestação expressa do condutor para ele entrar no RNPC, vamos colocar um termo de consentimento para que ele autorize o compartilhamento das informações com seguradoras, empresas de locação, órgãos de trânsito e secretarias de fazenda."

Relator do projeto de lei (PL 3267/19) que deu origem ao RNPC, o deputado Juscelino Filho (DEM-MA) lembrou que o cadastro entrou em vigor em março deste ano e precisa agora ser regulamentado. "É justo e merecido que os bons motoristas sejam, sim, premiados com tratamento compatível com o histórico exemplar", declarou.

Assessor jurídico da Associação Nacional dos Detrans (AND), Luis Pazetti sugeriu que o Contran, ao regular o assunto, defina diretrizes gerais, abrindo espaço para que os Detrans possam inovar com regras específicas. "Cada estado tem uma realidade diferente. Existe uma plataforma no Detran de São Paulo que prevê um sistema de telemetria. Ou seja, essa plataforma irá analisar a forma segura ou insegura de condução do condutor a partir de dados de telemetria, como a velocidade média", exemplificou.

Representantes da Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (Amobitec) e da Federação Nacional das Empresas Locadoras de Veículos (Fenaloc) apontaram pontos positivos do uso do RNPC, que, segundo a lei, poderá ser consultado por qualquer cidadão.



### Fusca + Kombi = Fuskombi?

O trabalho foi bem pensado, a cabine do fusca foi cortada após a porta dianteira e a caçamba de uma Kombi picape foi adaptada ao chassi. Se essa caçamba não fosse mais larga que a cabine do Fusca, a modificação ficaria parecendo algo feito pela fábrica.

As modificações não ficaram apenas na parte traseira, todo o Fusca foi customizado. O teto foi rebaixado na dianteira, deixando o para-brisa menor e o estilo lembrando os Volkswagen modificados na Califórnia. Um parasol completa o estilo da cabine.

Volante esportivo completa o visual. Os bancos conchas são no estilo dos usados pelos Porsche 356 de corrida.

O interior recebeu volante Mountney com aro de madeira e bancos concha no estilo dos usados pelos Porsche 356 de corrida. O motor 1600 veio de um Type 3 (equivalente ao nosso VW Zé do Caixão) e recebeu dois carburadores Weber ICT 34. A suspensão dianteira foi trocada pela McPherson do Fusca 1302, similar a usada pela Variant II brasileira.

Essa obra da engenharia adaptada estava anunciada no site de leilões Collecting Cars. Ela foi arrematada por £ 12 mil, o equivalente a R\$ 89.935 em conversão direta na cotação do momento de fechamento dessa matéria.

## CARROS MAIS VENDIDOS DE OUTUBRO: FIAT E JEEP EM ALTA

Mais um mês, mais um Fiat no topo da lista dos carros mais vendidos do Brasil. Em outubro o campeão foi o hatchback Argo, com 8.381 unidades. A picape Strada, que sempre disputava pela liderança, sofreu uma queda no volume de vendas e emplacou 6.130 unidades. Ainda foi o suficiente para liderar entre os comerciais leves.

Abaixo do Argo a lista sobe de nível e traz três SUV: Jeep Renegade em segundo, Jeep Compass em terceiro e Volkswagen T-Cross em quarto. O Hyundai HB20 quebra isso com a quinta colocação e o SUV Creta fica em sexto.

Chevrolet Onix, VW Gol, Onix Plus e Tracker completam o top 10, mostrando que a Chevrolet voltou a conseguir atender a demanda em outubro. A dupla Corolla e Corolla Cross inverteram de posição após meses de liderança do SUV. Mas o sedã levou a melhor por apenas 15 unidades.

### Ranking Modelo Emplacamentos

|                       |       |
|-----------------------|-------|
| 1º Fiat Argo          | 8.381 |
| 2º Jeep Renegade      | 6.723 |
| 3º Jeep Compass       | 6.097 |
| 4º Volkswagen T-Cross | 6.008 |
| 5º Hyundai HB20       | 5.844 |

|                           |     |
|---------------------------|-----|
| 39º Caoa Chery Tiggo 7    | 596 |
| 40º Toyota Yaris Sedan    | 557 |
| 41º Honda Fit             | 512 |
| 42º Chevrolet Cruze Sedan | 480 |
| 43º Renault Sandero       | 424 |
| 44º BMW 320i              | 417 |
| 45º Jeep Commander        | 372 |
| 46º Renault Logan         | 370 |
| 47º BMW X1                | 365 |
| 48º Fiat Uno              | 363 |
| 49º Volvo Xc60            | 331 |
| 50º Peugeot 2008          | 310 |

### Comerciais leves mais vendidos de outubro

A Fiat Strada não liderou no ranking geral, mas continua vendendo mais que qualquer outra picape. Sua vantagem em relação a irmã maior, a Toro, é de quase 1.000 unidades. Subindo para as picapes médias tradicionais, a vantagem da Toyota Hilux em relação a Chevrolet S10 é pouca.

A Ford Ranger continua atrás da Volkswagen Saveiro e da Fiat Fiorino, mas ainda vende mais que as japonesas Nissan Frontier e Mitsubishi L200. No mercado de vans grandes não existem novidades, a Renault Master continua como a mais vendida.

### Ranking Modelo Emplacamentos

|                       |       |
|-----------------------|-------|
| 1º Fiat Strada        | 6.130 |
| 2º Fiat Toro          | 5.187 |
| 3º Toyota Hilux       | 3.814 |
| 4º Chevrolet S10      | 3.775 |
| 5º Volkswagen Saveiro | 2.174 |

### Os SUV mais vendidos de outubro

O Jeep Renegade deu a volta por cima e foi o SUV mais vendido de outubro. Seu irmão maior, o Compass, perdeu a liderança mas ficou perto na segunda colocação. O Volkswagen T-Cross continua acompanhando a dupla de perto e seguido pelo renovado Hyundai Creta.

Dentre as novidades tempos o Volkswagen Taos como décimo SUV do ranking, longe de incomodar os rivais Compass e Toyota Corolla Cross. O motor 1.3 turbo deu fôlego extra para o Renault Captur em desempenho e parece que ajudou nas vendas, em outubro emplacou quase o dobro de unidades em relação a setembro. Outro novato é o Jeep Commander, que começou a ser entregue no último mês. Ele emplacou apenas 372 unidades, mas se depender da quantidade de reservas que recebeu no lançamento, deverá subir de posição rapidamente.

### Ranking Modelo Emplacamentos

|                       |       |
|-----------------------|-------|
| 1º Jeep Renegade      | 6.723 |
| 2º Jeep Compass       | 6.097 |
| 3º Volkswagen T-Cross | 6.008 |
| 4º Hyundai Creta      | 5.492 |
| 5º Chevrolet Tracker  | 4.151 |

### Participação de mercado por marcas

Poderíamos até repetir o texto usado no mês de setembro aqui: a Volkswagen liderou no mercado de carros de passeio devido a sua diversa gama vendendo com constância e a Fiat liderou dentre os comerciais leves mais vendidos. E, mais uma vez, a Fiat domina o mercado caso essas duas estatísticas sejam combinadas. A Chevrolet continua em terceira e a Hyundai em quarta, o ranking só muda contando a partir da quinta posição. A Jeep ultrapassou a Toyota.

### Ranking Marca Emplacamentos Participação

|               |        |        |
|---------------|--------|--------|
| 1º Fiat       | 29.397 | 19,59% |
| 2º Volkswagen | 25.999 | 17,32% |
| 3º Chevrolet  | 19.091 | 12,72% |
| 4º Hyundai    | 13.463 | 8,97%  |
| 5º Jeep       | 13.232 | 8,82%  |

## FIAT STILO: 10 FATOS SOBRE ESSA OPÇÃO DE CARRO USADO

A Fiat tem um carma quando o assunto é hatch médio no Brasil. Desde os tempos do Tipo que pegava fogo, a marca italiana lança (va) modelos para brigar em uma categoria acima da dos compactos – e geralmente não se dava bem. Mesmo com bons jogadores, como o Stilo.

Lançado em setembro de 2002, o carro chegou para substituir a linha Brava com a fama de ser o modelo mais tecnológico da marca e design bem diferente do que a Fiat usava naqueles tempos. O Stilo tinha linhas mais bem definidas e retílineas do que modelos como Palio, Punto e Marea.

Assim como seus antecessores e seu sucessor, era um carro com boa dinâmica e gostoso de dirigir, além de confortável. Nada disso corroborou qualquer sucesso e o Stilo sempre penou para encarar rivais como VW Golf, Ford Focus e Chevrolet Astra. Ou seja, padeceu da mesma sina de Tipo, Brava e Bravo...

Mesmo assim, não deixa de ser uma boa opção entre os carros usados. Mesmo com mais de 10 anos de uso, oferece custo/benefício interessante, em especial o Stilo 2010, do último ano de produção. Mas é preciso estar atento a todos os detalhes que envolvem o carro. Para você não se frustrar mais que a Fiat quanto tenta(va) vender hatch médio.

### Conforto e dinâmica

O Fiat Stilo chama a atenção pela dirigibilidade. Além do conforto no rodar, o hatch tem uma pegada um pouco mais firme que os Fiat da época, o que deixa o carro com aquela sensação de mais grudado no chão. A direção elétrica não é tão direta – e até leve, mas não compromete.

Ao mesmo tempo, o modelo é confortável. Motorista tem boa posição de dirigir e o carona desfruta de bom espaço para pernas. Atrás, o banco acomoda bem dois adultos e uma criança e o porta-malas leva aceitáveis 380 litros.

### Suspensão problemática

É o ponto fora da curva no conforto do Fiat Stilo. O acerto mais firme da suspensão (McPherson na frente e eixo de torção atrás) costuma sacrificar a cabine, com muitas refletidas de buracos e valetas – e até fim de curso, dependendo do desnível.

### Estilo... de Volkswagen

O carro é bonito, mas quando foi lançado mais parecia um... Volkswagen. O Stilo foi apresentado mundialmente no Salão de Bolonha de 2002 e trouxe linhas mais geométricas para o design da Fiat. Até então, a marca italiana estava em uma fase majoritariamente mais arredondada, vide modelos como Palio, Punto, Bravo/Brava e Marea...

### Desempenho... de Chevrolet

O Fiat Stilo estreou no Brasil com motor 1.8... Família I! Isso mesmo, o hatch médio foi o primeiro carro da marca italiana por aqui a usar o propulsor quatro cilindros e 8 válvulas de 103 cv da General Motors.

A parceria era fruto de um acordo entre as duas montadoras. Este começou na Europa com compartilhamento de arquiteturas, teve promessa de compra por parte da norte-americana e rendeu uma boa grana para a italiana depois que a GM desistiu do negócio – dizem que foi a multa que bancou o projeto do novo Grande Punto, o que salvou a Fiat da falência.

Enfim, o motor GM acompanhou a linha até o último Stilo 2010 e foi usado por outros modelos da Fiat, como a família Palio e o Idea. Virou flex em 2005 e ao longo dos anos teve a potência aumentada para 114/112 cv. Sempre foi bem disposto, com boas arrancadas – só o câmbio manual, com aquele curso longo e esponjoso, que não combina.

Detalhe é que o motor continuou sendo usado por alguns anos depois que a Fiat adquiriu a Tritec e começou a fazer os E.torQ no Paraná, 1.6 e 1.8. Fontes da marca italiana dizem que a empresa mantinha o contrato de compra do Família I, pois era um jeito de a concorrência (no caso, a Chevrolet) ter menos motores para seus carros, e menos unidades para vender no varejo.

### Versões e séries

O Fiat Stilo sempre teve uma gama bem enxuta e poucas, porém marcantes, séries especiais. A primeira edição limitada surgiu em 2004, a SP, em homenagem aos 450 anos de fundação da cidade de São Paulo – a série foi repetida em 2006.

Naquele mesmo ano de 2004 a linha ganhou a versão Connect. Como o próprio nome sugere, vinha com rádio/CD player com leitor de MP3 e viva-voz. Outras versões bacanas que merecem destaque e atenção na hora da pesquisa por um usado são a Sporting e a Blackmotion, com detalhes esportivos.

- Connect foi lançado em 2004 Versão Blackmotion tinha apelo estético
- Stilo Schumacher

Esse é disputado à tapa por entusiastas do carro. Ainda mais se for na cor amarelo Interlagos. Mas também é valorizado na vermelho Modena, nome mais que condizente para a série limitada a 500 unidades que homenageou o heptacampeão de Fórmula 1, Michael Schumacher.

A edição foi lançada em 2004 como linha 2005, ano em que o alemão se despediu da Ferrari. Tinha motor 1.8 16V de 122 cv, bancos de couro, teto panorâmico Sky Window, ar digital e rodas com aros de 17 polegadas. Foi reeditada em 2006.

### Fiat Stilo 2010

Uma das pedidas entre os carros mais velhinhos é justamente o Stilo 2010, último ano do hatch. Modelos desta derradeira safra são encontrados por preços entre R\$ 25 mil e R\$ 35 mil. O carro era bem equipado para a época, com direito a ar, trio, direção elétrica, faróis de neblina e volante com ajustes de altura e profundidade.

Não é difícil encontrar exemplares com airbag duplo e freios ABS, mesmo na versão Attractive, na qual esses itens eram opcionais. Além disso, a linha, neste ano, já tinha sofrido todos os ajustes e acertos possíveis de fábrica.

### Problemas comuns

É preciso ficar atento a reclamações corriqueiras em relação ao Fiat Stilo. Falhas de desempenho do motor 1.8 da GM são relatadas por donos do hatch, que falam de problemas no corpo de borboletas e no acelerador eletrônico.

Fique atento também a ruídos na direção, embreagem e na suspensão, além de carros com Skywindow e Dualogic (como veremos a seguir). Lembre-se, ainda, que a manutenção do Fiat Stilo nunca teve fama de barata e algumas peças são difíceis de encontrar. E teve um recall para troca dos cubos das rodas.

Isso foi a sensação do Stilo e realmente é um teto panorâmico belíssimo e diferente. A questão é que, se não passou por manutenção, pode virar uma bomba na sua cabeça. O equipamento é composto por cinco lâminas de vidro, que se abrem em um sistema bastante diferente – e complexo.

Acontece que o Skywindow foi projetado para o Stilo europeu rodar nas vias bem pavimentadas do continente na maior parte do tempo. Aqui, o teto-solar padece com a trepidação excessiva da buraqueira das grandes cidades. E a manutenção é cara, pode chegar a R\$ 1.000. Mas o seu conserto é pior: tem gente que cobra R\$ 10 mil para reparar o teto bacana do Fiat Stilo.]

### Fuja do Dualogic

Nem pense em se aventurar em um Stilo com Dualogic. A Fiat insistiu com essa caixa automatizada de embreagem simples durante anos e o Stilo foi a primeira vítima da transmissão. O câmbio estraga o desempenho do carro. Os trancos são inevitáveis e a falta de agilidade nas retomadas é irritante.