



COMPRAR CARRO ELÉTRICO: O QUE OBSERVAR ANTES DE TOMAR A DECISÃO?

“Carro elétrico, um dia você vai ter um” soa meio démodé, mas é uma realidade que as futuras gerações estão fadadas a comprar esse tipo de veículo. Com as políticas de restrição de países a modelos puramente a combustão, normas cada vez mais severas de emissões e estratégias dos fabricantes, ter um automóvel elétrico será inevitável em um futuro não tão distante.

Porém, este novo amanhã que se desenha acarreta também em novos hábitos. O uso do carro elétrico tende a ser como com qualquer outro, mas devido à infraestrutura atual é preciso observar alguns detalhes, que vão desde carregamento e autonomia, até manutenção.

O que observar antes de comprar um carro elétrico?

Por esta razão, selecionamos o que observar na hora de comprar um carro elétrico.

1. Qual será o uso?

O primeiro ponto para quem vai comprar um carro elétrico é definir qual será a utilidade do veículo para o seu dia-a-dia.

É para ir todo o dia para o trabalho? Só para o lazer no fim de semana? Para levar as crianças na escola ou fazer compras? O tipo de uso é importante para você escolher o tipo de carro elétrico que precisa, tanto em termos de tamanho, como espaço interno e autonomia.

2. Calcule o quanto você roda antes de comprar um carro elétrico

Autonomia dos carros elétricos atende aos trajetos diários de muitos motoristas com folga

Muita gente morre de medo de comprar carro elétrico porque acha que vai ficar na rua sem bateria. Só que a maioria das pessoas não tem a menor ideia de quanto roda por dia.

Vamos considerar que você, para ir e voltar do trabalho diariamente, percorre 60 km. A maioria dos veículos plugados têm autonomia na casa dos 300 km. Ou seja, você provavelmente rodará uns quatro dias sem preocupações.

Por isso, é importante verificar o quanto você trafega por dia para determinar os carros elétricos que podem atender melhor em termos de autonomia e de tempo de recarga.

3. Pesquise bastante

Isso vale para qualquer compra de carro e com automóvel elétrico ainda mais. Pesquise não só os preços dos veículos, mas também condições de pagamento, se o negócio envolve carregadores e suporte para instalação elétrica, garantia das baterias, autonomia e pós-venda.

Observe também o tipo de plugue que o carro elétrico utiliza para o carregamento. E não esqueça de fazer um test drive para ver se o automóvel agrada em termos de desempenho e dirigibilidade.

4. Veja a manutenção antes de comprar um carro elétrico

Em tese, manutenção do carro elétrico é bem mais simples: não exige troca de fluidos, de correias e de velas

Carro elétrico tem fama (e marketing) de manutenção mais simples e barata do que modelos a combustão. Contudo, pesquise sobre os custos fixos das revisões obrigatórias, fundamentais para você manter a garantia do veículo.

E lembre-se que, passada a cobertura de fábrica, não dá para levar o EV para fazer a manutenção em qualquer oficina. Ainda são poucos os estabelecimentos independentes que mexem em carros elétricos. Ou seja: provavelmente você terá que continuar fazendo a revisão na concessionária.

5. Defina onde vai carregar

É importante fazer um mapeamento com os principais pontos de recarga nos trajetos que você faz no dia-a-dia. Verifique se o plugue do cabo de carregamento do carro elétrico que você vai comprar é compatível com aquele eletroposto.

Além disso, baixe aplicativos especializados em pontos de recarga de EVs. Muitas empresas e startups têm guias atualizados de localização de carregadores, e também de monitoramento para auditar se os mesmos estão em pleno funcionamento e se estão ocupados ou não naquele momento.

6. Wallbox

Proprietário deve providenciar a instalação de um wallbox na garagem de casa

É importante ter um wallbox em sua casa ou trabalho para um carregamento mais leve do que se feito em tomadas comuns de 220V. Muitos carros elétricos já são negociados com esse tipo de carregador incluso. Outros são cobrados à parte.

Importante que você contrate uma empresa especializada – ou homologada pelo fabricante do carro elétrico – para fazer a instalação correta do wallbox em sua residência ou no condomínio.

7. Carregador portátil

Se você roda muito e não tem uma rotina fixa de quilometragem diária, pondere a compra de um carregador portátil, que pode ser levado no porta-malas. Custa de R\$ 2.500 a R\$ 5 mil.

8. Adaptação após comprar o carro elétrico

É preciso se acostumar a algumas peculiaridades do carro elétrico. Antes de mais nada, ele não faz barulho. Fique atento porque você vai apertar o botão start do motor e, no máximo, ele vai emitir um sinal na cabine para avisar que o conjunto está em funcionamento.

Também preste atenção ao acelerar. Por ter torque instantâneo, ao pisar no pedal as respostas são imediatas e, muitas vezes, tendem a ser mais brutas do que o que você está acostumado nos veículos a combustão.

Como é dirigir um carro elétrico pela primeira vez? Assista ao vídeo e descubra!

9. Pé leve

Por falar em acelerador, se você quer economizar bateria, pegue leve no pedal da direita. O seu modo de dirigir impacta diretamente na autonomia, especialmente para menos se você tiver uma direção mais agressiva.

Muitos carros ainda oferecem modo Eco, ideal para trafegar na cidade ou no trânsito pesado. Já o Sport deixa as acelerações mais espertas, porém também demanda mais da bateria.

10. Aproveite a regeneração

As desacelerações em carros elétricos dão aquela forcinha para as baterias. A recuperação de energia nessas situações obviamente não vai dar uma carga expressiva ao conjunto, mas contribui para estender a autonomia em preciosos quilômetros. A maioria dos carros elétricos oferece o modo de condução “B” na alavanca do câmbio. É um dispositivo que otimiza ainda mais essa regeneração da energia das desacelerações e funciona como um freio motor forte.

Conforme a situação no trânsito, com o modo acionado talvez nem seja necessário frear. Ao tirar o pé do acelerador, o sistema já segura bem o carro – pode até parar por completo, dependendo da velocidade – e recupera a energia. Isso fica ainda mais perceptível em descidas de serra, onde vale usar o “B” inclusive para poupar o freio.



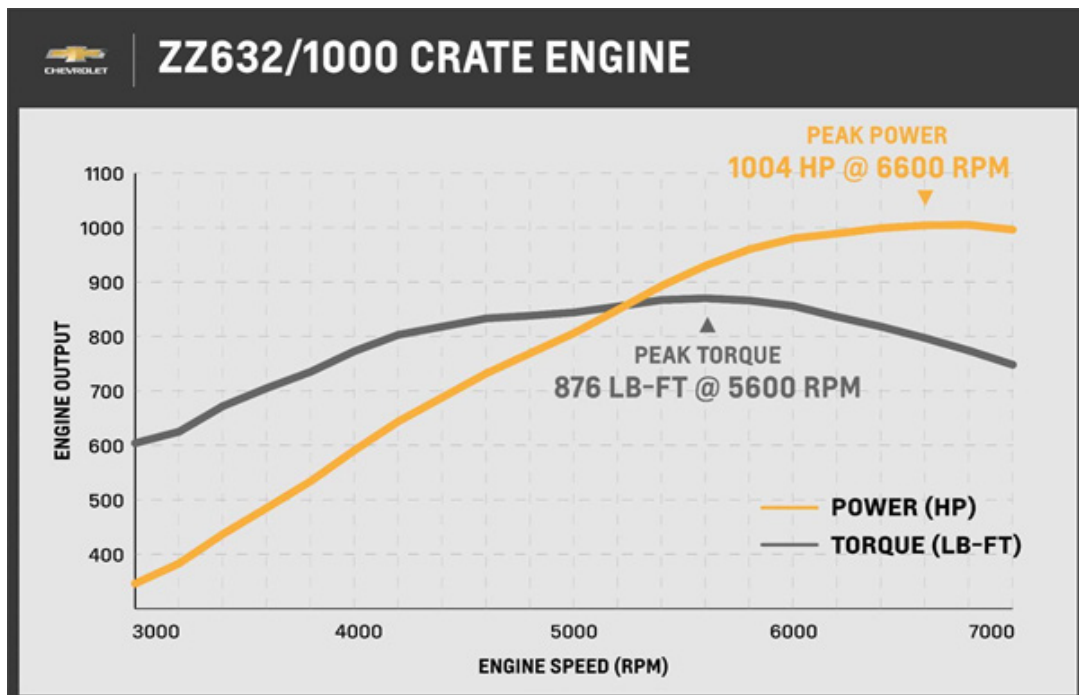
Downsizing pra que? Chevrolet lança motor V8 10.4 com 1.017 cv



Chevrolet, Ford e Chrysler possuem nos EUA catálogos de peças oficiais de preparação. Eles também vendem motores completos, não apenas os usados em carros de produção como também outros específicos para preparações ou carros de competição. O mais novo da Chevrolet é um V8 big block de 10,4 litros, 1.017 cv

e 121 kgfm.

Isso mesmo que você leu, um motor 10.4 — ou 632 polegadas cúbicas — para ser usado em carros. E sem sobrealimentação, deixando espaço para a criatividade dos preparadores. Esse motor é identificado como ZZ632 e tem como base o big block Chevrolet que estreou em 1958.



Nem só de tamanho é feito o motor

A descrição do motor mostra que existe potencial para aumentar esses números superlativos de potência e torque. Virabrequim e bielas são de aço forjado; os pistões são de alumínio forjado; os cabeçotes são de alumínio com dutos simétricos feitos com máquina CNC; e o bloco é de ferro fundido.

O motor 10.4 é alimentado por

injeção eletrônica multiponto e roda com gasolina comum. A taxa de compressão é de 12:1, mais alta que a de muitos motores flex vendidos no Brasil. E não espere um V8 preguiçoso com comportamento de motor diesel, esse Big Block gira até 7.000 rpm, com a potência máxima aparecendo a 6.600 rpm.

Cada pistão desloca o mesmo volume de todo o motor 1.3 do Toyota Yaris de entrada.



As várias vidas do V8 big block Chevrolet

O Corvette com motor Big Block era preferido para pistas de arrancada, o peso extra na dianteira atrapalha o comportamento dinâmico (Foto: Chevrolet | Divulgação)

Quando estreou em 1958, esse motor era um 5.7 oferecido nos sedãs, peruas e picapes da Chevrolet. Era uma opção maior ao já estabelecido Small Block. Na versão 6.7 (409 pol³) ele fez fama nas pistas de arrancada, virando tema de música dos Beach Boys. A versão 427 (7.0) foi usada

pelo Impala na Nascar. O Corvette começou a usar o big block em 1965 e o Camaro tinha esse motor como topo de linha na primeira e segunda geração. Com a crise do petróleo os carros de passeio americanos diminuíram e esse motor V8 grande ficou limitado a picapes, caminhões e a o SUV Suburban.

O Big Block continuou recebendo melhorias e usado nesses veículos até sair de linha em 2009. A última versão era um 8.1 já com injeção eletrônica. O Big Block continuou sendo feito pela divisão de performance, culminando no 10.4 que conhecemos hoje.

Dirigir sem camisa pode dar multa?

Seja por calor devido à falta de ar-condicionado no veículo, por vaidade em exibir o físico ou simplesmente por hábito, alguns motoristas costumam dirigir sem camisa. Porém, muitos dos que conduzem desse modo não sabem se tal ato constitui ou não infração de trânsito. Afinal, trata-se de uma ação passível de multa?

A resposta é não, segundo explica a advogada especialista em trânsito Luciana Mascarenhas. "É possível dirigir sem camisa sem que isso constitua infração. Do ponto de vista legal, não há restrição", afirma. A jurista esclarece que o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) não faz qualquer menção às roupas do motorista. Por isso, conduzir parcialmente despido não resulta em multa.

A especialista pontua que as determinações referentes ao manejo do veículo são especificadas pelo Artigo 252 do CTB. O texto proíbe, entre outros atos, que o motorista utilize calçados que não se firmem aos pés, mas não faz qualquer menção a vestimentas. Desse modo, ninguém pode ser penalizado por dirigir sem camisa. Confira o que diz a lei:

Art. 252. (É proibido) Dirigir o veículo: I – com o braço do lado de fora; II – transportando pessoas, animais ou volume à sua esquerda ou entre os braços e pernas; III – com incapacidade física ou mental temporária que comprometa a segurança do trânsito; IV – usando calçado que não se firme nos pés ou que comprometa a utilização dos pedais; V – com apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais regulamentares de braço, mudar a marcha do veículo, ou acionar equipamentos e acessórios do veículo; VI – utilizando-se de fones nos ouvidos conectados a aparelhagem sonora ou de telefone celular; Infração – média; Penalidade – multa.

Mesmo se dirigir sem camisa, motorista é obrigado a usar o cinto

Vale ressaltar que, independentemente de seus trajes, o motorista não deve descuidar de outras determinações legais. "Mesmo se dirigir sem camisa, o condutor deve estar usando o cinto de segurança", lembra Mascarenhas. Conduzir sem utilizar esse equipamento de segurança é infração grave, punida com sete pontos no prontuário e multa de R\$ 195,23.



Consumo na cidade inferior ao da estrada? Como assim?



O carro tradicional com motor a combustão tem consumo sempre maior na cidade que na estrada, provocado pelo anda e para dos semáforos, cruzamentos e congestionamentos. Entretanto, no carro híbrido é o contrário: o consumo de combustível é menor na cidade.

Sabe por quê?

No trânsito urbano, cada vez que o motorista freia ou reduz a marcha, energia elétrica está sendo regenerada para a bateria e então o carro híbrido é capaz de rodar alguns quilômetros eletricamente só com essa energia gerada por ele próprio. E sem queimar uma gota de combustível. Daí, baixo consumo e emissões.

Na estrada, o comportamento é diferente, pois o motorista está quase sempre acelerando e raras vezes obrigado a reduzir a velocidade. Então, nessa situação não existe uma recarga da bateria e o carro vai rodar quase todo o tempo queimando combustível. Nada eletricamente. Por isso, um consumo superior ao que se registra no trânsito urbano.

Estados Unidos pode tornar bafômetro obrigatório em veículos



Os Estados Unidos querem banir, definitivamente, os motoristas alcoolizados das ruas. Para isso, o governo quer tornar obrigatório uma espécie de bafômetro em todos os veículos, para avaliar periodicamente as condições do motorista. É isso que prevê um Projeto de Infraestrutura que uniu parlamentares republicanos e democratas.

O texto não se refere ao equipamento diretamente como um bafômetro, e sim como uma "tecnologia avançada de prevenção à embriaguez". A ideia é que esse instrumento possa aferir a concentração de álcool no sangue do motorista: se ela estiver elevada, deverá limitar ou até mesmo impedir o funcionamento do veículo.

O Projeto quer tornar esse equipamento obrigatório dentro de três anos, mas esse prazo ainda pode mudar até a aprovação. O texto prevê ainda outras exigências para os veículos, a maioria delas de cunho ambiental, incluindo incentivos fiscais para a produção e a venda de modelos elétricos.

Bafômetro obrigatório pode reduzir mortes

Para justificar a presença do bafômetro em veículos, o Projeto lembra que aproximadamente 1/3 de todas as mortes que ocorrem em rodovias nos Estados Unidos todos os anos são decorrentes da embriaguez. Em 2019, foram registrados nada menos que 10.142 óbitos em acidentes envolvendo motoristas com nível de concentração de álcool no sangue igual ou superior a 0,08 miligramas de álcool por litro de ar.

O Instituto de Seguros para Segurança Rodoviária acredita que a tecnologia para impedir que motoristas alcoolizados dirijam pode prevenir mais de 9.400 fatalidades no trânsito anualmente. O texto depende apenas da assinatura do presidente Joe Biden para ser aprovado.

KIA STONIC, MODERNO DE PONTA A PONTA

A coreana Kia, que pertence e divide mecânica com a Hyundai, tem uma boa presença no Brasil graças à competência de seu importador, o grupo Gandini, que consegue sobreviver às complexas variações tributárias e cambiais do país. O próximo modelo a ser lançado no nosso mercado é o Kia Stonic que, para acompanhar a tendência da indústria automobilística mundial, é SUV e híbrido.

Seu motor é 1.0 turbo de 120 cv, o mesmo que equipa o Hyundai HB20 e naturalmente, por ser um híbrido, vai também um motor elétrico. Em um projeto moderno, o câmbio também tem que ser: é automático do tipo dupla embreagem com sete velocidades. Novidade até no logotipo da marca: o Kia Stonic inaugura no Brasil seu novo design. Lançamento previsto para novembro.



Goodyear testa pneu sem ar em Tesla e resultado impressiona

Pneus sem ar é o sonho de muitos motoristas: não corre o risco de furar, não precisa se preocupar com calibragem... E eles estão mais perto da realidade. A Goodyear continua testando esse tipo de pneu e, agora, está voltada para usá-lo em carros elétricos e divulgou vídeos que mostram em que estágio a evolução do pneu sem ar está.

Segundo o site The Drive, já foram feitos testes de campo em ônibus autônomos na Flórida até corridas mais extremas em alta velocidade. A Goodyear diz que testou a durabilidade de seus pneus sem ar em velocidades de até 160 km/h, sujeitando-os a fortes acelerações e desacelerações, ao mesmo tempo em que os envia por uma pista de "capacidade de manobra" em velocidades de até 90 km/h.

Após os testes dinâmicos, a Goodyear diz que seus pneus sem ar foram recebidos "com feedback positivo da empresa e de motoristas de teste treinados por terceiros".

A empresa norte-americana divulgou que os seus primeiros pneus sem ar deverão chegar ao mercado em 2030.

Michelin também testa pneu sem ar

A Michelin também está desenvolvendo um pneu sem ar que pode ser utilizado em carros de passeio, batizado de Uptis. A previsão da marca francesa é que eles sejam lançados em 2024.

Veja o vídeo do pneu sem ar da Michelin:

Sustentabilidade

De acordo com a Michelin, 12% dos pneus são perdidos devido a explosões, e 8% devido a uso irregular e pressão inadequada. O número de pneus descartados anualmente, no mundo, seria de 1 bilhão. Dessa forma, os pneus sem ar ainda têm a vantagem de reduzir o descarte na natureza.

Como cuidar do pneu

Enquanto os pneus sem ar não chegam ao mercado, é importante cuidar bem dos que já estão no seu carro. E uma das principais medidas para prolongar a vida útil deles é calibrá-los.

A calibragem de pneus deve ser feita semanalmente. Manter os componentes com a quantidade correta de ar garante mais segurança e eficiência, inclusive quando o assunto é economia de combustível.

A calibragem deve ser verificada com os pneus frios (num posto não mais do que 2 km distante do local onde o consumidor está). Lembre-se de que o estepe também precisa ser examinado e calibrado. Para o componente reserva, considere uma pressão de até 5 psi acima dos demais.

VOLVO XC60 2022 TRAZ NOVIDADES EM DESIGN, EQUIPAMENTOS E VERSÕES

Um dos modelos mais tradicionais da Volvo, o XC60 chega à linha 2022 com novidades. Por fora, o SUV recebeu um para-choque frontal inédito, que exibe design exclusivo para cada uma das quatro versões: Recharge Inscription Expression, Recharge Inscription, Recharge R-Design e Polestar Engineered.

A grade cromada também tem novo desenho e integra-se com os faróis, que trazem luzes de LED com o formato do Martelo de Thor, elemento de estilo característico da marca sueca. O design exterior ainda vem com novas rodas e para-choque traseiro com saídas de escapamento escondidas.

Por dentro, o Volvo XC60 2022 traz um painel de instrumentos com novas opções de visualização, incluindo a projeção do mapa do percurso. O modelo ainda recebeu uma câmera 360°, que facilita as manobras de estacionamento. Há ainda Head-Up Display e carregador por indução para smartphones.

Outra novidade do Volvo XC60 2022 é um sistema de purificação de ar. A filtragem é realizada por meio de ionizadores e forças eletrostáticas, que eliminam cerca de 95% das partículas (com dimensões menores que 2,5 micrômetros) que chegam à cabine. O modelo ainda traz inéditos materiais interiores.

Preços do Volvo XC60 2022

Volvo XC60 2022 Preços
XC60 Recharge Inscription Expression R\$ 399.950
XC60 Recharge Inscription R\$ 429.950
XC60 Recharge R-Design R\$ 439.950
XC60 Polestar Engineered R\$ 466.950

São quatro novas opções de cores, que formam, agora, um total de oito opções disponíveis: Platinum Grey, Silver Dawn, Denim Blue, Thunder Grey, Crystal White, Pine Grey, Onyx Black e Fusion Red.

Segurança

O Volvo XC60 2022 vem também com dois novos recursos de assistência do condutor. O Ready to Drive emite um alerta caso o trânsito à frente ande e o motorista ainda não tenha partido com o veículo. E o Emergency Stop Assist é um sistema de frenagem autônoma, que para o veículo caso o motorista não reaja

a nenhum dos alertas emitidos pelo sistema.

O SUV vem equipado ainda com o sistema Volvo On Call, um serviço de assistência 24h, que inclui auxílio de emergência. Por meio de um aplicativo no smartphone, a plataforma permite verificar o nível da bateria, trancar e abrir as portas, climatizar a cabine à distância, dar partida remota e enviar destinos para o sistema de navegação, por exemplo.

Conectividade e infoentretenimento

O novo Volvo XC60 vem com um de infoentretenimento alimentado pelo Android com aplicativos e serviços do Google incorporados. A peça central do pacote de Serviços Digitais é o acesso aos aplicativos e serviços do Google, que oferecem ajuda prática como uma melhor navegação por meio do Google Maps. Há ainda uma ampla oferta de aplicativos nativos no carro via Google Play, além do já conhecido Google Assistente.

Com o Google Assistente, os motoristas podem usar a voz para acionar comandos, mantendo o foco na estrada. O assistente pode controlar a temperatura, definir um destino, tocar música e podcasts, e enviar mensagens, sem tirar as mãos no volante.

Linha Volvo XC60 2022 é sempre híbrida

O Volvo XC60 2022 é um híbrido do tipo plug-in. Isso significa que ele pode ter as baterias recarregadas na tomada e usado unicamente como veículo elétrico. O fabricante informa uma autonomia de 40 km no modo elétrico puro. As baterias de íons de lítio têm capacidade de 11,6 Kwh.

Porém, o modelo também é equipado com um motor 2.0 turbo de quatro cilindros com 324 cv, associado a um motor elétrico de 88 cv, que apresenta torque instantâneo nas rodas traseiras. Combinados, os motores geram potência de 412 cv e 65,3 kgfm de torque. Segundo o fabricante, o SUV acelera de 0 a 100 km/h em apenas 5,3 segundos. Todos os modelos eletrificados da Volvo Cars recebem a denominação Recharge, indicando que são do tipo plug-in, ou seja, que podem ser carregados em uma tomada.

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.