



Bancos de couro de carros tem ligação com incêndios na Amazônia

Ter bancos de couro em um carro sempre foi sinônimo de luxo. Atualmente muitos dos "couros" que vemos no mercado são materiais sintéticos, com o material de origem animal sendo limitado a carros de luxo.

Marcas de alto luxo se orgulham da origem do couro usado em seus carros. A Rolls-Royce faz questão de usar o

material de vacas criadas longe de cercas de arame farpado para não ter defeitos. Segundo o The New York Times, General Motors, Ford, Daimler, Volkswagen e Stellantis usam couro de uma origem muito menos nobre e ligado aos incêndios na floresta amazônica.

Couro brasileiro para o mundo

O fornecedor desses fabricantes é a Lear, que importa o couro do Brasil. Um dos fornecedores do produto bruto dessa empresa é a brasileira JBS — sim aquela dos escândalos políticos. Os pastos onde o gado é criado ficam em áreas da Amazônia que foram desmatadas ilegalmente.

A JBS foi procurada pelo jornal e constatou

que os pastos realmente estavam em áreas consideradas ilegais, mas garante que cumpre todas as exigências do governo. Outras empresas que fornecem couro vindos de áreas ilegais são a Minerva e a Marfrig.

A resposta dos fabricantes

O jornal procurou a Lear, a Ford, General Motors e Volkswagen. O fornecedor diz que possui um robusto processo de fornecimento e que trabalha com as fontes mais capazes e avançadas. A empresa também diz que se um fornecedor violar suas políticas, o contrato poderá ser cancelado e ações legais serão tomadas.

A GM disse que espera que os fornecedores cumpram as leis e normas oficiais. A Ford diz que só usa fornecedores que produzem matérias primas de forma sustentável. A Volkswagen apenas disse que seus fornecedores atingiram um alto nível de sustentabilidade.



Carro elétrico tem motor a gasolina? Maioria acha que sim!

Quando se fala em carro elétrico, parece ser meio óbvio que eles não têm motor movido a gasolina, não é mesmo? Parece que não! A Toyota apresentou uma estatística, digamos, curiosa em seu evento E-evolution.

Como parte de um estudo de conscientização sobre veículos elétricos em 2019, foi feita uma pergunta incrivelmente simples às pessoas — um carro elétrico tem um motor a gasolina? Incrivelmente, 66% dos entrevistados disseram que sim. A pergunta foi feita novamente neste ano e os resultados foram os mesmos, pois 66% das pessoas ainda acreditam que os veículos elétricos têm motor a gasolina.

Assustador!

A Toyota também perguntou sobre veículos híbridos, se é necessário recarregá-los: 75% dos entrevistados disseram que sim. Vale lembrar que a própria Toyota já vende híbridos há mais de 20 anos. Nem mesmo os híbridos plug-in têm que ser, de fato, recarregados para poderem funcionar.

Carro elétrico não era o foco da Toyota

A Toyota por muitos anos não focou em elétricos: apenas em híbridos e fuel cell. Isso a colocou em posição de desvantagem em relação aos concorrentes. Foi só recentemente que a Toyota entrou no segmento dos carros elétricos tradicionais com o bZ4X. Ele utiliza baterias que, segundo o fabricante, têm vida útil mínima de 10 anos. O modelo será produzido no Japão e chegará ao mercado global em 2022: por enquanto, ainda está na fase de protótipo. Recentemente, a marca se envolveu em uma polêmica no Japão ao descartar os veículos elétricos no futuro da mobilidade.



O fim do carro popular: entenda por que ele vai morrer em breve

Fevereiro de 1993. Quem imaginaria que uma simples caneta-da nesse mês teria o poder de moldar todo o mercado automobilístico nas décadas seguintes. Foi a data em que se assinou o protocolo do carro popular, que baixou o IPI a 0,1% para modelos com motor 1.0.

Assim, seu preço despencou e as marcas inundaram as lojas com veículos despojados de equipamentos, que se tornaram objeto de desejo dos sem-carro. O segmento de entrada explodiu: sairia de 15,5% das vendas em 1992 para 69,8% em 2001. Fevereiro de 2021. Trinta anos depois, esses modelos perderam a aura de desejável. Ao contrário, os consumidores torcem o nariz para um carro pelado de equipamentos e as concessionárias evitam deixá-lo na loja.

Hoje o futuro desse segmento está em perigo, ameaçado por três tendências que decretarão o fim do automóvel popular. E cada uma delas isoladamente já seria forte suficiente para causar sua morte.

1. Consumidor não quer mais comprar

As estatísticas são reveladoras: mostram que o carro de entrada como conhecemos hoje tende a desaparecer em breve. Em 2001, os automóveis com motor de 1.000 cm³ atingiram seu auge, com 69,8% das vendas. Depois foram caindo até chegar a 33,1% em 2016. Ou seja, mais da metade do segmento derreteu. A partir daí, porém, ele voltou a crescer. Mas nada tem a ver com o carro de entrada. Ao contrário. Foi a tecnologia do motor 1.0 turbinado que passou a equipar cada vez mais modelos, quase sempre maiores e mais equipados.

Hoje se encaixam nessa categoria veículos como VW T-Cross (a partir de R\$ 99.000) ou Chevrolet Tracker (R\$ 92.850). Fica claro, assim, que esse parâmetro de comparação já não serve mais.

Por sorte, a Fenabreve divulga o ranking de vendas dos chamados "veículos de entrada". Analisando os números desde 2003, temos um retrato mais apurado do quanto os carros mais baratos do Brasil estão sumindo do mapa. O gráfico abaixo já diz tudo: passaram de 49,1% em 2003 para 12,7% em 2020. Ou seja, 3/4 do segmento desapareceram. O que nos leva à segunda tendência do mercado.

2. Marcas não querem mais vender

Não é segredo para ninguém que os fabricantes decidiram sair dos segmentos que têm pouca margem de lucro, que é o caso dos veículos pequenos e com pouco conteúdo. Trata-se de um movimento mundial.

A Ford fechou suas fábricas no Brasil por ordem da matriz, que em 2018 resolveu deixar de investir nos automóveis de passeio e centrar esforços em SUVs e picapes, que oferecem margens mais gordas.

Carlos Tavares, o novo presidente da recém-criada Stellantis (fusão entre FCA e PSA), já deixou claro que não vai sacrificar suas margens apenas para ganhar mercado.

No Brasil, a Volkswagen abriu mão de perseguir a liderança para aumentar a lucratividade de seus

produtos, apostando no dinheiro fácil proporcionado pelos SUVs.

Carro popular não faz mais sentido

Portanto, carros pequenos e baratos não fazem mais sentido no Brasil. Até porque os que sobraram hoje são comprados muito mais por frotistas e locadoras – que muitas vezes resultam em margens negativas para as fábricas.

Em 2003, as vendas diretas representavam 47,5% no VW Gol; em 2020, disparou para 71%. A situação do Uno é ainda pior: explodiu de 53,7% para 93,6%. Sem falar do encolhimento do volume total: antes o Uno vendia 96.466 unidades e, em 2020, não passou de 22.737 – o que explica a Fiat cogitar em tirá-lo de linha neste ano. Conclusão: as marcas vendem menos carros de entrada e o pouco que vende não rende dinheiro.

Até a Europa está sofrendo. Os fabricantes locais reclamam que está difícil permanecer nesse segmento: alguns preveem que ele pode desaparecer em 10 anos.

Não bastassem os lucros diminutos, muitos modelos não conseguirão atender aos limites de emissão impostos pela legislação antipoluição. A saída seria eletrificá-los, mas isso só faria os custos aumentarem demais num nicho sensível ao preço. O que nos leva à terceira tendência.

3. Os preços vão ficar proibitivos

Se os consumidores já reclamam hoje do preço de carro 0 km em geral, eles podem se preparar para o que vem aí para os veículos de entrada.

O aumento da exigência do público e a inclusão de novas tecnologias para cumprir normas de segurança e emissões vão promover uma escalada de preços ainda maior nos automóveis mais baratos.

Do lado do consumidor, não para de aumentar a demanda por equipamentos de conforto que no passado eram dispensáveis. Em 2019, o ar-condicionado estava presente em 97% dos novos carros, o câmbio automático em 49% e a central multimídia em 40%.

Legislação mais exigente

Do lado da legislação, em 2024 o teste de impacto lateral será exigido para a homologação dos automóveis vendidos no país e vão se tornar obrigatórios controle de estabilidade, luzes de uso diurno (DRL), indicação de cintos desfivelados e ajuste de altura dos faróis.

Com limites de emissões mais rigorosos, também temos pela frente a nova fase do Proconve (equivalente ao Euro 6 adotado na Europa em 2014), prevista para 2022, mas que deve ser adiada por causa da pandemia.

Ainda assim, não dá para escapar: os futuros motores terão de ser cada vez menos poluentes e, portanto, mais sofisticados e caros.

No final das contas, a inclusão de tantos equipamentos pesará muito mais na planilha de custos dos modelos de entrada, pois esse acréscimo de conteúdo será proporcionalmente muito maior, o que acabará com seu grande atrativo: o preço. Será o fim do carro popular.

Fevereiro de 1993 nunca esteve tão distante.

Saudades, gasolina barata: veja 10 carros nacionais com maiores motores

Alguns entusiastas de automóveis costumam dizer que "quem gosta de motorzinho é dentista." O caso é que, com os preços dos combustíveis nas alturas, unidades de baixa cilindrada tendem a ganhar cada vez mais espaço. Com bons números de potência e torque, graças às tecnologias atuais, eles devem relegar os similares maiores ao passado. Em tom de nostalgia, relembramos hoje os 10 carros com os maiores motores já feitos no Brasil.

O que vale aqui é tamanho: a relação leva em conta unicamente a cilindrada, e não aspectos como potência e torque. Ademais, todos os modelos da lista são automóveis: veículos utilitários, picapes ou comerciais ficaram de fora. E, claro, todos são nacionais e movidos a gasolina. Explicados os critérios, conheça os 10 carros com os maiores motores do país!

1. Dodge 5.2 V8

Motor V8 da linha Chrysler é o maior já feito para automóveis no país

O título de maior motor já feito no Brasil é do V8 da Chrysler: originário de uma família conhecida como LA, deslocava nada menos que 5.212 cm³. Essa mecânica equipou todos os veículos conhecidos como "Dodjões", entre os quais Dart, Charger, Magnum e Le Baron. Curiosamente, mais de uma década depois, a mesmíssima unidade, modernizada com injeção eletrônica e outros aperfeiçoamentos, equipou a versão R/T da picape Dakota nacional.

2. Ford 4.9 V8

Desempenho proporcionado pelo V8 fazia do Maverick um esportivo de respeito

O segundo colocado do ranking é um V8 de origem Ford com nada menos que 4.942 cm³ de cilindrada, que faz parte da família Windsor. O primeiro modelo a ostentá-lo foi o Maverick, mas, a partir da linha 1976, ele passou a equipar ainda o Galaxie e o Landau. Alguns carros fora de série brasileiros, como o Glaspac Cobra e o Concorde, também receberam esses motores.

3. Ford 4.8 V8

Ford Galaxie era grande até na mecânica

Este motor V8 Ford do listão não tem relação com o V8 Windsor: ele integra uma linhagem mais antiga, conhecida como "Y Block", devido ao formato do bloco. No Brasil, ele equipou o Landau, a partir da linha 1969, e chegou ao Galaxie no ano-modelo seguinte; também movimentou a picape F-100. A cilindrada era de 4.778 cm³.

4. Ford 4.5 V8

Galaxie teve diferentes opções de motores, mas todos V8. Eis uma variação do motor V8 Y-Block, com a cilindrada reduzida para 4.465 cm³, devido ao aumento do diâmetro dos cilindros. Essa unidade equipou o Galaxie desde o lançamento, em 1966, até 1970, e também esteve presente na F-100.

5. Chevrolet 4.3 de 6 cilindros

Fora de série nacional tinha mecânica Chevrolet. O primeiro motor de seis cilindros do listão é um Chevrolet com 4.278 cm³ de cilindrada. Essa unidade equipou diversos utilitários da marca feitos por aqui, além da Amazona e da

Veraneio, precursoras dos SUVs. Mas vale lembrar também que ele foi parar embaixo do capô do Brasinca Uirapuru, um dos primeiros esportivos nacionais: nesse modelo, recebeu preparações que incluíam comando de válvulas mais "bravo" e até três carburadores!

6. Chevrolet 4.1 de 6 cilindros

Motor 4.1 da Chevrolet ficou para sempre associado ao Opala

No Opala, a Chevrolet utilizou uma geração mais nova do propulsor de 6 cilindros em linha que até então era adotado na gama de utilitários. Entre as evoluções, trazia sete mancais em vez de quatro, e era mais leve. A configuração mais famosa desses motores tinha 4.093 cm³ e equipou Opala, Caravan, Omega e Suprema, além de utilitários e até alguns carros fora de série, como o Santa Matilde e Puma GTB.

7. Chevrolet 3.8 de 6 cilindros

Opala chegou ao mercado com motor 3.8

Quando chegou ao mercado, em 1968, o motor de seis cilindros em linha do Opala tinha deslocamento ligeiramente menor. A cilindrada era de 3.768 cm³ devido ao curso mais curto dos pistões. Essa variação ficou poucos anos em produção e não chegou a equipar outros modelos.

8. Willys/Ford 3.0 de 6 cilindros

Motor de seis cilindros do Maverick tinha alto consumo e baixo desempenho

Aqui, um exemplo de que tamanho não é, necessariamente, documento. O seis cilindros Hurricane de 3.016 cm³ era um projeto Willys e estreou no Brasil sob o capô do luxuoso sedã Itamaraty. Quando a Ford adquiriu a marca concorrente, passou a oferecê-lo no Maverick: com alto consumo e baixo desempenho, foi uma das causas do fracasso comercial do modelo. Esses motores ainda equiparam alguns carros utilitários, como Jeep e Rural.

9. Chevrolet 3.0 de 6 cilindros

Omega ofereceu motor 3.0 por pouco tempo

O Omega chegou ao mercado com um motor de seis cilindros em linha de origem Opel: com 2.968 cm³ de cilindrada, foi um dos maiores a equipar um automóvel nacional. Essa mecânica foi oferecida no Brasil por cerca de dois anos, apenas, até ser substituído pelo tradicional 4.1 da Chevrolet. Além do sedã, equipou somente a perua Suprema.

10. Volkswagen 2.8 V6

Golf GTI VR6 é um nacional extremamente raro

No início dos anos 2000, a Volkswagen vendia no Brasil o Golf GTI equipado com motor 1.8 turbo de quatro cilindros, mas exportava exemplares equipados com o 2.8 de seis cilindros. Em 2003, o fabricante ofereceu essa mecânica em uma série superespecial, limitada a 99 exemplares, com body kit exclusivo e carroceria de duas portas. O propulsor é conhecido como VR6, devido ao pequeno ângulo de inclinação dos pistões.

Presidente da Renault confirma fim de Sandero e Logan e novo Kwid elétrico em 2022

Os carros populares estão com os dias contados. Mas, desta vez, quem deu a sentença foi o presidente global da Renault, Luca de Meo. As informações são do jornalista Eduardo Sodré, do jornal A Folha de S. Paulo.

O executivo deixou claro que a marca francesa irá se reposicionar no mercado e que modelos de entrada estão com os dias contados, afinal, mais importante do que volume de vendas é ter rentabilidade. No caso, Sandero e Logan deverão dar adeus ao mercado em alguns anos e não ganharão a nova geração recém-lançada na Europa.

De Meo ainda anunciou que a partir do começo do ano que vem, a Renault iniciará um ciclo de investimentos no Brasil – sem especificar valores. Isso garantirá a chegada de novos modelos, entre eles, já confirmado pelo executivo, o Kwid E-Tech, elétrico que chegará como o mais barato da categoria, roubando o

posto hoje ocupado pelos E-JS1 da JAC Motors – vendido por R\$ 149.990.

Ainda de acordo com as informações de Sodré, Luca de Meo diz que a nova estratégia vai integrar diferentes mercados por meio de produtos globais. “Não haverá países de primeira e de segunda divisão.”

Linha Renault

Hoje, a linha da Renault é composta pelo subcompacto Kwid, pelos compactos Sandero e Logan e pelos SUVs Duster e Captur. Completam a gama o elétrico Zoe e a picape Duster Oroch. O Kwid é o que apresentou maior volume de vendas em outubro, com 2.655 unidades.

O Captur teve 1.193 unidades vendidas, enquanto o Duster chegou a 1.408. A dupla Sandero e Logan tiveram, respectivamente, 424 e 370 unidades comercializadas.



Marcas de carros elétricos: ilustres desconhecidas que valem bilhões

Já ouviu falar em Rivian, Lucid ou VinFast?

Pois saiba que, apesar de serem fábricas de automóveis relativamente novas, estão avaliadas por dezenas ou centenas de bilhões de dólares e já superaram o valor de marcas tradicionais.

A Rivian acaba de conquistar o terceiro lugar no ranking das mais valiosas do mundo, avaliada em U\$ 138 bilhões e superou a VW (U\$ 136 bi). A Lucid Motors, por sua vez, ultrapassou a Ford com U\$ 89 bi, contra U\$ 79 bi da marca do oval. E próxima da GM, avaliada em U\$ 91 bi. Mas ainda valores de menor relevância comparados com a Tesla, estimada em quase 1,1 trilhão de dólares.

A também novata VinFast ainda não tem avaliação nestes patamares, mas surpreendeu o setor ao anunciar, apesar de criada há apenas cinco anos, a disposição de construir uma fábrica de elétricos nos EUA. Ela pertence ao VinGroup, o mais poderoso grupo econômico do Vietnã.

E também curioso destacar que a norte-americana Rivian (com apoio e participação societária da Amazon) ainda não tem um faturamento considerável, pois ainda inicia a entrega de suas picapes. Por outro lado, a Lucid (também dos EUA) teve seu modelo de estreia (elétrico, é claro) premiado pela revista norte-americana Motor Trend (Carro do Ano), concorrendo com Mercedes (EQS), Porsche (Taycan) e Honda (Civic) entre outros. Tem autonomia de cerca de 800 km e 1.110 cv de potência.

Lucid Air Vinfast VF e35 e VF e36

Não faturam. Mas valem bilhões

Estas novas empresas não são exatamente fábricas de automóveis, mas startups de mobilidade. E sequer ofereceram resultados financeiros consistentes, pois são avaliadas por suas perspectivas futuras. Assim como a Tesla, a mais valiosa marca de automóveis do mundo apesar de ter operado anos no vermelho. É a aposta na tecnologia desenvolvida na esteira da rápida virada para a eletrificação da indústria automobilística.

E as fábricas tradicionais, como se situam nesta súbita reviravolta do setor?

Baseando-se em dados mais convencionais, concretos e palpáveis como volume de produção, faturamento, fluxo de caixa e rentabilidade, a mais valiosa do mundo é a Toyota, avaliada em U\$ 260 bilhões, seguida da Volkswagen (U\$136 bi), Daimler (U\$ 108 bi), GM e Ford. Elas todas migram rapidamente para a eletrificação e algumas já prometeram abandonar o motor de combustão em 20 anos, para ficarem bem na foto do esforço mundial pela descarbonização. E nas avaliações das bolsas.

Carro elétrico é mesmo solução?

Entretanto, e por incrível que pareça, não há uma unanimidade de o carro elétrico ser solução definitiva para a “limpeza” atmosférica. Até a Volvo, uma das mais veementes defensoras da eletrificação e que decidiu abominar o motor a combustão num prazo de dez anos, fez um interessante comparativo entre as duas tecnologias.

A pesquisa revela que a produção do elétrico pode gerar até 70% mais emissões que o tradicional, de combustão. Contabiliza desde a extração da matéria prima, seus transportes e processos industriais. Acrescenta então o volume de gases carbônicos emitidos nos primeiros 200 mil km de uso do veículo, estabelecendo

uma média entre a energia elétrica gerada para recarregar baterias de origem renovável (solar, eólica) e a tradicional (usinas térmicas, carvão).

No frígido dos ovos, a empresa sueca concluiu que o carro elétrico polui menos que o de combustão durante sua utilização. Mas precisa rodar 110 mil km só para compensar as emissões adicionais provocadas durante as diversas etapas de sua produção. Só a partir daí traz vantagens ambientais. A rigor, o elétrico apenas desloca o ponto de emissões de dióxido de carbono, da cidade para o campo. Mas, sob o aspecto global, quase não muda nada.

... e o biocombustível?

E ainda existem outras dúvidas que abalam os argumentos favoráveis à eletrificação veicular. Questões regionais entre elas. Como a do Brasil, por exemplo: nossa matriz energética ideal deveria abandonar os combustíveis líquidos em favor da eletricidade?

Pouco provável, considerando-se que grande parte da geração de nossa energia elétrica seja “limpa”. Então, valeria a pena abandonar a opção do álcool/biodiesel como alternativa ao combustível fóssil?

No extenso cardápio mundial de alternativas ao petróleo e ao GNV, o hidrogênio (H2) vem subindo degraus entre as favoritas. Utilizado diretamente no motor a combustão ou para alimentar a célula a combustível (fuel cell) que produz energia elétrica. Neste caso, não se esquecer de que o H2 pode ser obtido a partir do nosso etanol. Então, se o hidrogênio sobe mais alguns degraus nesta escala de prioridades energéticas, outras startups de mobilidade poderiam se tornar a bola da vez.



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 retilíneas 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, padecia 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 diziam 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.