



‘Kwid elétrico’ é apresentado pela Dacia na Europa

Com quatro lugares, Dacia Spring 2021 entrega 225 km de autonomia e velocidade máxima de 125 km/h; preços ainda não foram revelados

A Dacia apresentou, na Europa, seu primeiro carro elétrico. Capaz de oferecer 225 km de autonomia e 44 cavalos de potência, o Spring 2021 é correspondente a um Kwid elétrico. Mercado especula que modelo será trazido para o Brasil em 2021. O compacto tem, como equipamentos de série, ABS, ESP, limitador de velocidade, múltiplos airbags (frontal, lateral e cortina), chamada de emergência, iluminação automática e sistema de frenagem automática de emergência.

Conjunto mecânico do “Kwid elétrico”

O Spring 2021 é movido por um motor elétrico de 22 kW, 44 cavalos de potência e 12.7 kgfm de torque. O propulsor é alimentado por uma bateria de íon-lítio de 26,8 kWh .

O Dacia é capaz de atingir 125 km/h de velocidade máxima e tem 225 km de autonomia de acordo com o ciclo WLTP. Para maximizar o alcance em até 10%, é possível usar o botão ECO que limita a entrega de potência a 23 kW (31 HP) e a velocidade máxima a 100 km/h.

Versão de lançamento do “Kwid elétrico” conta com acabamentos alaranjados Spring 2021 tem central multimídia de 7” “Kwid elétrico” tem dois lugares no banco traseiro

Quanto ao processo de carregamento da bateria do “Kwid elétrico”, pode ser utilizado desde uma tomada doméstica convencional até um ponto de carregamento de 30 kW.

Tempo de carga do Dacia Spring	Carregador	kW	tempo
Plug doméstico	2,3 kW		14 horas
Ponto de carregamento de parede	3,7 kW		8 horas e 30 minutos
Ponto de carregamento de parede	7,4 kW		5 horas
Ponto de carregamento DC	30 kW		1 hora para obter 80%

(link da tabela: <https://autopapo.uol.com.br/curta/kwid-eletrico-europa/>)

Design

O “Kwid elétrico” tem para-lamas de plástico que protegem a parte inferior da carroceria, suspensão sobrelevada e barras de teto longitudinais. Na dianteira, se conectando com a grade, luzes LED para funcionamento diurno que desenham a nova assinatura de iluminação da fabricante. A tomada de carregamento encontra-se por baixo da grelha.

A versão de lançamento do Spring estará disponível com o pacote Orange, que confere acabamentos alaranjados diferenciados nos retrovisores externos, para-lamas laterais e grade.

Interior do “Kwid elétrico”

O interior do Dacia Spring 2021 conta com quatro assentos reais para passageiros adultos. No painel há uma central multimídia de 7 polegadas compatível com Apple CarPlay e Android Auto. Embora o painel de instrumentos não seja totalmente digital, possui uma tela de 3,5 polegadas que exibe informações úteis para o motorista.

No túnel central, em vez de uma alavanca de câmbio tradicional, há um controle rotativo para selecionar uma das três posições: D, N e R. O Dacia Spring tem garantia de 3 anos ou 100.000 quilômetros, o que ocorrer primeiro. Já a bateria do modelo tem garantia de 8 anos ou 120.000 km.



Carros antigos com motor V8: listamos 7 modelos nacionais

Você aprecia os carros antigos com motor V8? Pois esse tipo de propulsor está sob o capô de alguns modelos nacionais. Não muitos, na verdade: contando apenas os que foram produzidos em série, o total sequer chega a 10 veículos.

A maioria foi fabricada nos anos 60 e 70, antes que a crise do petróleo tornasse a economia de combustível algo primordial para os consumidores. Então, esqueça o frentista, aperte os cintos e dê a partida! Quase dá para escutar o ronco borbulhante do motor V8 desses carros antigos!

1. Simca Chambord / Rallye / Tufão / Présidence / Jangada



Eis aqui os primeiros (e, portanto, o mais antigos) carros nacionais equipados com motor V8. Os modelos da Simca utilizavam a unidade Flathead de origem Ford (inicialmente com 2.351 cm³, mas a cilindrada logo foi ampliada para 2.414 cm³). Era um propulsor um tanto antiquado já em 1959, quando o fabricante se instalou no país, mas isso não impediu que ele rapidamente se destacasse em desempenho.

A linha nacional da marca era baseada na sedã francês Vedette. Desse projeto, surgiram os modelos Chambord, Rallye, Présidence, Alvorada e Tufão, além da perua Jangada. Em 1967, a Chrysler adquiriu as operações brasileiras da Simca. O sedã foi reestilizado e rebatizado: o mais simples passou a se chamar Regenente, e o mais luxuoso, Esplanada. Havia ainda o esportivo GTX. Em 1969, todos saíram de linha, pois a marca americana introduziu uma nova gama, com um V8 próprio.

2. Ford Galaxie / Landau



Se você quer um Galaxie ou um Landau, não precisará ficar atento ao tipo de motorização. Isso porque esses carros, hoje cobiçados antigos, vinham sempre equipados com um V8. Até 1976, eles utilizavam propulsores 272 (4.458 cm³ de cilindrada) e 292 (4.786 cm³) da linha Y-Block. Daí até 1983, quando a produção chegou ao fim, entrou em cena a unidade Windsor 302 (4.949 cm³). Esse último teve opções a gasolina e a álcool.

Galaxie e Landau são, basicamente, o mesmo veículo. O primeiro é mais despojado – ou seria menos luxuoso? –, ao passo que o segundo traz mais equipamentos, além de capricho redobrado no acabamento interno e no visual externo.

3. Ford F-100



A F-100 foi o primeiro veículo da Ford fabricado no Brasil. Antes dela, a empresa norte-americana apenas montava produtos por aqui, com peças majoritariamente importadas. A picape já chegou com V8 Y-Block, que agradou quem precisava transportar cargas com agilidade, como entregadores de produtos perecíveis.

A segunda geração chegou a substituir os antigos motores V8 Y-Block pelo Windsor, até então restrito aos carros de passeio da marca. E passou a contar também com a opção do 2.3 OHC de quatro cilindros. Porém, o lançamento da F-1000, em 1979, acabou decretando o fim dos grandes propulsores a gasolina nas picapes da marca.

4. Ford Maverick



O Ford Maverick tornou-se um carro antigo bastante valorizado justamente por causa do motor V8. Todavia, essa motorização é minoritária dentro da gama: a maioria dos exemplares do modelo traz o 2.3 OHC de quatro cilindros ou o 3.0 de seis cilindros Hurricane de origem Willys.

A raridade, aliás, é um dos fatores que tornam o Maverick V8 tão desejado. Isso, claro, além do desempenho: ele é um dos automóveis nacionais mais rápidos da década de 70. E também um dos mais belos, principalmente os representantes da versão esportiva GT. O modelo foi produzido de 1973 a 1978.

5. Dodge Dart /Charger / Magnum / Le Baron



Qualquer lista de carros antigos com motor V8 que se preze precisa incluir a linha nacional da Dodge. Todos os modelos equipados com essa mecânica são, na verdade, variações sobre a mesma carroceria, estilizada pelo designer Virgil Exner sobre o chassi "A-Body", o menor utilizado pela Chrysler nos EUA. Desse modo, Dart, Charger, Magnum e Le Baron são produtos desenvolvidos a partir de um único projeto: entre um e outro, mudam apenas dianteira, traseira e detalhes de acabamento.

Além disso, todos compartilham, claro, a mesma unidade V8. O LA 318 é o maior motor automotivo a gasolina já fabricado no Brasil, com 5.212 cm³ de cilindrada. A diferença era apenas a taxa de compressão, mais alta no Charger R/T, mas somente até 1976, quando o esportivo da gama deixou de ter esse diferencial. Esse propulsor equipou os carros da marca entre 1969 e 1981.

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, percorra 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 com 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

Painel dos carros elétricos indica a regeneração de carga da bateria

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.

Conheça 4 carros que ficaram bem melhores com motor turbo

Aplicado inicialmente em carros esportivos, o motor turbo, hoje, é item comum. Como esse recurso, é possível reduzir a capacidade cúbica do bloco – e, conseqüentemente, minimizar consumo e emissões -, e ainda ganhar desempenho. Alguns consumidores ainda torcem o nariz para essa tendência, chamada de downsizing, mas ela é universal.

Quem dirige carros com motor turbo logo costuma notar a diferença: o veículo responde bem em todas as faixas de rotação, devido à ótima distribuição de torque. Em determinados modelos, os ganhos em desempenho e consumo são ainda mais

expressivos. E o listão de hoje é exatamente sobre eles: listamos 10 automóveis que melhoraram muito com a adoção do turbo-compressor.

Veja os 5 carros que melhoraram muito com motor turbo

A relação inclui apenas carros que trocaram um motor aspirado por um turbo sem mudança de geração. Isso, porque a ideia é focar unicamente nos benefícios da tecnologia de sobrealimentação: quando um veículo é totalmente reprojeto, toda a rigibilidade é alterada. Assim, fica impossível atribuir os ganhos unicamente à mecânica. Explicados os critérios, confira o listão!

1. Fiat Toro



Com a chegada do novo motor 1.3 turbo, o velho 1.8 deve sair de linha até o fim deste ano

Em desempenho, a Fiat Toro subiu de patamar na linha 2022, graças ao inédito motor T270, um 1.3 turboflex da família FireFly. Enquanto o novo propulsor desenvolve 180 cv de potência com gasolina e 185 cv com etanol, a antiga versão 1.8 não passa de 135 cv com o primeiro combustível e de 139 cv com o segundo.

O torque deu um salto ainda maior: foi de 18,76 kgfm com gasolina e de 19,27 kgfm com etanol para 27,5 kgfm com ambos os combustíveis. E o melhor é que a força máxima passou a ser entregue a apenas 1.750 rpm; antes, o valor total surgia a apenas 3.750 rpm. Segundo o fabricante, a Toro turboflex atinge a velocidade máxima de 202 km/h e acelera de 0 a 100 km/h em 10,6 segundos.

Após o lançamento da linha 2022, a Toro recebeu justas críticas devido ao consumo, que pouco se alterou. Mas o caso é que obter desempenho bem melhor sem aumentar o consumo já é um feito. Trata-se de motivo mais que suficiente para colocar a picape no rol dos carros que melhoraram bastante com a chegada do motor turbo.

Segundo dados do Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular (PBE) do Inmetro, com etanol no tanque, as médias na cidade melhoraram discretamente, de 6,3 km/l para 6,5 km/l, enquanto, na estrada, mantiveram-se e 8 km/l. Já com gasolina, houve melhora no ciclo urbano, de 9 km/l para 9,4 km/l, e piora no rodoviário, de 11,1 km/l para 10,8 km/l.

2. Jeep Compass



Nova mecânica trouxe ganhos ao desempenho e ao consumo do Compass Flex

O Jeep Compass 2.0 flex não era lerdo como a "irmã" Fiat Toro 1.8 flex. Afinal, o SUV tinha motor mais forte: o propulsor da família Tiger-shark rendia 166 cv de potência e 20,5 kgfm de torque com etanol. Já com gasolina, os números iam para 159 cv e 19,9 kgfm. Ademais, o SUV pesa cerca de 100 kg a menos que a picape.

Ainda assim, o Compass ficou melhor na linha 2022, com o 1.3 FireFly. Vale lembrar que os dois carros compartilham o mesmo motor turbo do grupo Stellantis: são 180 cv com gasolina, 185 cv com etanol e 27,5 kgfm com ambos a 1.750 rpm.

E o melhor é que, ao contrário do que ocorreu com a Toro, o Compass ficou bem mais econômico com o novo motor, em todas as circunstâncias. Com etanol, o consumo na cidade melhorou de 6,1 km/l para 7,4 km/l, enquanto, na estrada, foi de 7,5 km/l para 8,7 km/l. Com gasolina, os números baixaram de 8,8 km/l para 10,5 km/l, no ciclo urbano, e de 10,8 km/l para 12,1 km/l, no rodoviário.

3. Renault Captur



Novo motor 1.3 turbo foi desenvolvido em conjunto pela Renault e a Mercedes-Benz

Outro dos carros que mudaram da água para o vinho com a chegada do motor turbo é o Renault Captur. A novidade da linha 2022 é justamente uma unidade 1.3 de quatro cilindros, capaz de entregar 170 cv com etanol, 162 cv com gasolina e 27,5 kgfm de torque com ambos os combustíveis, a apenas 1.600 rpm.

A diferença é abissal em relação ao 1.6 de aspiração natural que equipava o SUV anteriormente. O antigo motor rendia 120 cv com o combustível vegetal e 118 cv com o derivado da cana, enquanto o torque ficava em 16,2 kgfm a 4.000 rpm.

O propulsor 1.6 leva muito bem veículos mais leves, mas não o Captur, que beira os 1.300 kg de peso. Isso, porém, é coisa do passado: segundo a Renault, o motor novo faz o Captur acelerar 0 a 100 km/h em 9,2 segundos; com o motor 1.6, eram 13,1 segundos.

E, para coroar os avanços, o consumo também melhorou discretamente: com etanol, foi para 7,5 km/l na cidade e para 8,3 km/l na estrada, ante 7,2 km/l e 8,1 km/l, respectivamente, do modelo anterior. Com gasolina, o cenário é ainda mais favorável, com 11,1 km/l no ciclo urbano e 12 km/l no rodoviário, enquanto o 1.6 fazia 10,5 km/l e 11,7 km/l, na ordem.

4. Chevrolet Tracker



Na geração passada, Tracker utilizou um 1.4 turbo compartilhado com o Cruze

Não, a foto acima não está errada: é que o texto refere-se à antiga geração Chevrolet Tracker mesmo. Isso por que a atual safra já nasceu com motores turbo em todas as versões e foi completamente reprojeto, com direito até a plataforma nova. Portanto, fica difícil mensurar os ganhos do sistema de sobrealimentação por si só.

Por outro lado, no antigo Tracker, os ganhos proporcionados por essa tecnologia são evidentes. O motor 1.4 turbo que até hoje equipa outros carros da Chevrolet – no caso, os da linha Cruze – rende 153 cv e 24,5 kgfm com etanol, além de 150 cv e 24 kgfm com gasolina.

O ganho de potência é discreto em relação ao 1.8 de aspiração natural que equipava o SUV anteriormente: ele desenvolvia 144 cv com etanol e 140 cv com gasolina. Contudo, o ganho em torque é expressivo, pois o antigo motor entregava 18,9 kgfm com o derivado da cana e 17,8 kgfm com o formulado do petróleo. O "detalhe" é que essa força chega a 3.800 rpm, enquanto no 1.4 turbo o valor máximo, além de maior, está disponível a 2.000 rpm.

Interessado na antiga geração do Tracker? Então assista à avaliação do modelo em vídeo!

Em desempenho, os números se traduzem em uma aceleração de 0 a 100 km/h em 9,4 segundos com o motor 1.4 turbo: são exatos 2 segundos a menos que o modelo equipado com o antigo 1.8, de acordo com a própria Chevrolet.

E no consumo? Nesse caso, não é possível tomar como referência os números do PBE, uma vez que o Tracker 1.8 não participava do programa. O SUV só passou a integrar a base de dados após a chegada do motor 1.4 turbo: as médias dele são de 7,3 km/l na cidade e 8,2 km/l na estrada, com etanol, além de 10,6 km/l e de 11,7 km/l nos mesmos tipos de trajeto, com gasolina.

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 começo 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.