

AVALIAÇÃO

Testamos o Fiat Grand Siena 1.4, que sai de fábrica com a predisposição para receber o kit de GNV, tornando-se uma boa opção para motoristas que rodam muito na cidade. Mas é importante ficar atento ao baixo desempenho do motor

Falta fôlego, mas o bolso agradece

Gladyston Rodrigues/Estado de Minas

» ENIO GRECO

Em tempos de preços dos combustíveis nas alturas, qualquer medida para reduzir custos pode ser bem-vinda. A Fiat tem em sua linha uma opção que pode ser muito interessante para taxistas, motoristas de aplicativos, frotistas e entregadores. Trata-se do Grand Siena 1.4 flex, que tem a opção de sair de fábrica com a predisposição para receber o kit de gás natural veicular (GNV), com custo adicional de R\$ 720. Para instalar o kit, gasta-se, em média, R\$ 4.500, mas se pode obter uma economia de até R\$ 10 mil por ano em combustível. O ponto negativo é que o desempenho do sedã com o GNV deixa a desejar.

Em 2006, a Fiat lançou o Siena Tetrafuel, versão do sedã que já saía de fábrica pronta para rodar com gasolina, etanol, benzina (gasolina pura comercializada em países da América do Sul) e GNV. Não era preciso fazer qualquer adaptação. Bastava abastecer o carro. Mas o modelo foi descontinuado e, em 2019, a montadora lançou o Grand Siena 1.4 flex com a predisposição de fábrica para receber o GNV. Na prática, o cidadão compra o carro e tem que levá-lo em uma oficina especializada e autorizada para fazer a instalação do kit GNV.

Segundo a Fiat, o motor tem o cabeçote e a sede de válvulas produzidos com material especial para evitar desgaste prematuro em razão do uso do gás. O novo coletor tem parede reforçada e preparação que facilita a instalação dos bicos injetores de gás, evitando possíveis danos e gambiarras na instalação e manutenção do kit. A predisposição para o GNV é vendida como opcional e custa R\$ 720. Depois, basta levar o carro a uma oficina autorizada pelo Inmetro para fazer a instalação do kit GNV, que, na Geração 5, custa, em média, R\$ 4.500. Feito isso, é só rodar e fazer a vistoria da instalação a cada seis meses, testando os cilindros a cada 5 anos, para conferir possíveis vazamentos.

O GNV é indicado para profissionais que rodam muitos quilômetros por dia, como taxistas, frotistas, locadoras e motoristas de aplicativo. De acordo com a Fiat, o kit GNV Geração 5 conta com sistema de injeção eletrônica de gás natural que minimiza a perda de potência, pois comuta entre o GNV, a gasolina, etanol ou diesel. O sistema usa o GNV como combustível principal, proporcionando até 60% de economia ao usuário. Ainda de acordo com o fabricante, o kit resulta em redução média de 20% nas emissões de CO₂ na atmosfera.

Faça as contas

Testamos o Grand Siena com o kit GNV, que traz, no porta-malas, dois cilindros de 7,5m³ cada, de gás, proporcionando uma autonomia média de 200 quilômetros. Com o preço médio do metro cúbico do GNV a R\$ 3,32, gastamos R\$ 49,80 para abastecer os dois tanques, resultando em R\$ 0,25 por quilômetro rodado. Com gasolina no tanque, considerando consumo médio de 11km/l e preço de R\$ 5,56 por litro, gasta-se cerca de R\$ 100 para rodar 200 quilômetros. Nesse caso, o quilômetro rodado sai a R\$ 0,52.

Comparando os gastos com gasolina e GNV, o uso do gás gera uma economia mensal de R\$ 804,33 e anual de R\$ 9.652. Se a comparação for feita com etanol, com preço médio de R\$ 4,09, a economia mensal a favor do GNV é de R\$ 877,45 e anual de R\$ 10.530. Considerando o adicional de R\$ 720 pela predisposição e R\$ 4.500 pelo kit, em cerca de seis meses, com a economia que se faz, paga-se o kit completo de GNV.

O Grand Siena traz no console a chave comutadora que permite ativar ou desativar o uso de GNV. A Fiat garante que o gás não compromete o desempenho do sedã, mas, na prática, não foi bem isso que constatamos. O motor 1.4 já tem o desempenho limitado, contudo, melhora um pouco quando se abastece com etanol. Usando o GNV, o de-



FICHA TÉCNICA

Veja detalhes do Fiat Grand Siena 1.4

QUANTO CUSTA

O Grand Siena 1.4 Flex 4p 2021 é vendido por R\$ 59.390 e, com a predisposição para GNV, vai a R\$ 61.700.

MOTOR

Transversal, quatro cilindros em linha, 1368,3cm³, oito válvulas, flex, potência máxima 85cv(g)/88cv(e) a 5.750rpm, torque máximo de 12,4kgfm(g)/12,5kgfm(e) a 3.500rpm (gasolina) 12,5 kgfm a 3.500rpm

TRANSMISSÃO

Tração dianteira e câmbio manual de cinco marchas

FREIOS

Discos na dianteira e tambores na

traseira, com ABS

SUSPENSÕES/RODAS/PNEUS

Dianteira, independente, tipo McPherson, com braços oscilantes inferiores transversais e barra estabilizadora; traseira, rodas semi-independentes com eixo de torção/5,5x14 polegadas/185/65 R14

DIREÇÃO

Pinhão e cremalheira, com assistência hidráulica

CAPACIDADE

Do tanque de combustível, 48 litros, do porta-malas, 520 litros; de carga (passageiros e bagagem), 400 quilos

PESO

1.094 quilos

DIMENSÕES

Comprimento, 4,29m; largura, 1,70m; altura, 1,50m; distância entre-eixos, 2,51m

DESEMPENHO

Velocidade máxima 173km/h (g)/175km/h (e)
0 a 100 km/h 13,1 s (g)/12,5 s (e)

CONSUMO

Cidade 14,0km/l (g)/9,5km/l (e)
Estrada 13,6km/l (g)/9,5km/l (e)
Consumo médio com GNV 13,2km/m³

sempenho cai bastante, principalmente em subidas, onde é preciso trocar de marchas constantemente. O sistema apresentou, em alguns momentos, falha de funcionamento com o gás natural, "engasgando" em baixas rotações.

O câmbio manual de cinco marchas tem relações mais curtas, que ajuda um pouco a minimizar o problema do desempenho, mas os engates não são

muito precisos e o curso da alavanca é longo. A direção tem assistência hidráulica, com boas cargas em manobras e velocidades elevadas. As suspensões garantem equilíbrio entre estabilidade e conforto de marcha, e os freios atuaram de forma eficiente, apesar do peso extra dos cilindros no porta-malas, que perde boa parte do espaço.

Alguns estados concedem descon-

tos ou isenção no IPVA para carros com o kit GNV. Não se pode esquecer que é preciso fazer vistoria a cada seis meses no kit GNV, o que gera custo. E vale lembrar, ainda, a pequena disponibilidade de postos com GNV. Portanto, apesar da economia gerada com o kit GNV, é preciso fazer contas para verificar se vale mesmo a pena investir no uso de gás natural.

Fernando Calmon



www.fernandocalmon.com.br

Boas novidades nos 80 anos da marca Jeep

A origem do nome tem diferentes explicações. Desde a tradicional homofonia em inglês GP (General Purpose, uso geral, em tradução livre), em 1941, até Eugene the Jeep, o simpático cachorro do Popeye das histórias em quadrinhos, desde 1936. A Wikipédia em português, no entanto, sugere que a palavra surgiu nos anos 1910. "Durante a Primeira Guerra Mundial, os mecânicos do exército americano começaram a chamar de jeep qualquer máquina nova que chegasse a suas mãos, de motosserras a aviões."

Ao longo de 2021, haverá quatro edições especiais comemorativas: Wrangler, Grand Cherokee, Compass e Renegade, sendo as duas primeiras importadas. Um dos destaques é a nova central multimídia com chip dedicado (rede TIM) e Wi-Fi a bordo para até oito usuários simultâneos, no Renegade e no Compass. Antecipado nesta coluna em agosto do ano passado, o sistema chama-se Adventure Intelligence. Tem características similares às já oferecidas nos modelos Chevrolet, inclusive serviço (OnStar) de concierge, rastreamento e aviso automático de acidente grave, entre ou-

tros. O MyLink da GM conecta sete usuários (um a menos).

Uma diferenciação da Jeep é o navegador nativo da TomTom. Permite continuar uma rota mesmo com perda do sinal de celular. Atende, assim, à imagem da marca ligada ao fora de estrada, tração 4x4 e locais remotos. Há três planos de pagamento mensal de dados: R\$ 30, R\$ 50 e R\$ 100 para 5 GB, 10 GB e 40 GB, respectivamente. Os da GM custam R\$ 30, R\$ 40, R\$ 60 e R\$ 85 para 2 GB, 5 GB, 10 GB e 20 GB, na ordem. A nova central de 8,4 pol. custa de R\$ 1.500 a R\$ 2.500, dependendo de cada versão do Renegade.

Embora ainda não confirmado, o dia exato pela Stellantis, a apresentação do Compass 2022 será no próximo mês com a estreia do motor 4-cilindros turbo de 1,33 litro, 180cv (gasolina), 185cv (etanol) e 27,5kgfm. Trata-se da primeira revitalização desde o lançamento no mercado brasileiro, em setembro de 2016. Em 2020, o modelo dominou dois terços das vendas entre os SUVs médio-compactos. A nova central multimídia com Wi-Fi terá, neste caso, 10,1 pol. Um SUV de sete lugares também estreará no próximo semestre.

Tempo de recarga dos veículos elétricos

Falta consenso sobre o ritmo de aceitação e compra efetiva dos modelos elétricos em grande escala. Alguns fabricantes fizeram previsões que variam de 2030 a 2050, nos maiores mercados do mundo, situados no hemisfério norte. Outros insinuam que não investirão mais em motores a combustão, a partir de agora. Marcar datas ou prazos é algo complicado. Em 2014, a Volvo afirmou que, "após 2020, ninguém morrerá em acidente num carro nosso". Estamos em 2021 e, obviamente, isso não se materializou. Na realidade, ninguém sabe quando esse dia chegará ou mesmo se chegará.

Uma pesquisa entre 8 mil consumidores de oito grandes mercados mundiais, publicado pela consultoria IHS Markit, procurou saber quanto tempo aceitariam esperar para que um carro elétrico estivesse totalmente recarregado. Em 2019, 35% responderam 30 minutos e 58%, uma hora. Na prática, porém, esse tem sido um obstáculo para maior aceitação dos elétricos. Quando esse

ALTA RODA

A carga tributária sobre veículos continua a subir no Estado de São Paulo. Não bastou o aumento de ICMS sobre carros novos, que, agora em abril, saltou para uma alíquota de 14,5% (antes era de 12%). Sobre veículos usados o imposto estadual cresceu de 1,9% para 3,9%. Até mesmo a taxa de licenciamento anual, no caso de modelos novos, foi reajustada em 40,4%. A justificativa é o aumento das despesas para combate ao coronavírus. Pergunta óbvia: quando essas despesas diminuir, as alíquotas voltarão aos percentuais anteriores?

Outra maneira de aumentar a carga fiscal, de forma indireta, é o congelamento em R\$ 70 mil, desde 2009, do valor dos modelos que podem ser adquiridos por Pessoas com Deficiência (PcD). Justo seria corrigir aquele valor, porém, preservando o incentivo para aqueles que realmente tenham necessidades especiais. Para isso, a lei precisaria ser revista para um enquadramento menos permissivo sobre o que realmente é uma deficiência. Não vai demorar muito até qualquer modelo com câmbio automático superar os R\$ 70 mil, considerando as exigências de segurança e emissões veiculares nos próximos anos.

tempo chegará a três ou quatro minutos, equivalente ao de um veículo abastecido por combustível líquido, está difícil de prever.

Com pilhas a hidrogênio isso seria possível. Porém, essa é uma tecnologia muito diferente das baterias atuais que, por sua vez, exigem

uma rede própria de recarga em estradas e disponibilidade de geração de energia elétrica renovável. No melhor cenário, carros elétricos seriam recarregados à noite como os telefones celulares. Na prática, poderá não ser assim. Afinal, 2030 não está tão distante...