

FIAT CRONOS PRECISION 1.8 AT6

Testamos o sedã compacto premium na linha 2021, que traz pequenas modificações no visual e conjunto mecânico já conhecido, mas tem preço bem salgado pelo que oferece

O pecado está nos detalhes

» ENIO GRECO

Chamado segmento dos sedãs compactos premium tem um líder isolado, o Chevrolet Onix Plus, e outros modelos que lutam por um lugar melhor ao sol, entre eles, o Fiat Cronos. Testamos o modelo 2021 na versão Precision 1.8 AT6, uma opção intermediária entre as três com esse conjunto mecânico. O sedã tem estilo agradável, acabamento e pacote de equipamentos razoáveis, mas acaba perdendo para os principais concorrentes, que oferecem mais conteúdo de segurança e motorizações mais eficientes.

Desde que foi lançado, no início de 2018, o Fiat Cronos nunca conseguiu se destacar no segmento de sedãs compacto premium. Agora, o modelo 2021 do sedã é o sexto colocado entre os mais emplacados do segmento, ficando atrás do Chevrolet Onix Plus, líder isolado, do VW Virtus, do Hyundai HB20S, do Toyota Yaris Sedan e do Nissan Versa. De janeiro a março, foram emplacadas 2.288 unidades do Cronos. Muito pouco se comparado ao líder.

Mas o que será que acontece com o Fiat Cronos que ele não consegue deslançar no mercado? É um sedã até bonito, com formas harmoniosas, que ganhou detalhes no visual na linha 2021 que o atualizam em relação a outros modelos da marca. O sedã traz a nova logo da Fiat cromada, centralizada na grade, além do pequeno elemento de quatro listas com as cores da bandeira da Itália. Os faróis e os auxiliares de neblina são halógenos, mas as luzes diurnas são em LED. A versão testada, Precision, tem vários detalhes cromados, como o friso na grade, na parte inferior do para-choque e das portas, e nas maçanetas. A versão tem chave presencial, que pode ficar no bolso. Basta encostar a mão no pequeno botão na maçaneta para abrir a porta.

Interior

As rodas são de liga leve de 16 polegadas, com belo desenho, mas elas revelam que o Cronos tem sistema de freios com discos na frente e tambores na traseira. Tem concorrente que oferece discos nas quatro rodas. Na traseira, as lanternas são em LED e o logo da Fiat reaparece cromado na tampa do porta-malas, que tem 525 litros de capacidade, volume de fazer inveja em muitos SUVs e peruas.

A tampa do compartimento de bagagem pode ser aberta com dois cliques na chave ou no botão que fica escondido na parte inferior. O detalhe é que a tampa tem as alças tipo pescoço

Fotos: Jorge Lopes/Estado de Minas



de ganho, que podem amassar a bagagem. O porta-malas é quase todo revestido com carpete (faltou um pequeno pedaço na parte superior), tem iluminação e ganchos para prender rede de contenção ou amarrar objetos. O estope de emergência fica abaixo da cobertura de carpete.

Dentro do Fiat Cronos, motorista e passageiros encontram relativo conforto. O modelo é espaçoso, mas os bancos dianteiros são mais estreitos, com abas laterais no assento e no encosto. O banco do motorista tem ajuste manual de altura, mas não tem a regulagem lombar. Atrás, tem muito espaço entre os bancos, mas o assento é curto e não apoia bem as pernas. Em uma viagem longa, isso causa cansaço.

O túnel no assoalho é baixo, mas conforto ali atrás só mesmo para duas pessoas. Três vão bem apertadas. Tem cintos de segurança retráteis e apoios de cabeça reguláveis para três, além de Isofix para fixar cadeiras infantis. Contudo, a versão tem apenas dois airbags dianteiros. Quem senta atrás tem direito a uma entrada USB, mas não conta com saídas de ar-condicionado. Tem também iluminação central e alças no teto. O encosto do banco traseiro é bipartido, o que possibilita diferentes configurações para ampliar o espaço para carga e bagagem.

Conectividade

No acabamento interno, predomina o uso de plástico duro. Não é de qualidade inferior, mas, pelo preço, o carro me-

recia coisa melhor. No painel, um detalhe de outra cor e as molduras das saídas do ar-condicionado cromadas sugerem um toque de sofisticação. As maçanetas imitam alumínio e os painéis das portas trazem detalhe em tecido, o mesmo que reveste os bancos. O teto é em material cinza claro, fácil de sujar.

O volante tem ajuste de altura e distância, a base achatada e traz comandos para o computador de bordo, volume do som, celular e controlador de velocidade, além das aletas para mudanças de marchas manuais, que são de série nessa versão. O painel de instrumentos tem velocímetro e conta-giros analógicos. Entre eles, uma pequena tela digital traz os dados do computador de bordo, informação sobre a pressão dos pneus e a opção do velocímetro digital, além do gráfico do sensor de estacionamento.

O Fiat Cronos Precision tem sistema multimídia Uconnect com tela tátil de sete polegadas. As mídias disponíveis são rádio, Bluetooth (com streaming), duas entradas USB e uma auxiliar. A função de telefonia disponibiliza comando por voz e leitura de mensagens SMS. A central permite espelhamento com smartphones pelos sistemas Android Auto e Apple CarPlay. Não tem navegação nativa, mas é possível usar aplicativos como o Waze, desde que se tenha o cabo do celular no carro.

O motor que equipa essa versão do Fiat Cronos é o antigo 1.8, que tem fama de não proporcionar um desempenho brilhante e ainda apresentar consumo de combustível elevado. Na prática, ele tem reações lentas em baixas

rotações. Exige que o motorista pise fundo no acelerador para subir o giro e torná-lo mais esperto. Quando o giro sobe, o motor vai enchendo gradativamente e o desempenho melhora, ficando mais ágil, mas sem muito brilho. Nas retomadas de velocidade, em ultrapassagens, às vezes é melhor apelar para as aletas e fazer a redução manualmente, para não correr risco de passar aperto.

Concorrentes

Entre os principais concorrentes do segmento, o Fiat Cronos é o que tem o motor mais potente, mas, na prática, os propulsores turbo que equipam alguns modelos proporcionam desempenho melhor. O Chevrolet Onix Plus 1.0 turbo LTZ tem preço de R\$ 85.430, e traz de série seis airbags e Wi-Fi nativo. Já o Hyundai HB20S Evolution 1.0 TGDI (R\$ 83.290) traz quatro airbags, sistema de alerta e frenagem autônomo e alerta de mudança de faixa.

O VW Virtus Comfortline 200 TSI é o mais caro, R\$ 92.735, e traz bloqueio eletrônico do diferencial, quatro airbags, assistente de partida em rampa e Park Pilot. Ou seja, os concorrentes oferecem um pouco mais em segurança. O Fiat Cronos poderá ter mudanças em um futuro próximo, já que a Fiat vai lançar motores turbo mais eficientes e já tem um sistema multimídia mais moderno que está disponível em modelos da Jeep. Pode ser uma saída para tornar o sedã compacto mais atraente e melhorar sua condição no mercado.

FICHA TÉCNICA

MOTOR (*)

•Dianteiro, transversal, quatro cilindros em linha, 16 válvulas, 1.747cm³ de cilindrada, flex, que desenvolve potências máximas de 135cv (gasolina) e 139cv (etanol) a 5.750rpm e torques máximos de 18,8kgfm (g) e 19,3kgfm (e) a 3.750rpm

TRANSMISSÃO (*)

•Tração dianteira, com câmbio automático de seis velocidades

SUSPENSÃO/ RODAS/ PNEUS (*)

•Dianteira, independente, tipo McPherson, com braços oscilantes inferiores transversais e barra estabilizadora; traseira tipo eixo de torção, com rodas semi-independentes de liga leve de 6 x 16/195/55R 16 polegadas

DIREÇÃO (*)

•Do tipo pinhão e cremalheira, com assistência elétrica

FREIOS (*)

•Com discos ventilados na dianteira e tambores na traseira, com assistência ABS

CAPACIDADES (*)

•Do tanque, 48 litros; porta-malas, 525 litros; e de carga útil (passageiros mais bagagem), 400 quilos

PESO (*)

•1.271 quilos

DIMENSÕES (*)

•Comprimento, 4,36m; largura, 1,72m; altura, 1,51m; e distância entre-eixos, 2,52m

DESEMPENHO (*)

•Velocidade máxima: 176km/h (g)/181km/h (e)
•Aceleração até 100km/h: 10,8s (g)/9,9s (e)

CONSUMO (**)

•Cidade: 10,3km/l (g)/7,2km/l (e)
•Estrada: 13,3km/l (g)/9,6km/l (e)

QUANTO CUSTA?

•O Fiat Cronos equipado com motor 1.8 e câmbio AT6 é vendido na versão de entrada Drive, por R\$ 80.290. A versão testada, Precision, tem preço inicial de R\$ 87.790, e, com os opcionais e pintura perolizada, chega a R\$ 95.190. Já a versão de topo, HGT, tem preço sugerido de R\$ 90.790.

(*) Dados dos fabricantes
(**) Dados do Inmetro
(g) gasolina; (e) etanol

Fernando Calmon



www.fernandocalmon.com.br

Um ano difícil, mas pode surpreender

Apesar de o ambiente político resvalar para a situação econômica e afetar a venda de veículos, além da crise do coronavírus e a escassez mundial de semicondutores, os três principais indicadores da indústria automobilística (vendas, produção e exportação) indicam recuperação nos próximos meses. É muito vento contra e qualquer

conclusão precisa considerar aqueles aspectos ao analisar os números do primeiro trimestre.

Se, no ano passado, houve reflexos da pandemia já em março, em 2021, também ocorreu e agravado por 30 fábricas paradas no fim do mês por falta de peças ou para isolamento social. O ano de 2020 terminou com uma queda acumulada de vendas de

26% em relação a 2019. Mas, se comparado o primeiro trimestre do ano passado com o deste ano, a redução foi de 5% em veículos leves e pesados.

Em março de 2020 havia 48 dias de estoque, somando-se os pátios de fabricantes e concessionárias. Em março último, apenas 16 dias, uma redução de 67%. Essa baixa oferta, claro, tem consequências por deixar de

atender quem entra na loja e não encontra o produto desejado ou deve esperar mais de 30 dias. Por outro lado, os gastos financeiros com capital de giro reduziram-se sensivelmente. Para lembrar, os estoques chegaram a superar 100 dias em abril de 2020.

A média diária de vendas em fevereiro deste ano foi de 8.370 unidades e, em março, de 8.270, porém, a

partir de agora, essa média pode subir. Afinal, o número de fábricas paralisadas diminuiu para 10 no começo de abril. Uma das maiores empresas de semicondutores do mundo, a japonesa Renesas, voltará a produzir na próxima semana, depois de um incêndio em março.

A pandemia vem deixando estragos na economia brasileira. Não somente as indústrias. As concessionárias também estão muito afetadas. Porém, uma recuperação entre 15% e 20%, em 2021, continua sendo uma previsão razoável.

ALTA RODA

DESDE o último dia 12 passaram a valer as modificações no Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Embora alguns especialistas considerem que houve afrouxamento das normas gerais e de segurança com 57 modificações no CTB, é preciso considerar que vários pontos estão corretos. Entre eles, atualizar a faixa de idade para renovação da CNH, mantendo o intervalo de três anos para quem tem mais de 70 anos.

TAMBÉM não tinha sentido um prazo tão

exíguo como 15 dias para a defesa prévia, considerando possíveis atrasos nas entregas de correspondências. O caráter educativo da advertência por escrito para infrações leves e médias também é aceitável, considerando ser aplicável só uma vez por ano.

SUBIU para até 40 pontos o limite para suspensão da CNH. Mas, se o motorista cometer uma infração gravíssima por ano, o limite cai para 30 pontos e com duas a

regra dos 20 pontos fica mantida. Necessário observar se os acidentes aumentarem em razão única dessa regra. Se ficarem comprovados causa e efeito, o bom senso indica eventual revisão.

ACCORD importado dos EUA voltará a ser comercializado no Brasil, mas apenas na versão híbrida. Ainda sem preço definido pois só estará disponível no início do segundo semestre. Motor a combustão é um 2-litros a gasolina, ciclo Atkinson, de 145cv e um elé-

trico de 185cv. Potência combinada (não divulgada pela Honda no Brasil, mas em outros países, sim) de 212cv.

PODE rodar em modo totalmente elétrico por dois a três quilômetros. Sistema híbrido do Accord, primeiro de três modelos desse tipo que a fabricante importará até 2023, acopla o motor a combustão às rodas, quando em velocidades constantes acima de 100 km/h. Consumo de 17,6 km/l no ciclo urbano e 17,1 km/l no rodoviário.