TESTE DA SEMANA / Sem "rodar" pelas linhas de montagem da planta de Gravataí (RS) nos meses de abril e maio, devido à falta de peças, o Chevrolet Onix Premier 1.0 Turbo AT compacto tem predicados para se manter no topo?

Liderança sob risco

» PEDRO CERQUEIRA

Desde que alcançou o topo do mercado brasileiro de automóveis, liderança que já dura seis anos, o Chevrolet Onix vem mantendo uma diferença muito folgada em relação ao segundo colocado. Em 2019, bastaria manter o modelo nas "vitrines" por cinco meses, que já teria superado o segundo colocado, levando em consideração sua média mensal de vendas naquele ano, quando alcançou 241 mil emplacamentos, contra 104 mil do finado Ford Ka.

Contudo, em 2020, ano influenciado pelos impactos do novo coronavírus, o Onix sofreu um baque acentuado nas vendas, que foram para 135 mil, queda vertiginosa de 44%, acima da média de 26% do mercado interno, considerando automóveis e comerciais leves. Neste ano, em um cenário de escassez de componentes, em especial os itens eletrônicos, a Chevrolet anunciou a interrupção da produção do modelo na planta de Gravataí (RS) durante os meses de abril e maio.

Quem aproveitou este cenário foi a picape Fiat Strada, que, no mês de abril, tomou a liderança geral do mercado interno, uma façanha para um comercial leve. Porém, a falta de componentes já alcançou a Fiat, que anunciou uma pausa de 10 dias no segundo turno de produção.

Para ver se o modelo ainda reúne predicados para retomar a liderança, testamos o Onix 2022 em sua versão de topo, Premier 2. A segunda geração do veículo foi lançada no fim de 2019, portanto, com muito fôlego de mercado, já que ainda está longe de uma reestilização. Mesmo tendo mantido a identidade com a geração anterior, o visual do atual supera, com a grade que domina a dianteira, vincos bem marcados e alguns elementos esportivos, conforme a versão. Enfim, o design do modelo está atualizado.

Interior

O interior tem bom espaço para um compacto, acomodando com conforto até dois passageiros no banco de trás. O porta-malas tem 275 litros de volume, na média dos concorrentes e adequado para o segmento. Na versão de topo, o acabamento é despojado (no bom sentido), com bancos revestidos em couro, mesclando dois tons, tapetes acarpetados, couro nas portas e um aplique com textura e cor diferenciada no centro do painel, detalhe que quebra a monotonia, mas não esconde o excesso de plástico duro para uma versão que beira os R$ 90 mil.

É no custo/benefício do conjunto mecânico que o Onix se destaca, já que os concorrentes que oferecem motor 1.0 turbo e câmbio automático custam bem mais caro que os R$ 68.390 iniciais cobrados pela Chevrolet: o Volkswagen Polo Comfortline sai por R$ 85.815, diferença de R$ 17.425; já o Hyundai HB20 Evolution custa R$ 78.890, diferença de R$ 10.500. E este conjunto reúne características viciantes. O motor 1.0 turbo tem o potencial de reunir, ao mesmo tempo, baixo consumo de combustível com uma boa performance, desde que o motorista saiba e queira usá-lo desta forma. Já o câmbio automático é ideal para lidar com o para e anda do trânsito urbano, sem muito espaço para uma condução emocionante.

No Onix, o motor 1.0 turbo oferece bom torque em baixas rotações e rápida capacidade de resposta para ultrapassagens e retomadas de velocidade, que é mesmo o esperado para um propulsor sobrealimentado. O câmbio automático de seis marchas tem boa gestão, assimilando bem as intenções do motorista. A suspensão oferece bom suporte para o desempenho do modelo em relação à estabilidade, aliando também bom conforto de rodagem. A direção tem assistência elétrica, leve nas manobras e mais firme em alta velocidade.

Segurança

Outro ponto a favor do Onix é o pacote de segurança já na versão de entrada, composto por seis airbags, Isofix, e controle de estabilidade e tração. Entre as versões de entrada dos concorrentes citados, o Polo fica atrás por oferecer quatro airbags, enquanto o HB20 traz apenas as obrigatórias bolsas frontais e ainda fica devendo controle de tração e estabilidade.

Em relação à versão de topo, os itens que se destacam no Onix Premier 2 são chave presencial (apesar do manuseio ser ruim, com botão disponível apenas na porta do motorista), acendimento automático dos faróis, monitoramento de pressão dos pneus, retrovisores com ajustes elétricos, roda de liga leve de 16 polegadas, ar-condicionado digital, assistente de partida em aclive, volante com regulagem em altura e distância, assistente de estacionamento automático, alerta de ponto cego, sensores de estacionamento dianteiro, lateral e traseiro, carregamento sem fio para smartphone e sistema multimídia com tela tátil de oito polegadas e Wi-Fi embarcado (serviço pago, com pacotes de dados variando entre R$ 29,90 e R$ 84,90).

A versão do Polo com preço semelhante ao do Onix Premier 2 é a intermediária 200 TSI Comfortline (R$ 85.815), que fica atrás com as rodas de 15 polegadas, bancos revestidos em tecido, sistema multimídia com tela de 6,5 polegadas bem mais limitado, ar-condicionado analógico, além de não trazer carregador Wi-Fi, alerta de ponto cego e assistente de estacionamento. Já a versão de topo do HB20 é a 1.0 TGDI Evolution (R$ 78.890), mais em conta, com rodas de 15 polegadas, controle de tração e estabilidade, multimídia com tela de oito polegadas sem acesso nativo à internet. O hatch coreano ainda oferece como opcional um pacote com itens semiautônomos.

Pedro Cerqueira/Estado de Minas

FICHA TÉCNICA

MOTOR (*)
- Dianteiro, transversal, três cilindros em linha, 12 válvulas, 999cm³ de cilindrada, flex, turbo, que desenvolve potência máxima de 116cv (gasolina e etanol) a 5.500rpm e torques máximos de 16,3kgfm (g) e 16,8kgfm (e) a 2.000rpm

TRANSMISSÃO (*)
- Tração dianteira, com câmbio automático de seis velocidades, com opção de trocas manuais

SUSPENSÃO/ RODAS/ PNEUS (*)
- Dianteira, independente tipo McPherson, com barra estabilizadora; e traseira, semi-independente, com eixo de torção/de liga leve, com 6,5 x 16 polegadas/195/55 R16

DIREÇÃO (*)
- Do tipo pinhão e cremalheira, com assistência elétrica progressiva

FREIOS (*)
- Com discos ventilados na dianteira e tambores na traseira, com ABS e EBD

CAPACIDADES (*)
- Do tanque, 44 litros; porta-malas, 275 litros; e de carga útil (passageiros mais bagagem), 375 quilos

PESO (*)
- 1.113 quilos

DIMENSÕES (*)
- Comprimento, 4,16m; largura, 1,73m; altura, 1,47m; distância entre-eixos, 2,55m

PERFORMANCE (*)
- Velocidade máxima de 185km/h(e) Aceleração até 100km/h em 10,9s (e)

CONSUMO (**)
- Cidade: 10,1km/l(g)/8,3km/l(e) Estrada: 14,4km/l(g)/12km/l(e)

QUANTO CUSTA
- O Chevrolet Onix 1.0 Turbo AT6 tem preço inicial de R$ 68.390. A versão testada, Premier 2, é a topo de linha, com preço sugerido de R$ 88.890. Com o opcional descrito, o preço da unidade em teste sobe para R$ 90.490.

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

Fernando Calmon

www.fernandocalmon.com.br

Tesla se envolve em nova polêmica

Mais um acidente fatal envolvendo um Tesla, sábado passado, em Houston (Texas), abriu nova onda de polêmicas nos Estados Unidos. Essa última colisão teve um fator particularmente grave. Segundo os socorristas, havia dois mortos a bordo, um no banco do passageiro na frente e outro sentado, atrás. Simplesmente, nenhum deles estava ao volante, o que foi confirmado por testemunhas que viram o sedã sair sem o motorista.

O sistema de direção autônoma da fabricante americana foi batizado, inicialmente, de Autopilot (Piloto Automático). Além do nome inadequado, tinha um grau de permissividade ao mau uso que se provou perigoso. A agência americana de segurança rodoviária (NHTSA, na sigla em inglês) abriu 27 investigações de acidentes, das quais 23 ainda continuam e três são recentes.

A Tesla melhorou o dispositivo, porém, parece nada ter aprendido porque o chama de FSD (sigla em inglês para Condução Autônoma Total). Um dos problemas da empresa é a empáfia do seu CEO, Elon Musk. Na ânsia de se defender, revela dados de suposta segurança do sistema sem o crivo oficial. No entanto, proprietários dos carros continuam a burlar e abusar, apesar de a fabricante afirmar que o FSD desliga automaticamente, quando o limite de velocidade da via é ultrapassado.

Também se desconfia de um possível problema com a proteção do pacote de baterias de lítio. Neste último acidente, o Tesla Model S incendiou-se e foram necessários 113.000 litros de água, além de quatro horas para debelar as chamas. Apesar de água não ser apropriada nesse tipo de incêndio, é a única forma disponível para bombeiros e equipes de socorro. Há suspeita de blindagem insuficiente das baterias para reduzir peso e aumentar o alcance.

Nos EUA, são duas as agências de segurança nos transportes, a já citada e a NTSB. Apenas a NHTSA pode obrigar o recall de um modelo. Porém, desde o ano passado, a NTSB advertia sobre falhas de proteção das baterias e de mau uso do sistema de condução autônoma da Tesla. E foi contundente: "É hora de parar de permitir que motoristas, em qualquer veículo parcialmente automatizado, finjam que têm carros sem motorista."

A NHTSA cuida especificamente da segurança viária. Por que, até hoje, deixou de tomar providências, é algo misterioso. Suspeita-se de que, se tratasse de uma marca não americana, o rigor poderia ser outro.

REFINAMENTO E POTÊNCIA NO MUSTANG MACH 1

O Mustang da geração atual — a sexta — demorou um pouco a chegar ao Brasil. Apenas quando feita uma leve reestilização, depois de três anos no mercado internacional, as primeiras unidades foram importadas oficialmente pela Ford em 2017. O sucesso imediato respondeu por 1.700 unidades comercializadas desde então.

A escalada do dólar limitou as vendas e a crise causada pela pandemia levou a empresa a focar, agora, na importação do Mach 1 por R$ 499.900, a partir de junho. A série especial não tem limite de produção ainda definido nos EUA, mas todas obedecem a uma numeração específica a fim de manter um grau de exclusividade. O motor V-8 de aspiração natural entrega 483cv a 7.250rpm e robustos 56,7kgfm. Acelera de 0 a 100 km/h em 4,3 s.

Entre os refinamentos técnicos destacam-se arrefecimento do diferencial e do câmbio automático de 10 marchas, novas pastilhas dianteiras nos freios especiais (Brembo), aerodinâmica melhorada e oito airbags (dois para joelhos). Ford Pass Connect para telefones celulares também está disponível.

ALTA RODA

FIAT considera segredo o nome do novo SUV/crossover com base no compacto Argo. Mas descobri que o início de produção está marcado para primeiro de agosto próximo. Portanto, chegada ao mercado fica para setembro. Haverá dois motores disponíveis: o de 1 litro, três cilindros, aspiração natural, câmbio manual e o mesmo motor com turbocompressor e câmbio automático CVT.

FIM de linha para o VW up! não significa que Gol e Voyage seguirão a mesma trilha a curto prazo. Mesmo porque o adiamento de 2022 para 2024 de obrigatoriedade do sistema ESC (controle eletrônico de estabilidade) dará fôlego aos dois produtos e outros na mesma situação. A empresa alemã continua desenvolvendo o que se espera ser um novo carro de entrada, que manterá o nome Gol.

QUE tal comparar os preços dos chamados "carros populares" ao longo do tempo? Em 1993, quando surgiram, custavam R$ 7.500 ou US$ 7.200 (câmbio oficial). Corrigindo monetariamente pelo IPCA, que espelha a inflação ao consumidor (não os custos industriais): R$ 45.000. No dólar oficial: R$ 40.320. Hoje, o modelo mais barato e muito superior aos de 28 anos atrás (Fiat Mobi) parte de R$ 47.000

SALÃO do Automóvel de São Paulo, cancelado no ano passado, não recebeu confirmação para 2021. O local vem sendo estudado. Possibilidade de mudar do centro de eventos São Paulo Expo para o autódromo de Interlagos, no momento, está fora de cogitação. O evento, porém, pode ficar para 2022 e sofrer reestruturação.