



FOTOS: FIAT/DIVULGAÇÃO

**Sutileza.** Atualização na dianteira exige olhar atento para ser notada

## FICHA TÉCNICA

### Fiat Bravo Essence

Preço sugerido	R\$ 61.990
Motor	1.8, 4 cil., 16V, flexível
Potência (cv)*	132 a 5.250 rpm
Torque (mkgf)*	18,9 a 4.500 rpm
Câmbio	Manual, 5 m.
Direção	Elétrica
Comprimento	4,37 metros
Porta-malas	400 litros

\*DADOS COM ETANOL; FONTE: FIAT

## PRÓS E CONTRAS

**↑ Cabine**  
Acabamento agrada em todas as versões. Ar-condicionado é eficiente e bancos são confortáveis.

**↓ Desempenho**  
Falta tempero ao motor 1.8. É preciso elevar muito o giro para obter boas respostas na estrada.

# Fiat Bravo chega à linha 2016 com leves mudanças no visual

Sistema de entretenimento é principal novidade na cabine do hatch médio mineiro. Motores não mudaram e tabela parte de R\$ 61.990

### Thiago Lasco

Um tapinha não dói. No caso do Bravo, faz até bem. O hatch médio lançado em 2010 recebeu leves atualizações no desenho para encarar rivais como Chevrolet Cruze, que acaba de ganhar mudança visual, Ford Focus, que será reestilizado em breve, e Volkswagen Golf, cujas carrocerias já estão sendo feitas no

Paraná. No Fiat, há novos para-choques, lanternas, grade dianteira e rodas, com desenhos diferentes em cada versão.

A mecânica é a mesma. As opções Essence (R\$ 61.990), Sporting (R\$ 67.990) e Blackmotion (R\$ 68.990) têm motor 1.8 16V flexível de até 132 cv, com etanol – o câmbio pode ser manual ou automatizado, ambos de cinco marchas. A esportiva T-Jet

(R\$ 78.490) traz o 1.4 16V turbo a gasolina de 152 cv e câmbio manual de seis marchas.

A cabine confortável e bem acabada continua sendo um trunfo do Bravo. Há materiais de boa qualidade desde a versão de entrada. O ar-condicionado resfria bem o ambiente, com a ajuda das saídas para os passageiros de trás – que ganharam apoio central para os braços.



**Detalhes.** Lanternas agora têm aro escuro. Nova central multimídia vem de série

Principal novidade da linha 2016, a central multimídia batizada de Uconnect é fácil de operar. De série, o sistema pode ser acionado pela tela sensível ao toque, por teclas no volante ou também por comandos de voz.

Em movimento, o Bravo vai bem. A suspensão privilegia o conforto mas é firme o suficiente para fazer bonito em curvas. O acerto, associado ao câmbio

manual de engates precisos, inspira o motorista a acelerar em busca de prazer ao volante.

E é aí que mora o problema: o motor 1.8 16V não tem a esportividade que o hatch merece. No trânsito urbano, as respostas agradam, mas na estrada falta tempero – em retomadas, é preciso chegar a 5 mil rpm para ganhar velocidade. Felizmente, o ótimo isolamento acústico man-

tém os demais ocupantes alheios a esse desconforto.

Nas versões com câmbio automatizado, que soma R\$ 3.300 à tabela, as trocas ficaram mais suaves, sem “buracos” entre marchas, e as reduções são feitas com rapidez. Se ainda é inferior às automáticas dos rivais, pelo menos essa transmissão apresenta menos trancos que a do passado.

Na versão T-Jet o discurso é outro. Subindo o giro, o motor 1.4 turbo fala grosso e, ao acionar a tecla Overboost, ganha vigor, agressividade e presteza.

O lado negativo do esportivo é o preço. O Focus 2.0, por exemplo, parte de R\$ 79.200 e seu motor gera 178 cv – são 26 cv a mais que o Fiat.

# Mercedes e BMW têm novidades para o Brasil

GLA 45 AMG e CLS 63 AMG chegam às lojas do País; Com 231 cv, 225i Active Tourer custa R\$ 178.950

### Tiã Oliveira

As autorizadas Mercedes-Benz e BMW do País estão com novidades. Da primeira, as estreias são o GLA 45 AMG e o renovado CLS 63 AMG. Os dois modelos foram apresentados aos brasileiros durante o Salão do Automóvel, em novembro, e têm preços sugeridos de R\$ 298.900 e US\$ 251.900 (cerca de R\$ 700 mil), respectivamente.

O GLA 45 AMG é a versão “nervosa” do utilitário lançado no Brasil no ano passado. Feito sobre a mesma base do hatch A 45 AMG, compartilha o motor 2.0 quatro-cilindros turbo, de 360 cv, e o câmbio automatizado de sete marchas. A tração é



**GLA 45 AMG.** Versão tem motor de 360 cv e tração 4x4



**225i Active Tourer.** Carro é o 1º BMW com tração dianteira

4x4 por demanda. O jipinho acelera de 0 a 100 km/h em 4,8 segundos e a velocidade é limitada eletronicamente a 250 km/h, de acordo com informações da fabricante.

Já o CLS recebeu atualizações visuais. Na dianteira, foram renovados grade, para-choque e faróis. O motor é o mesmo 5,5 V8 biturbo de 557 cv e o câmbio, o automático de sete marchas.

**BMW.** Outro que começa a chegar às revendas é o BMW 225i Active Tourer. O novo monovolume alemão, oferecido por R\$ 178.950 no Brasil, é equipado com motor 2.0 turbo de quatro cilindros, que rende 231 cv e 35,7 mkgf, e tem câmbio automático de oito velocidades.

A tração é dianteira: é a primeira vez que a marca traz um veículo nessa configuração ao Brasil. A plataforma é a mesma do Mini Cooper.



**GT4.** Com motor de 385 cv, é o Cayman mais potente

## Esportivos serão estrelas do Salão de Genebra

Porsche, McLaren e Ferrari terão novidades importantes em mostra suíça, que abre as portas no início de março

Três das mais importantes fabricantes de esportivos do mundo irão aproveitar o Salão de Genebra (Suíça), no início de março, para promover estreias mun-

diais. A Porsche levará ao evento o Cayman GT4, a versão mais potente já produzida da menor cupê da marca. Ele tem um motor 3.8 de 385 cv e câmbio manual de seis marchas.

A McLaren mostrará o 675LT, uma versão apimentada do 650S. O modelo traz motor V6, com 675 cv de potência.

A Ferrari, por sua vez, terá a 488 GT, baseado na 458 Italia, mas com novo propulsor.

## Tira-dúvidas

Escreva para nós: [jcarro@estadao.com](mailto:jcarro@estadao.com)

### PERGUNTA

#### Mais etanol na gasolina

Tenho um Volkswagen Jetta com 20 mil km rodados e motor turbo apenas a gasolina. Por causa das mudanças na mistura do combustível mineral vendido no Brasil, que passará a ter mais etanol em breve, fiquei bastante preocupado. Consulte alguns mecânicos conhecidos, mas as opiniões são contraditórias e nenhum deles conseguiu responder minhas dúvidas sobre o assunto com clareza. Portanto, gostaria de saber: esse “novo produto” pode prejudicar o funcionamento do meu carro? **ERIVELTON CAMPOS SALLES, Por e-mail**

### RESPOSTA

De fato, essa “nova” gasolina, com 27% de etanol misturado, passará a ser vendida no País a partir do próximo dia 16. Na prática, isso significa um aumento no consumo de até 4%, segundo especialistas ouvidos pelo *Jornal do Carro*. “Quanto mais etanol, maior será o gasto”, diz o assessor técnico da Fiat, Ricardo Dilser. Para veículos flexíveis, o motor não será prejudicado pela quantidade adicional do combustível vegetal na gasolina. “Na maioria das vezes, a calibração do sistema de injeção e ignição é feita prevendo uma ampla quantidade de etanol na mistura”, explica Dilser. Já no caso de automóveis movidos apenas a gaso-



lina, o cenário muda. Integrante da comissão técnica de motores ciclo Otto da SAE Brasil, Henrique Pereira aponta possíveis problemas, como falhas de dirigibilidade, dificuldades na partida a frio, aumento de emissões de gases e até desgastes prematuro de peças. “Os motores a gasolina foram desenvolvidos para trabalhar com uma quantidade de etanol misturado, especificada no Brasil, entre 22% e 26%. Qual-

quer variação bruta pode afetar seu funcionamento e desempenho”, afirma. De acordo com ele, as montadoras precisarão de 18 meses para adaptar esses propulsores à nova gasolina. Esse é o tempo necessário para a realização de testes de componentes, recalibração do sistema eletrônico de gerenciamento do combustível e nova certificação dos veículos à venda no mercado brasileiro em relação às regras de emissões veiculares e consumo. “A maior quantidade de etanol adicionado à gasolina não vai trazer nenhum benefício para os consumidores”, diz Pereira. “O preço do combustível nos postos não vai ser reduzido.”

## Destaque da semana



### Cadeirinhas infantis ficarão mais seguras

A partir de 2020, os automóveis vendidos no País deverão ter encosto de cabeça e cintos de três pontos para todos os ocupantes, além de Isofix ou Latch no banco de trás. Esses sistemas prendem as cadeirinhas infantis à estrutura do carro, o que reduz o risco de lesões em caso de acidente.