

Chevrolet Onix chega à linha 2017 com atualizações no visual e correção de antigos defeitos

# PEDRA lapidada

R\$  
44.890

Com grade e faróis mais alongados, dianteira segue a nova identidade visual da marca



FOTOS: CHEVROLET/DIVULGAÇÃO

## Thiago Lasco

thiago.lasco@estadao.com

**D**esde que conquistou a liderança do mercado, em 2015, o Onix jamais desceu do trono. Porém, para manter o fôlego em vendas, o carro agora recebeu as primeiras grandes mudanças desde seu lançamento, em 2013. Houve reestilização e reposicionamento de versões, alterações também aplicadas ao sedã Prisma. Ambos começam a ser vendidos em agosto.

Agora, o hatch tem preço inicial de R\$ 44.890 na versão de entrada, LT 1.0, que na linha 2016 custava R\$ 43.390. Não há mais a LS, opção básica até então. Com o motor 1.4, o valor começa em R\$ 49.590.

No caso do Prisma, por ora há só o 1.4, cuja tabela inicial é de R\$ 53.690.

A mudança mais aparente está na dianteira, reestilizada

para acompanhar a nova identidade visual da Chevrolet, introduzida nos sedãs Cruze e Cobalt. Faróis e grade dianteira ficaram mais alongados e horizontais, enquanto o capô e as laterais receberam vincos que aprimoraram a aerodinâmica, de acordo com a marca.

Os para-choques também mudaram, assim como a assinatura luminosa das lanternas traseiras. No sedã Prisma, a tampa traseira foi redesenhada e ganhou um spoiler mais saliente. Nas versões de topo de hatch e sedã, faixas de LEDs percorrem os faróis, em um discreto flerte com segmentos superiores.

Um dos diferenciais da linha Onix – e razão de compra determinante para 25% de seus consumidores, segundo a Chevrolet –, a central multimídia My-Link foi atualizada e ganhou tela maior, de 7”.

Enquanto a operação da anti-

ga era feita unicamente pela tela sensível ao toque, de respostas irregulares, agora a tarefa é facilitada por botões físicos para algumas funções.

Na cabine, se o acabamento ainda abusa de plásticos duros, os bancos ganharam texturas em relevo – o artifício, já usado no rival Volkswagen Gol, ajuda a disfarçar a simplicidade.

Além disso, foram resolvidas falhas de ergonomia. Os puxadores de porta, que eram baixos demais e exigiam contorcimentos, agora estão integrados aos apoios de braços – que se prolongam em um pequeno console, onde estão agrupados os comandos elétricos de vidros e retrovisores.

### ESSÊNCIA PRESERVADA

Na parte mecânica, as novidades foram bem mais discretas. Quem esperava por motores mais modernos terá de aguardar a próxima geração do com-

pacto. Os propulsores 1.0 e 1.4 não tiveram ganho de potência (abastecidos com etanol, rendem 80 e 106 cv, respectivamente), mas ficaram até 18% mais econômicos, ainda de acordo com a marca.

No caso do 1.4 manual, que recebeu uma nova transmissão de seis marchas, o consumo urbano é de 8,6 km/l (etanol) e 12,5 km/l (gasolina) e o rodoviário, de 10,2 km/l e 14,9 km/l, respectivamente, conforme dados da Chevrolet.

Uma nova luz espia no painel indica o melhor momento para as trocas de marcha, também para ajudar o motorista a poupar combustível.

Em movimento, o ganho de dirigibilidade do Onix 2017 veio sobretudo da nova direção elétrica, com respostas mais precisas que as do sistema hidráulico anterior.

Por outro lado, o motor 1.4 continua cumprindo apenas

o necessário em termos de desempenho, sem respostas eletrizantes. Nesse quesito em particular, Hyundai HB20 e VW Gol são mais divertidos.

Com o câmbio manual, de engates precisos, é mais fácil imprimir ritmo às acelerações e obter um bom rendimento do propulsor. A sexta marcha ajuda a poupar combustível em rodovias, mas não chega a trazer grande redução de giro: a 100 km/h, a rotação cai de 3.100 para 2.800 rpm.

Já a opção com caixa automática agrada mais no trânsito urbano, em que tocada é branda e a comodidade se impõe em meio ao anda e para. Na estrada, a transmissão deixa as respostas do carro anestesiadas.

Em retomadas, ela eleva demais o giro na tentativa de extrair potência, o que aumenta o nível de ruído e deixa evidentes as limitações do motor 1.4.