

Renovado, Fiat Uno ganha motor 1.4l com variador de fase

Escrito por Alexandre Akashi

Além disso, o compacto chega ao mercado com propulsor 1.0 l, nova estrutura de suspensão e versões de carroceria off-road

A Fiat fez um novo carro e o batizou de Uno, para aproveitar todo o marketing que o velho líder de vendas da marca carrega há anos. Muito inteligente. À primeira vista, o novo Fiat Uno lembra um Kia Soul em escala reduzida, pelas semelhanças da carroceria. Assim, o ‘Carro Design’ da montadora coreana não é mais único no mercado, apesar de os modelos não concorrerem diretamente.

Mas, semelhanças à parte, vamos ao que interessa: a mecânica do novo Uno. Sob o capô, são dois novos propulsores: um 1.0 l e um 1.4 l, ambos produzidos pela FPT Technologies, e com denominação Fire Evo. O primeiro rende 73 cv a 6.250 rpm e torque máximo de 9,5 kgfm a 3.850 rpm, quando abastecido com gasolina. Com etanol (álcool), a potência chega a 75cv a 6.250 rpm e o torque a 9,9 kgfm a 3.850 rpm.

Já o 1.4 l desenvolve potência máxima de 85 cv a 5.750 rpm e torque de 12,4 kgfm a 3.500 rpm (gasolina). Com etanol, a potência máxima sobe para 88 cv a 5.750 rpm e o torque máximo para 12,5 kgfm a 3.500 rpm.

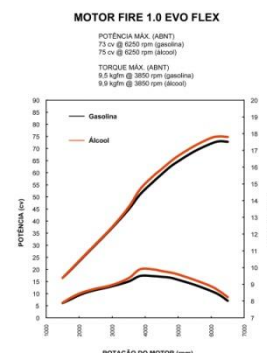
Segundo a FPT, são dois motores totalmente novos, em relação aos existentes no mercado, do bloco ao coletor de admissão. A central eletrônica (ECU) é fornecida pela Magneti Marelli, e pertence à família 7, que segundo a sistemista está preparada para atender as exigências do padrão OBDBr2.

Outra novidade tecnológica é a presença da central eletrônica batizada de WCD, que controla o funcionamento dos limpadores e esguichos dos pára-brisas dianteiro e traseiro, o travamento das portas com indicação de porta aberta no painel de instrumentos, iluminação dimerizada da luz de teto e controle dos vidros elétricos. Segundo a Marelli, esta é a primeira vez que um módulo eletrônico de conforto equipa um modelo desta categoria.

Variador de fase

O destaque do novo Uno é a presença do variador de fase contínuo (CVCP), disponível apenas no propulsor 1.4 l. Neste sistema, a variação entre eixo comando de válvulas e virabrequim é de até 50°, de forma contínua. O acionamento é eletrodráulico, controlado pela ECU.

O dispositivo está posicionado sobre a tampa de válvulas e utiliza a pressão de óleo do motor. O funcionamento é muito parecido com o



Palio Economy também ficou R\$ 600 mais em conta. Os preços: Uno Vivace: R\$ 25.550 (2 portas) e R\$ 27.350 (4 portas); Uno Attractive: R\$ 29.280 (2 portas) e R\$ 31.080 (4 portas); Uno Way 1.0: R\$ 26.690 (2 portas) e R\$ 28.490 (4 portas); e Uno Way 1.4: R\$ 30.070 (2 portas) e R\$ 31.870 (4 portas).

Ao sentar no banco do motorista, uma grata surpresa com o fim da posição de dirigir de quase Kombi que os antigos Uno e Mille apresentavam. O volante agora está mais vertical, o banco mais baixo em relação ao para-brisa e teto, muito mais agradável. O banco cobre bem as pernas e percebe-se um conforto a mais.

Ao engatar as marchas, outra surpresa. O câmbio está mais preciso, com engates suaves. Ficou claro que a transmissão recebeu um tratamento melhor, apesar de não ter sido comentada.

Internamente o acabamento também melhorou, apesar de a versão Way 1.0 ter apresentado barulho de plástico solto no lado esquerdo traseiro durante o test drive de apresentação do produto. O modelo Way mostrou ser um pouco menos estável que os demais, por conta da calibração diferenciada dos amortecedores.

Em linhas gerais o novo Uno agradou. Como a maioria dos Fiat, apresenta bom índice de tecnologia embarcada, simplicidade de manutenção (a cada 15 mil km ou 1 ano, segundo a Fiat), e boa relação custo-benefício. Com este novo lançamento, existe uma boa chance de o Palio Economy cair no ostracismo, pois a diferença de preço é mínima.

Fiat Punto estreia novos motores E.torQ

Escrito por Alexandre Akashi



Além dos propulsores 1.6l e 1.8l (ambos 16 válvulas), o compacto Premium ganhou câmbio automatizado

Liso, suave e silencioso. Estes são os predicados dos novos motores E.torQ, desenvolvidos pela FPT Technologies que estrearam no Fiat Punto e em breve serão distribuídos para toda linha da montadora italiana.

Apresentados no início de julho, os propulsores 1.6 litro e 1.8 litro E.torQ ampliam a gama de versões do Punto, ao mesmo tempo que aposenta o bom e velho motor 1.8 litro da parceria Fiat-GM.

Assim, a partir de agora, o consumidor encontra nas concessionárias da marca sete opções de Punto, sendo uma de entrada, a Attractive, com motor 1.4l (que não sofreu alteração em relação ao modelo antigo), uma intermediária, batizada de Essence, com motor 1.6l 16v, quatro com motor 1.8l 16v (Essence, Essence Dualogic, Sporting e Sporting Dualogic) e a topo de linha, T-Jet, que também não sofreu modificações em relação ao modelo anterior.

E.torQ

Os novos motores são uma evolução do antigo Tritec, produzido em Campo Largo (PR), na fábrica que a FPT reformou e acaba de inaugurar, com novos conceitos de produtividade, baseados no modelo de gestão World Class Manufacturing, que pode ser entendido como integrado e limpo.

Apesar de a base ser a mesma, a FPT afirma que reprojeteu todo o propulsor. “Ao todo, 70% dos componentes são novos”, afirma o diretor de engenharia de produto da FPT, João Irineu. O objetivo de tanta alteração foi, segundo a fabricante, privilegiar o torque em baixas rotações. Eis aí a explicação para o nome E.torQ.

De certa forma, conseguiu. Segundo a FPT, o 1.6 16v despeja 81% do torque a 1.500 rpm (13,55 kgfm), e 92% a 2.500 rpm (ambos com etanol). A força máxima, 16,2 kgfm, é atingida a 4.500 rpm. O 1.8l 16v também obedece regra semelhante. Aos 2.500 rpm, rende 17,5 kgfm, e a máxima, 18,9 kgfm, chega aos 4.500 rpm (com etanol).

Em matéria de potência, o 1.6l 16v rende 117cv e 115cv, a 5.500 rpm (etanol/gasolina, respectivamente), enquanto o 1.8l 16v gera 132cv/130cv a 5.250 rpm (etanol/gasolina).

Em movimento

Ao sair pelas ruas de Curitiba, para um rápido test drive, foi possível sentir que o novo motor 1.8l 16v fez muito bem para o câmbio Dualogic. Mais potente que o antigo propulsor da parceria com a GM, o Punto E.torQ se comportou muito melhor do que o Stilo Sporting Dualogic.

As trocas de marchas ficaram mais suaves, graças ao maior torque em baixas rotações.

Porém, ao acelerar com mais vigor, ainda há um certo tranco. Mesmo assim, a versão com câmbio robotizado é bem vinda, pois eleva o Punto a uma categoria inexistente até então.

No evento de lançamento do novo Punto, a Fiat proporcionou test drive em pista fechada, o que permitiu avaliar o modelo em situação extrema. Foram três voltas no autódromo de Curitiba, com o 1.6l 16v. Apesar de o circuito ter sido travado por chicanes, foi possível avaliar o desempenho do torque em retomadas.

O resultado foi acima do esperado. A suspensão se comportou de acordo com a potência do motor, permitindo percorrer o circuito com segurança, mesmo abusando um pouco da velocidade nas curvas. No quesito estabilidade, o Punto tem boa performance.

Infelizmente a Fiat não mexeu no câmbio manual, de cinco marchas, que continua apresentando as mesmas dificuldades de engate das versões anteriores. Vale lembrar que o Fiat 500 e os novos Fiat Uno receberam transmissões melhores calibradas, mas que infelizmente não cabem no Punto. Eis aí um ponto a ser melhorado, ainda.

De qualquer forma o Punto continua sendo uma das melhores opções de veículos em termos de posição para dirigir, graças ao excelente volante escomoteável com boa regulagem de profundidade, item de série que só não está presente na versão de entrada, Attractive 1.4.

Propulsor apresenta construção diferenciado

Apesar de ser 16 válvulas, os novos propulsores apresentam um único comando, acionado por corrente metálica. Em outras palavras, algo bem diferente do que os demais motores disponibilizados atualmente pela Fiat nos veículos da marca.

Outras características construtivas de destaque são:

Bielas sinterizadas, forjadas e fraturadas. Entre as de menor massa no mercado para esta faixa de cilindrada, elas oferecem precisão absoluta de montagem e alta resistência;

Anéis do tipo low friction. De baixa carga tangencial, também estão entre os de menor massa no mercado para esta faixa de cilindrada, o que deixa o motor mais eficiente;

Pistões otimizados e grafitados. Com menor peso e saias assimétricas, minimizam o atrito com os cilindros. Enquanto o cubo reforçado maximiza a resistência;

Câmara de combustão com baixa relação superfície/volume. Proporciona a diminuição do tempo de combustão e maior eficiência térmica, o que resulta em ganhos de desempenho e queda no consumo;

Corpo de borboleta drive-by-wire com sensor contactless. Elimina o contato mecânico entre os componentes internos do sensor, o que atua para conservar o perfeito funcionamento do motor ao longo de toda a vida útil.

Coletor de aspiração em plástico: De material mais leve, favorece a uniformização do fluxo para os quatro cilindros, além de otimizar o desempenho e reduzir as perdas de carga;

Tampa do cabeçote em plástico: Menor peso;

Tuchos hidráulicos: Não necessitam de manutenção/regulagem;

Virabrequim com microestrutura especial e com oito contra-pesos. Eles garantem maior resistência a fadiga, funcionamento suave e ainda é muito mais silencioso;

Cárter estrutural de alumínio. Proporciona maior rigidez estrutural ao motopropulsor;

Filtros ecológicos. Apenas o elemento filtrante de papel e borracha é trocado, aproveitando o restante da estrutura.