

Nissan Sentra SV 2.0 AT mostra bom desempenho e uma suspensão sensível aos buracos de nossas pistas

Sedã médio da montadora japonesa exibe powertrain equilibrado e dirigibilidade agradável junto aos reparadores, mas suspensão ruidosa aliada à deficiência na reposição de peças compromete o resultado de sua avaliação

No segundo maior mercado mundial de automóveis, o dos Estados Unidos, hatches médios, peruas e monovolumes de diferentes tamanhos, produzidos por montadoras nativas, abandonaram as linhas de montagem e estacionaram em acervos de colecionadores. O melhor exemplo de como a oferta de carrocerias está mudando no mundo é que, há três anos, a FCA descontinuou a produção de sedãs em Detroit – o 300C é montado apenas na Áustria e no Canadá – e a Ford planeja fazer o mesmo a partir de 2020. Nesse meio tempo, a montadora do oval azul não pretende lançar mais modelos de três volumes. Entre as gigantes da América, a General Motors é a única que persiste com uma linha completa de montagem de carros. O que houve com a diversidade das carrocerias? Pode estar caminhando para o fim vitimada pela febre mundial dos SUVs, já considerados predadores de outros segmentos. O dos sedãs é um dos poucos que resiste, graças às montadoras asiáticas que ainda produzem carros três volumes em Detroit, caso do Áltima, da Nissan.

No Brasil, que tem por prática emular modas e costumes norte-americanos, o quadro é semelhante. SUVs avançam sobre os demais segmentos e são os favoritos dos compradores. Também aqui dois dos três sedãs médios preferidos da classe têm origens asiáticas. Em 2018, o campeoníssimo Toyota Corolla ratificou a liderança com 60 mil unidades vendidas, seguido de longe pelo Honda Civic com 26 mil. O Chevrolet Cruze fechou o pódio com 19.831, deixando de fora o Nissan Sentra (4.423) e o VW Jetta (4.404). A quilométrica disparidade entre Cruze e Sentra sugere uma falta de competitividade do chamado segundo pelotão, particularmente da Nissan, flagrantemente incomodada com a situação. Determinada a encurtar a diferença, a montadora japonesa, em 2016, aplicou um upgrade em seu sedã médio, aquele cuja publicidade anunciava “não ter cara de tiozão”. Com linhas atrevidas, apelo esportivo e itens de série caprichados – inclusive de segurança –, o Sentra passou, desde então, a mostrar mais disposição para brigar por melhores posições.

Para conferir até que ponto o sedã da Nissan produzido no complexo industrial de Aguascalientes, no México, está preparado para encarar os concorrentes, a reportagem do Oficina Brasil Mala Direta requisitou à sua montadora um Sentra 2019 versão SV 2.0 AT, avaliado em R\$ 93.350 (Tabela Fipe, modelo 0 km), para submetê-lo a uma bateria de testes em três oficinas independentes credenciadas no Guia On Line de Oficinas Brasil.



O veículo, com 4.700 quilômetros rodados, foi analisado na Karbello Serviços Automotivos,

no Ipiranga; na Híbrido Premium Auto Center, no Imirim; e na THS Serviços Automotivos, em Parada de Taipas. Nessas oficinas, o Sentra passou pelo crivo de profissionais experientes como Guglielmo Martino. Natural de Salerno, no sul italiano, Guglielmo, 63 anos a completar neste mês de fevereiro, está há 36 anos no País, para onde se mudou com o objetivo de trabalhar na oficina da frota de táxi de um tio. Ele vinha credenciado com uma graduação de perito mecânico industrial obtida junto ao Instituto Técnico de Salerno e com uma experiência prática iniciada aos cinco anos, ao desmontar o motor de um velho Fiat Balilla do seu nono. No Brasil, ele se encantou por Lourdes, com quem teve duas filhas – uma médica e a outra estudante de Medicina – e que o fez retornar à Itália apenas a passeio. Depois de trabalhar com o tio, Guglielmo Martino foi consultor técnico de concessionárias Fiat antes de, em 1996, fundar a própria oficina, a Karbello Serviços Automotivos (Rua da Imprensa 234, Ipiranga) que, hoje, só atende mediante agendamento.



Marcos Hiroshi, Domingos Manuel Pereira da Silva e Rogério Graco. Graduado em Administração de Empresas, Marcos Hiroshi, 46 anos, passou por vários cursos de especialização automotiva, mas valoriza sua experiência no chão de oficina. “Comecei ainda garoto lavando peças em uma oficina de preparação de carros de competição. Meu primeiro chefe, chamado Mineiro, mal sabia ler e escrever, mas com seu ouvido apuradíssimo deixava no ponto o motor do Opala do piloto Ingo Hoffmann, que competia na categoria Stock Car”, recorda. Sua oficina, a Híbrido, tem como sócio Domingos Manuel, 59 anos e há 30 anos no mundo da reparação, trabalha com mecânica leve de modo geral e atende uma média de 75 carros por mês. “Também fazemos câmbio automático, geometria, eletroeletrônica e montagem de pneus”, completa Marcos. Marcos e Domingos aparecem ao lado de Rogério Graco, consultor técnico do Grupo Premium Specialists. “Estamos trabalhando para a Híbrido fazer parte do nosso grupo”, avisa Rogério. A oficina fica na Avenida Engenheiro Caetano Alvares 3868, no Imirim.



Samir Smaire de Oliveira (esq), Luiz Beneton e Renato Strada Sobrinho (dir.). O

engenheiro de produção Samir, 29 anos, herdou do pai Antônio Costa de Oliveira, 68 anos, a paixão pelos automóveis. “Desde que me conheço por gente estou dentro de uma oficina. Com 14 anos fiz curso de Usinagem no Senai, aos 17 fiz Ferramentaria, depois entrei na Engenharia e me formei aos 25 anos. Mas em nenhum momento deixei a oficina”, garante o rapaz. A THS Serviços Automotivos – T de Toninho, H de Herbert, irmão de Samir, e S de Samir – está localizada à rua João Batista Dias 236, em Parada de Taipas, zona norte da cidade de São Paulo, há mais de 30 anos. Tempo suficiente para angariar uma clientela fiel e cativa e garantir um movimento médio de 70 tickets por mês. No setor de produção, a oficina conta com dois colaboradores: Luiz Beneton, 58 anos e há 38 como reparador, e Renato Sobrinho, 38 anos e reparador desde os 19.

PRIMEIRAS IMPRESSÕES



O Nissan Sentra é construído sobre a plataforma C, concebida pela aliança Renault-

Nissan e também utilizada pelos Renault Scénic e Mégane. No Brasil, ele é oferecido nas versões S, SV e SL, e todas dispõem de transmissão automática CVT. A versão analisada nesta matéria, a intermediária SV, que responde por 70% das vendas do modelo, apresentava ar-condicionado dual zone, bancos revestidos parcialmente em couro, piloto automático, sistema multimídia e câmera de ré. Também estava calçada com pneus dianteiros e traseiros 205/50 e rodas aro 17. Em comparação às versões passadas do sedã, o atual Sentra perdeu o ar de timidez e traz um capô de vincos pronunciados, para-lamas de aspecto musculoso e faróis com leds. Destaque para a grade frontal com friso em forma de V, presente nos demais modelos da marca. As novas rodas de liga leve deram ao sedã um aspecto esportivo.



“As linhas do sedã são elegantes e fluidas, lembram um pouco a escola italiana de design”, compara Guglielmo Martino. “O aspecto melhorou em relação aos primeiros modelos. As linhas são mais modernas, menos conservadoras, em especial as rodas de aro 17. O porta-malas com 503 litros é excepcional, assim como o espaço da cabine. O painel com revestimento soft é agradável ao toque e a ergonomia, boa. Mas ainda não é suficiente para encarar os principais rivais da categoria, como Corolla, Civic e Cruze. É preciso mais personalidade nesse acabamento, pois não há nada de diferente que chame a atenção”, argumenta Samir Smaire. “Um carro bem feito, com bom acabamento e sem excesso de plástico no interior. A visibilidade é boa com os retrovisores largos e a coluna A não muito espessa. O computador de bordo traz as informações essenciais. O banco do motorista tem bom encaixe anatômico e a empunhadura do volante agrada. Isso tudo, para mim, é bom, mas também significa que o acabamento fica dentro do esperado e acaba não surpreendendo. Acho que os concorrentes vão mais além”, julga Marcos Hiroshi.

AO VOLANTE

A avaliação dinâmica do Nissan Sentra SV 2.0 AT revelou aos reparadores um sedã de dirigibilidade amena e com desempenho adequado para um motor de dois litros. A direção elétrica recalibrada para ter um comportamento mais ágil e preciso também se mostrou leve, eficiente nas manobras curtas e progressivamente firme em maiores velocidades. O motor pouco se fez ouvir no habitáculo, exceto ao se afundar o pé no acelerador e o giro

do motor superar os dois mil rpms. O casamento entre o propulsor MR20DE e o câmbio CVT progressivo sem simulação de marchas foi bem-sucedido e o resultado é um desempenho bem-comportado, sem rompantes ou fortes arrancadas, mas plenamente satisfatório para um sedã médio de proposta familiar e vocação pouco esportiva.

De acordo com Marcos Hiroshi, o Sentra exibiu um powertrain ajustado, com a transmissão continuamente variável se adequando bem às rotações do motor de dois litros. “Já a suspensão apresenta firmeza e estabilidade, embora os ruídos vindos da parte inferior do veículo possam levantar suspeitas quanto à robustez e durabilidade de seus componentes. A dirigibilidade do Sentra merece nota 8, mas se considerarmos o desempenho dessa suspensão leva nota 3”, avalia Marcos. Para Samir Smaire, o motor do sedã respondeu bem ao acelerador e a direção passou uma sensação de segurança ao condutor. “Mas por ser um propulsor de dois litros poderia entregar um pouco mais de potência. Talvez a transmissão CVT amarre um pouco seu desempenho, embora acabe ajudando a economizar combustível e a emitir menos poluentes. Quanto ao barulho da suspensão, essa pode resultar de um isolamento acústico deficiente ou das rodas de aro 17, superdimensionadas para o projeto”, acredita. O reparador conferiu nota 7,5 para a dirigibilidade do sedã.

Ao volante do Sentra, Guglielmo Martino também atribuiu, a princípio, o ruído de sua suspensão à dimensão dos pneus 205/50 e às rodas aro 17. “A Nissan talvez pudesse resolver isso com pneus e buchas da suspensão mais macios e rodas menores”, arrisca o reparador, que elogiou a potência do motor de dois litros. “A tração demora um pouco a se manifestar devido ao comportamento da transmissão CVT, o que é normal, mas ela é suficientemente forte para produzir um bom arranque. Nada que comprometa o desempenho do veículo. Sua dirigibilidade merece nota 9”, define.

MOTOR



O propulsor MR20DE instalado sob o capô do Sentra foi lançado em 2005 e é um dos primeiros da série MR desenvolvidos pela Aliança Renault-Nissan – sob o código M4R, ele também é utilizado pelo Fluence. Ele substituiu o antigo QR20DE, projeto da montadora

japonesa que até 2013 equipava o Nissan X-Trail. Produzido em Yokohama, no Japão, o MR20DE traz quatro válvulas por cilindro e bloco de alumínio com virabrequim de compensação com cinco mancais totalmente balanceados. A cabeça de cilindro de alumínio tem duas árvores de cames e sistema de regulagem variável de válvulas CVTC. Seus sistemas de admissão e escape são feitos de modo a gerar baixa resistência. O coletor de admissão tem corredores longos e melhora de torque em baixa ou média gama. Já o sistema de exaustão possui design direto, o que permite transportar efetivamente os gases de escape. Possui, ainda, sistema EGR, que melhora os índices de emissão e facilita o retorno de uma parte do gás de exaustão para uma combustão repetida.



O motor MR20DE do Nissan Sentra conta com acelerador eletrônico, ignição eletrônica e bobinas individuais em cada vela de ignição. A taxa de compressão é 9,7:1, o curso dos pistões é de 90,1 mm ou 3,54 polegadas, e o diâmetro dos cilindros, 84 mm ou 3,3 polegadas. Ele gera uma potência máxima de 140 cavalos a 5.100 rpm e um pique de torque de 20 kgfm a 4.800 rpm. Com isso, o Sentra chega a uma velocidade de 186 km/h. Em circuito urbano, abastecido com gasolina, o motor rende 9,9 km/l, e na estrada, 12,6 km/l. Com esses índices, de acordo com o Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular, o sedã obteve a classificação C, em sua categoria, e B, em emissões de gases. Em síntese, a literatura técnica disponível a respeito do propulsor aponta que ele é confiável e com uma expectativa de vida capaz de superar os 300 mil quilômetros, desde que lubrificado com um óleo de qualidade cuja especificação pode variar de 0W-30 a 15W-40 conforme os fatores ambientais, severidade do uso, qualidade do combustível etc.



“Esse motor tem boa fama, mas muitos reparadores não gostam dessa arquitetura em que o coletor de admissão passa por cima do cabeçote encobrendo velas, bobinas e bicos. É preciso deslocar o coletor para mexer em uma bobina ou promover uma limpeza dos bicos e velas”, explica Samir Smaire. Marcos Hiroshi lembra que o procedimento não pode ser feito aleatoriamente. “Se o reparador remover o coletor de admissão com o motor quente pode empenar essa peça, que é de plástico, e perder o fio da rosca dos parafusos. Sob alta temperatura, o coletor sofre dilatação e, portanto, é necessário esperar que o motor esfrie. Esse é o protocolo”, preconiza o profissional. O outro lado dessa arquitetura, segundo Luiz Beneton, é uma refrigeração mais eficiente e uma mistura ar/combustível enriquecida. “Se complica um pouco para o reparador facilita o desempenho de cargas admitidas para o motor. O ar frio entra por um lado e o ar quente sai pelo outro. Esse fluxo cruzado faz com que não haja troca de calor com o coletor de escape”, descreve Luiz.

Samir Smaire detectou pelo menos uma diferença entre o motor do Sentra e de alguns Renault: a ausência do tanquinho de combustível. “O antigo Sentra, ao menos em sua primeira versão que chegou o País, ainda tinha tanquinho de partida a frio. Esse já tem um sistema de aquecimento nos bicos. Mas quanto mais componentes elétricos ou eletrônicos o carro recebe mais aterramentos são necessários”, aponta. Outra melhoria levantada por Marcos Hiroshi dá conta do reforço no coxim de torque do motor, que costumava apresentar problemas – fragilidade e quebras recorrentes – em edições anteriores do sedã. “Este aqui, aparentemente, traz alumínio embutido na borracha e deve apresentar maior flexibilidade e amplitude térmica”, acredita. “Da mesma forma, o coxim hidráulico do motor aparenta robustez, apesar de seu trabalho já ser bastante facilitado pelo câmbio CVT de zero marchas, praticamente imune a trancos”, completa Samir Smaire.



Ao examinar o sistema de arrefecimento do Nissan Sentra, Marcos Hiroshi lembrou que já teve problemas com o resistor da sua ventoinha. “O eletroventilador, em si, é eficiente, o problema é a durabilidade de seu componente eletrônico. Esse resistor controla a velocidade da ventoinha através do sinal PWM emitido pelo módulo da injeção e já vi muitos não aguentarem a carga e queimar. Espero que a Nissan tenha tomado as providências necessárias”, argumenta o reparador. Se esse resistor deixa dúvidas, Samir Smaire lembrou que a corrente de comando do motor do Sentra é uma referência de qualidade. “Em alguns outros carros, a corrente de transmissão pode apresentar um tensionamento além do necessário e provocar problemas no sistema de injeção, mas isso dificilmente acontece nos motores da Nissan”, pontua.

Guglielmo Martino elogiou a disposição do corpo de borboleta, “grande e com uma entrada de ar compatível para um motor de dois litros”, mas estranhou um pouco o posicionamento da caixa de fusível, demasiado à frente do motor e, portanto, sujeita a receber umidade. “Facilita a manutenção, mas para o dia a dia poderemos ter problema em função das chuvas. Vamos torcer para sua blindagem aguentar”, espera o reparador, que também não gostou muito do vaso expensor do radiador se localizar acima do alternador. “É preciso um certo cuidado para, ao completar a água no reservatório, não derramá-la sobre o alternador”, orienta. Quanto ao resto, Guglielmo considerou o propulsor MR20DE do Nissan Sentra um motor robusto e de fácil reparabilidade. “Merece nota 8,5”, atribui. Marcos Hiroshi dá um bom conceito ao motor: 7,5. “Só não leva 10 devido à posição do coletor e pela dificuldade em trocar a sonda lambda próxima ao coletor de escape”, justifica. Pelas mesmas razões, Samir Smaire entende que a nota 7 está de bom tamanho para o motor do Sentra.

TRANSMISSÃO

Um ponto alto do powertrain do Nissan Sentra é a sua transmissão CVT de zero marchas presente em todas as suas versões, denominada comercialmente de Xtronic pela montadora japonesa, a primeira no mundo a oferecer esse recurso para veículos compactos – normalmente o câmbio Xtronic é encontrado em carros de segmentos superiores. Desde 2016, a transmissão é oferecida em todos os modelos da Nissan. Trata-se de um câmbio de última geração para o segmento de veículos leves e que conta com a função overdrive, que altera o regime de rotação do motor para uma maior faixa de giro e proporciona melhores respostas nas acelerações, vantagem na ultrapassagem, na aceleração do freio-motor em subidas e descidas e no auxílio de frenagem nas curvas em alta velocidade.

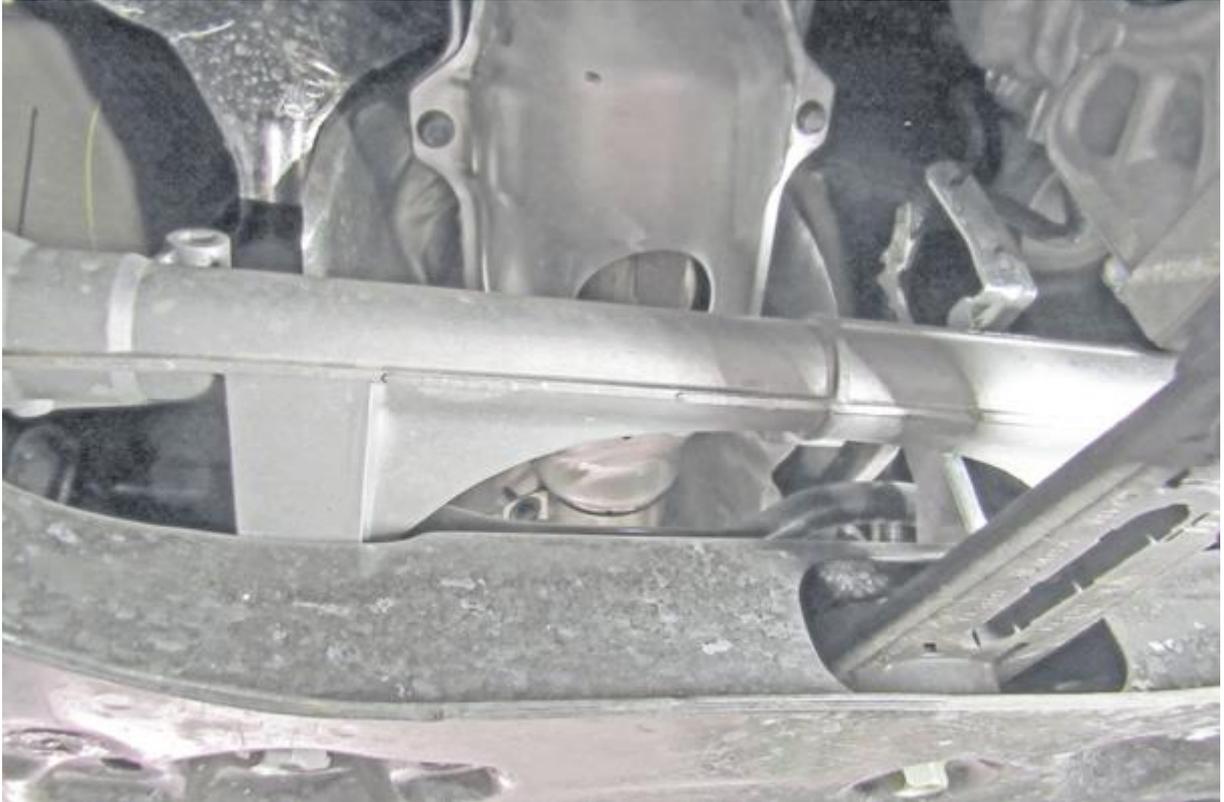
Em termos técnicos, a transmissão do Sentra é formada por duas polias de diâmetro variável, ligadas por uma correia metálica, sendo que a primária (conhecida como condutora) recebe o torque do motor, e a secundária (ou conduzida) o transmite ao diferencial. Cada polia tem dois cones que se afastam ou se aproximam, diminuindo ou aumentando a largura do canal onde passa a correia, elevando ou reduzindo a velocidade do carro de acordo com as demandas da aceleração. Quando os cones se juntam, esse canal se estreita e o raio da polia aumenta. Já em marcha reduzida, a polia condutora apresenta um raio menor (cones se afastam), enquanto a polia conduzida fica com raio maior. Na medida em que o carro acelera, o movimento das polias se inverte e a relação de marcha fica maior. A distância entre as polias é fixa, como também o comprimento da correia. Assim, a transmissão apresenta uma infinidade de marchas entre as menores e maiores relações. O resultado é um funcionamento progressivo, sem trancos, e uma maior economia de combustível em relação às opções manual e automática convencional.

“Não existe alteração de marcha e, se não fosse o ruído do motor, a impressão é a de estar dirigindo um veículo elétrico. Algumas pessoas podem achar o som um tanto monótono, mas o que importa é que seu funcionamento é excelente e produz uma boa resposta do motor”, descreve Samir Smaire. “Depois que você se acostuma com esse tipo de transmissão é difícil voltar para um câmbio automático convencional e, ainda mais, para o manual. É o que já ouvi de meus clientes. De fato, ele é mais confortável, já que o câmbio CVT trabalha sempre em uma faixa de rotação ideal”, argumenta Marcos Hiroshi. “Há quem diga que esse tipo de transmissão CVT, que não simula marchas, produz um som monótono, típico de uma enceradeira, mas eu entendo diferente: é uma sensação de suavidade. Particularmente, prefiro assim, e muita gente também”, defende Guglielmo Martino.

FREIO, SUSPENSÃO E DIREÇÃO

Motor e transmissão do Nissan Sentra SV 2.0 AT causaram uma unânime impressão favorável junto aos reparadores, mas o mesmo não pode ser dito em relação à suspensão do sedã, que provocou mais dúvidas do que certezas entre os profissionais das oficinas. A favor desses, diga-se, uma breve consulta em fóruns de reclamações de consumidores, seções de cartas de publicações voltadas ao setor automotivo e até em clubes que reúnem simpatizantes da marca confirmou haver, de fato, muitas manifestações de desconfiança e de insatisfação em relação ao comportamento da suspensão desse sedã que tem, em sua dianteira, uma suspensão independente do tipo MacPherson, eixo de tração nas rodas traseiras, discos ventilados à frente e sólidos atrás. A sua direção, conforme já descrito linhas acima, conta com assistência elétrica na coluna e uma caixa de

direção mecânica.



Se no tópico “Ao volante”, o ouvido dos reparadores acusou a existência de “ruídos estranhos” vindos da parte de baixo do Sentra, uma análise visual sob o elevador apontou problemas que, segundo os profissionais, já poderiam estar resolvidos – o Sentra foi lançado aqui em 2006, durante o Salão do Automóvel de São Paulo. “É comum o coxim inferior do câmbio estragar, pois ele é sensível e sofre com uso severo a que é submetido com os nossos buracos. Já troquei vários. Para mim é um diferencial negativo”, define Marcos Hiroshi, que também não tem boas referências sobre as bieletas. “No Sentra, elas são uma fonte de ruído, pois apresentam folgas, danificam facilmente e não são duráveis. Já substituí algumas em veículos com 15 mil quilômetros”, recorda. “Outro ponto fraco está nos coxins superiores e limitadores internos dos kits dos amortecedores, que se danificam rapidamente em função do nosso piso ruim”, completa. Diagnóstico? “Acho que a Nissan precisa melhorar um pouco a suspensão do Sentra se quiser fazê-lo rodar no Brasil sem fazer barulho”, sentencia Marcos Hiroshi.

Para não parecer que se trata de uma opinião isolada, Samir Smaire apresentou um parecer bem semelhante. “O ponto fraco desse sedã parece ser a suspensão, em particular a dianteira. Ela precisava ter um conjunto mais robusto: bandeja, agregado e também o coxim superior do amortecedor, que costuma dar problema. E o pior que não há peças confiáveis no mercado paralelo e todas precisam ser originais, o que acaba pesando no bolso. Se eu pudesse dar um recado à Nissan diria para trocar todos os componentes da suspensão por alumínio, o que deixaria o carro mais leve e macio. Também modificaria esse agregado, reduzindo suas buchas, cujo histórico não é bom. Em relação ao coxim inferior do câmbio, que é problemático também, aparentemente não mudou nada. Mas como esse câmbio é um CVT de zero marchas pode ser que ele seja, agora, menos exigido. Vamos dar a ele o benefício da dúvida”, testemunha.



Mas nem só de perspectivas preocupantes vive uma análise do undercar do Sentra. Guglielmo Martino mostrou-se satisfeito com o fácil acesso às mangueiras do sistema de arrefecimento, caixa da direção e filtro de óleo. “Uma eventual necessidade de troca de amortecedor é descomplicada: basta soltar poucos parafusos e ele cai fora”, projeta. Outro diferencial positivo, segundo o reparador, é o sedã dispor de um sistema duplo de frenagem. “O pedal de freio, nas rodas traseiras, aciona o disco, pelo pistão, enquanto o freio de estacionamento é acionado por lona, pelo tambor. Isso dificulta um pouco a manutenção, é claro, mas em compensação apresenta um menor desgaste das peças, o que vale dizer que também exige bem menos intervenções por parte do reparador”, interpreta. Ainda segundo Guglielmo Martino, a suspensão traseira com eixo de torção vazado e uma barra interna de reforço tem mais flexibilidade e resistência. “Vamos lembrar que, sobre ela, há um porta-malas com capacidade para mais de 500 litros”, salienta o reparador.

ELÉTRICA, ELETRÔNICA E CONECTIVIDADE



O Nissan Sentra é tido como um dos veículos mais seguros de sua categoria. Mas essa classificação talvez se encaixe apenas à versão SL, a topo de linha, que dispõe de seis airbags – laterais e de cortina além dos dois airbags frontais. As versões S e SV contam apenas com os airbags frontais. O Sentra SL também traz monitoramento de ponto-cego (BSW), alerta de tráfego cruzado traseiro (RCTA) e alerta de colisão frontal (FCW). Sem esses recursos, a versão SV, analisada nesta matéria, apresenta acendimento automático dos faróis (sensor crepuscular), câmera de ré, freios ABS com controle eletrônico de frenagem (EBD) e assistência de frenagem (BA), além de controles eletrônicos de estabilidade e tração (VDC) e sensor de estacionamento traseiro. Entre os demais itens, destaque para o ar-condicionado digital de duas zonas e o display central em tela TFT de cinco polegadas entre o velocímetro e o conta-giros que disponibiliza as informações do computador de bordo. Entre os itens de conforto, a versão SL também vai além, com sistema de som premium Bose, banco do motorista com ajustes elétricos e teto solar elétrico.

As versões SV e SL dispõem, em comum, do sistema multimídia Nissan Multi-App com tela de 6,2 polegadas, que possibilita visualizar fotos e vídeos com alta qualidade, acessar a internet e transferir arquivos digitais de música e fotografia para o equipamento, cujo espaço de armazenamento chega a 2.2 GB. O Nissan Multi-App ainda permite baixar aplicativos como Waze, Spotify, TuneInRadio, WeatherChannel e Skype, entre outros, além de realizar ligações via Bluetooth, visualizar contatos, ouvir músicas via streaming, reproduzir DVDs e CDs. Completam o pacote de funcionalidades a navegação por GPS, com tudo controlado diretamente através da tela sensível ao toque. O usuário ainda pode personalizar a aparência das telas com diferentes opções de temas.

Os reparadores aprovaram todos os recursos, mas sentiram falta de botões físicos para acessar o sistema multimídia e a sua infinidade de recursos digitais, o que vale dizer que o acharam pouco intuitivo para os seres humanos com mais de oito anos de idade ou que não aprenderam a tocar uma tela antes de andar. “Os poucos botões estão concentrados no volante multifuncional. É preciso um certo tempo para se acostumar a isso. Mas o ar-condicionado digital de duas zonas é uma boa ideia”, resume Samir Smaire. “O painel de instrumentos apresenta uma boa visão e as informações são as essenciais, sem exagero”, confere Guglielmo Martino. “Sim, as informações do computador de bordo são objetivas”, confirma Marcos Hiroshi.

INFORMAÇÕES TÉCNICAS

Quando se trata de obter informações técnicas, os reparadores, como sempre, precisam correr atrás de diferentes fontes. Principalmente em relação aos veículos da Nissan porque essa montadora, como muitas outras, não disponibiliza nenhum canal de comunicação formal com as oficinas independentes do País. A Híbrido, de Marcos Hiroshi e Domingos Manuel, conta com o apoio da Bosch, por ser uma oficina Bosch Car Service. A THS, de Samir Smaire e Antônio Oliveira, dispõe do apoio do Grupo Premium Automotive Specialists, um coletivo constituído de 22 oficinas independentes que se juntaram para, principalmente, fazer circular as informações técnicas entre seus profissionais. Já Guglielmo Martino, da Karbello, recorre a fóruns da internet.

“A engenharia da Bosch já me socorreu em algumas situações”, admite Marcos Hiroshi que não obteve retorno muito satisfatório quando recorreu ao pessoal técnico das concessionárias da Nissan. “Na verdade, não houve retorno algum”, grifa. “Eventualmente pesquisei em fóruns da internet, assim como junto ao Sindirepa. O que costumo acionar mais frequentemente é a network e o nosso grupo no Whatsapp. Nesta profissão é fundamental construir pontes de mão dupla para pedir informação aos colegas e também fornecer a quem solicita. A união é muito importante. Até porque não basta contar apenas com os scanners e enciclopédias automotivas. Assinamos uma enciclopédia e temos dois scanners, mas eles não resolvem 100% dos diagnósticos”, explica o reparador, que foi convidado a fazer parte do Grupo Premium Automotive Specialists. “A adesão, agora, só depende dele”, garante Rogério Graco, consultor técnico do Grupo.

Segundo Samir Smaire, o intercâmbio de informações em grupos formalizados de profissionais ajuda, inclusive, no crescimento profissional. “No Premium, temos palestras e treinamentos específicos com técnicos convidados junto às indústrias do setor automotivo, que estão descobrindo e reconhecendo a seriedade da nossa proposta. Sem falar, claro, que muitas das nossas angústias na busca de informações técnicas são resolvidas rapidamente. É comum, por exemplo, compartilharmos ferramentas e scanners”, argumenta.

PEÇAS DE REPOSIÇÃO

Depois dos problemas apontados na suspensão do Nissan Sentra, a dificuldade em obter peças para o sedã foi a questão preocupante mais citada pelos reparadores. “Diria que entre as montadoras japonesas, a Nissan é a que mais tem dado dor de cabeça quanto à reposição de peças. Temos pouquíssimas opções de qualidade no mercado alternativo e o preço das peças originais nas concessionárias é absurdo. Nos outros modelos da marca, mais robustos, talvez esse problema não fique tão à mostra”, revela Samir Smaire. Marcos Hiroshi ilustra essa dificuldade com um testemunho. “Lembra quando eu falei do resistor da ventoinha? Pois é, estou com um Nissan 2015 na oficina com esse problema. A peça não tem reparo nem existe no mercado paralelo e custa R\$ 2.700 na concessionária! Se eu comprá-la vou ter, claro, que repassar o valor para o cliente e adicionar o meu serviço, minha margem de lucro. Então eu deixo para o próprio cliente comprar. É bem caro, não?”, questiona o reparador. “Situações como essa acabam contribuindo para um veículo ficar mal falado”, lamenta Samir Smaire.

RECOMENDAÇÃO

Os reparadores precisaram dar um peso maior ao powertrain – motor e transmissão – do Nissan Versa e relativizar seus problemas de suspensão e de fornecimento de peças de reposição para considerá-lo aprovado. Mesmo assim, o sedã passou, como se diz, raspando...

“Se eu o recomendo? Olha... Depende. Se o cliente chegar aqui na dúvida entre ele e outro sedã japonês da mesma categoria eu aconselho o outro. Mas se a dúvida for entre comprar ou não o Sentra, vou dar sinal verde. Porque apesar do barulho da suspensão e da reposição de peças ser cara ele tem um motor confiável, uma transmissão excelente e uma reparabilidade razoável”. Samir Smaire

“O cliente confia muito na palavra da gente. Então é preciso falar sempre a verdade: as peças são caras e a suspensão é barulhenta. Se a pessoa não se importar com isso, for menos exigente, eu o recomendo. O carro, afinal, tem uma dirigibilidade agradável e uma mecânica boa. Em relação a motor e câmbio, não tenho queixa.” Marcos Hiroshi

“O carro vale a pena porque tem uma boa reparabilidade e é, tecnologicamente, bem feito. Tem um motor robusto, que não quebra facilmente, e uma transmissão excelente, além de uma boa reparabilidade. Recomendo!” Guglielmo Martino