

Você está em: [Notícias](#) > [Avaliação do Reparador](#) >

[Conheça os aspectos positivos e negativos do Fiat Punto 1.4 8 v Flex 2007 na hora da manutenção](#)

Seg, 13 de Abril de 2015 - 9:00 - Paulo Handa

Conheça os aspectos positivos e negativos do Fiat Punto 1.4 8 v Flex 2007 na hora da manutenção

É no dia a dia das oficinas independentes que o verdadeiro histórico de um veículo é construído e com este modelo da Fiat não é diferente. Saiba como o modelo se comporta na oficina e o que os reparadores enfrentam a cada manutenção

[Facebook](#)

[Twitter](#)

[WhatsApp](#)

[LinkedIn](#)

[Mais...](#)



Nesta edição, convidamos quatro reparadores para avaliar um Punto 1.4, 8 v, de 2007, com 84.300 quilômetros rodados.

O automóvel é da primeira safra de comercialização no Brasil – ele começou a ser vendido aqui em agosto daquele ano, já com tecnologia bicombustível. A Fiat precisava, então, desse modelo para oferecer um intermediário entre os seus Palio e Stilo, e ele entrou como concorrente direto do Citroën C3 e do Polo, da Volkswagen. Para o lançamento, foi preciso combinar elementos de suspensão do Idea e do Stilo, já que sua estrutura central original não sobreviveria às más condições de pavimentação

Motor E.torQ é elogiado por seu 5º injetor, que permite aceleração rápida mesmo com o carro a frio; é criticado, porém, pela quebra dos pistões

das ruas brasileiras.

Agora é a hora da verdade e saber, pela experiência dos reparadores independentes, no que a Fiat acertou e errou na engenharia e construção deste modelo.

Para sabermos a verdade nada como conversarmos diretamente com os profissionais que mantêm 80% da frota brasileira rodando, ou seja os reparados independentes. Desta vez colaboraram com esta matéria os seguintes profissionais:





Fábio Alves Pereira / Pedro Alexandrino Rodrigues

- Guilherme Martino, 59 (foto acima). Começou a carreira em Nápoles, Itália, aos 16 anos. Após seis anos, veio ao Brasil trabalhar na empresa de táxi de seu tio, onde havia uma oficina de mecânica, funilaria e pintura. Após algum tempo, começou a trabalhar em uma concessionária Fiat, a antiga Firenze, no bairro do Ipiranga e, nos anos 90, abriu a sua oficina, a Karbello Serviços Automotivos, também no Ipiranga, em São Paulo. Ela é especializada em veículos Fiat;
- Fábio Alves Pereira, 36, é reparador automotivo há mais de dez anos e docente do SENAI Ipiranga. Há sete anos, fundou sua oficina em São Bernardo do Campo;
- Ivan Carlos Pereira Machado, 42, dedica-se há 27 anos à reparação automotiva. Trabalha no segmento desde os 15 anos – há dez, está na Auto Mecânica Navega, em Moema, São Paulo, oficina que atende, em sua maioria, veículos importados;
- Pedro Alexandrino Rodrigues, 48, que é formado pelo SENAI em Mecânica Diesel e já está há 35 anos na área. Iniciou a carreira como reparador diesel e, em um dos treinamentos na área, conheceu o seu empregador Marcelo Navega, com quem trabalha há mais de 25 anos.

REPARABILIDADE

Guilherme afirma atender este modelo desde 2008, apesar de ele só ter entrado no mercado um ano antes. “Aqui na Karbello, atendemos muitos veículos da linha Fiat, uma passagem mensal de 120 unidades, dos quais o Punto preenche 5%. É um veículo que aprecio muito e não vejo complicações no reparo”, afirma.

Ele recomenda o modelo aos seus clientes por classificá-lo como versátil e com mais vantagens do que desvantagens na hora da manutenção. Também como veículo de passeio é estiloso, mas pelo tamanho não serve para uma família grande, em sua opinião.

Um dos principais aspectos considerados pelos reparadores no momento de uma manutenção é a “acessibilidade” ao seja o grau de dificuldade que encontram em termos de espaço para trabalhar.

“Apesar de ser um veículo comum para nós, no Punto com motor Fire, no momento de uma intervenção, temos que retirar o coletor de admissão, o que já aumenta bem o trabalho e o local para manusear as ferramentas é mais apertado e, por isso, trabalhoso”, relata Fábio.



Guilherme relata que o Punto pode ser utilizado como veículo de pequena carga e é estiloso com relação a servir como veículo de passeio / O Punto com motor Fire no momento de uma intervenção em que temos que retirar o coletor de admissão; o local para se manusear as ferramentas é apertado e trabalhoso, relata Fábio

Guilherme concorda com a avaliação de Fábio, quanto à dificuldade em relação ao espaço de trabalho, porém acrescenta que não tem problemas quanto à reparabilidade na maioria das vezes: “Gosto de trabalhar nele, pois tem uma mecânica “lógica”, claro que existem, como todos os modelos, algumas

particularidades e dificuldades no momento de um reparo, mas a Fiat de alguns anos para cá está demonstrando mais atenção aos reparadores, assim como sua rede de concessionárias”, conclui.

Ivan também concorda e diz não encontrar grandes problemas quanto à reparabilidade e que gosta de trabalhar nele.

Já para o reparador Pedro, acostumado com carros importados, considera o Punto um carro fácil de trabalhar, “Não acho a reparabilidade difícil; trabalhamos com veículos importados, que realmente têm acessos quase impossíveis. Então, quando pegamos um Punto, vemos como os acessos aos componentes são fáceis. O coxim do motor, por exemplo, apesar de dar bastante defeito, é muito fácil de ser substituído”, relata.



Local de instalação do Suporte e coxim do motor
Punto

ALGUMAS DICAS & DEFEITOS

Do alto de suas experiências em veículos da marca os reparadores brindaram nossos leitores com algumas dicas úteis e informações, principalmente em relação ao motor e também indicam alguns defeitos recorrentes.

Segundo Guilherme o sistema de partida a frio, antes da introdução do 5º injetor, apresentava muitos problemas; o motor não pegava pela manhã, pois, como o combustível ficava por longos períodos dentro do reservatório, perdiam-se suas características e, ao ser injetado, não produzia o efeito necessário para o motor pegar quando frio.

No Punto, equipado com motor E.TorQ, isso foi sanado, em sua opinião, com a introdução do 5º injetor, que tem a característica de, mesmo com o motor em funcionamento, injetar a gasolina quando da necessidade de uma aceleração rápida ou outras funções instaladas no software da ECU. “Todos os modelos atuais possuem estratégias específicas para consumir o combustível do reservatório de partida a frio, para evitar seu envelhecimento”, afirma Guilherme.



Local de instalação do Suporte e coxim do motor Punto

O reparador define que uma estratégia de partida a frio (5º injetor) deve ser utilizada de forma que duas condições devem ser satisfeitas, no momento de acionamento do sistema:

- Temperatura do líquido do sistema de arrefecimento <17 °C;
- A/F compreendido entre 9 e 10.

Já sobre a injeção de gasolina (5º injetor) em aceleração, ele afirma ser permitida apenas se a partida do motor acontecer abaixo de 17° C e finalizada aproximadamente a 35 ° C de temperatura de água do motor.

“A bomba do reservatório de gasolina do 5º injetor funciona enquanto for permitida a ação de injetadas de gasolina para acelerações, agilizando assim a resposta do sistema às necessidades do motor. É aplicado um tempo de injeção calibrável, em função da temperatura de água e A/F. É aplicado apenas em acelerações que ultrapassam 8% de pedal”, afirma Guilherme. “Caso ocorra uma nova aceleração em cinco segundos, o valor do tempo de injeção decresce na razão de um valor calibrável, para não ocorrer o ‘afogamento’ do motor”, completa.

Sobre a limpeza do 5º bico, ele explica que, a cada cinco partidas, acima de 30°C de temperatura de

água, o 5º injetor realiza três injeções com um tempo de injeção de 10ms e uma pausa entre elas de 100ms, durante a partida.

“Este procedimento é necessário para manter o bico sempre lubrificado e limpo, no caso de o usuário não realizar partidas com álcool abaixo de 17°C de temperatura de água, ou utilizar somente gasolina. Para compensar esta injeção extra de combustível, é aplicada uma redução do tempo de injeção dos injetores principais”, conclui.

Fábio concorda que, com o Punto, a Fiat corrigiu dois pontos fracos apontados pelos críticos: primeiro, a opção de um motor mais forte que o Fire 1.4, no caso o 1.6 16 v; e depois, a adoção de um motor menos áspero e mais moderno, caso do 1.8, de origem GM, pelo 1.8 16 v.

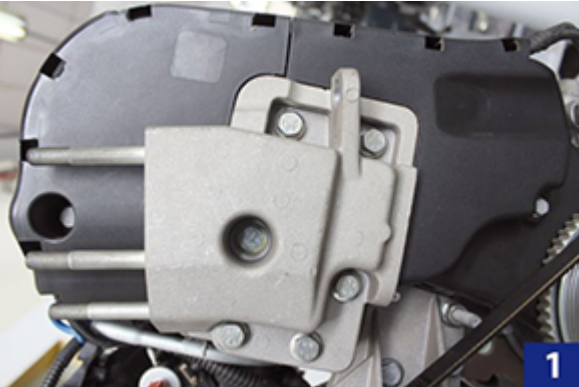
ANTIGAS VERSÕES	NOVAS VERSÕES
1.4 Fire 88cv	1.4 8 v Attractive 88cv
1.4 ELX 88cv	1.6 16 v Essence 117cv
1.8 HLX 116cv	1.8 16 v Essence 128cv
1.8 Sporting 116cv	1.8 16 v Sporting 133cv
1.4 16v T-Jet 152cv	1.4 16 v T-Jet 152cv

Ivan afirma que outra mudança na linha 2011 foi a adoção do câmbio automatizado Dualogic, que já estava disponível em outros modelos desde a linha 2010. “Inicialmente, o novo câmbio estava disponível apenas para as versões com motor 1.8 16 v; porém, a Fiat acaba de estender a opção para a versão Essence 1.6 16 v. Dentro desta mesma linha, surgiram críticas pelo fato de o modelo não ter, entre os itens opcionais, a mudança de marchas por borboletas, adotadas no Stilo no ano anterior”, explica.

Guilherme afirma ter efetuado muitas intervenções no sistema de ignição, principalmente na bobina, e recomenda a seus clientes que a troca das velas seja efetuada em torno dos 40.000 km: “Mas percebo que alguns só trocam quando o sistema de ignição já

está comprometido e, nesse caso, não há o que fazer, senão trocar o conjunto completo – bobina de ignição, cabos de velas e velas”.

Segundo Pedro, outro componente que se estraga com muita frequência é a bomba d’água: “No motor 1.8, noto com mais frequência, além de outro inconveniente que é retirar a bomba do bloco: ela cola de tal forma que, mesmo estando em boas condições, ao ser retirada, ela se danifica. Então, no momento que passamos um orçamento ao cliente para a troca da correia dentada, colocamos como requisito obrigatório a troca da bomba d’água. Ela auxilia ao se tensionar a correia dentada que, neste caso, oriento para deixar no tensionamento correto. Se deixarmos muito tensionada, a bomba se desgasta com facilidade. No rolamento tensionador da correia dentada, há uma indicação da posição e tensão correta”.



Para Fábio, uma manutenção que merece comentários por sua dificuldade é a de troca do filtro de óleo: “Principalmente nos motores turboalimentados, apesar de não ter dificuldade na reparação, a Fiat sempre deixa a sua marca de espaço apertado”.

Nesta questão, Guilherme afirma não verificar nenhuma modificação visível: “Vejo que não adotaram ainda o sistema de partida a frio com reservatório de gasolina, diferente do Linea, que possui o 5º injetor”. Este modelo não possui correia dentada, e, sim, corrente de distribuição que, em sua opinião, é melhor para o proprietário, que não precisa se preocupar em ficar atento à troca da correia de distribuição

diagnóstico.

Fábio aponta a quebra dos pistões como um defeito que persegue o motor E.TorQ, provocando uma rumorosidade interna. Torna-se necessário efetuar uma intervenção com a substituição dos componentes danificados.

“Esse problema se refere à fadiga de material na região dos pistões, mas a Fiat nega esta condição, atribuindo o fato a um defeito de software da ECU com relação ao ponto de ignição. Isso faz com que o motor trabalhe com uma pequena detonação imperceptível ao condutor e que provoca a ruptura do pistão. Quando efetuada a intervenção em garantia, se o problema ocorria havia uma reprogramação da ECU que deveria resolver o problema, vamos observar este modelo para ver se não ocorrerá novamente”, relata Guilherme.



Já para Fábio um defeito comum tem origem bizarra...

“Aqui na região, temos alguns casos de roedores que danificam os chicotes, principalmente do vão do motor, que são os de injeção e iluminação. Nesse caso, não o substituímos e, sim, reparamos. Alguns chegam a provocar curto-circuito, danificando componentes”. Os ratos ainda vão além nos estragos que provocam

“Alguns veículos chegam com a luz de IE acesa, o motor falhando e, quando nos aprofundamos no diagnóstico, verificamos que o defeito foi provocado por curto causado pelos roedores, que danificaram o chicote”. Como vemos nestes casos os defeitos só seriam evitados se a Fiat oferecesse um sistema de proteção anti roedores...

Também o sistema de refrigeração tem lá suas mazelas e neste aspecto Fábio diz que enfrentou alguns casos parecidos, como vazamentos de água, inclusive com estouro da caixa do radiador: “Começou a vazar; ainda bem que o cliente estava atento e não deixou superaquecer, senão teria o mesmo destino do colega”.

Diferente de alguns modelos da Fiat, para se tirar este radiador não é preciso muito trabalho. Fábio afirma que é possível retirá-lo pela frente, extraindo os parafusos de fixação e deslocando o condensador do ar-condicionado.

Os reparadores são unânimes ao atribuir boa parte dos problemas do sistema de refrigeração à falta de manutenção preventiva. Os donos dos carros não usam aditivo de forma correta na hora da reposição e às vezes são descuidados com o nível do reservatório e relutam muito em aceitar a sugestão dos reparadores para limpeza e troca do fluido nas revisões.



Quando focalizamos a parte de injeção os problemas se concentram no sistema eletrônico de aceleração. “No sistema de injeção, identifico muitos problemas, principalmente no Drive ByWire, em que a aceleração ficava inoperante ou incorreta devido à quebra das engrenagens dentro do corpo de borboleta” explica Fábio

concreta, explica Pedro.

TRANSMISSÃO

Fábio atende esse modelo desde o início, 2007, e ele é muito frequente em sua oficina: “A maioria dos reparos que tenho efetuado, além das manutenções preventivas, é no sistema de embreagem. Efetuo intervenções mesmo com baixa quilometragem – alguns até com 40.000 km, o que, em minha opinião, é muito pouco rodado para se efetuar uma troca da embreagem”, sinaliza Fábio.

Para ele, esse é um motivo de defeito que mais ocorre em sua oficina, mas acredita que seja pelo mau uso do cliente, porém o projeto não ajuda.

“Geralmente, na embreagem deste motor 1.8 16 v, o disco novo da marca Valeo, que é de reposição, na minha opinião deveria ter um diâmetro um pouco maior, mas funciona bem. A maneira de se conduzir e utilizar este componente, por quem está dirigindo, influencia demais em sua durabilidade, pois existem algumas embreagens iguais e que duram muito mais, só muda o condutor”, opina Pedro.



Fábio relata que no Punto a remoção da transmissão é menos trabalhosa que em outros modelos da marca devido a sua disposição de montagem com relação ao quadro de suspensão / Imagem 7
Guilherme teve algumas intervenções internas na transmissão do Punto, como a troca da caixa de satélites que apresentaram quebra, danificando a carcaça, mas, se comparar com os modelos mais novos, ela acha que a Fiat não evolui muito neste quesito.

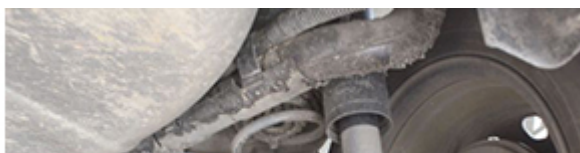
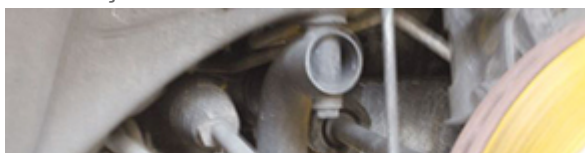
“Uma característica que tenho notado nas transmissões da Fiat, e no Punto não é diferente, é que mesmo novas, na arrancada, se nota uma trepidação na transmissão, que o condutor acaba classificando como uma característica do produto. Para mim, é um defeito, mas como não incomoda o condutor, tudo bem. Alguns me questionam quanto a isso”, se queixa Fábio.

Guilherme emenda: “Em nossa oficina, também o defeito que mais reparamos é no cabo de engate das marchas, e concordo com os comentários do Fábio sobre a questão da trepidação”.

Fábio explica, então, que houve casos de ter que reparar internamente a transmissão: “Para ser mais exato, trocamos a 4ª marcha que escapava e a 3ª marcha que arranha por desgaste do anel sincronizador desta marcha”. Mesmo ainda não tendo acertado 100% os reparadores entendem que a Fiat evolui com a engenharia das caixas de câmbio, “Não é igual há alguns anos, quando, a cada dez veículos, dois tinham reparos na transmissão”, completa Fábio.

SUSPENSÃO

Suspensão sempre é um assunto delicado, pois muitos projetos com origem estrangeira não são suficientemente “tropicalizados” para as condições brasileiras e acabam apresentando desgaste excessivo e até certa fragilidade quando enfrentam as condições das ruas e estradas brasileiras. Guilherme lembra que a suspensão dianteira do Punto não é das mais robustas, e se danifica como com certa facilidade; os problemas que mais aparecem são pivô com barulho, buchas dos braços oscilantes (bandeja) com desgaste, coifas da caixa de direção e semieixo rasgadas e as bieletas. Ivan afirma que confirma a constatação de fragilidade da suspensão dianteira, porém refere que na traseira tem efetuado poucas manutenções, apesar de do modelo apresentar um sistema semi-independente e conseqüentemente com mais peças móveis e que tendem a ser mais suscetíveis a manutenções.





“A Fiat tem como característica usar feixe de molas nas suspensões traseiras de seus veículos. Isso vem desde os 147. Gosto do modelo: a suspensão fica mais forte e resistente, mas para o Punto, como a proposta é diferente, a Fiat optou pelo sistema de eixo rígido semi-independente” relata Guilherme.

FREIOS

O sistema de freios do Punto é bastante convencional, com discos sólidos na dianteira e tambor na traseira, usado em 90% dos veículos da mesma faixa de preço, porém, em função de projeto, este arranjo “clássico” e econômico se comporta de forma diversa em diferentes veículos.

No caso do Punto e segundo os reparadores entrevistados este sistema se desgasta muito e para Guilherme, é a pastilha dianteira, principalmente se o condutor trafega mais em terreno urbano.

“Acredito que uma das causas é o peso da carroceria e o quanto ela pode carregar; geralmente, há casos em que passa dos 30.000 km, mas, na maioria, estamos fazendo a troca do componente antes desta quilometragem”, informa.

Fábio concorda com Guilherme: “Outra característica dos modelos Fiat é que, quando a lona do freio traseiro começa a se desgastar, produz um barulho que incomoda o cliente ao pisar no pedal de freio. Isso porque, ao se desgastar, a lona afasta o patim de freio”.

Assim, no momento do acionamento do pedal de freio, os patins traseiros interferem no espelho onde está fixada. Como o movimento se torna maior pelo desgaste da lona, é maior a área de atrito.

Para resolver este problema, é preciso regular as lonas de freio traseiro e lubrificar as partes móveis do sistema.



PEÇAS PARA O PUNTO

Todos os reparadores consultados afirmam que, no caso desse modelo, não há dificuldades em encontrar as peças; o mercado de reposição é muito tanto nos fornecedores independentes quanto nas concessionárias. “Para a oficina os pontos principais são a qualidade da peça, disponibilidade imediata e condições de pagamento; é claro que o preço é fundamental na peças de grande giro, que em alguns itens costumamos até manter em estoque” explica Fábio.

Ainda na opinião deste experiente reparador ele refere um crescimento na sua opção de compra na concessionária em função de uma política mais voltada para o reparador independente. Neste sentido o reparador Guilherme afirma: “Adquiro 75% de peças do mercado de reposição e os outros 25% das concessionárias”.

Apesar do percentual de compra de peças na Concessionária estar dentro da média indicada pela CINAU (Central de Inteligência Automotiva), os reparadores entrevistados avaliam que a Fiat tem uma política de comercialização de peças semelhante à da GM, que já possui uma condição diferenciada para oficinas: “Para nós a qualidade é fundamental e nisto a peça da montadora é garantida, porém tudo fica melhor se houver uma política comercial adequada para a oficina”, opina Pedro.

Porém apesar da Fiat ser reconhecida pelos reparadores entrevistados como uma empresa que promoveu uma aproximação com os reparadores, aparentemente anda afastada e descuidada com as

.....

necessidades dos reparadores, “uma questão que a Fiat deixa a desejar é a de logística e prazos, pois temos peças que são relativamente corriqueiras, mas importantes, e que demoram muito tempo para chegar. Um cabo de freio de estacionamento, por exemplo, já levou 30 dias para chegar”, registra Guilherme.

Ainda sobre o assunto o reparador Pedro explica que, em sua região, as peças originais da montadora são usadas somente em motor e transmissão, e algumas de injeção. “O mercado de reposição independente é muito farto e tem peças de boa qualidade, excelente disponibilidade, mas não abro mão da qualidade. Hoje, se tivermos retrabalho (em função de peça ruim), é prejuízo na certa, então evitamos ao máximo trabalhar com peças sem procedência e qualidade”, ressalta.

INFORMAÇÃO TÉCNICA

Informação técnica é uma necessidade básica para a oficina independente, porém numa atitude incoerente muitas montadoras optam por não liberá-las para os profissionais, “esquecendo-se” que (em média) 80% dos carros de suas marcas são reparados na oficina independente. Por esta preferência dos donos de carros pela oficina independente, na prática, o pós-venda das montadoras é terceirizado com a oficina independente. Assim fica a pergunta: se o cliente da montadora (dono do carro da marca), prefere a oficina independente, por que deixa-lo na mão?

No caso específico da Fiat, a montadora, apesar dos reparadores estarem sentindo falta de comunicação da empresa, assim como treinamentos, alguns enxergam valor no site “Reparador Fiat”. Para Fábio o mecanismo “online” ajuda nas pesquisas em determinados casos.

“Hoje, com a internet, a informação ficou prática de ser acessada, mas existe um agravante: o reparador tem que ter tempo para isso. Percebo que alguns de nossos colegas são preguiçosos e querem a informação na hora, sem trabalho. Vivemos em um momento em que a tecnologia dos veículos se renova a cada dia, então a informação que temos hoje já é diferente da de amanhã, e quem realmente entender isso estará um passo à frente”, completa.

Guilherme concorda: “Nada vem de graça e sem esforço. A informação está aí: é trabalhoso garimpá-la, e quanto antes entendermos isso, melhor”.

RECOMENDAM?

Este é o momento mais crítico da “avaliação” pois reflete a síntese do que passa pela cabeça dos reparadores depois de tanta experiência com o modelo avaliado. “Nos reparadores somos consultados pelos nossos clientes na hora da troca do carro, seja ele zero ou semi-novo” esclarece Fábio, afinal é no dia a dia da manutenção que um veículo se prova um bom ou um mau negócio” explica Fábio. Falando especificamente deste modelo o experiente reparador informa que há mais motivos para recomendar do que não recomendar, porém reconhece que o mercado está competitivo nesta faixa e as opções são muitas.

“Do ponto estritamente técnico e baseado no dia a dia da oficina, caso um cliente meu me pergunte se vale a pena comprar um Punto eu confirmo que sim, e que ele não enfrentará grandes custos de manutenção, desde que, é claro, realize as manutenções de forma preventiva”, orienta.

Nossa percepção ao final desta matéria e ouvindo todos estes experientes reparadores é que o Punto tem uma relação “saudável” com a oficina independente e neste produto a Fiat pode considerar que foi aprovada no mais exigente “campo de provas” do mercado de pós-venda que é a oficina independente.

Tags

[Avaliação do Reparador](#) , [Fiat Punto](#) , [tecnologia bicombustível](#)





Avaliação do Reparador

Honda New Civic 1.8 16V: defeitos recorrentes e falta de informação técnica chamam a atenção



Avaliação do Reparador

Hyundai HB20 – Queridinho na aquisição e quase um desafeto na hora da manutenção



Avaliação do Reparador

Renault Duster 2.0 16v: chegou a hora da manutenção, e agora, qual será a avaliação dos reparadores?



Avaliação do Reparador

Nissan Versa 1.6 16v: completo, mas, nem tanto. A ausência de um importante item chama a atenção