

Fiat Argo é esperança da montadora em retomar liderança e oficinas apostam em uma boa disputa

Após perder a liderança ocupada por mais de 10 anos entre as montadoras do País, a Fiat joga suas fichas em um hatch com DNA brasileiro. Reparadores que analisaram o carro afirmam: Argo pode alterar o placar entre os compactos



Entre 2003 e 2015 a Fiat surfou hegemônica na liderança entre as montadoras do País devido à ênfase na produção de carros 1.0 robustos e baratos e de picapes pequenas. Seus modelos puxavam a fila da preferência nacional a ponto de, em 2014, o Palio desbancar o até então invicto Volkswagen **Gol** que, depois de um reinado de 12 anos, perdia a ponta para, ao menos até agora, não resgatá-la. Naquele ano, a montadora de Betim (MG) emplacava três modelos entre os cinco mais vendidos: o já citado Palio, a picape Strada e o novo Uno. Mas aí uma sucessão de fatos mexeu no placar. Veio a recessão econômica, a fusão da Fiat com a Chrysler que resultou na FCA, e o investimento na implantação do Polo Automotivo Jeep, em Goiana (PE), de onde sai o Renegade, o Compass e o Fiat Toro. Desde então o interesse do Grupo, segundo seus executivos, focou-se mais na rentabilidade dos produtos e menos no *market share*. Foi o suficiente para uma antiga concorrente, a GM, pular à frente dos mais vendidos com o Onix e uma nova *player*, a Hyundai, assumir o segundo lugar com o HB20.

Mas quem um dia foi a primeira dificilmente se satisfaz com uma posição secundária ou, muito menos, intermediária. Afinal produzir “o carro mais vendido do País” tem um peso mercadológico importante e, por isso, independente de fatores como rentabilidade, as montadoras apostam alto nessa disputa. Nela, o desafio a vencer é produzir o melhor *hatch* pelo preço mais competitivo. Sim, porque no Brasil, País de economia emergente, carro mais vendido ainda é sinônimo de *hatch* mesmo que o segmento dos

SUVs tenha sido o que mais cresceu nos últimos anos. O *ranking* da Fenabrave comprova: entre os dez veículos mais comercializados aqui entre janeiro e novembro de 2017 seis eram *hatches*, sendo que cinco deles (nenhum da FCA!) estavam nos primeiros lugares. O sexto *hatch* – sub compacto – era o Fiat Mobi, que aparecia em oitavo lugar no geral e o primeiro SUV da lista, aliás produto da FCA, o Jeep Compass, surgia em 11º lugar. Logo, o conglomerado ítalo-estadunidense percebeu que era hora de voltar às pranchetas para desenhar um *hatch* que trouxesse um Fiat de volta à disputa.



O resultado foi o projeto X6H, como era conhecido internamente o **Fiat Argo**. Lançado em maio de 2017, o veículo nasceu de um esboço italiano que foi desenvolvido e finalizado no Brasil, já que se destina a abranger o mercado latino-americano. Sob uma nova plataforma denominada MP1, que utiliza 20% da base do Punto, o *hatch* chegou para substituir esse modelo, quase todas as versões do Palio – com exceção da Attractive 1.0 – e também o Bravo. Foi com uma versão especial desse lançamento, a Opening Edition Mopar, avaliada em R\$ 75.200, e baseada no modelo topo de linha HGT 1.8 AT6, que a reportagem do jornal Oficina Brasil esteve em três oficinas do Guia de Oficinas Brasil com o objetivo de convidar os profissionais da reparação automotiva a avaliarem o novo candidato a líder. Os escolhidos dessa edição foram a KarBello Serviços Automotivos, no Ipiranga; a Injecar Auto Elétrico e Mecânica, no bairro do Paraíso; e o Centro Automotivo 3011, na Mooca. Os reparadores que analisaram o Argo foram...

Ever Edil Hinojosa (e), Diego Demberi Macheia (c) e Adilson Silva Oliveira (d) (foto 1). Instalada na rua Arujá, no bairro do Paraíso, em São Paulo (SP), onde ainda dispõe de uma filial na Rua Apeninos, a Injecar Auto Elétrico e Mecânica foi fundada há 18 anos pelo reparador Adilson Oliveira, 50 anos e com 37 anos de profissão. O incessante movimento de carros de todas as procedências ali serve como termômetro da popularidade da oficina na região e como indicador da qualidade do serviço prestado. O movimento mensal supera 150 ordens de serviço graças ao concurso de uma equipe de 18 colaboradores, como o boliviano Ever Edil Hinojosa, 30 anos, que começou na profissão há 14 anos em seu país de origem e, após uma passagem pela Argentina, fixou-se no Brasil onde especializou em componentes elétricos. Ou Diego Macheia, 31 anos, sobrinho de Adilson que, como o tio, começou a trabalhar como reparador ainda adolescente.



Guglielmo Martino (foto 2). Natural da Província de Salerno, ao sul da Itália, o reparador Guglielmo, de 63 anos, está radicado no Brasil há 36 anos. Com a graduação de perito em mecânica industrial obtida no Instituto Técnico de Salerno e uma experiência profissional na indústria metalmeccânica italiana, além de uma vivência familiar que incluía, aos cinco anos, desmontar e montar – sem deixar sobrar peças – o motor de um velho Fiat Balilla do seu avô, ele veio ao Brasil para trabalhar na oficina da empresa de táxi de um familiar. Aqui conheceu dona Lourdes, com quem casou e teve duas filhas, e seguiu adiante na carreira de reparador. Por afinidade Guglielmo trabalhou durante anos como consultor técnico de concessionárias da Fiat até decidir abrir a própria oficina, a Kar Bello Serviços Automotivos, em 1996. Como não poderia deixar de ser, o reparador é admirador confesso de carros italianos.



Pedro Moraes Júnior (d) e Carlos Eduardo Kremer (e) (foto 3). Engenheiro mecânico com experiência profissional na Alemanha, onde trabalhou nas três principais montadoras daquele país – Mercedes Benz, Audi e BMW – Carlos, 36 anos, montou há cinco anos o Centro Automotivo 3011 ao lado de sua sócia, a empresária Leila Spósito, seguindo o figurino do melhor que viu na Europa: estrutura ecologicamente correta com um visual *clean*, iluminação natural, elevadores pantográficos e fornecedores previamente cadastrados. “Nosso investimento foi voltado para o atendimento de veículos de colecionadores e da linha Premium”, explica Carlos, que trabalha desde os 13 anos com reparação automotiva. “A opção por atender esse segmento, em particular veículos de coleção, surgiu da inexistência desse serviço no Brasil”, justifica o empreendedor. Uma de suas dificuldades, a obtenção de mão de obra especializada, tem sido contornada com a formação oferecida por sua oficina. Atualmente, o jovem Pedro Júnior, 27 anos, que está no último semestre no curso superior de Tecnologia de Sistemas Automotivos, no Senai, está sendo treinado por Carlos.

PRIMEIRAS IMPRESSÕES

O Fiat Argo HGT 1.8 AT6 tem o mesmo porte do Fiat Punto, embora seja ligeiramente mais largo. Em comparação a ele, o Argo ganhou um centímetro na distância entre eixos – 2.521 mm – e um pouco mais de seis centímetros na largura. Como consequência, o espaço interno ficou maior – 2.806 litros de área de habitáculo – e registrou-se um acréscimo de 7% na capacidade volumétrica do porta-malas, agora com 300 litros. O Argo ficou exatamente com quatro metros de comprimento ou 6,5 cm mais curto que o Punto. Frente a frente com seu antecessor, a carroceria do Argo pesa 459,7 kg (42 kg a menos) e as suspensões, 85,8 kg (12 kg mais leve).



Dentro dessas medidas uma equipe dirigida por Peter Fassbender, chefe de *design* da FCA, desenvolveu um *hatch* original, mas cujos detalhes remetem a outros modelos do Grupo. Quem, por exemplo, olha o Argo de frente pode enxergar nos faróis (**foto 4**) linhas parecidas com as do Mobi e vincos semelhantes ao Tipo europeu. Já as lanternas traseiras e a tampa do porta-malas (**foto 5**) que leva o logotipo da Fiat, uma característica de alguns novos modelos da marca, lembram o do Alfa Romeo Giulietta. Internamente, no painel frontal, a faixa de cor no tom vermelho (**foto 6**) traz recordações do Fiat Coupé.



“A primeira impressão que eu tive foi de um carro bem feitinho, bem bolado, com linhas esportivas agradáveis. Achei muito interessante esse *spoiler* dianteiro (**foto 7**). Provoca um bom efeito visual”, descreve Guglielmo Martino. “Hoje em dia a maioria dos compradores de carro se fia mais no *design* do que em qualquer outro fator. E quanto a isso esse Argo não fica nada a dever. É um carro lindo. Essa faixa vermelha no painel acentuou bem sua esportividade”, aponta Adilson Oliveira. “O acabamento interno me pareceu superior ao de qualquer outro *hatch* da linha Fiat e até semelhante a de veículos de categoria superior”, compara Diego Macheia. “É um *hatch* de aparência esportiva e com um acabamento interno de qualidade superior. Mas eu destacaria mesmo a boa ergonomia. Tenho 1,95 de altura e 120 quilos e não é qualquer carro que serve em mim. Mas esse Argo serviu bem, com o volante e bancos reguláveis. A sensação é de que poderia fazer longas viagens nele sem me cansar”, admite Carlos Kremer.

TEST

DRIVE



Nos quase 50 quilômetros do trajeto ida e volta entre sua oficina, na Mooca, e o Aeroporto Internacional de Guarulhos (SP), o engenheiro mecânico e reparador Carlos Kremer pode, ao volante, avaliar razoavelmente a *performance* do Fiat Argo HGT 1.8 AT6 pela via Dutra e pela Avenida Marginal do Tietê. “Por ser um *hatch* de apelo claramente esportivo preferiria que seu câmbio fosse manual, apesar do desempenho dessa transmissão automática de seis velocidades não decepcionar”, observa Carlos. Segundo ele, rodando a 90 quilômetros por hora e a um giro de 1.500 rpm, é possível sentir uma boa relação entre motor e câmbio, o que afinal é o esperado para um motor 1.8. “Ele não se estressa e entrega a potência prometida sem esforço e sem gritar. Na verdade, o habitáculo é bastante silencioso. Também é preciso destacar a estabilidade. Os pneus apresentam boa aderência, resultado de uma suspensão bem equilibrada, e o motorista tem o carro na mão. Confirmando aquela impressão de poder dirigir esse carro por horas sem me cansar”, relata.



Por outro lado, rodando em um circuito 100% urbano, pelas ruas dos bairros da Aclimação e Paraíso, o reparador Diego Macheia pode constatar outro tipo de comportamento do Argo, como o do seu sistema *star-stop*. “Funcionou bem. Nesse Argo você sente quando o motor desliga e religa, enquanto em outros a gente mal percebe. Na verdade, não sei se isso é bom ou ruim. Talvez seja apenas uma característica”, indica. Ao parar em ladeiras, o reparador percebeu que o sistema não desliga e que o serviço de assistência em rampa funciona a contento. “O sensor de ângulo consegue perceber se o carro está reto ou inclinado e faz o motor não desligar. É uma boa medida de segurança. Já o serviço de assistência em rampa segura o carro durante mais ou menos três segundos, tempo suficiente para o motorista acionar o pedal do acelerador”, comenta Diego, que se sentiu um pouco incomodado com a dimensão do volante (**foto 8**), “um pouco maior do que o necessário para um *hatch* esportivo”.

Guglielmo Martino também deu atenção especial ao volante, mas para destacar sua suavidade. “Extremamente agradável e seguro com a sua assistência elétrica eo seu recurso inteligente de resistência progressiva. Confere mais segurança à medida em que o motorista imprime maior velocidade. Isso contribui para a maior virtude desse carro que, ao menos até agora, eu percebi: a estabilidade. Sua carroceria vai bem nas curvas, não rola, e em pisos irregulares, o que não falta aqui em São Paulo, a suspensão do Argo não reclama, apesar de ser um *hatch* esportivo. Nota 10 para a sua dirigibilidade”, conceitua o reparador.

MOTOR E.TORQ 1.8 EVO VIS



Em suas diferentes versões, o Argo apresenta a motorização Firefly 1.0 de três cilindros que rende até 77 cavalos a um torque de 10,4/10,9 kgfm; e a Firefly 1.3 também tricilíndrica que chega a 109 cavalos a um torque de até 14,2 kgfm. Para esses motores 1.0 e 1.3 o óleo lubrificante especificado é o 0W20SN, enquanto para o 1.8 o indicado é o SMSW30.No caso do veículo aqui em análise, o propulsor do Fiat Argo HGT 1.8 AT6 (**foto 9**) é o mesmo da picape Toro 1.8 Flex e da versão Sport do Jeep Renegade, também 1.8 e Flex: o E.torQ 1.8 Evo Vis (sigla inglesa para *Variable Intake System*—sistema de admissão variável). Ao empregar um motor igual ao de veículos maiores e mais pesados o *hatch* da Fiat larga com vantagem sobre os concorrentes. Hoje o Argo HGT 1.8 AT6 é o mais potente e veloz de sua categoria. Seus 139 cavalos a 5.750 rpm e torque máximo de 19,3 kgfm a 3.750 rpm (com etanol) ratificam essa informação.

Muito do bom desempenho dessa versão se deve ao seu coletor de admissão variável que gera mais força em baixos regimes de rotação. A bem dizer o pulo do gato da *performance* desse componente está em ser dois coletores em um só: até quatro mil giros, o ar que vai para os cilindros passa por um caminho mais longo, favorecendo o torque. Acima dessa rotação, uma aleta é acionada e faz o ar percorrer um trajeto mais curto, gerando mais potência. Segundo o engenheiro mecânico e reparador Carlos Kremer, “um solenoide **(foto 10)** funciona abrindo e fechando para retomada de ar no motor”. “Dependendo do torque do motor, essa válvula regula a entrada do ar que gera mais força para o motor em baixa rotação”, entende Guglielmo Martino. “Sim, é uma espécie de atuador que abre e fecha conforme a aceleração”, completa Adilson Oliveira.



Logo ao abrir o capô do Argo, os reparadores se deparam com outras duas boas surpresas: a corrente metálica – recurso presente nas três versões de motorização – no lugar da correia dentada, que faz o acionamento da distribuição e a ausência do tanquinho auxiliar para partida nos dias frios. A montadora o substituiu por um sistema eletrônico que aquece o combustível automaticamente quando a temperatura ambiente está abaixo dos 16 graus e há mais de 70% de etanol no tanque. “Por mim, todos os veículos poderiam vir com corrente metálica. Esse aqui ainda conta com um tensor eletrônico **(foto 11)** para tirar a vibração e acertar o ponto do carro automaticamente”, aponta Adilson Oliveira. “Também prefiro uma corrente metálica a uma correia dentada. Se essa dura no máximo em torno de 60 mil quilômetros, a primeira tem a mesma durabilidade do motor, podendo ultrapassar os 200 mil quilômetros”, confirma Guglielmo Martino, que também elogiou o sistema de pré-aquecimento do combustível. “Trata-se de um motor moderno e compacto, dimensionado para o veículo. Sua arquitetura quadrada sugere que ele suporta regimes de trabalho rigorosos”, interpreta.



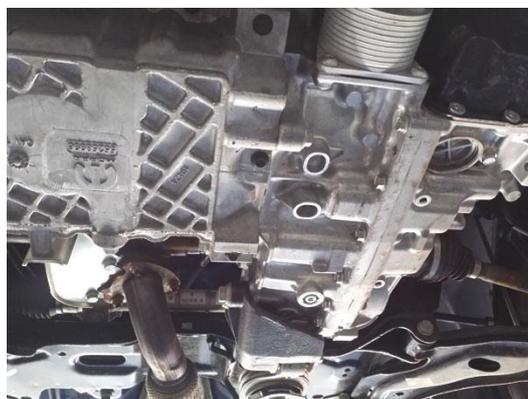
Outra observação de Guglielmo diz respeito ao corpo de borboleta ou válvula TBI **(foto 12)** que em versões anteriores do E.TorQ posicionava-se mais abaixo do motor. “A remanejaram e a deixaram mais acima, mais acessível. O motor tem um bom espaço para

trabalhar desde que se retire o filtro de ar **(foto 13)**", aponta. "O corpo de borboletas foi afastado", concorda Carlos Kremer. Sobreessa válvula TBI, Adilson Oliveira atentou que suas dimensões fogem do "jeito Fiat de ser", pois a montadora geralmente trabalha com peças menores. "Essa TBI está mais para Chryslerdo que para Fiat. Mas o tamanho talvez se deva ao coletor de ar que também cresceu. O importante para os reparadores, no entanto, é que o acesso está bom e a peça está fácil de tirar e limpar", comenta Adilson, que fez a mesma observação a respeito dos bicos injetores **(foto 14)**. Segundo o reparador, o acesso às mangueiras do radiador **(foto 15)**, dotadas de engate rápido, facilita o trabalho de eventuais trocas do líquido do reservatório. "O sistema já está há bastante tempo no mercado", afirma. Carlos Kremer, no entanto, previne que pode não ser muito fácil retirar o radiador. "Provavelmente será necessário remover o para-choque, pois as travas estão por dentro. Mas isso faz parte do pacote e está dentro do esperado", ameniza.



TRANSMISSÃO

O Argo apresenta três opções de transmissão. Nos motores 1.0 Firefly, ele vem com câmbio manual de cinco velocidades, e nas versões 1.3 de três cilindros pode se optar entre os câmbios manual ou automatizado GSR (*Gear Smart Ride*, ou Passeio Inteligente da Engrenagem em uma tradução livre) também de cinco marchas. Nos motores 1.8 a transmissão pode ser manual de cinco velocidades ou, como no modelo analisado, automática de seis. Essa caixa automática **(foto 16)** é a mesma do Renegade e também empregada em algumas versões da picape Toro. Fabricada pela japonesa Aisin, ela representa uma inflexão na produção de automóveis da Fiat no Brasil: é a primeira vez que um compacto da montadora aqui produzido vem equipado com esse tipo de transmissão.



Uma novidade dessa transmissão é a função Neutral Function, recurso que desacopla o motor da transmissão em paradas rápidas de trânsito, evitando a sensação de que o sistema está forçando os freios – medida que também ajuda a reduzir o consumo. “Essa função neutra do câmbio automático é uma espécie de ‘ponto morto’ que garante maior durabilidade para o sistema de transmissão”, confere Guglielmo Martino, para quem a alavanca de câmbio do Argo (**foto 17**) apresenta um curso curto e engates leves e precisos e faz uma boa combinação com o motor E.torQ 1.8 Evo VIS. “Ainda que os modelos esportivos desenvolvam melhor com câmbio manual, acho que a Fiat acertou a mão com essa caixa automática ao priorizar o conforto. As trocas são imperceptíveis”, comenta.



Já Carlos Kremer entende que a transmissão automática do Argo deveria ser, antes de tudo, mais esportiva. “Sempre espero um pouco mais desses modelos esportivos e, por isso, acho que eles ficam devendo um pouco. Esse Argo, por exemplo, até tem ótima resposta nas trocas de marcha, mas a retomada fica um tanto lenta. Provavelmente a versão com câmbio manual tem comportamento mais bravo”, acredita o reparador, que elogiou a aparente robustez do coxim inferior do câmbio (**foto 18**). “Lembra a de carros maiores, como a do Renegade. “Em alguns modelos da Fiat, como o Doblo, a peça é de alumínio e essa aqui é de ferro para aumentar sua resistência”, concordou Adilson Oliveira, para quem uma eventual retirada do câmbio não exigiria uma retirada do quadro da suspensão. “Como acontece em quase todos os modelos, o acesso para desmonte é sempre uma operação difícil, mas não a esse ponto. Será necessário, sim, remover a bateria, o suporte e o coletor”, descreve.

FREIO, SUSPENSÃO E DIREÇÃO



O Fiat Argo HGT 1.8 AT6 conta com suspensão dianteira independente do tipo McPherson e eixo de torção na traseira, freios a disco ventilados (**foto 19**) à frente e tambor (**foto 20**) atrás e uma direção de assistência elétrica com caixa mecânica (**foto 21**). Os pneus (**foto 22**) dianteiros e traseiros apresentam as mesmas medidas – 195/55 R16 – e o Argo se permite fazer manobras com um diâmetro de giro de 10,5 metros, menos que o exigido pelo Punto, com 10,9 metros. Em relação ao Punto, o Argo oferece 7% mais de rigidez torcional e apresenta aços de alta e ultraresistência e estamparia a quente. Esse *upgrade*, segundo a montadora, visou, entre outros objetivos, aumentar a resistência do veículo aos impactos externos e a segurança dos seus ocupantes.

A exemplo do observado quanto à transmissão, também quanto à calibragem da suspensão os reparadores detectaram que o projeto priorizou um acerto mais centrado no conforto e menos na esportividade. Com isso as vibrações e solavancos provenientes dos desníveis do piso pouco chegam ao habitáculo. O resultado registrado pelos reparadores foi que o Argo é um veículo que roda relativamente macio sem sentir demasiadamente os efeitos do relevo lunar das vias brasileiras. “A suspensão é forte, tem boa estrutura para aguentar nossa buraqueira. Além disso aparenta ter boa reparabilidade, ser fácil de trabalhar”, testemunha o reparador Guglielmo Martino, que aponta uma das razões de o carro ter um comportamento silencioso. “Veja aqui a cobertura das linhas de combustível e de fluido de freio (**foto 23**). Elas servem como defletores e reduzem a turbulência”, constata. “Seu efeito aerodinâmico ajudar a diminuir o consumo”, completa Diego Macheia.



Diego chamou atenção para o detalhe do pivô ser rebitado na bandeja (**foto 24**) devido, provavelmente, a uma questão de racionalidade da montagem. “Em uma produção em escala é mais fácil rebitar do que parafusar. Mas na eventualidade de uma reparação dessa peça podemos substituir o rebite por parafuso sem prejuízo da segurança ou da estabilidade. O próprio pivô de reparo já vem com parafuso, porca e arruela”, avisa. “De modo geral, a estrutura dessa suspensão é simples e robusta. Parece que não teremos muitos problemas por aqui”, completa. “É uma plataforma que não vai dar muito trabalho”, concorda Carlos Kremer.



Sim, a suspensão aparenta ter sido bem resolvida, mas o mesmo não se pode dizer da posição de alguns componentes em uma visão *undercar* do Argo. Unanimidade entre os reparadores, ficou patente que o compressor do ar-condicionado (**foto 25**) e as mangueiras inferiores do radiador estão ligeiramente abaixo da linha das demais peças, o que vale dizer: “Uma pedra, um buraco ou outro obstáculo pode causar estragos. Um protetor de cárter se faz necessário urgentemente”, revela Diego. “Algumas peças estão abaixo do nível do para-choque. Qualquer buraco pode acabar com a festa”, emenda Carlos Kremer.

Em relação à suspensão traseira, coube a Carlos Kremer uma observação reveladora. “O eixo traseiro é tubular e ao invés de fecharem a peça com o cubo embutido instalaram quatro parafusos (**foto 26**) para colocar o cubo no eixo. Isso vai facilitar um futuro alinhamento traseiro no caso de um empenamento ou se o carro tiver problema de caster ou cambagem. Existem umas lâminas que você encaixa e vai regulando sem precisar tirar o eixo fora para gabaritar. É um ponto positivo”, argumenta o engenheiro e reparador.



ELÉTRICA, ELETRÔNICA E CONECTIVIDADE



Os recursos eletrônicos do Fiat Argô reúnem elementos bem sucedidos em outros produtos da família FCA. A arquitetura eletrônica do carro é a mesma do Jepp Compass, gerenciando cerca de 40 centrais eletrônicas e monitorando mais de 1600 informações simultaneamente. A central multimídia *touchscreen* (**foto 27**) com tela multicolorida High Definition de sete polegadas foi herdada do Tipo europeu e é igual ao do Toro Volcano.

Compatível com os aplicativos Apple CarPlay e Android Auto, essa central pode receber aplicativos complementares de preferência do usuário, inclusive GPS já que ela traz esse serviço.

Outros recursos oferecidos são o monitoramento da pressão dos pneus, 2ª porta USB para o passageiro traseiro, Controle de Tração (TC), Controle Eletrônico de Estabilidade (ESC) e sistema Hill-Holder ou assistente para partida em rampas, controle de velocidade de cruzeiro, espelho retrovisor direito com função Tilt Down (ele se abaixa para mostrar a guia ao engatar a ré), sensores crepuscular e de chuva e uma informação inexistente em outros modelos: indicação das horas de funcionamento do motor (**foto 28**). “Bem pensado. Uma coisa é sabermos os quilômetros rodados, outra é sabermos as horas trabalhadas pelo motor. É uma medida mais precisa”, comenta Carlos Kremer.



A sensibilidade do sistema *star-stop* arrancou elogio dos reparadores. “A bateria (**foto 29**) parece tecnicamente preparada para aguentar o trabalho extra”, afirma Guglielmo Martino. “Sim, essa bateria conta com a tecnologia EFB (*Enhanced Flooded Battery*), onde ela recebe um tratamento especial em suas placas positivas. O material ativo é reforçado e há uma adição de uma película sintética de poliéster que resulta em um melhor desempenho nas partidas sequenciais”, explica Ever Hinojosa. Com isso sua capacidade de carga e descarga é até quatro vezes maior. “É fundamental que após o fim da vida útil da bateria ela seja substituída por outra com a mesma configuração para o sistema *star-stop* continuar funcionando bem”, avisa Ever.

INFORMAÇÕES TÉCNICAS

A página do reparador Fiat na internet – www.reparadorfiat.com.br – continua sendo utilizada como uma fonte de informação técnica pelos profissionais das oficinas independentes mesmo após a criação da FCA. “Esse site resolve muitas dúvidas e não pode sair do ar. Mesmo tendo trabalhado na rede de concessionárias da Fiat, na eventualidade de surgir alguma dúvida, nem sempre preciso recorrer a elas e vou direto à internet. Em função da crise econômica, algumas concessionárias da marca fecharam, mas o site, não. O ideal seria se todas as montadoras tivessem um serviço como esse que reconhece a importância do reparador independente”, comenta Guglielmo Martino, que também lança mão de enciclopédias automotivas como Simplo eDoutor-IE.

Pioneira no fornecimento de informações aos reparadores independentes entre as montadoras instaladas no Brasil, mesmo tendo chegado aqui apenas em 1976, a Fiat teve seu exemplo seguido por algumas concorrentes. Mas não pela maioria. O que não quer dizer, para alguns profissionais, que esse serviço não possa ser melhorado. “Não só pode como deve”, acredita Carlos Kremer, que, devido a trabalhar com muitos carros importados e recorrer a serviços internacionais de informação, faz uma comparação entre o que encontra entre as montadoras instaladas no Brasil e o que encontra lá fora. “A página do reparador Fiat pode ser boa para os padrões nacionais, mas não para os internacionais. Acessando o serviço online Parts Number, por exemplo, a gente consegue informações mais detalhadas a respeito de modelos importados. São dados ainda distantes de se conseguir no Brasil via online, mas talvez um dia cheguemos lá. Por enquanto temos que nos virar com o que temos, como as nossas enciclopédias automotivas”, afirma Carlos.

Adilson Oliveira completa afirmando que mais de informações técnicas a respeito dos motores E-torQ por parte da Fiat seria bem-vindo. “O conceito desse motor é relativamente novo entre os reparadores independentes, que ainda estão se adaptando a ele. Para quem trabalha com multimarca é um pouco complicado obtermos informações mais específicas. A página do reparador da Fiat ajuda, através dela conseguimos esquemas elétricos e outros dados, mas ainda sofremos um pouco para descobrir alguns segredos”, externa Adilson.

PEÇAS DE REPOSIÇÃO

Os reparadores podem ter dificuldade para encontrar peças de reposição do Fiat Argo no mercado paralelo porque o veículo circula há menos de um ano. “As peças de reposição de um veículo novo normalmente começam a aparecer no mercado independente depois de um ou dois anos após o lançamento. E assim mesmo dependendo de como o veículo vende”, alerta Adilson Oliveira. O que pode ajudar os reparadores na obtenção de peças e componentes é que, como se viu no decorrer dessa matéria, há uma similaridade de peças entre o Argo e demais veículos das famílias Fiat e Jeep. Mas isso, diga-se, na teoria, porque na prática...

Os efeitos da crise econômica, com o fechamento de algumas concessionárias da marca Fiat, dificultaram a vida dos reparadores. “Com menos concessionárias, o mercado encolheu. Dificilmente, hoje, você encontra uma peça original para pronta-entrega. Quase sempre há uma espera de três ou quatro dias”, atesta Guglielmo Martino. “A Fiat reduziu sua rede de concessionárias e a disponibilidade de peças. A espera pode chegar a uma semana, o que é ruim para a oficina e para o cliente. Uma alternativa que encontramos é recorrer ao site Peça Peças que ajuda quando localizamos o código da peça. Nos esforçamos para não deixar um carro parado por causa disso”, garante Matija Demberi, gerente de compras da Injecar. Porém, às vezes, não há como evitar. Carlos Kremer é quem diz. “Já fiquei com uma Fiorino, um veículo de trabalho, parada por quatro dias à espera de um simples sensor de ABS, uma peça de R\$130, que nenhuma concessionária

tinha. Um sensor como esse é o tipo do componente que não dá para substituir por uma paralela, pois a incompatibilidade é certa”.

Menos mal é que para não depender apenas das concessionárias os distribuidores independentes resolvem em algumas situações. “Tudo que diz respeito à segurança não dá para transigir. Tem que ser peça original, mas em relação àquelas de maior giro como filtros, velas, pastilhas, correias, amortecedores etc a gente encontra marcas confiáveis entre os distribuidores independentes. Pelo menos 20% das peças podem ser dessa fonte”, quantifica Guglielmo Martino. “Dependendo da disponibilidade do cliente até 40% das peças podem ser paralelas”, estende Adilson Oliveira. Carlos Kremer trabalha com cerca de 30% de peças paralelas, mas tomando cuidado para separar o joio do trigo. “É preciso pesquisar muito a procedência para não comprar peça falsificada”, alerta.

RECOMENDAÇÕES

A FCA deposita muitas esperanças no Fiat Argo, criado para ser um campeão de vendas e levar a Fiat de volta à liderança entre as montadoras. Essa jornada pode ser tão desafiadora quanto a da embarcação da mitologia grega que inspirou o nome do *hatch* e onde os argonautas viveram suas aventuras. Ele terá que superar o Chevrolet Onix e o Hyundai HB20, ultrapassar o VW Gol e o Ford KA e provar que é tão ou mais moderno do que o VW Polo. E essa escalada já começou. Em setembro passado, o Argo foi o sétimo *hatch* mais vendido do mercado com 4.124 unidades, e em novembro foi o sexto com 5.015.

Segundo os reparadores a briga promete ser das melhores até porque, para eles, atributos técnicos não faltam ao *hatch* da Fiat, que ganhou o sinal verde em suas oficinas. “Recomendo o Argo porque não vejo nada que o desabone, ao contrário. Tem tudo para satisfazer o motorista: boa reparabilidade e bom desempenho” atesta Guglielmo Martino. “Recomendaria pela qualidade de seu motor, resistência da suspensão e excelente eletrônica embarcada”, confirma Diego Macheia. “A alguém que quisesse ter um novo *hatch* na garagem poderia indicar o Argo, lembrando que um lançamento sempre está sujeito a algum *recall*. É confortável, tem desempenho, bom rendimento, é espaçoso além de ser estiloso e bonito”, finaliza Carlos Kremer.