

Fiat Bravo 1.4 T-Jet 16v Sport - Sangue Italiano

Quem vê o Fiat Bravo 1.4 T-Jet 16v Sport, de trás ou de través, está longe de imaginar que sob aquela “inócua” silhueta se esconde um fogoso e bravo automóvel.

A recuperação que o Fiat Group Automobiles Portugal tem conhecido nos últimos anos, deve grande parte do seu sucesso ao design arrojado que os seus produtos da marca vêm ostentando. O Fiat Bravo é disso um bom exemplo, já que a sua estética é bastante cativante. Contudo, quem vê essa “inocente” silhueta na estrada, estará certamente longe de imaginar que sob o capot deste Bravo está um motor 1.4 T-Jet 16v Sport, capaz de oferecer uns solícitos e progressivos 150 CV. Isso dá, incompreensivelmente, azo a que alguns condutores menos abertos a surpresas vociferem quando não conseguem acompanhar o desempenho deste belo italiano. Se faço esta menção, é porque continuamos a assistir a condutores que julgam que a estrada é uma feira de vaidades, onde quem mais acelera ou tem o melhor carro ganha o respeito dos outros. Nada mais errado. Mas vejamos calmamente quais são os atributos deste Bravo mais fogoso.

Começando pelo habitáculo, mal abrimos a porta do condutor deparamos com um banco forrado a couro que oferece um grande conforto e um bom apoio lombar, inclusive, na condução mais viva em estradas sinuosas. Refira-se, entretanto, que em dias de chuva há que ter algum cuidado ao abrir as portas, de forma a evitar que a água existente na carroçaria molhe os bancos. Decerto que a marca italiana em breve solucionará esta questão.

A posição de condução é facilmente encontrada, mercê da regulação em altura e profundidade do volante (que possui vários comandos integrados), e dos ajustes permitidos pelo banco, nomeadamente em altura e apoio lombar. A instrumentação é de fácil leitura, sendo de destacar também o completo computador de bordo, que fornece um vasto leque de informações, como é o caso da intensidade de trabalho do turbocompressor.

Veia desportiva

O equipamento desta versão Sport é muito completo e funcional, embora existam algumas funções que requerem um pouco mais de atenção para serem totalmente apreendidas em termos de funcionamento. Todavia, isso demora poucos minutos. E se o condutor está bem servido, o mesmo se pode dizer dos passageiros do Bravo 1.4 T-Jet 16v Sport, que poderão desfrutar de bancos confortáveis e de uma boa habitabilidade. Note-se, todavia, que caso o condutor seja de talha nórdica, o espaço traseiro sairá algo penalizado.

A facilidade de utilização desta proposta em circuitos urbanos é um dos seus trunfos, pois o T-Jet acaba por funcionar quase como um motor Diesel em baixas rotações. Tal permite a manutenção de andamentos muito baixos em 2ª velocidade sem que o motor se engasgue.

No que respeita ao conforto de rolamento em cidade, apesar das incontornáveis irregularidades dos pisos citadinos e de uma taragem mais firme da suspensão — que permite momentos de condução mais desportiva —; o bem-estar dos ocupantes está garantido. Por outras palavras, o Fiat Bravo 1.4 T-Jet 16v oferece um bom compromisso entre o conforto e o desempenho das suspensões, inclusive, na utilização em estradas mais sinuosas.

Saliente-se, entretanto, que o condutor tem ainda à sua disposição dois modos de condução: “normal” e “sport”, assinalados no painel de instrumentos. Na primeira preferência a direcção revela-se menos directa, revelando-se o rendimento do motor à altura das exigências da “calma” urbana. Para quem deseja um pouco mais, o modo “sport” patenteia uma surpreendente e mais célere resposta do acelerador, aliada a uma maior dureza da direcção, cujo seu tacto poderá ser melhorado. Recorde-se que este motor permite cumprir os clássicos 0/100 km/h em 8,8 segundos.

Acrescente-se ainda que a transmissão assegura uma boa colocação da potência no solo, mesmo em piso molhado. Relativamente ao desempenho do chassis, devemos dizer que nas transferências de massa sucessivas o condutor acaba por se ver obrigado a um pouco mais de trabalho, dado que ambos os eixos mostram alguma imprecisão.

O fôlego revelado por esta unidade motriz deve-se à reprogramação da centralina, o que permitiu incrementar os valores de binário a rotações mais baixas, sendo que no cômputo geral não se registam consumos proibitivos, cifrando-se a média nuns aceitáveis 9,0 l/100 km.

Em suma, temos que o preço de base é bastante competitivo, sendo que o da unidade ensaiada, devido a vários

opcionais, entre os quais o tecto de abrir eléctrico, os estofos em pele e o sistema de navegação, está orçado em 29.913 euros. Este valor referente ao preço, bem como outros valores relativos à ficha técnica deste modelo do construtor italiano, pode consultá-los mais abaixo neste espaço.

Fonte: Túlio Gonçalves