

Pessoal,

Por questões mesmo de tempo, eu não costumo postar muitas coisas aqui no fórum, mas isto não quer dizer que não acompanho. Nesta última sexta-feira 12/Set/14 tive a oportunidade de ir a uma ccs da Zona Sul aqui de SP para avaliar o novo Troller 2015.

Antes que a galera comece a criticar, hoje eu tenho um Troller 2004 motor 2.8 mas por causa de minha profissão (engenheiro mecânico) acompanhei bem de perto os desenvolvimentos do 3.0, 3.2 TGV e agora este 3.2 5Cil. O que vou expressar aqui são fatos que pude observar e algumas conclusões que refletem minha opinião pessoal. Todo mundo aqui está livre para comentar e dizer o que quiser, da mesma forma que eu também posso não concordar, mas no final todos somos iguais, rsrs

Bem vamos lá..

Características gerais externas

O conjunto inteiro mudou bastante, em dimensões e design não herdou nada do modelo antigo.







A caixa de rodas é realmente gigante, com certeza 35" e 37" cabem com tranquilidade com pequenas adaptações nos para-choques. Creio que o critério que a montadora utilizou para a seleção dos pneus, foi justamente para dar um visual mais urbano além de reduzir os custos, afinal todos sabemos como custam caros nossos sapatinhos, rsrs



O pessoal tem comentado muito também sobre aquele vão entre o para-choque traseiro e a lanterna. Vejam que realmente existe um bom espaço que quase cabe uma latinha de cerveja. Mas o que me preocupava era a possibilidade de jogar lama por este espaço, mas isto não vai acontecer porque existe uma proteção. Este detalhe é uma questão estética mesmo, e acredito que nossos fornecedores



Observe que até os para-choques off-road aparentemente diminuíram este vão



Os tetos solares vistos de cima, me aparentaram ser robustos em termos de vedação. Assim podemos ficar despreocupados com as conhecidas infiltrações das capotas removíveis. Em dias de verão com muito calor, eles vão ajudar em muito para aquecer o interior do veículo, então logo logo teremos que pensar em algumas soluções para fechar a “janela”. Enquanto isto a montadora está colocando uma espécie de película que ajuda um pouco a filtrar os raios solares.







Interior

No interior foi algo que fiquei bastante tempo analisando..



Todo o conjunto do painel de instrumentos me pareceu bastante harmônico, não existe mais aquelas impressões de peças remendadas em um verdadeiro Lego, rsrs.. O painel de instrumentos apesar de ser o mesmo da Ranger, serviu muito bem onde sua visualização e cor Azul me agradou bastante. Ele oferece as funções básicas e agora conta com computador de bordo, que ajuda bastante no dia a dia e uso em grandes viagens.



Outra coisa que me chamou a atenção foi o ar condicionado Bi-zone com controles totalmente eletrônicos, agora chega de ficar girando os botões para ficar acertando a melhor climatização, quem é casado sabe muito bem o porquê.. e quem não é mostra pra alguém como funciona pq é bem legal !!



O acabamento das portas na minha opinião deixou um pouco a desejar, o uso do plástico se faz obrigatório para o tipo deste veículo, mas a montadora poderia investir um pouco mais fazendo uma textura mais bonita.. Além disto algo que me incomoda e ainda continua é o bendito parafuso no puxador !! (realmente isto é algo que deveria ser revisto) a limpeza desta região depois de abrir e fechar as portas com as mãos cheias de barro vai necessitar de muuita paciência, kkk Assim como os botões de acionamento do vidro, se vc vacilar um pouco vai cair água, terra ou lama dentro deles.. e aí já viu..









Também tem se falado muito da alavanca de cambio... Para quem está acostumado com a nossa alavanca “métrica” realmente vai sentir muita diferença, agora para quem nunca dirigiu as versões anterior vai ser fácil acostumar. Eu tenho 1,81m e talvez por isto não senti dificuldades de alcançar todas as marchas, mas para pessoas abaixo de 1,60m a tarefa vai ser um pouco mais complicada. Em relação aos engates, veja mais pra frente quando falo de dirigibilidade..



Outra coisa que se tem comentado bastante é a substituição do apoia braço e remoção do descanso de pé. Novamente, como tenho 1,81m não senti falta nenhuma destes itens, muito pelo contrário, agora tenho uma sensação de espaço interno muito maior, depois que fiz o test-drive e fui dirigir o meu antigo T4, a primeira coisa que disse: “Nossa que apertado !!” rsrs.. então isto vai muito de cada pessoa. Eu realmente senti mais falta do “bauzinho”, mais do que o apoia braço.



Os bancos dianteiros em si mudaram muito pouco, ainda continuam com um revestimento de vinil (emborrachado) que é muito prático para a limpeza, mas um terror em dias quentes.

O acesso aos bancos traseiros melhorou sensivelmente, mas ainda é muito ruim e exige um preparo físico dos ocupantes, eliminando qualquer possibilidade de se levar um idoso por exemplo.

Já os bancos traseiros mudaram bastante, desde o seu formato que ficou mais alto até o sistema de rebatimento que agora está bem mais fácil de manusear, mas isto não quer dizer que não precise de um certo "carinho" para fechar, kkk. O espaço para as pernas continua o mesmo, acomodando pessoas com até 1,80m sem problemas

Agora os ocupantes ganharam um apoio de braço lateral, que é feito em plástico que lembra muito a lateral do antigo Lada Niva.. torço para que os rangidos não sejam os mesmos, kkk





O que ficou péssimo foi a visão traseira, uma câmera de ré será um item de segurança, para os outros é lógico.. olha só o que o motorista enxerga agora..



Segundo a montadora o porta malas ganhou 30 litros... Aparentemente teve um aumento de capacidade volumétrica sim, mas de longe satisfaz nossas necessidades de poder levar a casa e mais um pouquinho, rsrs. O que realmente aconteceu foi que o banco traseiro fica em uma posição mais reta, permitindo que você coloque uma mala pequena de pé sem problemas.



Como eu comentei, o sistema de rebatimento foi reprojetoado, só que para se inclinar os 2 bancos (40% e 60%) é preciso retirar o apoio cabeça central, o que exige no mínimo de 2 pessoas uma vez que você precisa usar as 2 mãos para acionar a trava, e mais uma pessoa para puxar o apoio cabeça (nada prático).

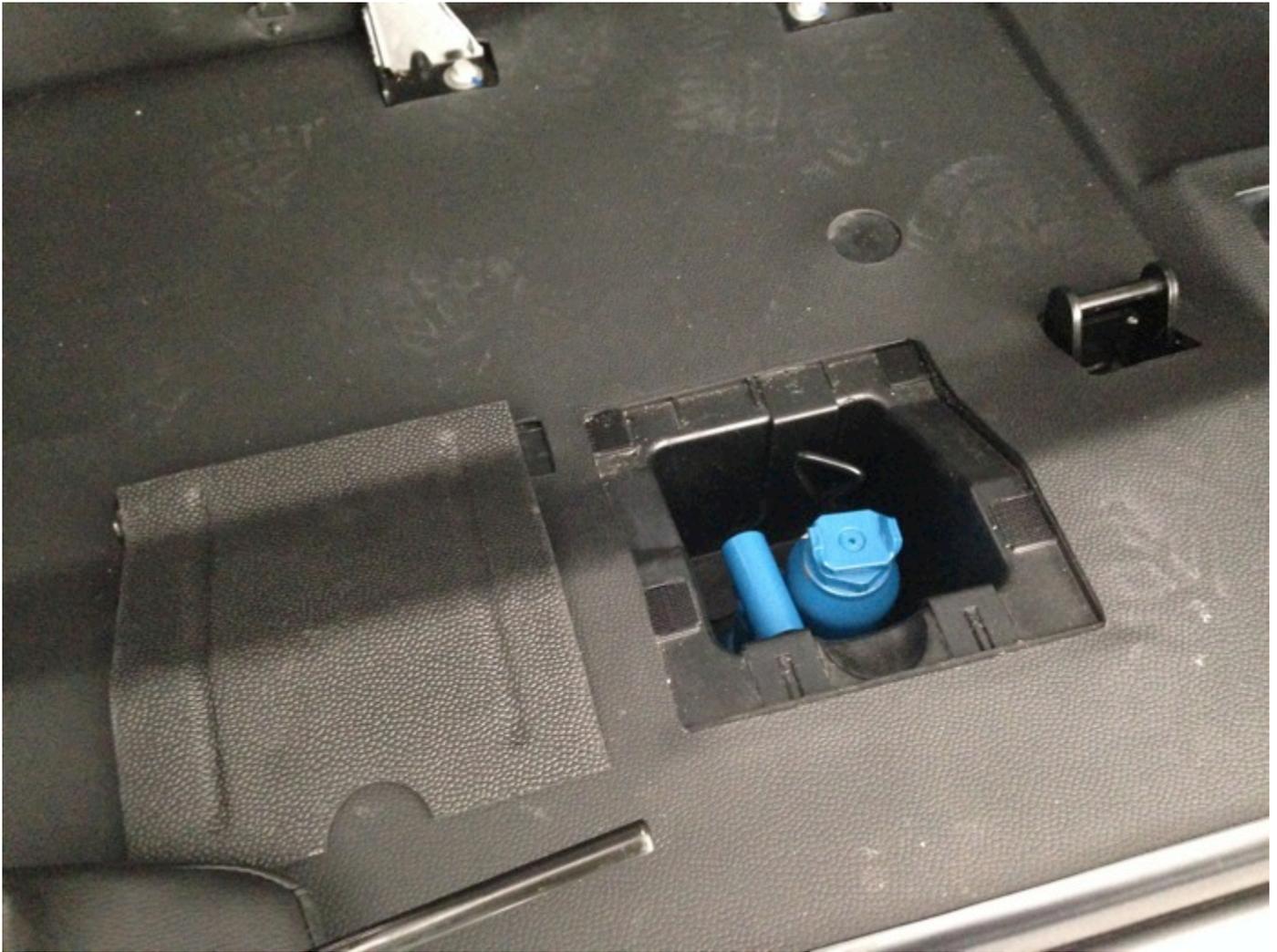
Uma vez rebatido os bancos agora a gente consegue perceber um desnível no assoalho, ou seja não existe mais aquele piso plano no porta malas. Além disto, os ganchos de fixação dos bancos ficam sobressalentes, o que vai dificultar ainda mais acomodar as malas.







Aquele espaço para guardar o macaco e algo mais foi reduzido, e agora cabe ou o macaco ou algo mais, rrsr.. O pior foi a tampa que colocaram, uma peça plástica fixada com velcro...



Um detalhe que poucos pensam e reparam é o acabamento do teto, agora foi colocado uma espécie de carpete acartonado e aveludado, ou seja muuuito cuidado ao fazer trilhas com as janelas abertas, pois você pode conseguir uma mancha que nem Vanish resolve, kkk. Se você for comprar um, sugiro comprar um daqueles sprays impermeabilizantes e ser bem generoso na aplicação, ou mesmo mandar emplastificar tudo.



Motor

O Motor que foi utilizado é exatamente o mesmo da Ranger (PUMA), que é um motor já bem conhecido na europa e agora a montadora trouxe para o Brasil. Para atingir os requisitos de emissões Proconve P5 ele utiliza a mesma tecnologia EGR (exhaust gas recirculation) recicurlação dos gases de escape que outras pick-ups do mesmo gênero. Comparando com o 3.2 TGV, agora não temos mais o botão de regeneração, onde acredito que este processo seja feito automaticamente sem a intervenção do motorista.



Um ponto bem positivo foi que agora o habitáculo do motor está maior, isto quer dizer que existe mais espaço para todos os componentes, eliminando assim diversas interferências entre as peças que sempre nos causavam problemas na pior hora possível.

O alternador continua em uma posição elevada, o que ajuda muito na manutenção e limpeza.



O que me chamou muito a atenção foi a remoção da tampa protetora, deixando os injetores e chicotes expostos. Precisamos ficar muuuito atentos ao acúmulo de poeira na sede dos injetores, afinal não queremos de volta aquele antigo problema de oxidação dos injetores que impossibilitava sua remoção nos motores 3.0, que em muitos casos ocasionado a perda do cabeçote.



O Filtro de ar e snorkel por sua vez foram totalmente re-desenhados, temos uma espécie de bolsa que se encaixa no filtro de ar e sai pela lateral do veículo, assim os encaixes ficam mais precisos e confiáveis quando for instalar o snorkel.



Agora a caixa de fusíveis está localizada no compartimento do motor.. isto mesmo !! Veja que a montadora projetou uma caixa para todos os fusíveis e reles do veículo que aparentemente é bem vedada, mas precisamos ter muito cuidado em travessias de alagados.



O radiador de água, AC e intercooler ficam em uma posição bem elevada, e toda a grade frontal é facilmente removível, o que ajuda muito na lavagem após as trilhas com muita lama e barro. Somente uma coisa que me incomodou foi a presença de um pequeno radiado em embaixo do para-choque dianteiro, eu realmente não consegui identificar se ele é do AC ou um radiador de óleo devido ao seu tamanho, mas que ele fica em uma posição ingrata... isto sim





Suspensão

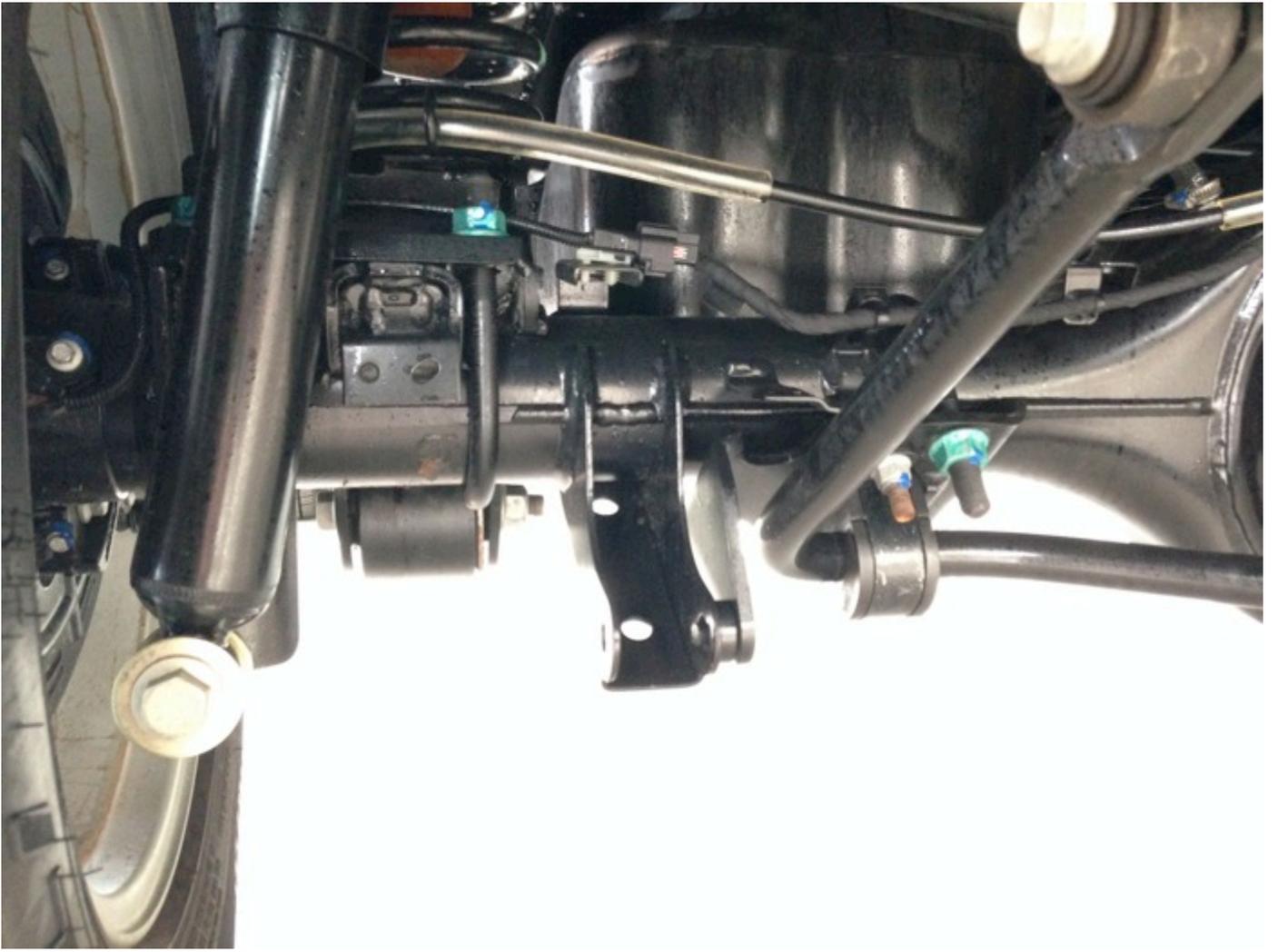
A suspensão dianteira teve poucas modificações, creio até mesmo que é o mesmo eixo. As maiores modificações foram nas barras de direções, onde o Link-bar agora é conectado diretamente no braço da roda direita, e a barra estabilizadora é totalmente nova.

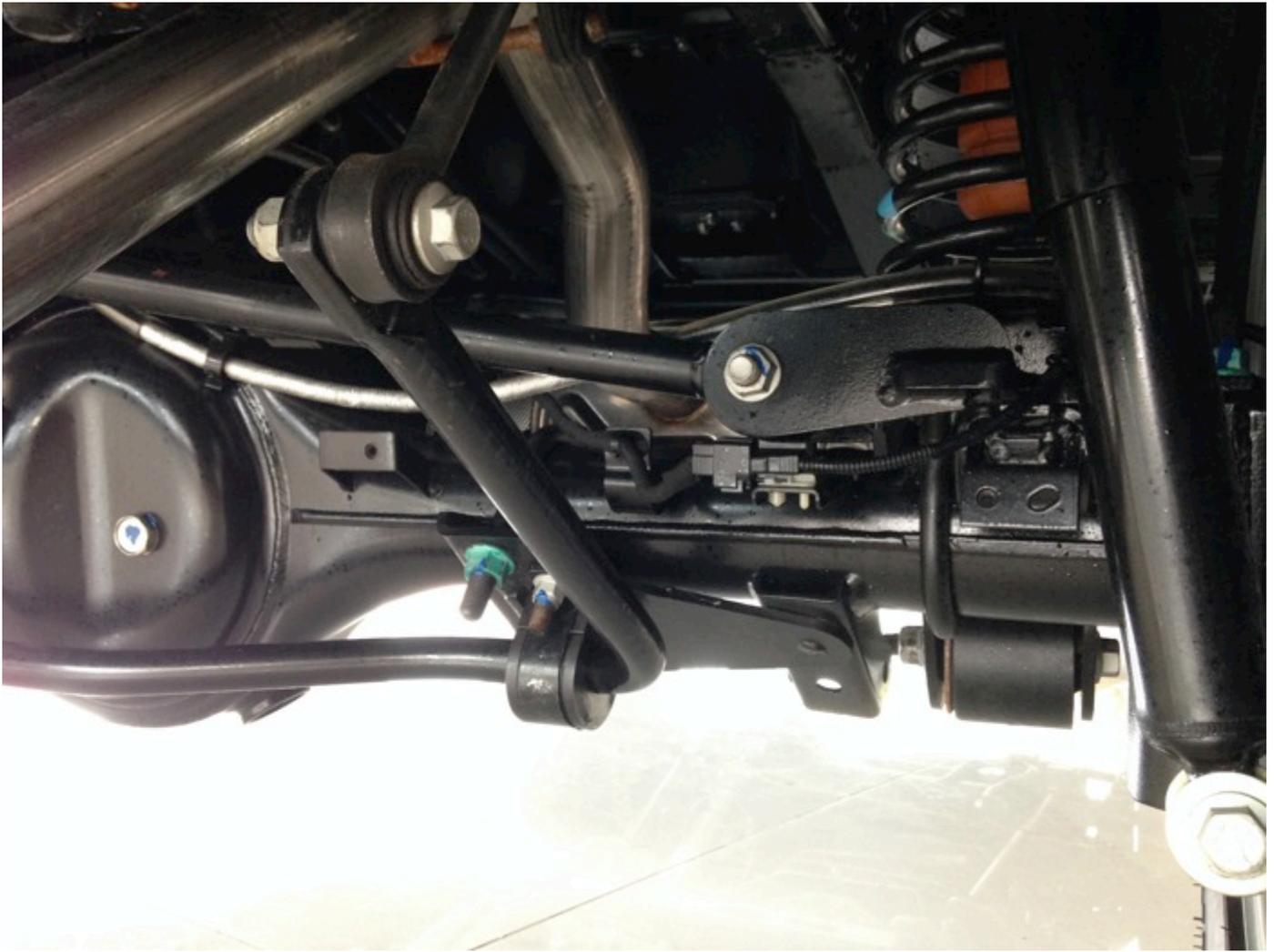






Já a suspensão traseira foi totalmente modificada, com novo eixo, novas fixações das molas e barras estabilizadoras. O que me chamou a atenção foram 02 suportes soldados diretamente no eixo, próximos ao suporte da barra estabilizadora. Dá a impressão de que aquilo era de outro veículo ... e que na trilha vai servir como ancora, já que um está apontado para frente e outro para traz.. muito esquisito.





Entre os eixos, as maiores modificações foram o tanque de combustível que está localizado bem no meio do veículo embaixo do lado do motorista, e do lado do passageiro passa o tubo de escape com o catalizador e o muffler com filtro DPF (Deposit particulate filter) que transforma o excesso de Nox emitido pelo motor.





Além disto, pude notar que por causa do ABS a montadora “pendurou” um bocado de chicotes e sensores pela longarina e eixos. Algo que realmente não me preocupa se realizada uma manutenção e limpeza correta de todo o sistema, mas é claro que para os amantes do off-road radical algumas proteções terão que ser desenvolvidas



Acessórios

Os acessórios originais vendidos e instalados nas concessionárias não me agradaram muito. Tanto pela robustez do material que em muitos casos parecem que vão entortar só de ancorar o veículo, quanto em funcionalidade.

Os para-choques dianteiros embutiram os faróis de milha em uma posição muito baixa, que em trilhas facilmente ficam cheiros de lama. O peito de aço dá a impressão de ser encaixado. A base para o guincho é feita de uma chapa muito fina, que pode entortar com facilidade, sem levar em consideração o suporte para os roletes parafusados..





Os estribos laterais são de uma chapa muito fina e lisa, que em dias de chuva podem escorregar.



O para-choque traseiro idem ao dianteiro, e além disto tem uma saia inferior que vai encher de lama e enroscar atuando como ancora.



Somente o snorkel que me pareceu satisfatório, afinal não tem muito segredo mesmo, rsrs



Eu sinceramente esperaria por novas soluções do mercado off-road.

E por fim Dirigibilidade

Minha avaliação da dirigibilidade foi muito aquém do que eu gostaria, uma vez que dirigi uns 3 km ao redor da ccs, e em perímetro urbano.

Mas de cara deu pra notar que a 1ª marcha está bem reduzida, o que vai ajudar muito quando a gente colocar pneus maiores. E por falar em pneus, eles são realmente muito pequenos para o porte do carro, e talvez por isto a sensação de frenagem e direção ficam muito próximas a de uma pick-up comum.

O que chama atenção mesmo é o motor, que é muito forte e com torque em baixa, saindo da ccs foi fácil chegar aos 80 Km/h em 3ª marcha sem forçar muito. Os engates são bem diferentes do que eu estou acostumado (cambio 5m antigo), já os donos dos Trollers mais novos irão perceber um cambio duro que na realidade mais dá a impressão de precisão. No fim, acho que é só costume mesmo..

Bem, é isto pessoal !

Sinceramente espero ter ajudado a todos a conhecer um pouco mais deste jipe que tanto adoramos. Caso tenham alguma dúvida sobre algo que não comentei, fique a vontade para perguntar. E se realmente estiver interessado em comprar um deste, fique a vontade para me chamar em pvt para trocarmos umas ideias..

Um grande abraço !!

Rodrigo