



Original de fábrica

Pocos usuarios saben que todo auto al cual se le realizan modificaciones pierde automáticamente la garantía de fábrica. Para conductores con espíritu deportivo Fiat pone a su disposición el Palio 1.8R, una versión con maquillaje e interiores tuneados y mayor potencia. Todo «original de fábrica».

Texto: Alberto Juárez

Fotos: Tonni Zanfrini

N	Versión Origen Precio	1.8 R Brasil \$ 37.500.
Velocidad máxima Acel. 0 a 100 km/h Consumo promedio		178,2 km/h 9s9 8,9 l/100 km



Tan sanguínea ha sido desde siempre la relación entre Fiat y sus clientes, que muchos de ellos hasta se «bancaron» sus productos cuando el fabricante representante de la marca no se destacó por respetar la calidad. El retorno de la propia Fiat con el lanzamiento del auto mundial fue la mejor decisión que pudo haber tomado y el suceso del Palio lo confirma. A medida que pasa el tiempo, su éxito se asemeja cada vez más a los que tuvieron como protagonistas al «seiscientos» y al «milqui», modelos que compitieron con calificados productos por el podio de sus respectivos segmentos. Hoy, entre los productos de origen Mercosur, el Palio es un vehículo muy bien conceptuado por sus materiales, terminaciones y calidad, tanto por los usuarios locales, como por aquellos mercados donde se lo exporta. Ahora, la versión 1.8R suma a la familia Palio una versión con caracterización deportiva.

Ya en fábrica, incorpora un **tuning** muy parecido a los difundidos en Brasil que, guste o no, lo hacen atractivo a las miradas.

Para este amante de los autos y a quien las poco más de seis décadas de vida no lograron aplacar su espíritu deportivo, **el frente** es lo mejor logrado. A las líneas del nuevo Palio les queda muy bien el gris aluminio pulido en el marco de la grilla oscura, en cuyo centro sobresale el emblema de la marca; lo mismo sucede con los faros principales de fondo negro. En la parte trasera se distingue el pequeño deflector ubicado en el remate del techo, el fumée en la base y un lateral de las nuevas ópticas traseras, la salida de escape cromada y la doble franja gris enmarcada por la identificación del modelo y la versión 1.8R. Aunque sobre gustos no hay nada escrito, hubiera sido suficiente con la más angosta superior. Muy llamativa resultan las ploteadas en el lateral, con números negros y la letra roja resaltados por bordes blancos en el extremo posterior. En cambio se distingue el ubicado en el parante central, simulando la textura de fibra de carbono, el bicolor de los retrovisores, las llantas de aleación de 14"

Equipamiento

- Faros antiniebla / Spoiler trasero
- 3ª luz de stop / Lava limpia luneta
- Espejos exteriores eléctricos
- Levantacristales eléctricos delanteros
- Asiento trasero rebatible
- Cierre automático en rodaje
- Cierre central de puertas
- Sistema de prevención de incendios
- Computadora de a bordo
- Pedalera deportiva
- Sistema de alarma / Fiat Code II
- Airbags frontales (opc)
- Cinturones inerciales delanteros/traseros
- Radio AM/FM, CD, MP3
- Aire acondicionado





Los laterales se ven reforzados por las rayas plateadas que encierran, detrás del parante de la puerta los números negros y la letra roja, ribeteada en blanco.



adornadas con cinco rayos dobles, calzando neumáticos más anchos 185 con 2 milímetros menos de perfil.

Fue grato comprobar el continuo mejoramiento en los **interiores** de los productos Fiat y en el 1.8R se resaltan aún más por la combinación de diferentes tonos de gris, algunos metálicos y también algún inserto negro. Todo, en materiales de nivel destacado para el segmento, con buenas terminaciones y correctos empalmes. Los apliques de color aluminio en el pomo de la palanca de cambios, freno de mano, marcos de los instrumentos de control y en la pedalera contribuyen a generar un ambiente deportivo. Aportan en el mismo sentido la costura roja de las coberturas en la palanca de cambios y el freno de mano, así como en el tapizado de las butacas delanteras, en las cuales la franja central es de tejido panel de abeja, digno de los fanáticos de la limpieza a la hora de pasar la aspiradora. Los medidores de velocidad y rpm son circulares, semicirculares los correspondientes a la temperatura de motor y nivel de combustible, cuyos números y referencias blancas son señalados por agujas fluorescentes. En la base central del tablero se encuentra el display del

completo ordenador de a bordo con doble opción, que permite monitorear dos tramos simultáneamente.

Las butacas con vestido deportivo son ligeramente rígidas, aunque cómodas, con buena contención lateral. Si bien cuentan con regulaciones longitudinales y de respaldo y de altura el volante, la profundidad elegida para la pedalera permite alcanzar una correcta posición de conducción para conductores de altura mediana.

El **espacio habitable** no ha variado respecto de las otras versiones del Palio. Teniendo en cuenta sus dimensiones exteriores es un buen cuatro plazas, sin mayores problemas para ubicar a un quinto pasajero en la central trasera; de todas maneras quienes ocupen cualquiera de esos tres lugares experimentarán la lógica dificultad que presentan los autos de tres puertas.

Teniendo en cuenta el segmento al que pertenece, el **equipamiento de confort** es correcto. Está bien insonorizado, el equipo de audio con AM/FM, reproductor de CD y MP3 suena bien y la cantidad de parlantes para el volumen interior es suficiente. Los levantavidrios eléctricos son del tipo One-Touch y los retrovisores exteriores también se regulan con mandos que se encuentran un tanto alejados. El climatizador, con múltiples y bien distribuidos sopladores, resultó eficiente frente a los importantes cambios de temperatura que presentaron los días durante los cuales probamos este vehículo. Dada la importante asistencia electrónica en los diversos sistemas presentes en este modelo tales como el cierre automático de puertas, alarma y cierre centralizado a distancia, temporizador de luz interna y apagado de faros, llama la atención no contar con levantavidrios eléctrico luego de retirar la llave de contacto, ni con aviso de cinturón de seguridad no abrochado.

Bienvenidos en los componentes de **seguridad** la opción de los airbags frontales y ABS en los frenos. Debido a que por su tamaño

Especificaciones técnicas

Motor:	Delantero, transversal, 4 cilindros, 8 válvulas, 1 árbol de levas
Alimentación:	Inyección electrónica multipunto
Cilindrada:	1.796 cc
Diámetro x carrera:	80,5 x 88,2 mm
Potencia máxima:	110 CV a 5.600 rpm
Torque máximo:	17,7 kgm a 2.600 rpm
Relación de compresión:	9,4:1
Tracción, transmisión:	Delantera, Manual de 5 velocidades
Dirección:	Asistida, piñón y cremallera
Suspensión delantera:	Independiente, McPherson, brazos transversales con barra estabilizadora
Suspensión trasera:	Independiente, brazos longitudinales y barra estabilizadora
Frenos del./tras.:	Discos ventilados / Tambor
Sist. electr. seguridad act.:	ABS
Llantas del./tras:	Aleación 5.5jx14
Neumáticos del./tras:	185/60 R14

Dimensiones (mm) y Pesos (kg)

Largo / ancho / alto:	3.827 / 1.634 / 1.435
Distancia entre ejes:	2.371
Trocha delantera/trasera:	1.418 / 1.378
Despeje mínimo:	138 mm
Radio giro:	4,9 m
Peso en orden de marcha (kg):	1.005
Capacidad de carga (kg):	400
Volumen del baúl (l):	290
Tanque de combustible:	48 litros
Combustible:	nafta 95 octanos

Velocidad máxima promedio

	178,2 km/h
ida	179,6 km/h
vuelta	176,8 km/h

Error del velocímetro: 10% en más

Velocidad máxima en km/h:

1º) 45,2; 2º) 78,5; 3º) 115,8; 4º) 159,6
Corte a 6.200 rpm

Los resultados obtenidos en esta prueba se midieron con instrumental Garmin provisto por Casio Shop, Paraná 621, Capital Federal. Tel: (011) 4374-7886
www.casioshopweb.com.ar

Aceleración

0 a 100 km/h	10s0	
0 a 400 m	17s3	127,5 km/h
0 a 1.000 m	31s4	153,4 km/h

Poder de Reacción

	en 2ª	en 3ª	en 4ª	en 5ª
40 a 60 km/h	2s2 en 30,5 m	3s0 en 41,8 m		
40 a 80 km/h		5s6 en 96,4 m		
60 a 80 km/h		3s0 en 57,2 m	4s4 en 84,6 m	
60 a 100 km/h		6s2 en 136,0 m	8s4 en 185,2 m	
80 a 100 km/h			4s5 en 110,0 m	6s2 en 158,0 m
80 a 120 km/h			9s2 en 256,0 m	12s2 en 346,0 m

Consumo de combustible

	Por litro	Con 20 l	c/ 100 km	Autonomía
urbano	9,9 km	198 km	10,1 litros	475 km
a 90 km/h	14,7 km	294 km	6,8 litros	706 km
a 120 km/h	12,7 km	253 km	7,9 litros	607 km
a 140 km/h	10,7 km	214 km	9,3 litros	514 km

Nivel sonoro del habitáculo

a 60 km/h	63 dB
a 80 km/h	64 dB
a 100 km/h	67 dB
a 120 km/h	69 dB
a 140 km/h	72 dB

Poder frenante

60 km/h a 0	11,8 m	1s9
80 km/h a 0	20,0 m	2s4
100 km/h a 0	34,6 m	3s0
120 km/h a 0	54,2 m	3s6



es uno de los modelos más aptos como cinco plazas, es objetable el anclaje de dos puntos en el cinturón de la plaza central trasera.

Por el acotado tiempo de sesión del vehículo, no se pudo medir la **potencia** del motor en el banco de rodillos, anunciada por la fábrica en 110 CV a 5.600 rpm o sea 5 CV más a un régimen superior en 200 vueltas (9 CV más comparado con la medición realizada en la prueba de MegaAutos, edición 48, junio/julio 2004). Si bien en la evaluación de la performance es imposible hacer intervenir todas las variables, no se notó en los registros el incremento del informe oficial.

El valor de la **velocidad máxima** en promedio fue de 178,2 km/h, sin superar los 180 km/h en las pasadas. Sí resultó destacable el poder de reacción utilizando la marcha de caja adecuada. Aunque el aumento en la banda de rodamiento ayuda, para medir la aceleración desde 0 es necesario hacer varias tiradas hasta coordinar acelerador, embrague en función de minimizar el patinamiento y régimen de paso de cambio. Después de varios intentos se pudo en pocos centésimos llegar a 100 km/h en menos de 10s0, no está mal para la necesidad de ser la 3ª la marcha donde se alcanza esa velocidad, con selectora precisa, pero algo larga de recorrido.

Las tres primeras marchas son de relación corta y esto le proporciona un correcto poder de reacción en el circuito urbano. Se desplaza con agilidad y con menos de 10 m de diámetro de giro, por el tamaño general del vehículo es posible estacionarlo en lugares impensados. La **suspensión** se anuncia de valor más rígido, pero en general no mortifica el confort en el piso desparejo de las calles. Los 138 mm de distancia al piso obligan a ser cuidadosos a la hora de enfrentarse con cunetas y moderadores de velocidad para evitar que toque abajo.

A las dos variables del reglaje de suspensión se le suma la nueva calibración de amortiguadores, todo apuntado a mejorar el comportamiento dinámico en función del uso con tendencia

deportiva. Mucho no se nota, pero vale especialmente cuando se circula en la ruta a mediana y alta velocidad, donde además de ser estable, transmite esa sensación de seguridad propia de vehículos más grandes.

Sintetizando, acentúa las características destacadas cuando se probó hace dos años el Palio HLX de esta generación. En esa oportunidad hubo que esmerarse para no bloquear en el examen de los **frenos** y sin dejar cuadrados los neumáticos se obtuvieron muy buenos registros. En esta oportunidad, el 1,8 R nos permitió conducir por primera vez un Palio con ABS; esto nos habilita para reiterar –ahora con más fudamentos- la sugerencia a quienes estén en condiciones de realizar la inversión, no dejar de incorporar este sistema que se ofrece como opcional. Parándonos sobre el pedal sin contemplaciones medimos valores de tiempo y distancia prácticamente iguales hasta 80 km/h, fueron mejores a mayor velocidad y en la reiteración de las pruebas no se observó fatiga.

Si bien la unidad de este ensayo superaba los 6.000 kilómetros rodados, contra 1.500 del HLX probado anteriormente y ello puede dar lugar a menor resistencia mecánica, fue grato comprobar una disminución aunque mínima, en el consumo de combustible. Pero también pueden haber influido los doce milímetros menos de altura en el valor de la resistencia aerodinámica o algún retoque en la electrónica. De cualquier manera, bienvenido sea.

La diferencia de precio entre el Palio 1,8 R y su equivalente HLX, está más que justificada por el plus de sus diez caballos de potencia, llantas de aleación, neumáticos más anchos, spoiler trasero, escape cromado, ópticas renovadas y el ploteo, con el valor agregado de estar realizado directamente en fábrica. Los colores exclusivos son otro rasgo de personalización, sumando lo suyo a la elección de quienes les guste como está logrado el conjunto. Desde lo mecánico, nostálgicos abstenerse, este «facha deportiva» está lejos de lo que fueron en relación al modelo de base, el IAVA 128 y el Sorpasso 147.

