

VEÍCULOS & CIA



GRUPO O REGIONAL

CONCESSIONÁRIA | COMPRA | VENDA

03 DE OUTUBRO DE 2021

Em que as picapes americanas são diferentes das brasileiras?

Após fechar fábricas no Brasil, Ford comemora 60 anos na Argentina

‘Veganos’, Volvos elétricos não terão bancos em couro animal

5 carros que complicam manutenções que deveriam ser simples

Carros esportivos decepcionantes: 5 modelos com desempenho medíocre

Carros esportivos brasileiros: 06 modelos raros e totalmente nacionais

Acompanhe todas as terças feiras edição online e as sextas feiras edição impressa/online as principais notícias, matérias e acontecimentos da região

REGIONAL

Circulação em 15 cidades

Amparo - Artur Nogueira - Conchal - Cosmópolis
Engenheiro Coelho - Espírito Santo do Pinhal
Estiva Gerbi - Holambra - Itapira - Jaguariúna
Mogi Guaçu - Mogi Mirim - Paulínia - Pedreira
Santo Antônio de Posse

Whatsapp: 19 9 9685 4255 - 9 9772 0540
Email: comercial@jornaloregional.net

Em que as picapes americanas são diferentes das brasileiras?

Por anos o mercado de caminhonetes no Brasil era dominado por modelos americanos: as Ford F100 e Chevrolet C14 protagonizavam, enquanto a Dodge D100 era um mero coadjuvante. Em 1979 a Fiat criou a categoria das picapes compactas derivadas de carros de passeio, mas dentre as picapes tradicionais as americanas reinavam.

Com a abertura das importações nos anos 90 chegaram as picapes médias japonesas. Nessa mesma época os fabricantes americanos apostaram nesse segmento de picapes médias, decisão que se mostrou acertada. Com a Chevrolet Silverado saindo de linha em janeiro de 2002 restou apenas a Ford F250 no segmento de picapes grandes.

A Ford F250 foi a última picape americana fabricada no Brasil (Foto: Ford | Divulgação)

A então Daimler-Chrysler, hoje Stellantis, tomou uma decisão ousada de importar a Dodge Ram 2500 para o Brasil. A picape vinha em uma configuração maior que a da F250 e com interior mais equipado, saindo da imagem de veículo de trabalho. O sucesso não foi estrondoso, mas foi o suficiente para mantê-la em linha.

As picapes americanas estão voltando ao Brasil

No final de 2020, a Ram anunciou a vinda do modelo 1500 Rebel, equipada com motor V8 a gasolina. O primeiro lote da picape esgotou em menos de 24 horas, mesmo sem vir com o motor diesel que os brasileiros amam tanto nesse tipo de veículo.

Agora foi a vez da irmã maior da nossa conhecida Ram 2500 ser confirmada para o Brasil, o modelo 3500. Essa picape gigante utiliza rodagem dupla no eixo traseiro, algo que estamos acostumados a ver em veículos comerciais.

A Ford e a Chevrolet não confirmam, mas elas podem estar prestes a anunciar picapes grandes americanas no Brasil. A Chevrolet Silverado 1500 já é vendida em países da América do Sul como o Chile, Paraguai e Uruguai; já a F150 pode ser encontrada na Argentina, Uruguai e Paraguai.

A alta do agronegócio, popularidade do estilo de vida rural e até as músicas sertanejas influenciam no interesse por essas picapes americanas. Muitos as chamam de “picapes de verdade” por serem grandes e imponentes quando comparadas com as picapes médias.

Picapes americanas têm uso diferente do que estamos acostumados

Historicamente, as picapes grandes se popularizaram em zonas rurais. As antigas caminhonetes Ford e Chevrolet auxiliavam fazendeiros em regiões longe do asfalto, mesmo sem ter tração 4x4. Por isso o brasileiro prioriza a capacidade de carga nesses veículos.

Com a legislação permitindo os motores diesel em caminhonetes com capacidade de carga acima de 1.000 kg, os fabricantes aumentaram a capacidade de carga das picapes americanas feitas no Brasil. As picapes médias japonesas conquistaram o Brasil rapidamente por lidarem bem com grandes cargas na caçamba e também pela confiabilidade.

Capacidade de reboque é quem manda

Enquanto isso nos EUA, as picapes ganharam mercado pela capacidade de reboque. Os tradicionais sedãs e peruas com chassi separado da carroceria eram bastante usados para rebocar, mas com as leis de emissões estrangulando

os motores V8 desses carros, os consumidores migraram para as picapes e SUV grandes.

A legislação de trânsito atual dos EUA torna praticamente impossível para que um carro de passeio seja homologado para puxar reboques, prática comum na Europa até hoje. Por isso temos hoje picapes americanas que possuem capacidade de carga inferior a de modelos compactos brasileiros.

Na Ram 1500 a capacidade de carga é de apenas 610 kg, mas a capacidade de reboque é de 5.062 kg. A Ram é por enquanto a única da categoria também a oferecer molas helicoidais no eixo traseiro, tendo uma suspensão a ar como opcional (nos EUA), mostrando que o foco é rebocar trailers no asfalto com conforto e estabilidade.

Tecnologia é aliada das picapes

Nas categorias acima a capacidade de reboque dessas picapes é ainda maior, com a Ford F450 capaz de puxar quase 17 toneladas. Isso é resultado de uma guerra publicitária que está acontecendo nas últimas décadas nos EUA, onde todo fabricante quer ostentar o título de maior capacidade de reboque da categoria.

Junto dessa briga existe uma paralela sobre qual fabricante oferece mais equipamentos para ajudar nessa tarefa: modulação eletrônica dos freios do reboque, controle de estabilidade com calibração específica e câmera de ré que torna o trailer “invisível” são algumas das tecnologias que nasceram dessa competição.

E diferente do brasileiro, que exige tração 4x4, as picapes 4x2 ainda são populares nos EUA por usuários que moram em regiões onde não neva. Os interessados por usar a caminhonete em trilhas procuram modelos específicos para isso como a Ford F150 Raptor, a Ram 2500 Power Wagon ou a Chevrolet Silverado TrailBoss.

Entendendo as categorias

Caminhonetes e caminhões são classificados em classes que vão de 1 a 8 nos EUA, divididas pelo peso bruto total (PBT). Os veículos até a categoria 6 podem ser dirigidos com carteira de habilitação comum, com a habilitação de uso comercial (equivalente a CNH E brasileira) sendo exigida apenas para as classes 7 e 8.

A Classe 1 engloba as nossas conhecidas picapes médias, com PBT de até 2.722 kg; A Classe 2a é a da Ford F150, Ram 1500 e Silverado 1500, com PBT de até 3.856 kg; Acima vem a classe 2b, da Ram 2500, F250 e Silverado 2500, com PBT até 4.536 kg. A classe 3 é a última com picapes, englobando as Ford F350 e F450, Silverado 3500 e Ram 3500, com PBT de até 6.350 kg.

As classes 4, 5, 6 e 7 já são caminhões feitos para receber implementos como baú ou carga seca. Por fim existe a classe 8, com cavalos mecânicos. Os números – como 1500, 2500 e 3500 usados pela Ram – são herança de classificações antigas das picapes. Esses números representavam a capacidade de carga das picapes em libras, ou seja, uma Ford F100 era homologada para 453 kg (1.000 libras), já a Chevrolet C20 era homologada para 907 kg (2.000 libras). Essa regra caiu em desuso com a evolução das caminhonetes e também com as diferentes opções de capacidade de carga que cada modelo oferecia. Mas os números foram mantidos pela facilidade de identificar a categoria de cada modelo.



Após fechar fábricas no Brasil, Ford comemora 60 anos na Argentina



A Ford comemorou, nesta semana, os 60 anos de operações da fábrica de General Pacheco, na Argentina. Inaugurado em 1961, esse complexo é responsável, atualmente, pela produção da picape Ranger. A situação no país vizinho contrasta com a vista no Brasil, onde a multinacional fechou todas as suas unidades industriais no último mês de janeiro.

Enquanto, por aqui, a Ford deixou de ser fabricante para operar unicamente como importadora, na Argentina a empresa anunciou, no ano passado, um investimento de US\$ 580 milhões, para modernização justamente do complexo de General Pacheco. A produção da nova geração da Ranger por lá já está confirmada para 2023.

História da Ford na Argentina

A fábrica de General Pacheco foi construída para substituir a antiga unidade industrial da Ford na Argentina. Localizada no bairro de La Boca, em Buenos Aires, e inaugurada em 1925, essa planta foi a primeira da multinacional a operar na América Latina. Das linhas de montagem, saía o célebre Modelo T.

Por sua vez, a fábrica de General Pacheco iniciou as atividades produzindo motores V8, utilitários da Série F e o sedã Falcon. Alguns dos veículos que a Ford importou para o mercado local ao longo dos anos, como Escort e Focus, eram provenientes da unidade argentina. Mais do que nunca, a planta vizinha fará jus ao passado de exportações ao Brasil.

‘Veganos’, Volvos elétricos não terão bancos em couro animal

A Volvo anunciou que seus novos carros elétricos sejam completamente livres de couro de origem animal. Segundo o comunicado da marca, “é uma decisão ética para o bem-estar animal”. Até 2025, a empresa pretende que 25% do material utilizado em novos carros Volvo sejam compostos por conteúdos reciclados e naturais, pois pretende se tornar uma marca totalmente circular até 2040. Como parte dos planos de ação climática, também pretende que todos os seus fornecedores imediatos, incluindo fornecedores de materiais, usem 100% de energia renovável até 2025.

“Encontrar produtos e materiais que apoiem o bem-estar animal será um desafio, mas isso não é razão para evitar essa questão importante”, disse Stuart Templar. “Esta é uma jornada que vale a pena fazer. Ter uma mentalidade verdadeiramente progressista e sustentável significa que precisamos fazer perguntas difíceis e tentar ativamente encontrar respostas”.

O movimento da empresa em direção à interiores livres de couro também é impulsionado pela preocupação com os impactos ambientais negativos da pecuária, incluindo o desmatamento. Segundo informações divulgadas pela Volvo, estima-se que a pecuária seja responsável por cerca de 14% das emissões globais de gases de efeito estufa provenientes da atividade humana.

Interior reciclado

Em vez de opções de interior de couro, a Volvo Cars oferecerá aos seus clientes alternativas, com materiais sustentáveis e feitos a partir de fontes naturais e recicladas.

Por exemplo, o Nordico, um novo material interior criado pela Volvo Cars. Ele consistirá em têxteis feitos de material reciclado, como garrafas PET, material de florestas sustentáveis na Suécia e Finlândia, e rolhas recicladas da indústria vinícola. A Volvo também continuará a oferecer opções de mistura de lã de fornecedores certificados como origem responsável, à medida que a empresa procura garantir rastreabilidade total e bem-estar animal em sua cadeia de suprimentos de lã.



5 carros que complicam manutenções que deveriam ser simples

1. Lâmpadas dos faróis do Honda Fit (1ª geração)



Nos EUA existe a cultura do “do it yourself” (faça você mesmo em português), que é popular entre os entusiastas de automóveis. Em fóruns norte-americanos é comum ver comentários elogiando os carros da Honda por terem tudo de fácil acesso no cofre do motor, como se fosse projetado por alguém que cuida do carro em casa.

Esse elogio é válido para o compacto Fit até certo ponto. O carro possui um aproveitamento de espaço inteligente no interior que resultou em um cofre do motor apertado. Por isso, é preciso esterçar as rodas dianteiras e retirar o para-barro interno das caixas de roda e uma capa interna do farol para poder trocar as lâmpadas dos faróis.

No manual do carro existe a instrução para o processo, que ocupa duas páginas. Para quem tiver tempo livre e quiser trocar as lâmpadas em casa será apenas mais tempo gasto, mas imagina ter que trocar uma lâmpada queimada na estrada?

2. Correia dentada do Audi A6

O layout tradicional dos carros da Audi é de motor longitudinal dianteiro à frente do eixo. Essa herança vem do Audi 100, o primeiro projeto independente da marca na Nova Auto Union. Esse esquema mecânico facilitou a existência da famosa tração integral quattro.

Nos carros mais modernos da Audi, os motores são fisicamente maiores e possuem mais acessórios dentro do cofre do motor. Na segunda geração do A6, as versões V6 e V8 ficaram com o motor muito próximo do suporte do radiador, impossibilitando o acesso à correia dentada.

O processo para trocar esse componente importante tem vários passos: primeiro é preciso retirar o para-choque do carro, em seguida é preciso drenar o radiador, desconectá-lo do motor e separar o suporte do para-choque das longarinas. Depois de desmontar toda a frente do veículo, é “só” trocar a correia dentada do motor e montar tudo isso novamente. Esse processo também é usado pelos A4 e A8 da mesma época com motores V6 e V8.



3. Estepe da Chrysler Town & Country



O estepe dos carros costuma estar no fundo do porta-malas ou no lado de fora, sob o porta-malas. Alguns carros são diferentes, como o Fiat Mille com seu estepe no cofre do motor. Na Town & Country, a Chrysler precisou do espaço na traseira onde o estepe costuma ir para colocar o alçapão onde os bancos ficam embutidos quando fora de uso.

Por isso, o estepe da minivan fica no lado de fora, sob o assoalho e no centro do carro. Para tirar o estepe do lugar é preciso montar uma ferramenta presente no porta-malas que serve para desapertar um parafuso sob o console central que faz o estepe abaixar.

Depois é indicado puxar o estepe, que está embaixo do carro, com essa ferramenta. O último passo é soltar o cabo que prende o estepe em uma capa protetora. O estepe é fino para uso emergencial, portanto o pneu furado e a capa protetora do estepe terão que ser colocados no interior da minivan.

4. Bateria do Dodge Journey



Assim como o estepe, a bateria é um item que costuma estar localizado de forma previsível. A mais comum é no cofre do motor, mas também pode ser encontrada no porta-malas ou sob o banco do motorista. O Dodge Journey, o Chrysler Stratus, o Dodge Viper e outros carros do grupo Chrysler dos anos 1990 e 2000 escondem a bateria em um lugar exótico.

O componente fica à frente da roda dianteira esquerda, atrás do para-choque. Pelo menos esses carros possuem polos para fazer a chupeta no cofre do motor. Nos EUA essa posição da bateria é criticada por ficar exposta aos elementos, sendo comum o suporte enferrujar em regiões onde neva.

Para trocar a bateria, é preciso tirar a roda e desmontar o para-barro interno da caixa de roda. O procedimento mais seguro é levantar o carro em um elevador.

5. Correia dentada do Land Rover Discovery



Esse é famoso, muitos leitores já devem ter visto nas redes sociais fotos do Land Rover Discovery em uma oficina com a carroceria separada do chassi. E sim, esse é o procedimento recomendado para realizar a troca da correia dentada e vários reparos nesse SUV e em seu irmão de plataforma Range Rover Sport.

Assim como ocorre no Audi A6 que citamos anteriormente, o motor fica apertado no cofre e sem uma forma de acesso por cima. O Discovery usa uma estrutura que une um monobloco com um chassi do tipo escada, para deixar a carroceria mais rígida. E, por isso, é possível separar a carroceria do chassi.

Mas fazer essa separação não é tarefa simples como em uma picape antiga, os SUV britânicos são carregados de tecnologia e eletrônica. Na hora de unir a carroceria ao chassi é preciso reprogramar os módulos para que tudo volte a funcionar.

Carros esportivos decepcionantes: 5 modelos com desempenho medíocre

Qual é a característica mais importante dos carros esportivos? Desempenho, é claro! Veículos com esse tipo de proposta deve entregar, primordialmente, boa performance na pista. Para isso, é necessário ter um motor potente, além de bons freios e de uma suspensão capaz de proporcionar ótima estabilidade em curvas. Mas e quando um modelo de tal gênero que têm pouco ou nada disso?

5 carros esportivos com desempenho decepcionante

Pois existiram alguns carros assim no mercado brasileiro, e em quantidade suficiente para fazer um listão! E olha que o caso aqui nem é daqueles automóveis cuja ideia é oferecer apenas visual com elementos agressivos, chamados informalmente de “esportivados”. Esses veículos, ao menos, têm preço mais acessível e nomes menos pomposos.

Conheça 5 carros classificados como reais esportivos pelos fabricantes, seja no material publicitário ou pelo uso de siglas realmente ligadas à performance, mas que decepcionaram quanto à dirigibilidade. Veja o listão!

1. Golf GTI (Mk3)



Não que o modelo fosse exatamente fraco: equipado com um motor 2.0 16V, entregava 136 cv de potência. O problema é que esses números, na época, já não davam a ele um desempenho esportivo. Para efeito de comparação, o Golf GTI da época já tinha propulsor 1.8 turbo de 180 cv.

Para piorar, concorrentes sem proposta esportiva, como Ford Focus e Peugeot 307, ambos com motores 2.0 16V, entregavam o mesmo nível de performance. Nem mesmo dentro da própria linha Astra a versão GSi conseguiu de destacar: poucos anos depois, a unidade 2.0 8V flex das versões civis chegou a 140 cv com etanol.

Que fique claro: o texto diz respeito unicamente à terceira geração do Golf GTI, que foi a primeira vendida no Brasil, quando o modelo ainda era importado. Enquanto as safras seguintes utilizaram motores turboalimentados bastante potentes, a anterior vinha com um 2.0 8V de 116 cv, que até proporcionava bom desempenho ao hatch. Mas, esportivo? Não, nem mesmo para os padrões dos anos 90.

Na prática, em desempenho, o modelo não era páreo para concorrentes como Fiat Tipo Sedicivalvole, Chevrolet Calibra ou Citroën ZX Volcane. O desempenho era inferior inclusive ao do “primo pobre” Gol GTI. Até a versão GLX do próprio Golf oferecia performance equivalente, pois vinha equipada com o mesmíssimo 2.0 de 116 cv.

Vale ressaltar que, na Europa, o Golf GTI dessa safra tinha opção de motor com cabeçote 16V, que elevava a potência para 148 cv. Aí, sim! Porém, esse modelo nunca veio para o Brasil. Pelo menos foram importados alguns exemplares da fogosa versão VR6, com 174 cv gerados por um 2.8 de seis cilindros. Este era um verdadeiro canhão: pena que o número estimado de unidades trazidas ao país seja de apenas 40.

2. Chevrolet Astra GSi

Quem é fã da Chevrolet geralmente se entusiasma com a sigla GSi. E com razão: herdadas diretamente dos esportivos da Opel, então pertencente à GM, essas três letrinhas deram vida a versões icônicas de carros como Kadett, Vectra e Corsa. Entretanto, o Astra não fez jus à tradição da marca.



3. Hyundai Veloster



Dizer que o desempenho do Veloster é medíocre chega a ser gentileza: era ruim mesmo. Culpa do motor 1.6 com apenas 128 cv de potência, também utilizado na linha HB20. Isso em um modelo que evocava velocidade no design e até no nome! Para piorar, a Hyundai anunciava que a potência do Veloster era de 140 cv. O “detalhe” é que esse número dizia respeito às versões equipadas com injeção direta, que existiam no exterior, mas nunca vieram ao Brasil.

A falta de desempenho acabou fazendo com que o modelo virasse piada. Quando o efeito da novidade passou, as vendas minguaram. Conseqüentemente, as importações foram suspensas já em 2013. Desde então, a Hyundai protagonizou diversos lançamentos no país, mas o Veloster nunca mais voltou à gama de carros da marca.

4. Ford Escort XR3 (1.6)



O Escort XR3 é um dos ícones da indústria automobilística brasileira durante os anos 80. Contudo, isso se deve a questões como design, sofisticação e padrão de construção, porque desempenho, que é bom, ele não entregava. Entre 1983 e 1989, o hatch era movido por um motor 1.6 da família CHT, com parcos 83 cv de potência.

Essa mecânica fez com que o Escort XR3 sempre estivesse, literalmente, atrás dos demais carros esportivos nacionais da época. Todos os concorrentes, incluindo os Volkswagen

Passat Pointer e Gol GT/GTS e o Chevrolet Monza S/R andavam muito à frente do hatch da Ford.

É verdade que, após a união da Ford com a Volkswagen, que originou a Auto Latina, o Escort ganhou um 1.8 S de origem alemã, com 99 cv declarados, que equilibrava a disputa com a concorrência. E a geração seguinte veio com um 2.0 injetado de 115 cv. Mas o caso é que, ao menos no início de carreira, o XR3 estava longe de justificar as pretensões esportivas.

5. Toyota Corolla GR-S



Ao longo dos anos, a Toyota sempre desenvolveu versões do Corolla com esportividade restrita apenas ao visual. É esse o caso das antigas configurações S e XRS, que compuseram as gamas das gerações passadas. Todavia, a marca japonesa nunca havia utilizado o nome da divisão esportiva Gazoo Racing nesses modelos. Pelo menos, não até agora...

Mais conhecida no exterior do que no Brasil, a Gazoo Racing prepara os carros Toyota utilizados em competições, e também desenvolve os modelos realmente esportivos da empresa, como o Yaris GR, um hot hatch de 260 cv. Mas, no Brasil, o nome dessa divisão foi utilizado no Corolla GR-S, que tem design invocado, mas mecânica exatamente igual à das versões convencionais.

Para piorar, a Toyota insinua, em peças publicitárias, que o Corolla GR-S veio das pistas de corrida da Stock Car. E isso não é verdade, já que os bólidos da categoria não compartilham componente algum com o modelo produzido em série.

Carros esportivos brasileiros: 06 modelos raros e totalmente nacionais

1. Malzoni GT



Piloto e máquina participaram do Monterey Historic Car Races, na famosa pista de Laguna Seca, EUA. Além dele, outro exemplar foi manejado por Eduardo Pessoa de Melo. É o único esportivo brasileiro que se tem notícia a competir na prova californiana.

O nome é uma homenagem a Genaro “Rino” Malzoni, um dos idealizadores do projeto e responsável pela produção do cupê em Matão (SP). O GT utilizava motor de três cilindros originário da DKW. O chassi era proveniente do mesmo fabricante, mas tinha o entre-eixos reduzido. Sobre ele, era instalada uma exclusiva e vistosa carroceria, com linhas inspiradas em esportivos europeus.

O Malzoni GT surgiu em 1964, disputando corridas em autódromos brasileiros. No ano seguinte, o modelo já venceu algumas provas. Um dos resultados mais expressivos foi o primeiro lugar na categoria de protótipos do Grande Prêmio das Américas, realizado em Interlagos.

A partir de 1966, foi comercializada uma versão mais sofisticada, para uso nas ruas (até então, o modelo era destinado unicamente às pistas). A aceitação foi tamanha que, naquele ano, o fabricante alterou sua razão social, dando origem ao Puma DKW e a uma nova linhagem de carros esportivos brasileiros.

2. Puma GT 1.500



Qualquer automóvel produzido pela Puma é hoje objeto de coleção. Dos primeiros cupês, ainda com mecânica DKW, aos modelos GTB com motor seis cilindros de origem Chevrolet, o fabricante desenvolveu uma gama diversificada. Houve até caminhões com o logotipo da empresa, já em uma

fase posterior. Porém, os mais famosos são os chamados “Puminhas”, com propulsão Volkswagen.

A história do GT 1.500, o primeiro dos “Puminhas”, começa em 1967, quando a Volkswagen adquiriu a DKW do Brasil, extinguindo os produtos da marca. A Puma, então, precisava de outra base mecânica para seus projetos. Acabou optando pelo motor com refrigeração a ar da própria Volkswagen, com 1.493 cm³ de cilindrada.

É justamente daí que surgiu o nome 1.500, que batizou um novo cupê, lançado no segundo semestre de 1967. Assim como o antecessor, ele era inspirado em esportivos europeus, principalmente italianos. Em 1970, veio um motor 1.600 e, no ano seguinte, o derivado conversível, chamado Spyder.

A gama passou por diversos aperfeiçoamentos e foi rebatizada várias vezes: os modelos GTS, GTC e AM4 são decorrentes desse processo contínuo. Porém, todos são descendentes diretos do GT 1.500 original. A Puma fez sucesso com esses pequenos esportivos e chegou a exportar seus carros autenticamente brasileiros para dezenas de países.

No início dos anos 80, porém, o fabricante começou a enfrentar dificuldades e acabou encerrando as atividades em 1985. Desde então, diferentes empresas adquiriram a marca e a relançaram, mas nenhuma dessas iniciativas foi duradoura.

3. Brasinca 4.200 GT



A Brasinca era uma fabricante de carrocerias para veículos pesados instalada em São Caetano do Sul (SP). Nos anos 60, lançou-se numa empreitada para produzir esportivos de alto desempenho. O resultado foi cupê 4.200 GT, projeto por Rigoberto Soler, um espanhol radicado no Brasil.

Para os padrões dos anos 60, o design era extremamente arrojado e agressivo. As linhas da carroceria – confeccionada em chapa, e não em fibra de vidro – ainda hoje impressionam, ao mesmo tempo em que causam algumas polêmicas. Enquanto alguns julgam que a Brasinca teria se inspirado no norte-americano Studebaker Avanti, outros alegam que o cupê nacional foi copiado pelo inglês Jensen Interceptor.

O nome 4.200 GT é uma referência ao motor do veículo. Como, na época, a indústria nacional não produzia nenhuma unidade de alto desempenho, optou-se pelo seis cilindros em linha originário dos caminhões Chevrolet. Para elevar a potência, comando de válvulas e carburação foram modificados. As versões mais “bravas” chegavam a render 171 cv brutos, que levavam o esportivo a ultrapassar os 200 km/h.

Lançado em 1964, o modelo foi descontinuado em 1967. Nesse meio tempo, ele chegou a ser rebatizado de Uirapuru. A renomeação ocorreu quando a produção mudou de mãos: da Brasinca, foi para a Sociedade Técnica de Veículos (STV). Menos de 100 unidades foram fabricadas, o que faz dele um

dos mais raros carros esportivos brasileiros.

Carros esportivos brasileiros dos anos 70:

4. Bianco S 1600



Carroceria esguia e aerodinâmica foi projetada com base em experiência nas pistas

Quem é ligado em automóvel certamente já ouviu falar em Toni Bianco. Ele é o criador de vários carros esportivos fora de série brasileiros e segue na ativa até hoje. Entre eles, está um dos cupês mais originais desenvolvidos no país.

O Bianco S 1600 foi lançado no Salão do Automóvel de São Paulo em 1976. O design foi moldado nas pistas: era uma evolução dos modelos Fúria, que fizeram sucesso nos autódromos anos antes. O desempenho, porém, era inferior ao dos antecessores, pois foi utilizado o motor Volkswagen 1.600 a ar.

Apesar disso, consta que 180 unidades foram vendidas ainda no motorshow paulista. Em 1978, o pequeno cupê voltaria a atrair atenções em um Salão do Automóvel, dessa vez em Nova Iorque. A produção, artesanal, era pequena, mas manteve-se constante até o início dos anos 80.

A partir da virada da década, porém, a empresa perdeu mercado. Vários fabricantes artesanais de esportivos surgiam, enquanto o novo modelo Tarpan, desenvolvido a partir do Bianco S, não fez sucesso. Apesar da trajetória curta, o modelo foi um dos mais marcantes daquele período.

5. Farus ML 929

Esportivos produzidos em Minas Gerais tinham as soluções construtivas como destaque

A história da Farus diz respeito, ao mesmo tempo, a carros esportivos brasileiros e a laços sanguíneos. Afinal, a empresa, cujo nome é o acrônimo de Família Russo, foi criada pelo patriarca Alfio e o filho Giuseppe. Sediada em Belo Horizonte (MG), lançou o cupê ML (iniciais de Maria Luiza, a matriarca do clã) 929 em 1978.

Ao contrário de outros esportivos da época, o cupê utilizava mecânica Fiat, cuja fábrica, coincidentemente ou não, também situava-se em Minas Gerais. O chassi de treliça dispunha o propulsor em posição centra, solução que proporcionava ótima dirigibilidade ao veículo. O desempenho, porém, não se destacava: o 1.3 proveniente do 147 Rallye entregava apenas 72 cv.

A Farus conseguiu se estabelecer no mercado e utilizou diferentes motores ao longo dos anos. Em 1982, era lançado o modelo TS, com propulsor 1.6 originário da versão esportiva

do Passat. Dois anos mais tarde, o fabricante lançaria seu veículo mais famoso: o Beta, com uma unidade 1.8 oriunda do Chevrolet Monza. O modelo não tardou a oferecer carroceria conversível e cilindrada maior, chegando a 2.0.

Em 1986, a Farus chegou a negociar com a Chrysler a utilização de motores 2.2 norte-americanos. No ano seguinte, a marca chegou a expor seus produtos no Salão do Automóvel de Nova Iorque. A última novidade foi o esportivo Quadro, fruto de um projeto totalmente novo, que incluía a utilização de motor 2.0 Volkswagen em posição convencional, na dianteira. Em 1990, porém, com a abertura das importações, a empresa retirou-se do mercado.



6. Santa Matilde SM



Esportivos, mas também luxuosos, os veículos Santa Matilde nasceram da iniciativa de industrial fluminense

O fechamento total das importações para o mercado brasileiro, em meados da década de 70, e o sucesso de carros esportivos feitos por fabricantes brasileiros foram os incentivos que faltavam para que a Companhia Industrial Santa Matilde enveredasse para o ramo automotivo. Sediada em Três Rios (RJ), a empresa fabricava implementos ferroviários e agrícolas.

Após alguns anos de desenvolvimento, a Santa Matilde começou a produzir, em 1978, um automóvel que mesclava luxo e esportividade. Batizado de SM, foi desenhado por Ana Lúcia Pimentel, filha de Humberto Pimentel, dirigente da empresa. Naquele ano, o modelo foi apresentado no Salão do Automóvel de São Paulo e atraiu dezenas de compradores.

Sob o capô, foi empregado o motor Chevrolet 4.1 de seis cilindros, que garantia bom desempenho. Em 1980, a Santa Matilde passava a oferecer unidades 2.5, também advindas do Opala, com aspiração natural ou turboalimentada. Um ano depois, um exemplar chegou a ser exposto na França. A linha crescia em 1984 com a oferta de uma configuração conversível.

O declínio do esportivo começou em 1988, quando a produção passou a ser feita sob encomenda, até cessar de vez em 1990. A marca é lembrada por ter desenvolvido alguns dos carros esportivos brasileiros com melhor padrão de construção naquele período.

Veja 05 picapes que serão lançadas no Brasil em breve

1. Peugeot Landtrek



Até o fim do ano a marca francesa vai voltar a se aventurar neste mercado, mas, desta vez, com um exemplar para a categoria de médias. Com 5,33 metros de comprimento, 1,96 m de largura, 1,82 m de altura e 3,18 m de entre-eixos, a Landtrek será montada no Uruguai, de onde virá para o Brasil de olho na Toyota Hilux.

2. Nissan Frontier



A Frontier acaba de estrear uma nova série limitada X-Gear já como linha 2022, mas sua remodelação está próxima. Entre o fim do ano e primeiro trimestre do ano que vem, a picape média produzida em Córdoba (Argentina) adotará o face-lift já aplicado no modelo lá fora, que se chama Navara em vários mercados.

3. Ford F-150



Ter essa picapona aqui é um projeto antigo da Ford, e sonho dos seus fãs – o modelo até é comercializado no nosso mercado, mas por importação independente. Contudo, parece que agora vai e que a F-150 será uma das picapes que serão lançadas no Brasil em 2022. O modelo foi reestilizado em 2020 nos EUA e ganhou itens de auxílio ao motorista.

4. Chevrolet Montana

A velha Montana deixou de ser produzida para abrir espaço na fábrica de São Caetano do Sul para uma nova geração. Põe nova nisso, inclusive em tamanho e posicionamento. Com estrutura em monobloco e arquitetura do Tracker, a picape agora será uma médio-compacta para fazer graça no segmento dominado pela Fiat Toro.



5. Renault Duster Oroch



A picape que inaugurou a categoria de médio-compactas, mas que nunca fez cosquinha nas vendas da Toro, finalmente vai (tentar) acompanhar a remodelação do Duster. Adotará nova grade e faróis, e o para-choque será redesenhado. A melhor novidade, porém, ficará para a motorização. Além do 1.6 S Ce de até 120 cv, a Oroch deve receber o 1.3 turboflex que estreou no Captur. São 170/162 cv de potência.

Conheça 10 fatos sobre o esportivo Volkswagen Golf GTI

1. Desempenho

É o aspecto que sempre vem em primeiro lugar quando se fala de Golf GTI – independentemente de qual era tratamos do hatch. O esportivo de sétima geração já desembarcou aqui em 2013 com credenciais arrojadas.

O motor 2.0 TSI com turbo e injeção direta gera 220 cv de potência a 4.500 e 35,7 kgfm a partir das 1.500 rpm. O câmbio automático DSG com dupla embreagem e seis marchas conferia a agilidade necessária ao Golf GTI alemão.

Com bloqueio do diferencial eletrônico e controle de largada, o modelo faz o 0 a 100 km/h em 6,5 segundos, enquanto a máxima é de 244 km/h. O poder de retomada em baixos e médios giros, porém, é outro destaque do modelo, com torque plano e motor cheio de 1.500 rpm até 4.400 rpm.

O Golf GTI brasileiro manteve o mesmo motor da família EA888, porém o exemplar paranaense ficou discretamente mais lento. De acordo com a Volks, o 0-100 km/h foi para 7,2 segundos e a máxima, para 237 km/h.

Mas o modelo mantinha sua essência, com amortecedores mais firmes, suspensão baixa, freios dimensionados e os pipocos indefectíveis do escapamento. E ainda deu tempo de o Golf GTI feito por aqui ter a potência aumentada para 230 cv a 4.700 rpm – o torque se manteve em 35,7 kgfm -, com 0-100 km em 7 segundos cravados e final de 238 km/h.

2. Dinâmica do Golf GTI

O acerto dinâmico de um Golf, por si só, já é passível de muitos elogios e um convite a acelerar. Mais baixa, a configuração GTI deixa tudo mais firme e divertido, especialmente em curvas, quando o carro parece um kart grudado no chão. A ótima construção fruto da engenharia alemã e da moderna plataforma MQB garantem um carro bastante preciso e estável em variadas situações. Some a isso a direção direta e obediente e a suspensão mais firme que o Golf GTI honra sua proposta hot hatch.

3. Esportivo x conforto



Não espere um carro confortável quando falamos da versão GTI. Apesar de não bater seco, nem refletir em demasia quebra-molas e valetas, é um carro mais baixo e com suspensão firme que vai se ressentir dos buracos generosos das ruas brasileiras. Além disso, o modelo usa pneus de perfil baixo. Os originais eram nas medidas 225/45 R17 ou R18, que lêem com “exatidão” as imperfeições da pista.

4. Equipamentos do Golf GTI

O Golf sempre foi muito bem equipado e o GTI costuma ser o modelo topo de linha. Desde o alemão de sétima geração, recebe seis airbags, controles de estabilidade, de tração e subidas, sensores de estacionamento na frente e atrás, ar-condicionado automático bizona, retrovisor eletrocromico, auto hold, freio de estacionamento elétrico, entre outros. O brasileiro ainda incorporou câmera de ré.

O bom é que o modelo sempre teve, em sua lista de opcionais, itens de auxílio ao motorista – que podem ser encontrados em usados à venda. Faziam parte do pacote o controle de cruzeiro adaptativo com alerta de colisão e frenagem de emergência, assistente ativo de farol alto, estacionamento automático e indicador de fadiga. Teto-solar, couro e ajustes elétricos do banco do motorista também eram pagos à parte.

5. Suspensão

O jogo multibraço traseiro do Golf GTI é outro ponto de destaque. Se o primeiro hatch feito no Brasil já mandava bem com o eixo de torção, o modelo de sétima geração é ainda mais afinado com o sistema multilink.

6. Manutenção

Como é de se imaginar, não é um carro barato de se manter. As peças do Golf GTI são caras – bem mais que as das versões normais do hatch médio. O par de discos ventilados dos freios dianteiros não saem por menos de R\$ 700, por exemplo. A bomba de combustível custa mais de R\$ 2 mil e o par de amortecedores traseiros gira na casa dos R\$ 1 mil. Se ainda estiver na garantia, restam as



revisões na concessionária. A de 40.000 km tem preço de R\$ 1.150, a de 50.000 km, de R\$ 740, e a de 60.000 km, de mais de R\$ 4 mil – nesta há troca de óleo da caixa DSG, de velas e da correia, entre outros.

7. Usados

Há bastante ofertas de Golf GTI de sétima geração nos principais sites de compra e venda de automóveis, como Webmotors, KBB Brasil e Webmotors. Porém, trata-se de um modelo bastante valorizado. Segundo a KBB, o preço médio de revendedor do Golf GTI 2014 vai de R\$ 111 mil a R\$ 115 mil. A do modelo 2019, parte de R\$ 148 mil e chega a pouco mais de R\$ 151 mil.

8. Defeitos comuns

Em fóruns com donos de Golf GTI e no site do Reclame Aqui há reclamações corriqueiras sobre vazamentos na bomba d'água do hatch esportivo. Também fique atento a ruídos na caixa de direção e dificuldades em engatar o câmbio DSG.

9. Seguro caro

Outro drama do Golf GTI é o seguro caro. Muitas companhias, inclusive, não fazem a cobertura da versão esportiva do hatch da Volks. Outras só a fazem mediante instalação/contratação de rastreador e bloqueador. Fique atento também aos valores de franquia, que costumam ser muito salgados.

10. É um Golf GTI!

Pois é, um Golf é um Golf. E um Golf GTI adiciona a pimenta na dose certa a um hatch consagrado e renomado ao longo de sua história. Desempenho arisco, pegada de esportivo, posição de dirigir baixa e dinâmica apurada são mais do que argumentos convincentes para quem gosta de uma tocada mais nervosa e quer ser feliz ao volante.

