



Carros antigos 'baratos': 10 modelos que ainda têm preços acessíveis

Você curte carros antigos, mas ainda não realizou o sonho devido aos preços, que não estão exatamente baratos? Então anime-se, pois os valores de determinados veículos ainda estão em patamares acessíveis.

Todos os modelos do listão podem ser encontrados à venda, em sites de classificados, por valores

entre R\$ 15 mil e R\$ 25 mil. Essa faixa de preço diz respeito a veículos em bom estado. Existem similares anunciados por quantias bem menores, mas vale lembrar que carros antigos muito baratos costumam sair caros: afinal, gastos exagerados com consertos ou com regularização podem rapidamente inviabilizar o investimento.

No listão, entraram apenas veículos com pelo menos 30 anos de fabricação. É que esse é o parâmetro da legislação brasileira para que um carro seja considerado antigo. Além do mais, todos são nacionais, já que esses modelos são mais abundantes e, conseqüentemente, têm preços menores.

Importante destacar que, na

gama de determinado modelo, algumas versões podem ser bem mais valorizadas do que outras. Configurações esportivas ou de tiragem limitada, por exemplo, costumam ter valores mais altos que as opções de entrada, que geralmente são mais simples e comuns. Dito tudo isso, confira o listão de carros antigos baratos!

Ford Verona GLX

A história do Verona é pra lá de interessante. Afinal, ele foi o primeiro automóvel a chegar ao mercado após a criação da Autolatina, que uniu a Ford e a Volkswagen. Além do mais, exibe design desenvolvido no Brasil, que até hoje é harmonioso. A carroceria, com duas portas e traseira elevada, ao estilo cupê, é mais bonita até que a do Orion, um sedan baseado no Escort que o fabricante vendeu na Europa.

Isso vale para os exemplares da primeira geração, que durou somente de 1989 a 1992. Havia apenas duas versões: LX e GLX. A top de linha pode trazer ar-condicionado, direção hidráulica e até teto solar, mas nem por isso tem preços exorbitantes. A segunda linhagem, de 1993, chegou com quatro portas e algumas modernidades, mas é menos estilosa.



Volkswagen Brasilia

Os preços do Fusca subiram nos últimos anos, mas existem outros carros antigos da Volkswagen que permanecem mais baratos. Um deles é o Brasilia, praticamente uma versão modernizada do besouro. Toda a linha é bastante acessível, com exceção da valorizada configuração quatro portas: feita para exportação, ela teve pouquíssimas unidades comercializadas no mercado interno.

Enquanto esteve em produção, entre 1973 e 1982, o Brasilia sempre obteve bom desempenho comercial. Durante esse período, a Volkswagen fabricou quase 1 milhão de unidades do modelo e chegou a exportá-lo para diversos países. Um exemplar zero-quilômetro, ano 1981, integra o acervo histórico da empresa.

Volkswagen Passat LS

Enquanto os preços das versões esportivas TS e GTS da gama Passat explodiram nos últimos anos, as opções de entrada seguem com valores mais acessíveis. E o caso da LS, que tem motor 1.5, menos potente, mas preserva a boa dirigibilidade que caracteriza o modelo. Por aqui, a história do Passat começou em 1974, ano em que a produção no país teve início. Primeiro Volkswagen nacional equipado com motor de refrigeração líquida, o modelo tinha projeto moderno para a época. A fabricação foi até 1988 e totalizou quase 900 mil unidades, incluindo as destinadas à exportação.



Dodge Polara

Design do "Dodginho" tem a cara da década de 1970

Qualquer modelo nacional da linha Dodge V8 tem, atualmente, preços na casa dos três dígitos. Por sua vez, o Polara, equipado com motor 1.8 de quatro cilindros, pode até não ter tanta pujança, mas tampouco faz feio, sendo que o conjunto mecânico ainda inclui tração traseira. Opção mais compacta e acessível da marca, ele segue com valores relativamente baratos no mercado de carros antigos, com exceção das raras versões SE e GLS.

O modelo chegou ao mercado em 1973, mas as unidades dos primeiros anos de produção têm fama de problemáticas. Por isso, o ideal é optar por um exemplar da linha 1976 em diante, ano em que o fabricante substituiu o nome Dodge 1.800 por Polara. A produção foi até 1981 e totalizou em 92.665 veículos.

Gurgel BR-800

O BR-800 é carro nacional em todos os sentidos, criado e fabricado no país por uma empresa totalmente brasileira: a Gurgel. O microcarro chegou ao mercado em 1988, com proposta de uso urbano. O motor de dois cilindros e apenas 800 cm³ é econômico, mas, naturalmente, incapaz de se destacar em desempenho.

Com uma trajetória de ousadia e criatividade, o modelo saiu de cena já 1991, após a fabricação de aproximadamente 1.000 unidades. Apesar dos baixos números de produção, os exemplares do Gurgel BR-800 que sobreviveram ao tempo são acessíveis: eles são carros antigos raros e cheios de história, porém baratos. Eis um caso raro no mercado mundial.



Pneu fora: vantagens e desvantagens



O automóvel já fez mais de cem anos e ainda não inventaram uma solução definitiva para o pneu sobressalente. Principalmente no Brasil, onde não funciona a solução do "runflat" – aquele que anda mesmo vazio. Em alguns modelos, o estepe foi removido para fora do porta-malas e colocado debaixo do assoalho. Se você estiver comprando um carro com esta solução, preste atenção:

– **Há vantagens:** se o pneu fura com o porta-malas carregado, você não precisa tirar toda a bagagem para utilizar o estepe. E um ganho considerável de espaço no porta-malas.

– **Mas também desvantagens:** é difícil calibrá-lo e retirá-lo também costuma ser complicado. E, como fica fora do carro, é mais fácil ser roubado.

Trecho alagado: pior vem depois...

Em época de chuva é comum aparecerem as recomendações e dicas de como atravessar um trecho alagado.

1. "A água não pode estar acima da metade da roda";
2. "Tem que atravessar o trecho devagar, para não gerar marolas";
3. "Engatar primeira ou segunda marcha, sem tirar o pé do acelerador e nem cambiar, para evitar de entrar água no motor"...

Porém, uma outra dica importantíssima, que nem todos se lembram, é o cuidado depois de passar pelo trecho alagado. Pois a água deixa o sistema de freios completamente molhado e quase inoperante. O que se resolve com facilidade: basta acelerar o carro de segunda ou de terceira mantendo também o pé no freio, porque assim os componentes vão se esquentar e evaporar a água que prejudicava o funcionamento do sistema.



Você pega no volante do jeito certo?



Você sabe como segurar o volante de automóvel? É uma coisa tão básica, não é? E, mesmo assim, tem gente que faz tudo errado. Mas como assim?

Bom, tem gente que dirige com as duas mãos lá em cima, outros com as duas mãos cá embaixo... O certo é dirigir na posição "quinze para as três" (14h45) dos ponteiros de um relógio!

Até aí tem muita gente que sabe. Mas e na hora de fazer uma curva, de fazer uma conversão?

Ah, aí é que o bicho pega, porque muita gente faz errado, mas muita gente mesmo! Como é que faz errado? Eu já vi muita gente pegar no volante por dentro do aro, na hora de fazer a curva, e não sabe o que faz com o cotovelo, com a outra mão; se

tiver que virar mais, ele se perde...

O certo é virar o volante mantendo as mãos sempre na paralela, assim, e não colocar a mão por dentro do aro e virar. Olha a confusão que é dirigir convertendo com a mão por dentro do volante e não da maneira correta. E aí? Agora você já sabe onde colocar as mãos no volante? Não é mais possível fazer errado, né?

Airbag tem data de validade?

Airbag tem validade? A verdade é que ainda não se sabe. Como assim? Os primeiros airbags surgiram na Mercedes Classe S no final da década de 1980, ou seja, há cerca de 35 anos. Quando se faz a manutenção do airbag, só se verifica o funcionamento do dispositivo eletrônico que o dispara. Pois se ele for inflado de fato, vira sucata. É o mesmo que testar palitos de fósforo...

Mas alguns fabricantes resolveram fazer a "prova dos nove" e foram buscar (em ferro velho) carros com 20 ou 30 anos de idade para verificar se os airbags ainda funcionavam. E o resultado foi positivo. Induzidos, todos ainda se inflaram. Ficou então decidido que esse teste será realizado a cada cinco anos, até se perceber que a partir de determinada idade, eles deixam de funcionar. Ou a segunda hipótese: de funcionarem eternamente...

Carro com câmbio automático: primeiro o "P" ou o freio?

O brasileiro finalmente aderiu ao carro automático: já há uma legião de motoristas que rodam, que compraram, que dirigem o carro com esse tipo de câmbio. Mas muitos ainda ficam perdidos em várias situações, em vários detalhes, do uso desse câmbio. E uma delas é quando se estaciona o carro em uma ladeira, em uma subida, ou em uma descida. Como é que se faz?

Primeiro, devo colocar a alavanca do câmbio no 'P', de parking, e depois acionar o freio de estacionamento, ou é primeiro freio de estacionamento e, depois, um parking? A maneira correta é segurar o carro no freio de estacionamento, que pode ser por meio de uma alavanca, pode ser um o botão elétrico, ou nesse carro, que é mais antigo, pode ser um pedal para o pé esquerdo. Depois que o carro está freado, aí sim: pegue a alavanca e a coloque em 'P', de parking.

Essa é a maneira correta: primeiro freio, depois alavanca. Mas, e para sair com o carro parado em uma subida ou em uma descida? E o contrário. Primeiro, ligue o carro, tire a alavanca do câmbio automático do 'P' e, depois, solte o freio. Deu para entender?

Direção hidráulica x elétrica

Durante muitas dezenas de anos o esforço do motorista ao volante era aliviado pela direção hidráulica, que funcionava bem, mas era cara, complexa e exigia manutenção por ter um reservatório com fluido que às vezes vazava. Surgiam problemas e ainda roubava uma razoável potência do motor, além do desgaste de alguns de seus componentes. Mas a maioria dos automóveis modernos já dispõem de um sistema muito mais simples e barato: a direção elétrica.

É muito mais eficiente, pois, ao contrário da direção hidráulica, só rouba potência quando o volante está sendo acionado, mas não quando o carro está em linha reta. A única desvantagem da direção elétrica é provocar alguns ruídos metálicos, quase inaudíveis, mas que não existem na direção hidráulica, pois são abafados pela presença do fluido entre seus componentes metálicos.

Quer instalar uma central multimídia no seu 'velhinho'? Pois é possível



multimídia de 1 din com tela flutuante, que podem cobrir alguns comandos do painel, mas não necessitam de adaptações.

Carro 1997 com tecnologia de 2021

Esta moldura simula a tela dos Mercedes-Benz no Chevrolet Corsa (Foto: Mercado Livre | Reprodução)

Uma novidade curiosa: já existem formas de imitar as centrais modernas, com tela flutuante, em carros mais antigos. No Mercado Livre encontramos essa moldura para o Chevrolet Corsa, que permite instalar uma central no topo do painel.

Em carros que têm o rádio integrado ao painel é mais trabalhoso trocar o sistema original por outro, mas não impossível. No Honda Civic de nona geração, por exemplo, o som original tem desenho curvo, mas existe uma central paralela feita para o sedã, que ainda traz uma tela grande, maior que o padrão 2 din.

Cuidados na hora de instalar uma central multimídia

Na internet existe todo tipo de central, com grande diversidade de preços. Na hora de escolher uma para o seu carro, certifique-se de que o vendedor é confiável. Também recomendamos pesquisar sobre a marca: em sites de importação os preços são convidativos, mas a origem do produto é uma loteria.

A maioria das centrais paralelas usam o Android como sistema operacional. Por isso, é possível instalar aplicativos como o Waze e o Spotify, abolindo a necessidade de o celular estar plugado ao aparelho.

Com a central em mãos, você pode fazer a instalação em casa ou em um profissional. Se não tiver experiência com isso, recomendamos procurar um especialista.

O sistema de som sempre foi um item praticamente indispensável nos carros, principalmente para quem passa muito tempo no trânsito ou viajando. As rádios podem ser usadas para se atualizar sobre o tráfego, e as músicas quebram a monotonia. Hoje, esse papel cabe à central multimídia.

Melhorar o sistema de som já foi mais simples: donos de carros mais antigos, equipados com toca-fitas, trocavam o aparelho por um CD-player moderno e ficavam atualizados com as tendências. Com o tempo, os rádios ganharam tamanhos diferentes, padroniza-

dos em 1 din e 2 din, com o de 1,5 din sendo uma opção menos popular.

Nos últimos anos, os rádios integrados e as centrais multimídia tornaram essas atualizações mais difíceis. No primeiro caso, pode ser preciso desmontar parte do painel e comprar uma moldura nova para trocar o sistema de som. Já as centrais complicam mais, já que precisam de um espaço 2 din, algo que era pouco comum em alguns carros.

Mercado de acessórios traz soluções criativas

Previous

Em carros com espaço 2 din para o rádio fica fácil instalar uma central, deixando até uma aparência de equipamento original. Nos carros com espaço 1 din é que a coisa começa a complicar. No mercado existem centrais multimídia de 1 din, com tela pequena, para quem só quer trocar um rádio por outro.

Um item popular na era tuning foi o DVD com tela retrátil: esse conceito voltou trazendo uma tela touch e mais funcionalidades. Outra novidade são centrais

Recall, recall branco e 50% dos motoristas que não atendem o chamado

"Mas se todos os carros tem esse mesmo defeito, porque a fábrica não faz um recall?" Essa é uma pergunta frequente, pois a maioria dos motoristas não sabe exatamente quando a fábrica é obrigada a chamar os automóveis de volta para a concessionária repará-lo gratuitamente, e imagina que ele deve ser feito no caso de qualquer problema.

Mas não é bem assim. Existe uma portaria do Ministério da Justiça que considera o Direito Básico do Consumidor à proteção da vida, saúde e segurança contra os riscos provocados por produtos ou serviços nocivos ou perigosos. E mais, disciplina o procedimento denominado "chamamento" ou "recall", palavra inglesa que significa chamar ou convocar.

No caso da indústria automobilística, o recall é para que o dono do carro o leve de volta a concessionária para o reparo gratuito do problema, mas só quando o defeito coloca em risco a segurança ou a saúde do consumidor. Ora, a confusão que se faz no, digamos, imaginário coletivo, é de que a fábrica tem obrigação de realizar o recall diante de qualquer defeito do automóvel.

Se a falha é, por exemplo, no aparelho de ar-condicionado, ela o repara em garantia, mas sem que tenha de fazer o recall. E o mesmo em outros casos como um defeito,

digamos no equipamento de som ou multimídia, ou nos bancos, ou na bateria, até mesmo em um componente mecânico que não tenha interferência com a segurança, como o escapamento, por exemplo.

Nestes casos, o que faz a fábrica? Ela apenas alerta a sua rede de concessionários para que realize o reparo assim que o carro for levado para revisão, ou então a pedido do dono. Mas não tem obrigação de realizar, como em um recall, a campanha publicitária de esclarecimento pela imprensa, por telefonemas, ou e-mails.

A Stellantis enfrentou esse problema recentemente, pois detectou a possibilidade de uma pressão irregular na bomba de óleo de modelos Fiat e Jeep com motores T200 e T270 no Pulse, Toro, Renegade, Compass e Commander, produzidos entre janeiro e abril deste ano, 2022, e autorizou a troca da bomba se a pressão estiver abaixo da mínima.

Um problema mecânico que não envolve segurança nem a saúde dos passageiros, e que, portanto, não se enquadram na portaria do Ministério da Justiça. Mas, por outro lado, são dezenas as possibilidades de um recall. Deficiência nos freios, na suspensão, transmissão, ou direção. Ou então, o risco de um incêndio. Uma irregularidade no cinto de segurança. Ou também um outro problema



grave, como a possibilidade de uma roda se quebrar ou até soltar.

Recall branco

Mas por outro lado existe o chamado recall branco, quando ele é feito, como se diz, "na moita." Um defeito que pode afetar a segurança, mas a fábrica só o repara quando o carro é levado à concessionária. Ela se faz desentendida. Neste caso, o governo costuma interferir e obrigar a empresa a realizá-lo.

Mas no Brasil, além da fábrica,

tem outro problema: os próprios motoristas. Estatísticas indicam que menos de 50% dos carros envolvidos atendem ao recall. Por isso, o governo decidiu torná-lo obrigatório também para o dono do carro, além de ser para a fábrica.

Uma lei complementar à do recall determinou que se o proprietário não atender o comunicado até 12 meses depois ele será impedido de ter o veículo licenciado. Só mesmo assim, né?

Os 10 carros que menos chamam atenção em classificado online

Sabe aquela canção do Zé Ramalho que diz "Há tantas violetas velhas sem um colibri"? Pois é, esse trecho da música "Chão de Giz" traduz um pouco também do mercado para alguns veículos seminovos. Levantamento da Mobiauto mostra os carros com a pior relação entre quantidade de anúncios e os cliques que eles recebem. Segundo o CEO

da Mobiauto, Sant Clair de Castro Jr, os dados refletem questões complexas do mercado, como reputação de marca, status do modelo e até a situação do modelo no mercado 0 km.

"A Ford, por exemplo, tem os três carros entre os 10 que são muito anunciados, mas menos geram cliques por anúncio. Isso acontece justamente porque ela fechou suas

fábricas no país e tirou esses três produtos de linha de uma só vez no ano passado. Isso abala a confiança do consumidor, aumentando a quantidade de anúncios de venda e reprimindo o interesse de compra. A Peugeot vive algo similar com 2008 e 208, mais devido à má reputação que permeia a marca ao longo dos anos", explica o executivo.

Sobre os SUVs compactos bem conceituados que aparecem na lista, Sant Clair atribui o baixo índice de cliques por anúncio a uma concorrência muito direta com o mercado de carros novos. Segundo o executivo, há muitas unidades desses modelos sendo emplacadas, o que aumenta também a oferta no mercado de seminovos.

Jeep Renegade – 5,87



Tem mais SUV compacto entre os carros mais anunciados e menos buscados. Sucesso de vendas desde o lançamento, em 2015, o Renegade está naturalmente entre os veículos com muitas ofertas nos sites de compra e venda. Todavia, não é dos mais pesquisados. As críticas ao desempenho e ao consumo das versões flex 1.8 influenciam.

Renault Sandero – 6,11



O Sandero é um hatch que atrai pelo espaço de médio e custo compacto. Primeiro Renault lançado fora da Europa, em 2007, ele foi desenvolvido pela engenharia brasileira da marca em cima da base do Logan. Vendeu muito nos primeiros anos de vida, mas da segunda metade da década passada para cá ficou defasado em relação à concorrência e perdeu mercado.

Chevrolet S10 Cabine Dupla – 6,17



Tem picape queridinha e boa de venda entre os 0 km na relação de carros mais anunciados e menos buscados. A S10 está sempre entre as líderes do segmento de médias, em uma disputa acirrada com a Toyota Hilux. Porém, o modelo estreou aqui em 1994 e tem uma variedade quase infinita de anos, modelos, versões, motores e até cabines – e nem sempre tanto comprador interessado.

Ford Ka Sedan – 6,32



O sedã derivado do Ka também não é tão pesquisado. E olha que se vale das mesmas virtudes do hatch, como bom acerto da suspensão, motores bem dispostos e posição de dirigir agradável – além de ter registrado boa vendas durante sua existência como 0 km. Mas a debandada industrial da Ford também interfere nas buscas...

Hyundai Creta – 6,43



Desde o lançamento, em 2016, o Creta se mostra bom de venda quando 0 km. Muito graças ao porte de SUV médio com preço que o deixa na categoria de compactos. Porém, a antiga geração trazia um motor 1.6 que ganhou fama de lerdão para mover o pesado crossover e ele fecha a lista dos 10 carros mais anunciados e menos buscados.

Mais 10 carros com relação ruim entre anúncio e cliques:

- Peugeot 208 – 6,49
- Nissan Versa – 6,57
- Volkswagen Nivus – 6,79
- Volkswagen Gol – 8,11
- Volkswagen Saveiro – 8,13
- Honda Civic – 8,81
- Nissan Frontier – 8,85
- Fiat Argo – 9,15
- Hyundai HB20 – 9,23
- Renault Logan – 9,5