



Volkswagen Polo 2023 chega mais fraco e mais caro, a partir de R\$ 83 mil

A Volkswagen acaba de lançar a linha 2023 do Volkswagen Polo, que começa a assumir sua condição de substituto do Gol. A principal novidade foi o "downgrade" do hatch. Ou seja, ele

piorou. O modelo perdeu o motor 200 TSI 1.0 de 128 cv e 20 kgfm de torque e passa a contar com o sumido 170 TSI de 116 cv e 17 kgfm.

Outra novidade é que a versão

TSI combina pela primeira vez, no Polo, o motor turbo com caixa manual de cinco marchas. Para quem não lembra, trata-se do mesmo conjuntinho que era oferecido no pequenino up! alemão.

Trata-se do antigo motor que equipava o falecido up!, que fez com que as versões topo mais sofisticadas ficassem mais baratas. No entanto, na base da linha, o Polo encareceu.

Preços do Volkswagen Polo 2023

VERSÃO	NOVO PREÇO	PREÇO ANTIGO
MPI 1.0	R\$ 82.990	R\$ 78,5 mil
TSI	R\$ 92.990	—
Comfortline (com motor mais fraco)	R\$ 102.990	R\$ 109 mil
Highline (com motor mais fraco)	R\$ 109.990	R\$ 117 mil

A versão MPI 1.0 (aspirado de 84 cv) saltou de R\$ 78,5 mil para R\$ 82.990. A novidade fica por conta da TSI, que substituiu o antigo motor MSI 1.6, e chega por nada modestos R\$ 92.990.

Por outro lado, as versões Comfortline e Highline, que agora passam a contar com motor mais fraco tiveram seus preços reduzidos de R\$ 109 mil e R\$ 117 mil para R\$ 102.990 e 109.990, na ordem.

Polo TSI herdou conjunto mecânico da versão apimentada do finado up!

Freios

E como ele tem motor mais fraco, a Volkswagen decidiu remover os freios a disco traseiros e passou a oferecer o modelo apenas com tambores na traseira. Manobra marota para reduzir custo de produção.

E não critique a VW, pois a Fiat lançou o Fastback com motor de até 185 cv e que também leva tambores no eixo de trás. Assim, toda a linha do Polo (com exceção do GTS, que ainda não passou por mudanças) passa a contar penas com sistema mais simples de freios.

Discos de freio traseiros foram trocados por tambores, para reduzir o custo de produção do hatch

A explicação é óbvia: o Polo tinha encarecido demais diante de rivais como Chevrolet Onix, Fiat Argo, Hyundai HB20 e Peugeot 208. E como a demanda pelo carro despencou, a Volks iniciou um processo de "empobrecimento" do hatch, que irá substituir o Gol em 2023, na versão Track.

Visual do Polo 2023

Por fora, as notícias são melhores. O Polo passou por leve reestilização. Ele ganhou novo para-choque dianteiro, nova grade e faróis. Na traseira, a novidade fica por conta do reposicionamento dos caracteres de identificação do modelo, que passa a ficar abaixo emblema da marca.

Logo do novo Polo lembra a do SUV Taos As lanternas também ganharam acabamento fumê.

Interior do VW

Por dentro, o Polo não evoluiu. O acabamento segue o mesmo padrão simples de outrora, com plásticos duros em todos os painéis. Confira os principais itens por versão:

Acabamento simples não difere das linhas passadas

MPI 1.0

- Direção elétrica
- Ar-condicionado
- Computador de bordo
- Rádio Compostion Touch (com Bluetooth, MP3 e USB)
- Porta USB C
- Alarme
- Vidros elétricos dianteiros
- Rodas de aço de aro 15
- Assistente de partida em rampa (Hill Holder)
- Alerta de frenagem de emergência
- Freio pós-colisão
- Airbags laterais
- Alerta de cinto de segurança

TSI 1.0

- A versão adiciona:
- Quadro de instrumento digital
 - Retrovisores elétricos, com função Tilt Down
 - Vidro traseiros elétricos
 - Monitor de pressão dos pneus

- Sensor de ré
- Faróis de LED
- Roda de liga leve de aro 15

Comfortline 1.0

- A versão inclui também:
- Partida sem chave
 - Sistema Start/Stop
 - Borboleta para trocas de marcha
 - Transmissão automática de seis marchas
 - Opcional: Central multimídia VW Play

Highline 1.0

- A topo de linha agrega os seguintes conteúdos:
- Ar-condicionado digital
 - Câmera de ré
 - Carregamento por indução
 - Piloto automático
 - Sensor de estacionamento dianteiro
 - Sensor de chuva
 - Sensor crepuscular
 - Multimídia VW Play de 10 polegadas
 - Rodas de liga leve de aro 16



Kia Stonic economiza combustível e gera energia enquanto roda

O Kia Stonic é um híbrido leve, um dos poucos modelos disponíveis no Brasil com tecnologia MHEV (Mild Hybrid Electric Vehicle). Mais em conta que os híbridos completos e os elétricos, os automóveis com esse sistema reduzem os níveis de emissão de gás carbônico (CO2) e oferecem mais economia de combustível. Confira as tecnologias que possibilitam que o Kia Stonic chegue, de acordo com o Guia do Carro, ao consumo de 25,9 km/l.

Motor e consumo do Kia Stonic
Equipado com o motor turbo GDI (injeção direta) de 1 litro e sistema híbrido MHEV 48V, o Stonic desenvolve potência combinada de 120 cavalos e torque combinado de 20,4 kgm. O conjunto está acoplado ao câmbio automático de 7 velocidades e dupla embreagem DCT.

Segundo dados do Programa de Etiquetagem Veicular do Inmetro, o Kia Stonic apresenta desempenho médio de 13,7 km/l na cidade e de 13,8 km/l na estrada. Isso sempre abastecido com gasolina.

Acontece que o consumo de combustível de um híbrido leve depende de como o motorista dirige. Conduzindo de forma econômica e utilizando o modo velejar – que será apresentado a seguir – o jornalista Sérgio Quintanilha, do Guia do Carro, conquistou 25,9 km/l com o Stonic na Marginal Pinheiros durante avaliação do modelo. O especialista se manteve na média de 80km/h, com acelerações leves e poucas frenagens.

Na cidade, em percurso de 12 km com a maior parte em avenida com bom fluxo e sem semáforos, mas

também com trechos de frenagem, lombada, trânsito e retomadas de velocidade, a média do SUV foi de 22 km/l.

Modo velejar

Para oferecer maior economia de combustível, o Kia Stonic desliga o propulsor a combustão por completo em situação de rodagem plana e ativa o sistema híbrido quando o veículo enfrenta uma descida. Também para diminuir o consumo de combustível e controlar os índices de emissões, em subidas, quando o powertrain necessita de mais força, o sistema híbrido é acionado.

Além disso, em desacelerações, quando o motorista freia ou em declives, o sistema híbrido passa a regenerar a energia que seria desperdiçada para recarregar a bateria 48V do Stonic.

Lubrificante mais viscoso compromete o consumo?



É a pergunta que chegou na nossa redação do AutoPapo foi: "mecânico me disse que o óleo com menor viscosidade no motor reduz o o consumo de combustível. E isso daí me queirou a pi-ca-re-ta-gem. E ou não é?", questiona o leitor.

Não, não é picaretagem não. Se você tem possibilidade, se a fábrica recomenda dois óleos com viscosidades diferentes, por exemplo, 5W alguma coisa ou 10W alguma coisa, vá no 5. Se for 0W alguma coisa, ou 5, vá no 0. Por quê?

Porque o óleo de menor viscosidade, primeiramente, é mais fluido. De manhã, ele chega mais rápido para lubrificar o motor. Segundo, a história do consumo. Quanto mais fluido o óleo, quanto menor a viscosidade, mais fácil as partes móveis se movimentam umas com as outras.

Então elas tem que fazer esforço menor para se movimentar. Se o esforço é menor há uma redução do consumo de combustível.

Função do lubrificante

O óleo lubrificante tem como função impedir que o atrito entre as partes móveis do motor se aqueçam demais, o que pode levá-las a ponto de fusão. Assim, é fundamental conferir rotineiramente o nível do óleo, que não pode estar nem abaixo ou acima do indicado na vareta.

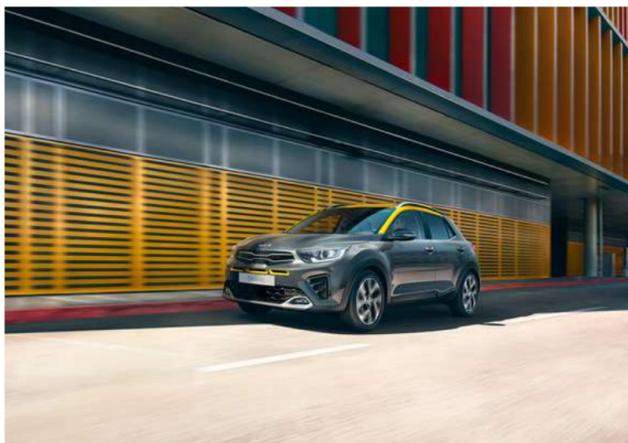
O óleo do motor é exposto a condições severas de pressão e temperatura, o que exige que sua substituição ocorra de acordo com a especificação do manual. E como cada lubrificante tem propriedades diferentes, nunca misture óleos diferentes.

Fique atento às informações sobre a viscosidade. É aquela inscrição no rótulo da embalagem, em que é grafado 10w40, dentre outros. O primeiro número indica a viscosidade no frio (no inverno) e segundo é o grau de viscosidade em dias de temperaturas amenas. Assim, trate bem do "sangue" do motor e seu carro não irá te deixar na mão.

Previous



Por ser híbrido, o Kia Stonic é livre de rodízio na cidade de São Paulo



Painel do SUV híbrido conta com tela digital colorida de 4,3" com indicador de fluxo de energia e central multimídia de 8"



O sistema híbrido do Kia Stonic regenera a energia que seria desperdiçada para recarregar a bateria 48V



No modo velejar, o Kia Stonic roda com zero consumo de energia ou combustível



SUV compacto tem design esportivo e moderno



Rodas de liga leve do Stonic são aro 17" com acabamento diamantado

Importante lembrar que qualquer movimento dos pedais enquanto o Stonic está no modo velejar aciona o motor do híbrido leve, ligando-o automaticamente.

Tecnologias do Stonic

Outro detalhe que reduz o consumo do Kia Stonic é a sua plataforma resistente e leve, com 51% de Aço Avançado de Alta Resistência.

Também são tecnologias presentes no SUV:

- chave presencial;
- sensor de pressão dos pneus;
- ar-condicionado digital automático;
- central multimídia de 8" compatível com os sistemas Apple CarPlay e Android Auto;
- computador de bordo com tela digital colorida de 4,3" com indicador de fluxo de energia; e
- espelhos retrovisores externos com regulagem e rebatimento elétricos, aquecíveis e com repetidores das setas integrados em LED.

SUV compacto

Com 4.140 mm de comprimento, 1.760 mm de largura e 1.520 mm de altura, a cabine inteligente do Stonic proporciona espaço e conforto para todos os ocupantes. O SUV compacto tem 2.580 mm de distância entre-eixos.

O tanque de combustível, de 45 litros, está localizado abaixo do banco traseiro para oferecer aos passageiros mais espaço para as pernas e posição de assento mais baixa.

As rodas são de liga leve aro 17" e o porta-malas tem capacidade de 325 litros (VDA).

Carro elétrico poderá ser recarregado em 3 minutos com bateria desenvolvida em Harvard

A Adden Energy, startup americana que usa uma licença de tecnologia Escritório de Desenvolvimento de Tecnologia de Harvard, criou uma bateria que pode impulsionar o segmento dos carros elétricos, já que é capaz de obter uma carga de 100% em apenas três minutos.

Além da ótima capacidade de carregamento a bateria pode resistir a até 10 mil ciclos ao longo de sua vida útil que, na prática, representa algo na casa dos 15 anos sem a necessidade de trocar a bateria.

Isso resolveria outro grande impasse a respeito do carro elétrico, visto que muita gente ainda tem o pé atrás com relação à vida útil das caríssimas baterias.

A bateria, no entanto, ainda não está pronta para a comer-

cialização e existe uma série de desafios que precisam ser abordados antes de começar a produção em escala industrial. Mas, mesmo assim, a Adden Energy acredita que as primeiras unidades comerciais possam aparecer entre três e cinco anos.

O componente é feito de ânodos de metal-lítio de estado sólido que são protegidos por uma técnica que o risco de desenvolvimento de dendritos. Para aplicar essa técnica os pesquisadores precisaram desenvolver um eletrólito especificamente para essa ocasião. Esse eletrólito possibilita atingir uma densidade de corrente extremamente alta sem qualquer penetração de dendrito de lítio.

As baterias em estado sólido tem se tornado uma gran-

de aposta no mercado dos carros elétricos. Além de serem mais baratas e limpas que as baterias líquidas, elas proporcionam maior autonomia e menor tempo de recarga.

Essa nova bateria ainda está em desenvolvimento e os pesquisadores querem torná-la capaz de alimentar aparelhos maiores e, eventualmente, um carro elétrico.



Escapamento esportivo da multa? Depende! Veja como regularizá-lo



Existem inúmeras modificações que os proprietários fazem em seus carros ou motos para que eles fiquem ainda mais a seu gosto, como rebaiar, usar adesivos, trocar as rodas, instalar aerofólio e até trocar o escapamento padrão por um modelo esportivo.

Esse último item, inclusive, é polêmico. Além da finalidade estética, a troca deste componente pode acontecer por causa de algum defeito no original, ganho de desempenho ou até porque o proprietário quer um som mais 'imponente' saindo do seu possante.

Mas essa substituição é mesmo benéfica para o veículo? E o que a lei diz sobre o seu uso?

Finalidade do escapamento esportivo

Assim como o escapamento convencional, a função do esportivo é reduzir os ruídos emitidos (apesar de nessa configuração ele ainda ser um pouco mais alto), e filtrar os gases poluentes emitidos pelo propulsor do carro.

Quando é de boa qualidade e está em bom estado ele contribui para a conservação do motor e melhora o seu desempenho evitando gastos exagerados de combustível, que podem ser um grande problema a longo prazo.

A principal diferença as duas opções disponíveis no mercado está no coletor de

escape, que é maior e mais eficiente no escapamento esportivo. Isso faz com que a coleta de gases seja maior, resultando em um ganho de potência.

O abafador também pode aumentar a potência do automóvel quando está em funcionamento. Todas essas alterações se refletem no ronco do motor, que fica com um ruído mais impotente e robusto.

É permitido por lei?

Apesar de também estar presente nos carros, essa adaptação é vista com mais frequência nas motos e não é raro encontrar relatos de motociclistas que já foram multados pelo seu uso. Mas afinal, ele realmente é ilegal? E a resposta é... depende!

O fato de emitir um som mais forte, faz com que as autoridades percebam facilmente que o escape do veículo foi modificado. No entanto, ser multado única e exclusivamente por essa mudança é considerado multa indevida. Afinal, existem algumas situações em que ela é permitida.

A troca está permitida na Resolução CONAMA nº 252/1999, no Art. 5, inciso 1, que diz:

§ 1º Os sistemas de escapamento, ou parte destes, poderão ser substituídos por sistemas similares, desde que os novos, os níveis de ruído não ultrapassem os níveis

originalmente obtidos e declarados pelo fabricante do veículo, conforme Resoluções CONAMA nos 1, 2, e 8, de 1993".

Para que a infração seja aplicada de maneira legal, o componente precisa ter sido instalado de maneira irregular (seja por falta de qualidade da peça ou competência de quem a instalou, ou por ela emitir um som mais alto do que a original de fábrica). Geralmente esse limite que não pode ser ultrapassado é de 80 decibéis.

No entanto, o simples fato de o ruído estar ultrapassando o limite de dB, não significa, necessariamente que o agente de trânsito pode aplicar uma multa.

Vamos descrever uma situação hipotética em que um condutor trocou o escapamento de sua moto e o barulho expelido pelo escapamento esportivo está extremamente alto, que realmente chega a incomodar seus ouvidos.

Nesse caso, pode até ser que o ruído tenha ultrapassado os 80 dB estabelecidos pela lei, mas o agente não pode fazer essa aferição apenas com o ouvido. Para que a multa seja aplicada, a autoridade deve utilizar um aparelho chamado decibelímetro, que mede os decibéis de ruído.

Além disso, existem outros tipos de multas que podem ser causados por causa do escapamento.

O Art.98 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) diz que "nenhum proprietário ou responsável poderá, sem prévia autorização da autoridade competente, fazer ou ordenar que sejam feitas no veículo modificações de suas características de fábrica".

O artigo ainda diz que caso o veículo sofra alguma alteração em relação à sua característica original ele deverá "atender aos mesmos limites e exigências de emissão de poluentes e ruído previstos pelos órgãos ambientais competentes e pelo CONTRAN".

Complementando, o Art. 230 diz:

Art. 230. Conduzir o veículo:VII – com a cor ou característica alterada;X – com equipamento obrigatório em desacordo com o estabelecido pelo Contran;XI – com descarga livre ou silenciador de motor de explosão defeituoso, deficiente ou inoperante;E Infração grave, com penalidade de multa e medida administrativa de retenção do veículo para regularização.

Multa por escape barulhento

Caso o escapamento, seja ele esportivo ou original, não reduza os ruídos nem filtre os gases poluentes originados do motor, o motorista estará sujeito a uma multa de natureza grave, no valor de R\$ 195,23, cinco pontos na Carteira Nacional de Habilitação.

Além disso, o veículo será retido até que o dono faça a regularização da peça.

Como regularizar o escapamento esportivo

Para evitar qualquer tipo de dor de cabeça, também é importante regularizar o componente que você quer instalar no seu veículo e, para isso, você precisa seguir quatro passos.

1. Ir até o Detran do seu estado e solicitar uma autorização para alteração do veículo;

2. Leve o carro ou a moto ao seu mecânico de confiança e substitua o escapamento atual por um de sua escolha. Lembre-se de pedir a nota fiscal do serviço e do produto, se possível;

3. Faça uma inspeção do veículo em uma empresa credenciada e receba o Certificado de Segurança Veicular – CSV. Em alguns casos também é preciso fazer uma vistoria no veículo;

4. Com os comprovantes em mãos, volte ao Detran portando também seus documentos pessoais e do veículo e regularize a alteração;

Brasília: o sucesso da VW que atendia as necessidades brasileiras



O projeto Volkswagen Brasília nasceu no final dos anos 1960 e início dos anos 1970, quando seu idealizador Mario Piancastelli pensou em um substituto para o Fusca, a pedido do então presidente da Volkswagen brasileira, Rudolph Leiding. A tarefa era dura e difícil: um carro que substituísse o Fusca e fosse ainda melhor que seu predecessor. Lembrando que o pequeno besouro já estava em produção há mais de 10 anos no Brasil, e se mostrava um sucesso imbatível junto ao nosso consumidor. Mas já era ultrapassado.

O sucesso do Fusca por aqui estava aliado a facilidade e baixo custo de manutenção de sua mecânica. Isso sem falar da economia de combustível e possibilidade de reparos sem surpresas, visto que o Brasil com suas dimensões continentais nem sempre oferecia os melhores mecânicos nos quatro cantos do país.

Linhas da Brasília foram inspiradas no Mini inglês

Piancastelli pensou moderno. Ele imaginou a plataforma e mecânica do Fusca, com todas as suas virtudes, montada sob uma carroceria de dois volumes bem ao estilo Mini, que havia estreado esse conceito construtivo de carros no início dos anos 60.

A inspiração visual também vinha dos europeus da VW como Polo e Golf, ambos de 1974, que logo se popularizariam por lá. Mário começou a trabalhar no conceito da Brasília em meados de 1970, construindo mock-ups em pequena escala de um carro de dois volumes sob a base já consagrada dos VW a ar.

Um conceito bem moderno para a época, que tinha tudo para substituir o Fusca com vantagens. Seu lançamento aconteceu no dia 08 de junho de 1973, ainda como ano/modelo 1973, na cidade litorânea de Guarujá (SP). A linha 1974 só viria depois, e já com pequenas melhorias no carro.

Pequena e espaçosa

Mantendo a mesma distância entre-eixos do Fusquinha, de 2,40 m, Piancastelli concebeu um carro mais largo (1,61 m, ou 6 cm a mais) e mais curto que o besouro (4,04 m, ou 17 cm a menos), que cedeu a mecânica composta pelo motor 1.600 de cilindros opostos (boxer) e carburação única de corpo simples, além do arrefecimento a ar.

A Brasília foi projetado a partir do Fusca e utiliza a mecânica do "besouro"

O resultado, focado na economia, eram cerca de 60 cv brutos, valores bem modestos para a época, assim como o desempenho de declarados 23 segundos de 0 a 100 km/h e velocidade máxima que pouco superava os 130 km/h. Seu câmbio sempre foi o mesmo manual de quatro marchas, até sair de linha.

Um dos destaques do carro era o espaço interno generoso, que permitia a viagem de quatro ou até cinco ocupantes sem apertados. Sem contar a carroceria alta com excelente área envidraçada e cabine clara, bem diferente do apertado e escuro Fusca.

Espaço interno amplo per-

mitia viagem em família sem aperto

Suas linhas harmônicas até hoje despertam dúvidas se a Brasília é um hatch, mini-perua ou até algo próximo de uma minivan, mas de qualquer forma agradava em cheio o público nacional com design contemporâneo. Até hoje a Brasília agrada no quesito visual externo.

Feminino ou masculino?

O nome, claro, era uma homenagem à capital brasileira, que na época era tão jovem e moderna quanto o carro. Apesar do correto ser chamar o carro de "o Brasília", a própria VW se referia à sua novidade como "a Brasília", no feminino.

Se considerássemos como "o carro substituto do Fusca", seria correto o uso de "o Brasília", mas, se pararmos para pensar no seu lado perua (inclusive essa era sua categoria oficial) ou até mesmo a homenagem à capital do país, é mais lógico chamá-la de "a Brasília". Aqui, vamos tratar da novidade no feminino, como perua. Assim que ela acabou se popularizando.

Área envidraçada ampla era um dos atributos da Brasília

Qualidades e defeitos

Como qualidades, a VW Brasília trazia uma vasta área envidraçada que tornava seu interior bem agradável. Além disso, mesmo transportando os mesmos cinco passageiros do Fusca, aqui tínhamos mais largura, o que resultava em mais espaço interno.

A habitabilidade do carro superava em muito o Fusquinha com seu projeto obsoleto, inclusive no porta-malas dianteiro, sob o "capô", ou no vão sobre a tampa do motor, atrás do banco traseiro. O mote do lançamento era bem parecido com aquele visto no VW Fox em 2003: dimensões contidas por fora com amplo espaço por dentro.

A confiável mecânica do Fusca também era o grande calço da Brasília.

Mas também devemos considerar os pontos negativos, também por conta da velha plataforma e mecânica do Fusca. Isso, definitivamente, tinham pontos positivos e negativos. O primeiro deles é o fato do motor estar dentro do habitáculo dos passageiros.

Por melhor que fosse a vedação acústica, em marcha, o interior da Brasília era bem barulhento, atrapalhando nas viagens com a família. Além disso, as suspensões dianteiras e traseiras eram bem arcaicas, o que não permitia uma boa dinâmica do carro em curvas ou retas. Os problemas apareciam ainda nas frenagens de emergência.

Na direção, por exemplo, ainda havia o tipo setor/sem fim, ao invés do pinhão e cremalheira que a grande maioria dos carros lançados na época oferecia, incluindo seu irmão VW Passat e seu rival GM Chevette. O conjunto tornava-se impreciso e requeria regulagens periódicas, isso sem contar a durabilidade que não era das melhores.

Direção utiliza conceito defasado e era imprecisa

Freios dianteiros a disco e traseiros a tambor, mesmo não sendo tão antigos na concepção, não eram ventilados e, com a distribuição de carga falha entre os eixos, tendiam a bloquear as rodas da frente em frenagens fortes. Eram limitações típicas de uma mecânica obsoleta.

Na linha do tempo

A grande inovação em 1975, ano em que eram batidas as 126 mil unidades produzidas, era a dupla carburação para a linha 76: com ela, a Brasília ficava mais rápida, econômica e ágil para guiar, enquanto a carburação simples permanecia como uma opção mais em conta.

As Brasília 1600 com dois carburadores ganhavam 5 cv, subindo para os 65 cv brutos. No fim de 1976, por outro lado, a vida do carro da VW ficava mais complicada com a chegada do Fiat 147, concorrente bem mais moderno e interessante, apesar do menor tamanho externo.

Mas arrojado que o Fusca, a Brasília não demorou a cair no gosto do consumidor

Para combater os rivais, a VW aprontava melhorias para a Brasília, como um acabamento mais refinado na cabine (adotando imitação de madeira, tampa do porta-luvas e melhor isolamento acústico), novo estofamento dos bancos e ineditismos em sua linha como a barra de direção colapsável (que se quebra para evitar o salto do volante em direção ao peito do motorista nas colisões frontais), ou fluxo cruzado do freios, que garantia mais segurança em caso de panes do sistema.

Dois anos depois, em 1978, já brigando com a concorrência feroz de GM Chevette, Ford Corcel II e Fiat 147 1300, vinham outras mudanças para a Brasília, agora reestilizando seu visual externo. O capô ganhava novos vincos, mais pronunciados, enquanto estreavam polainas plásticas nos para-choques, um novo volante (similar ao do Passat, aposentando o antigo em formato de "cálce", que era dos anos 50), e modernidades como desembaçador elétrico do vidro traseiro ou acelerador de duplo estágio, bem a calhar em tempos de crise do petróleo.

Brasília cinco portas ia para fora

No mercado interno, em meados de 1978, a preferência ainda era pelos carros de duas portas, enquanto mundo afora, os de quatro ou cinco dominavam. Por isso, em agosto daquele ano, a VW apresentava sua Brasília com cinco portas, além de uma terceira janela lateral que melhorava o visual geral da carroceria e, ainda mais, a visibilidade.

Brasília cinco portas foi lançada em 1978, apesar de o conceito demorar para engrenar por aqui.

Como já sabia que não era um sucesso para o Brasil, a maioria das Brasília cinco portas eram enviadas para fora do país, especialmente América Latina e até África (como Nigéria). Aqui, no mercado nacional, esses VW logo ganharam fama de "veículo de táxi", e hoje são raridades pelas nossas ruas. Aquele ano de 1978 seria o melhor da Brasília em toda sua vida, quando conseguiu emplacar mais de 157 mil unidades.

1979: versão LS luxuosa

Em 1979, a vida da Brasília ia bem, apesar da forte concorrência. E nada de substituir o Fusca, que ao lado, garantia volumes expressivos de vendas à Volks. A VW se deu bem tendo dois produtos de sucesso por aqui, que, na realidade, eram para ter se transformado em um só. Precizando de um carro mais completo, naquele final dos anos 70, estreava a versão luxuosa LS, que significava Luxo Super.

A inédita configuração premium da Brasília recebia detalhes cinza pela carroceria, borrachões nos para-choques, bancos mais caprichados com acabamento em veludo, carpete mais grosso, console central, relógio, rádio toca-fitas Bosch com dois alto-falantes e por aí vai. Sua meta,

claro, era combater o concorrente Fiat 147 em sua versão também luxuosa GLS 1300, além dos Chevette mais completos.

Brasília precisou se modernizar para se manter competitiva diante do Fiat 147 e Chevrolet Chevette.

Logo em seguida, meses depois, em 1980, o interior mudava graças a um novo painel, parecido com o do Passat e Variant II, que já possibilitava instrumentação completa (inclusive com economômetro), bem como bancos mais altos, já com encosto de cabeça separado, e muito mais confortáveis, aconchegantes robustos e seguros. Eram os mesmos da Variant II, e lembravam aqueles que equipavam o Passat.

Motor 1300 a álcool fracassou

No início dos anos 1980, a VW ainda não tinha o motor 1600 arrefecido a ar que funcionasse com álcool. A opção para lançar uma Brasília a álcool foi adotar nela o motor 1300 de dupla carburação, que movia o recém-lançado Gol. Foram feitas as devidas alterações para colocá-lo na Brasília, como a mudança da ventoinha frontal para a convencional do Fusca, e os devidos ajustes nos carburadores bi-cromatizados para suportar a acidez e corrosão do álcool.

Com uma taxa de compressão relativamente baixa para o combustível de cana, o motor com capacidade cúbica reduzida de 1600 cm³ para 1300 cm³ perdia muito em desempenho na Brasília. O carro era pesado, e tinha pretensões familiares, então seu 1.3 gemia principalmente quando estava carregada ou subindo uma serra. Para se ter uma ideia, eram 49 cv, ante os 65 cv do 1600 a gasolina com dupla carburação, que faziam dela um carro que não passava dos 110 km/h e levava mais de 30 segundos para ir de 0 a 100 km/h. Raquítica!

Com desempenho píffio, a Brasília 1300 movida a álcool decepcionou na estreia e ficou pouco tempo em linha.

Por isso, ninguém quis saber da novidade da Brasília 1300 a álcool, nem mesmo os "novidadeiros", e a maioria continuou optando pela 1600 a gasolina. A versão não durou muito, e boa parte desses carros foram convertidos para 1600 pelos seus proprietários, que buscavam um desempenho, no mínimo, aceitável.

Sucesso do Gol e queda da Brasília

A chegada do Gol, com seu repentino sucesso, foi o golpe de misericórdia para a Brasília, que já lutava com os rivais de peso. A hatch/perua da VW era um ótimo produto, mas não suportou o peso da idade. Apesar do Gol ter seu mesmo motor a ar, o desempenho do novo hatch era melhor, consumia menos combustível e uma dinâmica anos-luz melhor que a da plataforma da Brasília. O consumidor foi percebendo tudo isso, e logo trocou ela pelo Gol.

Assim, a Brasília foi ficando tímida nas vendas (em 1980 foram 88 mil, 1981 caiu para 20 mil e, em seus últimos suspiros em 1982, menos de 2.500 unidades foram comercializadas), o que provava claramente o fim da sua carreira e o esquecimento pelo público consumidor. Vale lembrar que, enquanto isso, seu pseudo-antecessor Fusca continuava com seus consumidores fiéis e bem posicionado no ranking de vendas.

Brasília tinha como grande trunfo ser espaçosa por dentro e compacta por fora

Em março de 1982, finalmente chegava ao fim a produção da VW Brasília, após quase 1,1 milhão de unidades produzidas. 950 mil delas ficaram no mercado interno, o que dá uma média de 105 mil carros/ano, enquanto outras mais de 130 mil foram para a exportação, que incluiu América Latina, África e até Europa. Curiosamente, a Brasília não foi só brasileira: 72 mil delas saíram também das linhas de produção da Volkswagen no México, país onde o Fusca é cultuado até hoje.