



Carros para quem odeia dirigir: 5 modelos entediante para o motorista

5 carros que não proporcionam prazer ao dirigir

Entraram no listão apenas veículos que são vendidos zero-quilômetro no mercado brasileiro: carros antigos ou fora de linha ficaram de fora. A maioria dos modelos é do tipo SUV, pois, como o leitor do AutoPapo já sabe, esse tipo de carro não preza pelo prazer ao dirigir. Contudo, há veículos de diferentes categorias e faixas de preço. Confira!

1. Renault Kwid



Dirigibilidade do Renault Kwid deixa a desejar mesmo para um modelo de entrada (foto: Alexandre Carneiro | AutoPapo)

Via de regra, o prazer ao dirigir está longe de ser prioridade em carros de entrada. Afinal, esses veículos têm foco no baixo custo de produção e, por isso, dispensam refinamentos técnicos. Porém, o Renault Kwid exagera na dose, mesmo para um modelo desse segmento.

Avaliamos o Renault Kwid na versão top de linha Outsider: assista ao vídeo!

Para começo de conversa, a suspensão traseira utiliza eixo rígido, em vez do similar de torção. Esse sistema é apreciado em picapes, pois, quando associado a molas semielípticas, permite grande capacidade de carga. Por outro lado, é menos eficiente para filtrar as imperfeições do solo e para conter o balanço da carroceria em curvas. Por isso, a aplicação a um hatch subcompacto, como o Kwid, acaba trazendo mais contras do que prós.

Além do mais, o modelo é alto e tem bitolas estreitas, características que também prejudicam a estabilidade. Para piorar, o câmbio manual tem engates imprecisos, enquanto a direção, com assistência elétrica, é indireta e tem pouca progressividade. Para não dizer que tudo está perdido, ao menos o desempenho é correto para um carro 1.0 de aspiração natural, graças ao baixo peso: cerca de 800 kg, apenas.

2. Toyota Corolla Cross Hybrid



Ao menos no Brasil, o sedan da gama Corolla nunca entregou esportividade. Pelo contrário: sempre teve comportamento familiar, caracterizado pelo rodar suave e confortável. Apesar disso, o modelo consegue agradar o motorista com uma dinâmica correta. A atual geração, por exemplo, tem suspensão traseira multibraço capaz de proporcionar ótima estabilidade, enquanto o motor 2.0 de até 177 cv de potência assegura boa performance.

Contudo, a coisa muda de figura em relação à configuração Cross, o SUV da linha Corolla. Apesar da carroceria mais alta, que eleva o centro de gravidade e, portanto, prejudica a estabilidade, o modelo ganhou uma suspensão traseira do tipo eixo de torção, mais simples e menos eficiente. O desempenho também é pior em relação ao do sedan, já que a carroceria mais volumosa impõe aerodinâmica pior e peso extra de aproximadamente 80 kg.

A situação é particularmente mais entediante na versão Hybrid, que tem propulsão híbrida e foco no consumo de combustível. Nela, a potência combinada dos motores a combustão e elétrico é de apenas 122 cv. Além do mais, o câmbio CVT não simula marchas. Com estabilidade e desempenho medíocres, resta ao motorista ter calma e apreciar a paisagem.

3. Chevrolet Spin



É verdade que carros do tipo monovolume, como o Spin, nunca foram sinônimos de prazer ao dirigir. A prioridade é o espaço interno e a modularidade do interior e, nesse aspecto, não há muito o que criticar no modelo: vale lembrar que ele é o veículo de sete lugares mais acessível do país. Ainda assim, a Chevrolet poderia ter dado um pouco mais de atenção à dirigibilidade.

O pênaliti da Spin é o antiquado motor 1.8 Família I que, apesar da alta cilindrada, desenvolve no máximo 111 cv de potência. Para piorar, essa unidade tem funcionamento áspero. A grande vantagem é a entrega de bom volume de torque em baixa rotação, mas a falta de fôlego fica nítida à medida que o conta-giros sobe. A posição ereta e elevada para dirigir, típica dos monovolumes, completa a atmosfera de passividade para o motorista.

Por outro lado, é preciso reconhecer que nem tudo é tédio ao volante de um Spin. O acerto de suspensão não deixa a carroceria rolar excessivamente em curvas, enquanto o câmbio automático de seis marchas tem relações corretas. A dirigibilidade certamente melhoraria bastante se o monovolume adotasse o motor 1.2 turbo de 133 cv do atual Chevrolet Tracker.

4. Fiat Doblò



O Doblò é um veículo utilitário por natureza: classificado como multivan, ele tem uma carroceria versátil, capaz de acomodar tanto passageiros quanto carga. O design quadrado, que aproveita ao máximo o espaço interno, e as portas laterais corrediças, que abrem grandes vãos de acesso ao habitáculo, evidenciam o caráter multiuso do modelo. Mas bem que a Fiat poderia ter dado um mínimo de atenção para o condutor.

Quem dirige um Doblò manuseia um câmbio de engates imprecisos e precisa ter atenção redobrada em curvas, pois a estabilidade deixa a desejar. Ademais, o motor 1.8, apesar de entregar 132 cv, mostra-se fraco para os mais de 1.300 kg de peso do modelo. Por fim, o modelo apresenta alto consumo de combustível.

Parte desses problemas deve-se ao projeto ultrapassado: lançado no Brasil em 2001, o Fiat Doblò sofreu algumas atualizações, mas nunca teve uma nova geração propriamente dita e, atualmente, é o automóvel mais antigo em produção no país. Por fim, há a posição de dirigir verticalizada e nada empolgante, semelhante à do Spin.

5. Mitsubishi Outlander Sport



Assim como o Doblò, o Outlander Sport também sente o peso dos anos. Lançado mundialmente em 2010, o modelo chegou ao Brasil com o nome de ASX. No ano passado, o SUV sofreu uma reestilização frontal e mudou de identidade, mas manteve todas as características gerais de projeto.

Vale lembrar que, enquanto a multivan da Fiat tem proposta essencialmente utilitária, o SUV da Mitsubishi é um produto mais sofisticado, com preços na casa dos R\$ 160 mil. Nessa faixa de valor, o segmento é bastante concorrido, repleto de concorrentes mais jovens, todos superiores quando o assunto é dirigibilidade.

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 lançaram, 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 surgiram, 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 uti-

lizou 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 Lídia 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.

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

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

os 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 cen-

trais 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

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.

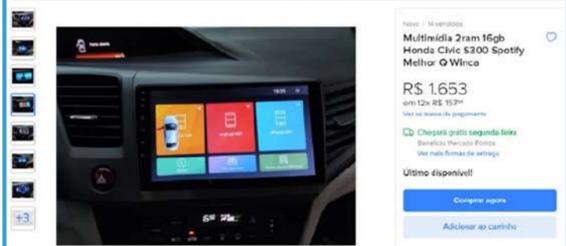
Em carros que têm o rádio integrado ao painel é mais trabalhoso trocar o sistema original por outro, mas não impossível. No Honda Civic de nona geração, por exemplo, o som original tem desenho curvo, mas existe uma central paralela feita para o sedã, que ainda traz uma tela grande, maior que o padrão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



10 SINAIS DE QUE VOCÊ É UM MOTORISTA BARBEIRO

Dirigir no trânsito pesado das cidades é um mau necessário para quem precisa ir ao trabalho, buscar as crianças na escola ou fazer outras tarefas da rotina diária. E no trânsito é importante dirigir com segurança e estar atento para não ser um barbeiro.

Uma boa direção no trânsito urbano também é importante para poupar o carro de esforços desnecessários. Portanto, caro leitor, fique atento aos hábitos que listamos a seguir. Se você faz pelo menos metade desses itens, temos notícias ruins...

1. Usar o celular enquanto dirige

Rodando a uma velocidade de 40 km/h o carro percorre 11 metros em apenas um segundo. Aquele momento em que você pega o celular para responder uma mensagem ou mudar a rota do GPS pode ser fatal.

Na hora que chegar uma mensagem importante, for mudar a música ou a rota do GPS, pare o carro, é mais seguro. Isso vale para os motoristas de aplicativo, que dependem do smartphone para responder os passageiros. E melhor atrasar

alguns segundos respondendo com segurança do que bater o seu ganha-pão.

2. Não dar seta

Sinalizar para onde vai é o básico do básico, o motorista que está atrás ou os pedestres não sabem das suas intenções. Outro sinal de barbeiragem é dar a seta muito em cima da curva, podendo pegar outras pessoas desprevenidas. Sinalize com antecedência.

3. Ficar na faixa da esquerda

Em vias com múltiplas faixas, a da extremidade esquerda serve apenas para ultrapassagens. Não importa se você está trafegando no limite de velocidade da via ou acha que está com pressa, use a esquerda apenas para ultrapassagem.

A pressa de outro motorista pode ser maior que a sua e você não é o Vigilante Rodoviário para cuidar do comportamento dos outros motoristas. Alguns justificam ficar na faixa da esquerda por estar no limite e quem tentar ultrapassar é infrator. Mas o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) diz que o

motorista que está na faixa da esquerda precisa dar passagem a um veículo com intenção de ultrapassá-lo, independente da velocidade.

4. Colar no carro da frente

Manter uma distância segura do veículo à frente te dá mais tempo para reagir caso ele se envolva em uma batida ou tenha que frear repentinamente. Nas estradas é recomendado encontrar um ponto de referência, com uma placa, e contar três segundos entre o carro a frente e você passar por ele.

Na cidade essa dica também é válida, a velocidade é menor mas os imprevistos ainda existem. Pode ser pedestres invadindo a pista, animais ou crianças. Não cole no carro à frente pois além de barbeiro, você pode bater.

5. Usar o pisca alerta sem necessidade

A função do pisca-alerta está explicada de forma clara no CTB: use apenas quando tiver que parar o carro na via em uma emergência ou quando a sinalização exige. Usar o pisca alerta para parar em mão dupla, em vaga proibida ou em movimento é uma barbeiragem.

Os motoristas mais folgados acham que seus problemas são mais importantes que os dos outros, adoram usar o pisca alerta como se fosse um passe livre para barbeiragens. Além da inconveniência para quem estiver por perto, esses motoristas podem ser multados pelo uso incorreto do pisca-alerta.

6. Virar para trás na hora de dar ré

Esse item é polêmico, pois em algumas regiões é assim que o Detran pede para ser feito no exame para tirar a CNH. Se sua região for assim, faça apenas o exame e depois siga a nossa dica. A forma mais segura de agir enquanto dá ré é virado para a frente e checando os três retrovisores — dois caso tenha um carro mais antigo.

Ao virar para trás sua visão fica limitada ao vigia traseiro e perde a referência da lateral do carro que os retrovisores externos. Isso também pode te confundir, levando a esterçar o volante para o lado errado. Em carros com câmera de ré, ainda é importante usar os retrovisores para garantir.

7. Segurar o carro na embreagem em subidas

Esse é outro item que costuma ser pedido no exame de CNH que não é uma boa ideia no dia a dia nos carros modernos. Saber controlar bem a embreagem é uma habilidade útil na hora de arrancar, mas quando tiver que parar na subida pode usar apenas o freio para segurar. E usar o freio de estacionamento para ajudar a arrancar não é demérito.

Segurar na embreagem aumenta muito o desgaste no componente e deixa as trocas de embreagem mais frequentes. E por ter que manter o motor acelerado, o consumo também aumenta. Mais uma vez indicamos fazer o que o exame pede e depois evitar na hora de dirigir. A não ser que seu carro seja um antigo carburado com a marcha lenta instável.

8. Segurar o carro em descidas apenas com o freio

Carros comuns usam discos de freio e tambores de aço. Com o uso contínuo o componente pode superaquecer e acontece o fading, fazendo o carro perder o poder de frenagem. Em descidas o ideal é usar o freio motor para aliviar o sistema de freio e garantir que ele estará funcionando em caso de emergência.

Em carros manuais é só reduzir para uma marcha mais forte, atentando para não passar do limite de rotação do motor. Em carros automáticos existem posições no trilho do seletor do câmbio como "3", "2" e "L". Se o carro tiver câmbio sequencial é só pedir uma ou duas reduções. Em CVT sem simulação de marchas tem sempre uma posição "L" para essas situações.

9. Acelerar forte com o motor frio

O motor à combustão interna dos carros possuem uma temperatura ideal de funcionamento. Enquanto estava frio, o óleo lubrificante não chegou a todas as partes do propulsor. Até o motor aquecer, o recomendado é pegar leve no acelerador e não usar rotações.

Motores modernos e óleos mais finos aquecem mais rápido, não precisa esperar muito tempo até poder soltar toda a cavalaria de seu possante. Carros sem termômetro trazem uma luz-espia que fica acesa enquanto o motor está frio. Em carros com o termômetro o ideal é esperar ele chegar no meio da escala.

Porém alguns carros como os da Chevrolet dos anos 2000 tem como o normal no primeiro quarto da escala, quando chega no meio já está superaquecendo. Conheça esses detalhes.

10. Falta de suavidade nos comandos

Essa é uma dica que vem das pistas de corrida que serve para o dia-a-dia também: seja suave. O sinal abriu? Arranque com calma e suavidade, acelerações bruscas servem apenas para gastar mais combustível. Viu que o sinal fechou? Solte o acelerador e vá freando com calma.

Na direção é igual, faça movimentos graduais e suaves. Um barbeiro faz aquelas curvas onde precisa ajustar o volante constantemente. Com o tempo você verá que essa forma de direção é até menos cansativa e, no fim das contas, levará o mesmo tempo que levava dirigindo de forma mais equina.



CONHEÇA OS 5 CARROS POPULARES MAIS BARATOS DO MERCADO BRASILEIRO

1. L'Automobile Ventura



O ano de 1978 foi pródigo em carros esportivos brasileiros fora de série. Contemporâneo a outros grandes nomes nacionais, o cupê Ventura surgia com design caprichadíssimo. O visual era obra da paulistana L'Automobile, que produzia réplicas do Alfa Romeo 8C 2300 1931.

Apesar do visual invocado, o Ventura tinha mecânica simples. Era movido pelo propulsor Volkswagen 1.600 a ar, que proporcionava desempenho modesto. O ponto alto do cupê era o acabamento interno, com direito a bancos revestidos em veludo e painel forrado em couro.

Os dados de produção do Ventura são bastante obscuros. Sabe-se, porém, que os números foram baixos. O modelo foi fabricado até 1983, quando a L'Automobile fechou suas portas. A empresa chegou a ser vendida para a L'Auto Craft, mas o cupê não resistiu por muito mais tempo.

Carros esportivos brasileiros dos anos 80:

2. Adamo CRX



A trajetória da Adamo é longa em comparação a outras marcas brasileiras de carros esportivos. A empresa, que fabricava artigos de poliéster em São Paulo, entrou para o setor de veículos em 1968, ao expor um protótipo no Salão do Automóvel na capital paulista. O primeiro produto chegou ao mercado em 1970, batizado simplesmente de GT.

Ao longo da década de 70, o fabricante apresentou outros produtos, como o GT-2 e o GTL. Todos tinham motores Volkswagen traseiros a ar. Entretanto, a Adamo parece ter chegado ao ápice nos anos 80, quando aprimorou suas técnicas construtivas e passou a utilizar propulsores refrigerados a água, também da marca alemã.

A primeira das criações da Adamo com essas características foi o CRX 1.8, de 1984. A carroceria lembrava vagamente o Porsche 924, com direito, inclusive, a faróis escamoteáveis. O motor vinha do Gol GT e desenvolvia saudáveis 99 cv de potência. No fim daquela década, surgiu o AC 2.000, com maior cilindrada.

Assim como outros pequenos fabricantes, a Adamo foi vítima da concorrência com as importadoras. Em 1990, a história da empresa chega ao fim. Hoje, ela é lembrada tanto pelo aspecto arrojado de seus veículos quanto por sua logomarca, que tinha um cavalo marinho como símbolo.

3. Miura Saga



Para os padrões dos anos 80, os esportivos da Miura tinham alta tecnologia

Eis aquele que, provavelmente, é o mais extravagante entre os carros esportivos fora de série brasileiros. A Miura surgiu por iniciativa dos empresários Aldo Besson e Itelmar Gobbi, que tinham uma indústria de acessórios para veículos em Porto Alegre (RS). O primeiro automóvel da marca ficou pronto em 1977. O modelo de produção foi batizado de Sport.

Na sequência, vieram o Sport II e o Targa. Na mecânica, a Miura seguia uma receita tradicional, utilizada pela maioria dos pequenos fabricantes: motor Volkswagen 1.600 a ar posicionado na traseira. Mas já em 1983 surgia o MTS, com propulsor 1.6 do Passat. O Saga, esportivo mais icônico da marca, foi lançado em 1984. Tinha motor Volkswagen 1.8, mas impressionava mesmo era pelos equipamentos.

O Miura Saga trazia controle remoto para destravar as portas, minitevisor, bar, volante com ajuste elétrico, teto solar e equalizador de áudio. Mas o item mais impressionante era um sintetizador de voz com sete alertas: solicitava ao motorista que atasse o cinto ou abastecesse quando o tanque entrava na reserva, por exemplo.

O nível de desenvolvimento elevou-se no Saga II. Tinha motor 2.0, mas os destaques ainda eram os equipamentos: havia ajuste elétrico dos bancos, retrovisor eletrocromico, lanternas com acendimento automático e até um compartimento para armas de fogo. Por fora, chamava a atenção pelo enorme vidro traseiro e pelas luzes de neon (!) nos para-choques.

Assista ao vídeo do modelo no Salão do Automóvel de São Paulo de 1988:

Em 1992, a Miura deixou de produzir carros esportivos. A empresa seguiu no mercado até 1997, transformando picapes. Exagerados a ponto de serem até espalhafatosos, os modelos que a empresa fabricou são, hoje, retratos da estética kitsch.

Bateria descarregada: 10 ameaças à energia do seu carro

A bateria é um item essencial nos carros. Mas você sabe quais são os comportamentos que dão origem à sua bateria descarregada?

Listamos alguns motivos que, com alguma frequência, arriam o componente e explicamos o porquê:

- Rastreador;
- Faróis ligados;
- Alarme desconfigurado;
- Chave "virada" na ignição;
- Luzes internas ou do porta-luvas acessas;
- Som tocando ou frente do rádio acesa sem o motor funcionando.

Todos esses equipamentos causam o mesmo problema. A bateria é acionada sem que o motor esteja rodando. Dessa forma, ela não é retroalimentada pelo alternador e vai perdendo a carga aos poucos. O professor e técnico automobilístico João Barreto explica que a bateria é um acumulador de energia, e que o componente tem um tempo de duração, que varia de acordo com a sua amperagem. Como os componentes elétricos consomem a energia armazenada, a bateria "arria" e não consegue fornecer energia suficiente para dar a partida no motor.

- Fuga de carga

"A fuga de carga acontece quando o consumo de energia do carro é maior do que o programado", afirma o professor. Cabos estragados, por exemplo, podem demandar mais do componente. O mesmo acontece no caso de curto-circuito ou adaptações realizadas em sons, de modo que a potência exija uma capacidade maior do que a estrutura oferecida pelo automóvel também

podem causar bateria descarregada.

- Problema no alternador

O alternador gera energia para a bateria e faz com que ela "recarregue". Se estiver gerando energia insuficiente, a bateria vai ficar menos carregada e, em alguns casos, "arriar". O problema pode ocorrer também se o regulador de tensão (relé) estiver defeituoso.

- Deixar o carro sem funcionar por longos períodos

Enquanto o veículo está desligado, a bateria continua fornecendo carga para os sistemas do automóvel. Os equipamentos elétricos, como alarme, rádio, relógio digital e painel demandam uma pequena alimentação que, em longo prazo, vão descarregar a bateria. Barreto adverte: "Não é recomendável desconectar a bateria ao deixar o carro desligado por muito tempo. Porque os automóveis de hoje têm muitos componentes eletrônicos que podem se desconfigurar sem receber energia. Desativar o componente pode atrapalhar a memória da central eletrônica, por exemplo".

- Frio

As baterias têm uma tendência maior de pifar no frio. Isso porque, ao dar a partida, a baixa temperatura dificulta a vaporização do combustível e deixa o óleo lubrificante mais grosso e viscoso, obrigando o motor a um maior esforço para ser acionado e demandando, portanto, maior carga de energia. Além disso, a bateria produz energia elétrica a partir de uma reação química e, quanto mais baixa a temperatura, mais difícil de ela acontecer.



4. Hofstetter

Aquele que, talvez, tenha sido o mais exótico dos carros esportivos brasileiros nasceu por iniciativa de Mário Richard Hofstetter. O cupê com traços inspirados em bólidos italianos foi exibido pela primeira vez no Salão do Automóvel de São Paulo em 1984. A produção, contudo, só começou em 1986, quando o modelo foi novamente exposto na mostra paulista.

Na época, o Hofstetter destacava-se graças ao recursos tecnológicos. Os faróis eram escamoteáveis e as portas, do tipo "asa de gaivota", abriam-se para cima. O modelo tinha enormes janelas laterais, mas apenas uma seção corrigida se abria.

O desempenho também impressionava diante dos padrões brasileiros dos anos 80. O motor era um 1.8 de origem Volkswagen, utilizado no Gol GT, mas sobrealimentado por um turbocompressor. O conjunto desenvolvia 140 cv, número espantoso para a época. Posteriormente foi adotado um 2.0, também turbinado.

O Hofstetter é uma verdadeira raridade: estimativas apontam que cerca de 20 exemplares foram construídos. Os registros sobre a produção são pouco conhecidos, mas a empresa teria se mantido ativa até 1990. Hoje, os veículos remanescentes são disputados por colecionadores.



5. Aurora 122-C

O Aurora 122-C protagonizou um verdadeiro paradoxo: apesar de ter bom desempenho, chegou tarde. Foi apresentado ao mundo no Salão do Automóvel de 1990, ano em que a abertura do mercado às importações praticamente acabaria com os pequenos fabricantes brasileiros de carros esportivos.

Há quem diga que o Aurora 122-C foi o melhor veículo fora de série já feito no país. O motor, originalmente um 2.0 Chevrolet, teve a cilindrada ampliada para 2.2. Graças a essa medida e à instalação de um turbocompressor, a potência chegou a 214 cv. A carroceria, de apenas duas portas, era inspirada da Ferrari F40.

Apenas cinco unidades, todas pré-série, foram produzidas em 1991. O fabricante se esforçou para entrar no mercado, mas acabou não conseguindo competir com as novidades importadas. A trajetória da Aurora, cuja sede ficava em Valinhos (SP), foi precocemente encerrada em 1993.

