



Relembre 5 carros que se foram e não deixaram saudades

Nessa edição conheça os carros que saíram de linha e não deixaram muitas saudades.

Mas nós vamos pelo menos trazê-los de volta à memória. Tem hatch, aventureiro, sedã, carro com motor turbo e até picape que foram varridas de nossa memória pelas estradas do tempo. Relembre agora 5 desses carros que morreram e que poucos se lembram de prestar homenagens.



1. Peugeot Hoggar

Em 2008 a Peugeot resolveu pegar a base do seu best seller 206 no Brasil, botar uma casca do sucessor europeu do hatch compacto e chamá-lo de 207 por aqui. Foi só o primeiro de muitos equívocos da marca francesa, que ainda usaria essa plataforma para fazer um sedã e uma station-wagon. Mas o pior ainda estava por vir.

Dois anos depois, a marca decidiu desmembrar o 207 (ou 206,5) em picape e brigar em um segmento que já era bastante disputado por Fiat Strada, VW Saveiro e Chevrolet Montana. Lançou a Hoggar com as mesmas opções de motores 1.4 e 1.6 do hatch.

Teve uma variante aventureira Escapade que até poderia ser "imortal", já que a dianteira com para-choques com molduras destacadas rendeu-lhe o apelido de Conde Drácula. Morreu mais rápido que o 207, com o fim de produção em 2014, e sem deixar saudades – um ano antes, emplacou apenas 744 unidades, contra 122 mil da Strada...



2. Chevrolet Agile

No fim da primeira década do século 21 a Chevrolet já tinha seu campeão de vendas, o Celta, que usava a base do antigo Corsa e que fazia as vezes de porta de entrada da marca no país. Mas a General Motors inventou de fazer outro produto em cima dessa arquitetura, o Agile, que se tornou um dos carros que morreram e não deixaram muitas lembranças.

O carro inaugurou o Projeto Viva (que felizmente foi suspenso após o segundo produto, a Montana 2) e pegava carona no mercado de hatches alatinhos, de compactos que passavam uma percepção de mais espaço interno e tinham maior vão livre do solo. Com desenho controverso e plataforma antiga, logo foi apelidado de Fragile.

Apesar de ter vendido quase 200 mil unidades no Brasil em cinco anos de produção, nunca foi páreo para VW Fox ou Renault Sandero. Hoje, porém, poucos sobreviventes do hatch da GM produzido na Argentina são avistados na rua, o que colabora para o seu eterno esquecimento.



3. Chery Celer

Em 2013 a Chery começou a vender no Brasil a linha compacta Celer, ainda importada da China. Tudo para pavimentar o caminho para a nova fábrica de Jacareí (SP), que começou a produzir o hatch e o sedã (na verdade, um notchback) dois anos depois.

Nem chinês, nem brasileiro: o Celer nunca é lembrado. Com motor 1.5 16V de 113 cv e construção que não inspirava muita robustez, o carro foi vendido até 2018, mas não chegou a somar nem 4 mil unidades emplacadas em cinco anos de mercado.

A Caoa, que assumiu metade da participação da operação brasileira da Chery em 2017, tratou de enterrar o carro. E deixá-lo esquecido.



4. Citroën C3 Picasso

Em 2006, a Citroën começou a desenvolver uma minivan compacta em uma fase em que os monovolumes ainda estavam alta. Mas mapeou mal o mercado, pois quando a C3 Picasso chegou, em 2011, um ano depois de sua variante aventureira Aircross, a categoria já estava em queda.

Para piorar, pesada e com motor 1.5 8V ou 1.6 16V, a C3 Picasso tinha desempenho ruim e era beberrona. Foi encerrada em 2014, quando vendeu menos de 4 mil unidades, mas a Aircross – sem o nome C3 – ainda perdurou por mais seis anos.

5. Nissan Tiida Sedan

Em 2006, a Citroën começou a desenvolver uma minivan compacta. Nos anos 2000 o segmento de médios ia bem e o Tiida também. A Nissan, então, apostou na configuração sedã do modelo que acabava por disputar espaço com compactos "premium" da ocasião: VW Polo Sedan, Fiat Linea, Honda City e cia.

Em 2009 o Tiida Sedan passou a ser importado do México com o mesmo motor 1.8 16V de 126 cv. Ainda sofria concorrência interna do Versa, que era mais espaçoso e usava plataforma mais moderna, além de ser mais barato. Não admira ser pouco lembrado.



Essas 5 peças de preparação foram usadas por carros de rua

É muito comum ver tecnologias vindas das pistas indo parar nos carros de ruas: câmbio de dupla embreagem é um exemplo. O mundo da preparação às vezes invade as linhas de produção, muitas vezes com peças mais comuns que você imagina.

O mercado de preparação também tem engenheiros procurando soluções para melhorar os carros. Um conjunto de molas e amortecedores esportivos feitos por marcas de renome são bastante testados antes de serem colocados a vendas. Tanto que os fabricantes recorrem a empresas como Koni e Bilstein, por exemplo, na hora de fazer versões esportivas.

A seguir listamos cinco ocasiões onde peças de preparação foram parar em carros de produção.



1. Motor Emi-Sul da Simca

O Simca nacional só perdeu o apelido de Belo Antônio graças a ajuda de kit para hot rods (Foto: Simca | Divulgação)

O Simca Chambord chegou ao Brasil com um belo desenho e sob o capô vinha um motor V8 que roncava bonito. Mas ao pisar no acelerador vinha uma grande decepção: o motor de apenas 84 cv e 15,5 kgfm sofria para tirar o sedã da inércia. Isso rendeu o apelido de Belo Antônio para o carro, em referência a um filme italiano sobre um galã impotente.

A engenharia brasileira tratou de resolver isso, subiu uma taxa de compressão daqui, veio um aumento do deslocamento dali, mudanças internas... A versão mais forte desse motor foi batizada como Super Tufão, rendendo 112 cv e 18 kgfm.

Ficou melhor, mas não muito. O V8 usado pela Simca era o antigo Flathead da Ford, vindo lá de 1932. E esse motor era bastante popular em preparações, dos hot rods a carros de corrida. A solução para o desempenho do Chambord e seus derivados veio justamente do vasto mercado de peças para o V8 Ford.

O engenheiro belga Zora Arkus-Duntov, o pai do Chevrolet Corvette, havia criado um kit nos anos 40 para converter o Flathead em um motor com válvulas no cabeçote. Isso ajudava tanto no desempenho quanto no problema de superaquecimento do motor.

A engenharia brasileira da Simca, liderada pelo francês Jean-Jacques Pasteur, usou esse kit como base para resolver de vez o problema de desempenho do Simca Chambord. O motor foi chamado de Emi-Sul, devido suas câmaras de combustão hemisféricas. A potência saltou para 140 cv e o torque para 23 kgfm.

Segundo a fábrica, o Chambord Emi-Sul podia atingir 160 km/h, um desempenho bom para a época. Graças a uma preparação de hot rods dos anos 40 o sedã franco-brasileiro deixou de ser piada nos anos 60.



2. Motor 1.9 do Linea

A junção de partes do 1.6 Corsa Lunga com o 1.6 do Palio resulta em um 1.9 muito usado nas pistas argentinas (Foto: Fiat | Divulgação)

O motor AP é o mais amado pelos preparadores do Brasil, nosso país desenvolveu muitos componentes para deixar esse quatro cilindros da Volkswagen mais forte. Já os nossos vizinhos da Argentina possuem uma relação similar com o Sevel da Fiat.

Conhecemos esse motor por ter equipado versões topo de linha e esportivas do Uno e seus derivados. Mais tarde ele viria a ser usado pelo Palio em versões de 8 ou 16 válvulas. Tipo, Marea, Brava e Doblo também usaram esse propulsor.

Na linha 2002 do Brava ele ganhou o motor Corsa Lunga, que era esse 1.6 com bielas mais longas e diâmetro reduzido. Isso ajudava a priorizar o torque em baixas rotações. Foi essa variação que mais tarde viria a ser usado pelo Doblo e pelo Marea.

Os argentinos passaram a adotar as peças desse motor Corsa Lunga no bloco do 1.6 de diâmetro maior, criando assim um motor 1.9 girador e com boas respostas em baixa rotação. Nas pistas dos nossos hermanos existem Unos com mais de 300 cv usando essa receita — junta de outras maldades.

Quando o Fiat Linea foi lançado, a marca não dispunha de um motor grande para o sedã (tentar) brigar com os médios. A parceria que fornecia o 1.8 da Chevrolet estava no fim e o E.Torq não estava pronto. A solução veio das preparações argentinas.

A própria Fiat uniu o Sevel com o Corsa Lunga para fazer o 1.9 de 132 cv do sedã. Hoje esse motor é muito procurado por quem está preparando Uno e Palio aqui no Brasil, por já vir com meio caminho andado.



3. Ford Maverick GT Quadrijet

A Ford ofereceu carburador de corpo quadruplo para deixar o Maverick mais competitivo contra o Opala (Foto: Ford | Divulgação)

O motor V8 302 do Ford Maverick com seus 197 cv (135 cv no padrão de medição líquido atual) era o segundo carro mais potente do Brasil, atrás apenas dos Dodge. Nas pistas de cupê americano havia uma rivalidade com o Chevrolet Opala, que trazia a vantagem de ser mais leve.

Como o regulamento das corridas exigia uma semelhança com os carros de rua, a Ford precisava melhorar o Maverick GT das concessionárias para ter vantagem no autódromo. A marca simplesmente homologou o carro com uma das peças de preparação mais comuns da época: o carburador Holley com corpo quadruplo.

O carro foi chamado de Maverick Quadrijet, trazia além do carburador um comando de válvulas Iskenderian e coletor de admissão Edelbrock. A potência bruta final era de 257 cv, o que resulta em cerca de 180 cv de potência líquida. A versão durou pouco pois a CBA mudou o regulamento.



4. Mitsubishi L200 Savana

A L200 Savana já vinha de fábrica com o que os donos mais aventureiros colocavam por fora (Foto: Mitsubishi | Divulgação)

A Mitsubishi do Brasil possui uma certa independência para fazer mudanças nos carros feitos aqui. Com isso a marca pode fazer melhorias para agradar mais ao gosto local, como também criar versões especiais.

Existem versões de corrida da L200, do Pajero TR4 e do ASX que podem ser compradas prontas para competir. A L200 Savana pegou muito da L200R da Mitsubishi Cup para dar mais capacidade para quem gosta de se aventurar com a picape.

Na mecânica ela conta com oito amortecedores (dois por roda), barra de amarração e tanque de combustível maior. Além disso ela contava com guincho elétrico, snorkel e pneus para lama. As gerações seguintes da L200 ganharam também versões Savana, mas nenhuma tão equipada com peças de preparação quanto a primeira.



5. Primeiro cabeçote 16v do AP

Esse cabeçote da Oettinger acabou sendo usado pela Volkswagen (Foto: Oettinger | Divulgação) O nosso Gol GTI 16v foi um dos carros a usar a peça (Foto: Volkswagen | Divulgação)

O motor AP, também conhecido como EA827, nunca foi feito no Brasil com cabeçote de 16 válvulas. O usado pelo Gol GTI de segunda geração era importado. Lá fora os motores multiválvulas se popularizaram já nos anos 80, principalmente em versões esportivas.

O primeiro cabeçote de 16 válvulas para o motor 1.8 Volkswagen foi criado pela preparadora alemã Oettinger, em 1981. O trabalho ficou tão bem feito que a Volkswagen adotou esse cabeçote em 1983 no cupê Scirocco. A potência 139 cv era bem saudável para a época.

Mais tarde esse cabeçote veio a ser usado pelo 2.0, que foi o motor usado pelo nosso Gol GTI "Bolinha" com 150 cv.