



CHEVETTE GP II

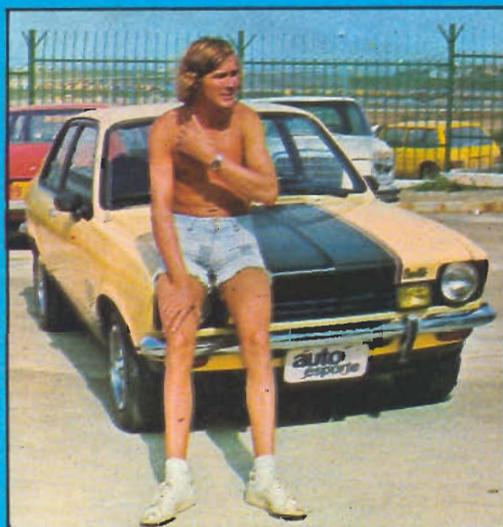
Um ano após o lançamento do primeiro modelo, a General Motors apresentou o Chevette GP II, um carro com a finalidade de conquistar o público jovem através de características esportivas. Decorado com faixas pretas, pneus radiais, espelhos retrovisores externos carenados, painel esportivo e motor opcional com taxa de compressão mais elevada, sugerem um desempenho incoerente com a imagem pretendida, que se baseia na realização do Grande Prêmio do Brasil de Fórmula Um, com patrocínio exclusivo da GM do Brasil.



EXCLUSIVO

SÓ FALTA DESEMPENHO

JAMES HUNT E O CHEVETTE GP II



James Hunt, inglês, atual campeão mundial de pilotos, transformou-se numa figura temperamental, muito diferente da pessoa que esteve no Brasil pela primeira vez para disputar um Torneio Internacional de Fórmula 2, no final de 1971. Parece que o sucesso lhe subiu à cabeça. Como todos os pilotos que vieram ao Brasil para disputar o Grande Prêmio este ano, Hunt também recebeu um Chevette GP-II para seu uso. Com a mesma irreverência de sua própria personalidade James opinou com exclusividade para AUTO ESPORTE sobre as qualidades e defeitos deste carro, andando em ruas e estradas, de São Paulo ao Guarujá.

O primeiro contato que eu tive com o Chevette GP foi no ano passado, na época do Grande Prêmio, quando os pilotos também o utilizaram. Que eu saiba mudou pouco de lá para cá. A primeira impressão que eu tive foi com relação ao incrível número de instrumentos no painel em contraste com sua pouca potência. Afinal de contas ele é um carro esportivo, não é?

Durante a semana em que eu utilizei o GP II o consumo foi baixo, bem de acordo com sua performance o que, sob meu ponto de vista, está em discordância. Raramente pode-se exigir de um modelo esportivo que seja econômico. Ou você tem um carro esporte com bastante potência e simplesmente se esquece do que seja economia, ou tem um carro comum e passa a dar mais atenção a este aspecto. No caso do Chevette, seu desempenho e consumo poderiam ser considerados muito bons se se tratasse de um carro sem pretensões esportivas. Fui informado que existe no Brasil uma campanha muito grande com relação à economia de combustível. Talvez esta tenha sido uma opção da fábrica para agradar ao governo e ao público comprador. Quem compra o carro tem um modelo econômico, mas com aparência esportiva. Para quem não conhece este aspecto fica a impressão de fantasia. Mais ou menos como uma mulher linda, mas também muito fria.

As linhas gerais deste carro são iguais às do Opel Kadett alemão. Se não me engano ele já é fabricado na Alemanha há uns três anos com este mesmo "design". O que se pode dizer sobre ele? É um carro bonitinho com um bom acabamento. O interior tem

cores demais no painel e os instrumentos são bem localizados e de fácil leitura, apesar de alguns deles serem desnecessários. O posicionamento dos pedais é bom, mas o pedal do acelerador está situado muito junto ao do freio. Quem tem pé grande, como eu, não tem necessidade deste posicionamento.

Com relação ao conforto não existe muita novidade. Os bancos dianteiros são bem confortáveis, e os de trás poderiam ser classificados como sofríveis, mas obviamente não deveria se esperar mais de um carro classificado como pequeno. Para quem dirige, o posicionamento do volante, meio torto, não incomoda muito, mas não sei o que aconteceria se fosse obrigado a fazer uma viagem de longa duração.

O ponto que realmente me impressionou foi a dirigibilidade. O motor, com pouca potência, parece ter sido exatamente dimensionado para o carro. Em velocidade alguma apresenta qualquer reação estranha. Em Guarujá, andei dando umas boas testadas em seu comportamento e gostei. Infelizmente, um guarda de trânsito resolveu aparecer justo no momento em que eu andava muito devagar e pediu meus documentos. Ele falando de um lado e eu do outro e nenhum dos dois se entendendo. Fui parar na delegacia, realmente muito chato, apesar de ter mostrado minha carteira internacional. Fico só imaginando se tivesse sido surpreendido pelo guarda numa hora em que curtia a dirigibilidade do carrinho.

Enfim, o Chevette GP II pode ser considerado um bom carro sob muitos aspectos. Mas deixa a desejar como um carro genuinamente esportivo.



CHEVETTE GP II

Em termos gerais, pouco mudou o Chevette esportivo em relação à versão comum, sendo os principais melhoramentos a adoção do servo-freio e os novos pneus Goodyear G800 Grand Prix 70 175-SR-13 radiais, que proporcionam ao pequeno carro uma estabilidade excepcional. No entanto, o conjunto é superdimensionado para o motor, que, apesar de contar com 8,5:1 de taxa de compressão (opcional) — o que o obriga ao uso de gasolina azul — não apresenta o desempenho que seria de se esperar de um modelo esportivo, revelando-se pobre tanto em aceleração quanto em velocidade máxima.

Por outro lado, o consumo é muito bom, com médias sempre em torno dos nove quilômetros por litro, sem preocupação específica de se dirigir economicamente. Mas o atual preço da gasolina azul encarece bastante o custo por quilômetro. Na verdade, ao invés de elevar-se a taxa de compressão, poderia ter sido aumentada a cilindrada do motor ou adotado um sistema de carburação que melhorasse mais o desempenho.

ESTÉTICA

Em relação ao modelo anterior, o GP II tem poucas mudanças. Conservou-se a linha original do Chevette, ainda bastante atual e agradável, acrescentando-se pequenos itens de gosto discutível. Foram conservadas as berrantes faixas pretas nas tampas do motor e da mala e na parte inferior das duas amplas portas. Nestas, onde havia o logotipo GP, acrescentou-se o II, em algarismos romanos, o que serve para chamar ainda mais as atenções gerais. Mais um espelho retrovisor externo foi colocado na porta direita, seguindo a tendência dos esportivos europeus. Os espelhos são carenados, assemelhando-se aos usados em monopostos de corrida, bastante úteis em altas velocidades, quando os espelhos normais tendem a mudar de posição em consequência da pressão aerodinâmica. No entanto, estes espelhos trepidam muito e sua utilidade se reduz drasticamente.

As novas rodas, nas quais se alojam os pneus com inscrições em alto relevo e pintadas de branco, têm um desenho agradável, nitidamente esportivo. Internamente, os bancos de encosto alto revestidos em vinil e os dois painéis de instrumentos chamam a atenção, mas a

profusão de cores nos relógios não agrada a todos e dificulta a leitura. O volante, apesar de seu aspecto grosseiro, tem bom tamanho, mas poderia ter diâmetro um pouco menor. Os pedais de embreagem e freio receberam molduras cromadas.

De uma maneira ampla, o GP II não apresenta o excesso de cromados típico da indústria nacional, mas a cor preta aplicada em demasia, prejudica a beleza do conjunto. A pintura e o acabamento satisfazem, sem chegarem a ser ótimas. O modelo testado por AUTO ESPORTE era Prata-Inca, mas existem ainda as opções do Branco-Everest, Amarelo-Lotus, Bege-Ipanema e Vermelho-Álamo.

CONFORTO

No Chevette GP II, este item deve ser separado em relação a quem viaja nos bancos dianteiros e nos traseiros. Na frente, dispõe-se de bancos confortáveis e espaço para as pernas, enquanto no banco traseiro a situação é inversa. Falta espaço para pernas e não se encontra o conforto necessário para uma viagem mais longa.

O motorista encontra conforto razoável, mas, se for de grande estatura, é obrigado a dirigir com as pernas abertas para não ter os joelhos em contato com a chave de ignição. Os pedais são de boas proporções e bastante suaves, principalmente o do freio, quando o carro tem o servo-freio opcional. Já o acelerador não é tão bom. Sua forma convexa deixa a desejar quando se é obrigado a manter uma velocidade constante ou a acelerar rapidamente, tendendo a permitir que o pé escorregue.

Outro ponto que chega a prejudicar o conforto é o nível de ruídos na cabina. Quando se ultrapassam os 70 quilômetros horários já não se escuta mais o rádio, a menos que seja colocado em alto volume para se sobrepor ao barulho do motor, do câmbio e do atrito dos pneus com o asfalto.

A suspensão, antes muito dura, está um pouco mais macia devido a uma recalibragem de molas e amortecedores, o que não prejudicou a estabilidade.

A boa área de varredura dos limpadores de pára-brisa (5.000 cm²) fica prejudicada pela ineficiência do desembacador, que simplesmente é inútil em velocidades baixas e deixa muito a desejar em médias mais altas. Neste caso, só há uma solução: deixar as janelas



ligeiramente abertas para que o ar penetre na cabina e melhore a circulação, mesmo que algumas gotas de chuva tornem a tarefa de dirigir um pouco menos agradável. O porta-malas é um dos pontos altos do carro, com grande volume útil em relação ao seu tamanho total.

MOTOR

O GP II pode ser adquirido com dois tipos de motor. O primeiro é o convencional do Chevette, com 67 cavalos brutos ou 59 líquidos de potência, 9,8 quilogramas brutos ou 9,2 líquidos de torque e taxa de compressão de 7,8:1, adotando a gasolina comum. O motor opcional tem a taxa de compressão elevada para 8,5:1, obrigando a consumir gasolina azul. Esta modificação elevou



As linhas e a decoração externa do Chevette GP II, não mudaram em relação a seu antecessor. Nos testes o ponto alto deste modelo esportivo foi sua dirigibilidade. Apesar de sua pouca potência, o GP II tem um comportamento uniforme sob quaisquer condições. Mesmo quando exigido, não sai de traseira ou de frente de forma acentuada.



a potência bruta para 71 cavalos a 5800 rotações por minuto, ficando a líquida em 63 cavalos à mesma faixa de rotação. O torque se elevou para 10,8 quilogramas brutos a 3800 rpm e 10,4 líquidos à mesma rotação. No entanto, a modificação neste segundo motor não se justifica quando se exige melhor desempenho. As acelerações continuam pobres para um carro que pretende ter características esportivas. Da imobilidade aos 100 km/hora reais, seu melhor tempo foi de 17,48s, e a média de quatro passagens (duas em cada sentido), ficou em 18,07s, pouco significativa para um carro denominado GP. Também a velocidade final decepciona, não atingindo os 140 km/hora reais.

O motor tem concepção moderna, com comando de válvulas no cabeçote, este

do tipo fluxo cruzado, ou seja, coletor de admissão de um lado e de escape do outro. Em relação ao conjunto do carro, sente-se que suportaria com facilidade um acréscimo de mais de 10 cavalos. Na verdade, o carburador de 34 mm com um único corpo estrangula o motor alimentando-o menos do que seria possível e desejável. Ao invés de se aumentar a taxa de compressão, obrigando o uso de gasolina azul, aumento de cilindrada e/ou carburação mais elaborada poderiam apresentar melhor resultado, mantendo-se a gasolina amarela, menos cara.

A rotação máxima utilizável deste motor situa-se na faixa de 6.000 rpm, ponto em que já passa a mostrar uma certa vibração, que tende a se intensificar à medida em que sobem as rotações.

Utilizando-se o carro normalmente, em cidade e estrada, o consumo médio é da ordem de nove quilômetros por litro de combustível, bastante bom para seus 1398 cm³. No entanto, em nosso teste, o motor consumiu um litro de óleo a cada 1.000 quilômetros.

Como conclusão, o pequeno motor traciona bem o Chevette GP II, mas não tem as características esportivas que se esperam. Seu funcionamento é suave em rotações baixas e médias, tornando-se áspero quando se ultrapassam as 5.000 rpm. Quanto ao conjunto, é subdimensionado para o carro, sentindo-se basicamente a falta de potência quando se faz uma curva próximo do limite de aderência e aciona-se o acelerador, visando a uma saída de curva mais veloz.



CHEVETTE GP II

O interior do Chevette GP II tem características bastante esportivas. Além do painel, o console central também tem quatro instrumentos. Os bancos são confortáveis, mas o posicionamento da direção, ligeiramente enviesada, pode se tornar cansativo em viagens longas. Os instrumentos, com cores em excesso, não agradam,

TRANSMISSÃO

A transmissão começa a agradar quando se aciona o pedal de embreagem. Macia, mostra-se mais do que suficiente para o motor. A alavanca de câmbio, situada no assoalho, não chega a ser macia, mas é muito precisa e agradável, facilitando bastante as reduções, principalmente de terceira para segunda, sem nenhuma dificuldade. A medida em que se vai mudando as marchas, sente-se que as relações são curtas, mas existe uma diferença grande demais entre a segunda e a terceira, caindo muito a rotação do motor.

O nível de ruído do câmbio é alto demais em terceira e quarta marchas, mas só chega a incomodar em estradas, já que na cidade os ruídos externos se sobrepõem.

Em provas de arrancada, tem-se a impressão que o carro atingirá uma marca razoável por causa das marchas curtas e da embreagem que não patina, mesmo quando muito exigida. Mas, quando se coloca a terceira a impressão se desfaz. O monodisco a seco da embreagem tem 203,2 mm de diâmetro e pode ser considerado um dos pontos altos do automóvel.

DIRIGIBILIDADE

Dirigir um Chevette sempre foi muito agradável e no GP II é ainda mais. Sentando-se ao volante, tem-se boa visualização do painel principal, onde se encontram dois grandes mostradores. O da esquerda aloja o velocímetro e o odômetro, com leitura fácil mas de gosto discutível pelo excesso de cores. No da direita, encontra-se o tacômetro (conta-giros) de bom tamanho e leitura de números fácil. Porém, as divisões são de 250 em 250 rotações, pouco indicada. Também neste mostrador encontram-se cores em profusão, com um degradê que vai do branco, nas rotações mais baixas, passa pelo amarelo até atingir o vermelho.

Entre os dois grandes mostradores está situado um relógio elétrico, acima de seis luzes-testemunhas dispostas em forma retangular, indicando pisca-pisca, pressão de óleo, luz alta, pisca-alerta, alternador e uma lâmpada indicadora de falha nos circuitos de freios. À esquerda do painel principal há uma placa com a inscrição GP II que nada acrescenta.

No console, em posição difícil de ser visto, há um painel onde estão quatro



A excelente estabilidade do GP-II pede um motor mais potente



mostradores também cheio de cores: marcador do nível de gasolina, temperatura da água, voltímetro e vacuômetro, que merece um comentário à parte. Este mostrador, usando o mesmo sistema de cores degradê do branco ao vermelho, tem uma faixa com a inscrição **economia**, na qual o ponteiro se situa quando o acelerador está sendo pressionado da maneira ideal para se obter um bom rendimento de combustível, acusando quando se está usando uma marcha em rotação demasiado alta ou baixa. Sobre este console estão os botões de comando do ventilador-desembaçador e o isqueiro, ambos sob o rádio de três faixas. Ao seu lado esquerdo estão os comandos de direcionamento da ventilação.

O motorista tem a seu dispor um cinto de segurança pélvico, e com ele colocado, tem bom acesso a todos os comandos. O volante, de boa pega, tem diâmetro entre o normal e o esportivo, para tentar agradar a todos. Sua cobertura em couro preto evita que as mãos, mesmo suadas, escorreguem. No entanto, com as duas mãos no volante, a direita impede que os olhos calam naturalmente sobre o painel secundário, o que só pode ser feito movimentando-se a cabeça. A alavanca de câmbio fica muito bem situada, na queda natural da mão.

No trânsito das cidades, o carro mostra bastante agilidade graças ao eficiente sistema de direção, mas a falta de torque e potência limitam esta agilidade. Os freios são excelentes, e o servo-freio não prejudica a sensibilidade no pé direito. Tentando-se, porém, um estilo mais esportivo, verifica-se que o acelerador está mal posicionado. Colocado muito próximo ao freio, é impossível acioná-lo sem diminuir a pressão sobre o pedal do freio, já que o acelerador fica quase debaixo dele.

Nas estradas, o GP II é confortável, mantendo bem velocidades intermediárias, mas na hora de recuperação de uma aliviada do acelerador ou mesmo de uma leve freada, o carro deixa a desejar. No entanto, esta falha é esquecida quando a estrada é sinuosa. Tanto em curvas de alta quanto de baixa velocidade, o Chevette GP II é excelente, mostrando uma discreta tendência a sair de frente quando a velocidade se aproxima do limite. Nas curvas de baixa velocidade esta tendência se enfatiza. Para os que preferem um carro que saia de traseira, resta o recurso de tocar os freios quando se inicia a curva, forçando uma derrapagem com as rodas traseiras. Mas como este comportamento não é uma tendência natural, seu controle é fácil, e ao se solicitar o ace-

lerador o carro adota um comportamento bastante neutro.

Este bom comportamento deve-se às suspensões bem planejadas. A dianteira é independente com molas helicoidais, amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora. A traseira adota a conhecida solução do pesado eixo rígido, que chega a desequilibrar ligeiramente o carro sobre pisos irregulares, com molas helicoidais, amortecedores de dupla ação, barra transversal (Panhard) e barra estabilizadora. O conjunto total das duas suspensões torna-se um pouco barulhento com o uso.

Nas situações de emergência os freios oferecem bastante segurança. Os discos dianteiros e os tambores auto-ajustantes traseiros são coerentes, e só apresentam travamento nas freadas sob pânico, quando se pisa no pedal com a máxima força possível.

DESEMPENHO

Por ser um carro projetado para prestações esportivas, o GP II é decepcionante no tocante ao desempenho. Em nossas medições, realizadas ao nível do mar, em estrada plana, com a colaboração de Jan Balder, os números obtidos são incoerentes para um motor moderno e que consome combustível especial.

Todas as medições foram feitas em quatro sentidos, obtendo-se os seguintes resultados: da imobilidade aos 100 quilômetros/hora reais (107 km/h Indicados) a média de quatro passagens foi de 18,07s. Partindo da imobilidade, o GP II necessitou de 38,8s para cobrir um quilômetro. Estes resultados foram obtidos sempre levando-se as marchas a 6500 rpm, o que dá, em termos de velocidade real, 42,2 km/h em primeira, 71,2 em segunda, 110,3 em terceira. A quarta só atinge esta rotação em plano inclinado, o que invalida a medição. A velocidade final real, média também de quatro passagens, foi de 136,39 km/hora. A melhor passagem, com vento a favor, foi de 137,77 km/hora, insignificante para um esportivo.

CONCLUSÕES

Pontos a favor
Estabilidade excelente
Bom porta-malas
Instrumental adequado

Pontos contra
Desempenho fraco
Espaço interno reduzido
Decoração de gosto duvidoso

