



24 de novembro de 2005

## Kombi Série Prata decreta a despedida do motor VW a ar

Com edição limitada a apenas 200 unidades, destinadas a colecionadores, admiradores da marca e empresas de transporte executivo, a Kombi Série Prata demarca o encerramento da produção do motor arrefecido a ar da Volkswagen do Brasil. Aliás, a Kombi é o último modelo do mundo a utilizar a clássica e eficiente invenção do Prof. Porsche. No Brasil, o motor a ar estreou em 1953, montado nos primeiros Fusca em regime de CKD. Em setembro de 1957, ele equiparia a Kombi, que é reconhecida como um dos primeiros automóveis genuinamente “brasileiros” da história.

A carroceria pintada na cor “Prata Light Metálico” é o maior diferencial da Kombi Série Prata, além dos vidros verdes e do pára-brisa degradê. Na frente, a grade, o pára-choque e os aros dos faróis recebem o acabamento “Cinza Cross”, o que garante o visual distinto dessa edição limitada. As setas direcionais possuem lentes brancas (cristal). Já a parte traseira, além do pára-choque “Cinza Cross”, destaca-se pelas lanternas fumês, pelo desembaçador do vidro e pelo logotipo “Kombi Série Prata”.

Por dentro, esse mesmo rótulo é repetido no quadro de instrumentos, lado do velocímetro. As outras alterações internas aplicam-se ao novo revestimento dos bancos em vinil e “Malharia Colméia”, à cobertura da tampa traseira e à janela lateral deslizante do lado esquerdo.

O motor da Série Prata, como não poderia deixar de ser, é movido a gasolina (injeção eletrônica multipoint), de 1.584 cm<sup>3</sup> e quatro cilindros contrapostos, que desenvolve potência de 58 cv a 4.200 rpm e torque máximo de 11,3 kgfm a 2.600 giros. O preço sugerido na rede de concessionária VW para a Kombi Série Prata é de R\$ 39.200,00. A partir de 2006, a Volkswagen inicia a comercialização da Kombi com nova motorização.

### História

*Em 1986, ao anunciar a descontinuação do Fusca, a Volkswagen do Brasil e a agência de propaganda Almap criaram um comunicado que se tornou célebre na história da propaganda: “Às vezes o avanço tecnológico de uma empresa não está no que ela faz. Mas no que deixa de fazer”. Mais uma vez, a Volks depara-se com a necessidade de substituir um verdadeiro patrimônio de sua história: o motor arrefecido a ar.*

*Verdadeiro sinônimo de eficiência motriz, robustez mecânica e simplicidade de manutenção, o engenhoso projeto do Prof. Ferdinand Porsche, esboçado nos anos 30, deixará de equipar um veículo Volkswagen no final deste ano. Só no Brasil, esse motor rendeu cinco capacidades cúbicas diferentes (1.200, 1.300, 1.500, 1.600 e 1.700) e se multiplicou em mais de 6,5 milhões de unidades produzidas. Foram mais de 28 milhões em todo o mundo, cerca de 26% do total de veículos fabricados pela Volkswagen ao longo de sua história.*

*No Brasil, o “VW a ar” equipou com grande sucesso toda a linha de veículos da marca entre os anos 50 e 70, que compreendia Kombi, Fusca, Karmann-Ghia, Karmann-Ghia TC, TL, Sedan 1600, SP-1, SP-2, Brasília, Variant, Variant II. Gol e Saveiro, em seus primeiros anos de produção, também usaram o motor a ar.*

*Além de ter sido aplicado em quase todos os foras-de-série e os bugues nacionais da década de 70, o “VW a ar” desdobrou-se, devido à versatilidade e à confiabilidade, em motor de barco, ultra-leve, girocôptero. Foi usado até em motocicleta. Fez sucesso nas pistas de corridas, com as Fórmulas V e Super-V, além dos saudosos carros de Turismo da Divisão 3. Dos 36 cv de potência da primeira unidade lançada no Brasil, em 1957, com 1,2 litro de cilindrada, ele chegou a 75 cv com 1,7 litro no SP-2. Em provas de arrancada, realizadas nos principais autódromos do País, entretanto, o valente propulsor a ar pode ser visto com mais de 700 cv!*

*A descontinuação do motor refrigerado a ar da Volkswagen, em sua clássica e eterna construção tipo “boxer”, com quatro cilindros contrapostos, não o faz entrar para a história. Ele já é a verdadeira história da indústria automobilística brasileira.*

## **Ficha Técnica**

### **Kombi Série Prata**

<b>MOTOR</b>	1.6 Boxer 8V Gasolina
Cilindrada (cm3)	1.584
Nº de cilindros	4
Nº de válvulas por cilindro	2
Potência líquida máxima – kW (cv) / rpm	43 (58) / 4.200
Torque líquido máximo – Nm (kgfm) / rpm	111 (11,3) / 2.600
Relação de compressão	7,5:1
 <b>TRANSMISSÃO</b>	 Manual, 4 marchas, tração traseira
Relação de marchas	1ª - 3,8                      3ª - 1,32 2ª - 2,06                    4ª - 0,88 Ré - 3,88
 <b>SUSPENSÃO</b>	 <b>Dianteira:</b> Independente, braço duplo longitudinal, barra de torção, barra estabilizadora. <b>Traseira:</b> Independente, braço transversal e longitudinal, barra de torção
 <b>FREIOS</b>	 <b>Dianteiro:</b> Disco <b>Traseiro:</b> Tambor

**DIMENSÕES EXTERNAS (mm)**

Comprimento	4.505
Largura	1.720
Altura	2.040
Entre-eixos	2.400

**RODAS E PNEUS**

Rodas	5,5J x 14
Pneus	185/80 R 14

**TANQUE DE COMBUSTÍVEL (litros)**

45

**PESO (kg)**

Em ordem de marcha (sem motorista)	1.247
Carga útil	1.000

**DESEMPENHO E CONSUMO**

Aceleração de 0 a 100 km/h (s)	26,1
Velocidade máxima (km/h)	120
Cidade (km/l)	7,8
Estrada (km/l)	9,0
Média PECO (km/l)	8,3

**Volkswagen do Brasil****Assuntos Corporativos e Imprensa**

Diretora: Junia Nogueira de Sá

Contatos:

Eduardo Pincigher | Tel 11 4347-3050 | [eduardo.pincigher@volkswagen.com.br](mailto:eduardo.pincigher@volkswagen.com.br)**Sobre a Volkswagen do Brasil**

A Volkswagen é uma das maiores empresas de capital privado do Brasil, com faturamento líquido de R\$ 14 bilhões em 2004. Presente no País desde 1953, possui cinco fábricas: Anchieta/São Bernardo do Campo (SP), Taubaté (SP), São Carlos (SP), São José dos Pinhais (PR) e Resende (RJ), além de subsidiárias nas áreas de serviços financeiros (banco, consórcio, seguro), logística (VW Transport) e tecnologia da informação (gedas). Produz os modelos Gol, Fox, CrossFox, Parati, Saveiro, Polo, Polo Sedan, Golf, Audi A3, Santana e Kombi, além de caminhões e ônibus. É a montadora líder em produção e vendas, totalizando 576.726 unidades montadas e 106.186 kits CKD em 2004. É a principal exportadora do setor, com 208.595 veículos completos embarcados, receita de US\$ 1,55 bilhão e superávit de US\$ 1,1 bilhão em 2004. Emprega mais de 24 mil pessoas no Brasil e concentra na Fundação Volkswagen seus investimentos em programas sociais.