

O GLOBO

# CARROetc

Jason Vogel



**POR FORA** a novidade é a grade do radiador da nova versão (à direita). Na comparação, a Série Prata, última Kombi refrigerada a ar. A carroceria da atual versão brasileira é semelhante à do modelo alemão de 1967

## Vida que segue

Kombi refrigerada a água é mais econômica, silenciosa e rápida — sem aumento de preço

Jason Vogel

**C**have girada no contato e a impressão é estranha... Ouve-se um zumbido quase inaudível em vez do conhecido — e alto — som do motor boxer refrigerado a ar. Vamos nos acostumando, pois daqui para frente vai ser assim e o velho “pão de fôrma” da Volks ainda deve durar muito tempo.

Já são 55 anos desde que a Kombi começou a ser produzida na Alemanha, em março de 1950, chegando ao Brasil apenas seis meses depois. Hoje a Volks não investe um tostão para fazer propaganda do modelo que, apesar disso, continua a vender muito bem — em média, mil por mês. Tudo o que é fabricado encontra comprador.

Explicar o fenômeno é simples: até hoje, nenhum utilitário tem relação custo/benefício tão boa. Por R\$ 36.192, a Kombi furgão leva uma tonelada de carga. Há rivais bem mais modernos e movidos a diesel, mas custam quase o dobro. No caso, os furgões Mercedes Sprinter, que sai por R\$ 61.640, e Fiat Ducato, por R\$ 67.200. Lembramos ainda que existe o Fiat Doblô 1.3 Cargo, que custa R\$ 39.070 e leva apenas 625 quilos.

Por R\$ 37.879, a Kombi Standard transporta oito passageiros e mais o motorista. Mais uma vez, nada a supera.

A Volks até estudou soluções para adiar a aposentadoria do motor 1.6 refrigerado a ar, com modificações para atender às novas exigências do Conama (Conselho Nacional do Meio Ambiente). O principal problema era o ruído, seguido pelas emissões de poluentes. Pensaram em pôr uma quinta marcha no câmbio, encapsular o motor com isolamento acústico e até usar ventoinha elétrica.

Quanto à poluição, os cabeçotes do motor boxer trabalham muito quentes e seria complicado aumentar a taxa de compressão (para se ter mais eficiência) sem

haver pré-ignição. A moda do bicombustível no Brasil jogou a pá de cal, já que as vibrações das aletas de refrigeração dos cilindros iriam confundir os sensores de detonação usados nos “flex”.

Após a sentença de morte do septuagenário boxer, escolheram para seu lugar o motorzinho EA-111 de 1,4 litro, usado nos Fox de exportação. Refrigerado a água, com quatro cilindros em linha e oito válvulas, ele é da mesma família dos motores 1.0 usados no Gol e no Fox vendidos aqui. Sua versão 1.6 equipa ainda o Polo e o Golf. A potência da Kombi deu um salto: dos 58cv da última versão “a ar” para 78cv (com gasolina) e 80cv (com álcool). Houve ainda um sensível ganho de torque.

**Câmbio continua com quatro marchas**

O investimento na transformação foi pequeno. Freios e suspensão da Kombi antiga foram aproveitados. A caixa de quatro marchas é a mesma — mas teve suas engrenagens reforçadas e o diferencial alongado.

A grade dianteira é igual à da Kombi brasileira que era exportada para o México até 2003 (e diferente da usada pela versão diesel dos anos 80). O quadro de instrumentos agora é o mesmo do Fox e do Gol, bem baratinho.

Divulgação



**DENTRO**, a novidade é o quadro de instrumentos do Fox e do Gol

Para a apresentação à imprensa, a Volks providenciou um circuito bem variado, com longas retas de ótimo asfalto, seguidas por trechos sinuosos, além de pisos de paralelepípedo e terra. Foi possível dirigir alternadamente as versões “a ar” e “a água”, carregadas e vazias, nas versões furgão e de passageiros. Por maior que seja a nostalgia, não há comparação: sem qualquer aumento no preço, a nova versão ficou muito mais silenciosa, econômica e rápida.

O motorzinho 1.4 empurra bem e dá à Kombi uma velocidade de cruzeiro confortável entre 90 e 105km/h. Outra grande melhora foi na direção, que teve sua relação reduzida e ficou mais precisa.

Apesar do peso no eixo traseiro (afinal o motor deixou de ser de magnésio e agora tem bloco de ferro), o “pão de fôrma” continua a surpreender por sua estabilidade. A força extra, aliás, ajuda nas curvas, bastando saber o momento certo de usar o acelerador. E mais: a suspensão do utilitário cinquentão esbanja suavidade.

Quem usa o modelo no batente logo notará um ganho de 25% na economia de combustível. Resta saber como será a durabilidade. Lembramos que no uso pesado, subindo morros e levando passageiros, o motor “a ar” geralmente trabalhava com carga total — e pior, queimando GNV, o que abreviava sua vida. Pode-se imaginar que o motor “a água” se adaptará melhor ao gás natural.

O som do motor “a ar”, que entrava no cérebro de quem viajava na versão antiga, deu lugar a um zumbido até gostoso.

Claro que a Kombi é hoje um utilitário de Terceiro Mundo. A segurança passiva é pequena e as pernas de quem vai nos bancos dianteiros servem de pára-choque. O tanque continua acima do motor — uma mangueira ressecada, e o combustível desce por gravidade. Como ferramenta de trabalho, porém, ainda não inventaram nada igual. ■



Divulgação

**PARA O ACESSO** ao novo motor, há uma tampa a mais

### VOLKSWAGEN KOMBI 1.4 TOTAL FLEX

**PREÇO:** De R\$ 36.192 (Furgão) a R\$ 41.393 (Lotação)  
**MOTOR:** Traseiro, quatro cilindros em linha, 8 válvulas, 1.390cm<sup>3</sup>, refrigerado a água, flexfuel. Com gasolina, potência de 78cv (a 4.800rpm) e torque de 12,5kgfm (a 3.500rpm). Com álcool, 80cv e 12,7kgfm. Taxa de 11:1  
**TRANSMISSÃO:** Manual, quatro marchas. Tração traseira  
**SUSPENSÃO:** Barras de torção; independente nas 4 rodas  
**DIMENSÕES:** Comp.: 4,50m; entre-eixos: 2,40m  
**DESEMPENHO:** De 0 a 100km/h em 16,6s (gas.) e 16,1s (álc.). Máxima de 130km/h (gasolina ou álcool)  
**CONSUMO:** Cidade, 10,4km/l (gas.) e 7,1km/l (álc.). Estrada, 11,8km/l (gas.) e 8,6km/l (álc.)

Dados do fabricante

### IMPRESSÕES AO DIRIGIR

#### GOSTAMOS

- **PREÇO:** Apesar das melhoras, não houve aumento.
- **DIREÇÃO:** Ficou precisa e não passarinha como antes.
- **SILÊNCIO:** Kombi silenciosa? Pois a nova é...

#### NÃO GOSTAMOS

- **SEGURANÇA:** As pernas são o pára-choque.
- **INTERIOR:** Na Kombi furgão falta a grade de separação entre motorista e o compartimento de carga. Que perigo.
- **CÂMBIO:** Há um “buraco” entre a terceira e a quarta.

## Lançamentos exclusivos Chrysler Intercar.



**Intercar**

Copacabana  
 Av. Atlântica, 1536 A  
 (21) 2159-3937

São Cristóvão / Centro  
 R. Francisco Eugênio, 160  
 (21) 2197-8000



www.intercar.com.br | Compre seu carro sem sair de casa.