

DEZ MELHORES BRASILEIROS, PARTE III: JIPES

Marco Antônio Oliveira - 25/11/2014



Nascido quase espontaneamente em 1941, sem um criador específico, a partir de uma encomenda do exército americano de um veículo leve com capacidade fora-de-estrada, tendo em vista a escalada da guerra iniciada em setembro de 1939 na Europa, o Jeep transcendeu para se tornar um gênero de carro. Inicialmente criado para ser uma mula mecânica no transporte de cargas e pessoas no front, foi extremamente bem-sucedido, considerado por muitos um dos pilares que levaram à vitória aliada no conflito. Muitos, como o editor-chefe do *Ae*, o Bob, o consideram o Carro do Século 20.

Mas foi no pós-guerra, produzido e comercializado pela Willys-Overland, depois de registrar o nome Jeep, que a particular e original forma de um pequeno carro aberto e sem portas, com tração nas quatro rodas, que o Jeep se mostrou realmente imortal. De fazendeiros a bombeiros, passando por surfistas a jovens de todas as idades, o Jeep em sua versão civil se tornou um clássico imortal.

Mas não foi a única fórmula para este tipo de veículo. O Kübelwagen alemão, criado pelo Prof. Ferdinand Porsche durante a guerra, criou um jipe com outro conceito: baseado em seu Kdf-Wagen (o primeiro nome do Fusca), o jipinho alemão era levíssimo, e tinha uma capacidade de tração superior graças ao motor boxer arrefecido a ar bem pertinho do eixo traseiro. Mas ágil e divertido que o Jeep americano, apenas em situações-limite perdia para este e sua tração total. Mas, como a Alemanha perdeu a guerra, sua versão civil demorou a aparecer: apenas em 1968 aparecia o Tipo 181, conhecido nos EUA como “VW Thing”. De qualquer forma, nunca chegou a ser tão adorado quanto o agradável e jovem de espírito Jeep, muito pela sua aparência tosca.

O curioso é que Jeep virou jipe, passando a ser sinônimo — não oficial — de veículo utilitário de tração nas quatro rodas, quase sempre trazendo uma relação de marcha alta no câmbio, chamada de reduzida.



FAZ PARTE DA VIDA BRASILEIRA

Está presente na paisagem brasileira como instrumento de trabalho. Sua presença é familiar, tão natural quanto um pé de café, uma nozeira, um arado, uma careta. Ajuda o homem do campo na faina diária — na abertura de novas estradas, no transporte de homens e materiais. Forte, eficiente, útil, firme, resiste ao uso. O “Jeep” Universal faz parte da vida brasileira.

Willys-Overland do Brasil S.A.
WILLYS-UNIVERSAL

WILLYS-UNIVERSAL DO BRASIL S.A. - Rua Marquês de São Carlos, 100 - São Paulo - SP - Tel. (011) 3071-1000 - Fax (011) 3071-1001 - C.P. 05400-000 - São Paulo - SP



Um VW Kübelwagen no front, em algum ponto da II Guerra Mundial (wikipedia)

Aqui no Brasil sempre nutrimos um profundo caso de amor com o gênero. Não bastasse o Jeep Willys civil e suas variações picape e perua, temos aqui também desde 1958 o Toyota Land Cruiser FJ40, o hoje clássico jipe japonês que aqui se chamou Bandeirante, e por muito tempo, décadas, usou motor Diesel Mercedes-Benz de fabricação nacional, OM-324. E teve o jipe DKW-Vemag, o DKW Munga produzido aqui de 1958 a 1962. E além deles, desde os anos 1970 temos vários carros desenvolvidos e produzidos aqui, uma tendência que nunca esfriou e até hoje sobrevive nos Troller e Stark. Se a Inglaterra é o país do carro esporte de pequena série, nós somos o país do jipe.

E os 10 melhores, segundo o MAO, são os seguintes:

Gurgel Xavante / X12 (1973)



O Gurgel X12 de 1981 (Motor3)

O pioneiro Xavante era baseado no bugue Ipanema, de base VW arrefecido a ar, uma base que, como sabemos também é muito boa para jipes, mesmo sem tração total. Ajuda aqui o Seletrraction desenvolvido pela Gurgel, um sistema bem simples para frear a roda que patina quando atolado, já que o carro tem diferencial “aberto” (sem bloqueio): duas alavancas acionavam individualmente os freios de estacionamento das rodas traseiras.

Com esse simples recurso, o jipe Gurgel, que mesmo sem ele já seria ótimo no fora de estrada, quase torna a tração total um supérfluo, a não ser em situações bem pesadas no off-road. Ajuda também o chassi de aço revestido de resina com fibra de vidro (Plasteel), quase totalmente imune a corrosão em uma época que isto ainda era um problema. Foi um carro de vida longa e grande sucesso, praticamente sustentando a empresa por quase toda sua existência.

A título de informação, o Kübelwagen tinha diferencial autobloqueante ZF.

Jeg (1977)



O Jipe Jeg, da Dacunha, ao contrário da maioria das criações em cima do chassi ou mecânica VW arrefecida a ar, não tinha carroceria em compósito de fibra de vidro, e sim em aço galvanizado. Utilizando chapas planas ou dobradas, e uma estrutura de tubos quadrados, era bem mais pesado que um Gurgel, por exemplo, chegando a pesar mais de uma tonelada em alguns casos.

O carro era muito parecido com um protótipo de jipe militar da VW apresentado no São do Automóvel de 1976. Criado com o intuito de ser vendido às forças armadas brasileiras, contava com freio de estacionamento seletivo traseiro, sistema similar aos Gurgel. Mas como o exército desenvolveu uma versão assim equipada, com um sistema próprio. Somando as vantagens da mecânica VW com a tração total, e o bloqueio seletivo das rodas traseiras, o Jeg 4x4 tem a fama de ser incrivelmente eficiente em trilhas. Devido à sua raridade, é quase lendário hoje.



Infelizmente também não foi adotado pelo nosso Exército, por ter motor traseiro (norma militar inexplicável tecnicamente), e poucas unidades foram fabricadas.

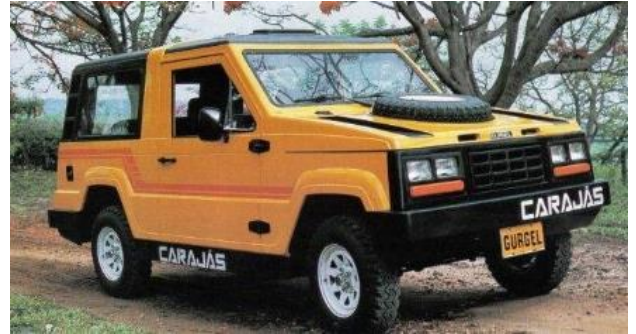
Bugre FC15 (1983)

Uma fábrica carioca famosa por seus bugres, a Bugre também fez jipes. Ciente do sucesso dos Gurgel, resolveu também entrar no mercado dos jipes com mecânica VW. O resultado, chamado FC15, tinha como grande argumento de vendas o baixo preço e a possibilidade de ser comprado em kit. A Bugre existe até hoje produzindo bugres.



Gurgel Carajás (1984)

O esquisito jipão da Gurgel lançado em 1984 era cheio de soluções diferentes e originais. Usava motor 1,8-L dos VW Passat/Santana, mas era um carro de motor dianteiro e tração traseira. Como isto é possível? Simples, criando-se uma ligação entre o motor dianteiro e o transeixo de Fusca instalado na traseira. Essa ligação era um comprido tubo rígido — um tubo de torque — por dentro do qual passava uma árvore sobre mancais, levando a força do motor até o transeixo. Havia um problema: como a embreagem ficava junto do motor e não no transeixo, a exemplo do Alfa Romeo Alfetta, a inércia da árvore de transmissão cobrava seu preço sobre os sincronizadores, que se desgastavam rapidamente. Pelo menos a suspensão era independente nas quatro rodas e sem semieixo oscilante atrás. O chassi próprio em aço revertido de plástico (Plasteel) e o Seletraction permaneciam como tradição da marca.



Engesa 4 (1986)



O Engesa é um verdadeiro puro-sangue do fora-de-estrada. Nascido em uma indústria de material bélico para ser uma ferramenta militar como o Jeep, ainda hoje tem um desempenho em trilhas difícil de ser equiparado.

A carroceria era em chapa dobrada, o chassi, próprio, contava com dois eixos rígidos de alta articulação, por meio de engenhosa suspensão com longos braços posteriores e molas helicoidais que mantinha todos os componentes para dentro do entre-eixos. Assim, os ângulos de ataque e saída eram excelentes.

Como se não bastasse, o carro, mesmo usando motor ciclo Otto (de Opala 2,5-litros), era capaz de andar debaixo de um metro d'água. Foram fabricadas aproximadamente 1.500 unidades antes da empresa falir no início dos anos 90, mas recentemente foi revivido como veículo militar pela Agrale, que o batizou de Marruá. O fato de seu desempenho nas mãos dos militares ainda ser ótimo em 2014, mostra como este é, provavelmente, o nosso melhor jipe no fora-de-estrada pesado.

Nem ele nem o Marruá contam com reduzida. No lugar, um câmbio de cinco marchas com primeira de força (crawler). O veículo em uso no asfalto arranca em segunda, na verdade uma primeira marcha normal.

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DO ENGESA 4:

Dados gerais Tipo de motor: Otto Potência máxima: 55 CV (40 kW) Velocidade máxima: 140 km/h Consumo médio: 18 km/l Capacidade do tanque: 40 litros Ciclo de motor: Otto	Motor Tipo: Otto Cilindros: 4 Volume: 2,5 litros Potência: 55 CV (40 kW) Velocidade: 140 km/h Consumo: 18 km/l	Box de direção Tipo: Caixa com ruínas das partes e toda base Material: Alumínio Box de suspensão Tipo: Caixa com ruínas das partes e toda base Material: Alumínio	Chassi Tipo: Caixa com ruínas das partes e toda base Material: Alumínio
Transmissão Tipo: Caixa com ruínas das partes e toda base Material: Alumínio	Freios Tipo: Caixa com ruínas das partes e toda base Material: Alumínio	Opções e acessórios Tipo: Caixa com ruínas das partes e toda base Material: Alumínio	Outros Tipo: Caixa com ruínas das partes e toda base Material: Alumínio

Engesa
Engesa Engenharia e Desenvolvimento S.A.
Rua Engesa, 100 - Vila Engesa - São Paulo - SP - 05088-000
Fone: (11) 5082-1000 - Fax: (11) 5082-1001
E-mail: engesa@engesa.com.br

CBT Javali (1989)

CBT é sigla de Companhia Brasileira de Tratores. Como não poderia deixar de ser, o jipe Javali da marca exibia qualidades e defeitos bem característicos de uma máquina agrícola: era extremamente barulhento e vibrador, e espartano além dos limites imagináveis, mas por outro lado era robusto, simples e extremamente parrudo. Era bastante lento também, equipado que era com motores Diesel próprios, de três ou quatro cilindros (a empresa era extremamente verticalizada, produzindo até a bomba injetora em casa, e até aeroporto tinha, num prédio que hoje abriga a sede do Museu da TAM). A carroceria era de chapa dobrada como o Engesa, mas com resultados bem menos felizes, e a suspensão era por feixes de mola. E tem uma participação inusitada de nosso colega Juvenal Jorge em seu projeto: foi ele que sugeriu a troca dos retrovisores minúsculos dos primeiros carros pelos originais da VW Kombi, em uma conversa com um engenheiro da empresa num Salão do Automóvel.



JPX Montez (1992)



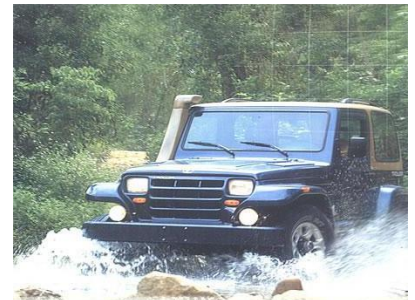
Eike Batista, aquele X-maníaco que nomeia os filhos como deuses nórdicos, numa prova de humildade elevada a menos 1 também já se meteu no mundo dos jipes. Com certeza de olho em contratos estatais que sempre foram seu ganha-brioche, trouxe o jipe militar francês Auverland para o Brasil, produzindo-o sob licença em sua empresa JPX em Pouso Alegre, MG.

O carro era muito interessante, porém, se um pouco lerdo e barulhento demais com seus motores Diesel Peugeot.

Troller T4 (1995)

Como vocês devem ter percebido nessa série de posts, certos personagens se repetem na nossa história dos carros genuinamente nacionais. Um deles é o criador do bugue Fyber (veja próximo post desta série), Rogério Farias, de Fortaleza, no Ceará.

No início dos anos 90, Rogério começa, em suas palavras, "...a sonhar com o desenvolvimento de um veículo 4x4 com chassi tubular de alta resistência que suportasse o alto índice de salinidade das praias do Nordeste e ao mesmo tempo fosse capaz de superar grandes obstáculos como os encontrados no off-road."



Nascia o Troller, com motor VW AP 2-litros, carroceria de compósito de fibra de vidro, chassi tubular em aço e uma suspensão moderna com molas helicoidais, e tração total. O carro, aperfeiçoado em competição, evoluiu sobremaneira e teve vida longa, impulsionada primeiro pela sociedade com o empresário Mário Araripe em 1997, e depois com a compra da empresa pela Ford, em 2007. Inúmeras melhorias e mecânicas foram usadas no carro (culminando em um moderno e potente 3-litros turbodiesel), que é uma das criações brasileiras de maior sucesso, e um motivo de orgulho para todos nós.

Stark (2009)



O jipe catarinense Stark é muito bem projetado: suspensão independente por triângulos superpostos nos quatro cantos, dois amortecedores por roda, e freios a disco. O câmbio é cinco marchas com reduzida. O chassi é um monobloco tubular, onde são montadas as peças de carroceria em plástico reforçado com fibra de vidro. O motor é Fiat/FPT turbodiesel com intercooler, moderno e bem adequado em potência e economia de combustível.

Criada por uma iniciativa da Federação das Indústrias de Santa Catarina (Fiesc), a TAC (Tecnologia Automobilística Catarinense), fabricante do Stark, não conseguiu decolar. A empresa, antes sediada em Joinville, agora procura inaugurar nova fase com uma fábrica em Sobral, no Ceará.



Troller T4 (2014)

Apesar do nome idêntico, o novo jipe da marca cearense é totalmente novo. Com o poderio financeiro e técnico da Ford Motor Company Brasil por trás, é um produto profissional e extremamente atual, como nenhuma outra marca brasileira conseguiu fazer.



E o melhor: continua como um produto independente, ainda feito na mesma fábrica (bem modernizada), e com desenho e projeto cearense. A Ford, num raríssimo exemplo de gigante que não engole rapidamente a empresa que comprou, mas sim a ajuda, mantém a Troller razoavelmente independente e criativa. E que continue assim!

SOBRE O AUTOR



Marco Antônio Oliveira

Editor

Engenheiro mecânico automobilístico de formação e poeta de nascimento, tem uma visão muito romântica do mundo, sem perder a praticidade, e nos conta a história do automóvel e seus criadores de maneira apaixonante. Também escreve sobre carros atuais sempre abordando aspectos técnicos e emocionais.

<http://www.autoentusiastas.com.br/2014/11/10-melhores-brasileiros-parte-iii-jipes-2/>