

UM MOTOR DE QUATRO CILINDROS PARA O PUMA GTB

Trabalhando com veículo próprio, estou circulando quase que diariamente no município de Cubatão e desejo então trocar meu Passat por um veículo de fibra de vidro para evitar os efeitos da poluição da região. Descartando o Gurgel por falta de conforto, os esportivos (MP Lafer, Puma GTE, etc.) pequenos por falta de espaço, sobra-me, como solução, o Puma GTB. Porém, como as despesas com combustível são por conta da firma, não me parece ético utilizar um motor de seis cilindros e elevada cilindrada, enquanto os demais funcionários usam, na maioria, carros médios. Assim, pensei em adquirir um Puma GTE e substituir seu motor de seis cilindros por um motor Opala de quatro cilindros.

Gostaria de saber se há algum problema, sobretudo com relação à segurança. — Ícaro Martin Vienna (São Paulo, SP).

Não vemos nenhum inconveniente em substituir o motor Opala de seis cilindros pelo de quatro num Puma GTB. Em teoria seria interessante trocar também a coroa e pínhão, utilizando em lugar da existente a do Opala de quatro cilindros, para ter o encurtamento de todas as relações finais de marchas, adequando-as à menor potência. Mas como se trata de um trabalho que pode ser feito independentemente da troca de motor, sugerimos experimentar o carro sem trocar o diferencial atual. Se as marchas forem demasiadamente longas, e o funcionamento do automóvel desagradável, sem reflexos positivos na economia de combustível, nada impede a troca do diferencial. Entendemos que, sem a troca do diferencial, a quarta se transformaria numa marcha bem longa, ficando a terceira em lugar da atual quarta; mas poderiam surgir problemas com a primeira, também muito longa e eventualmente inadequada numa saída em ladeira, com o carro carregado. De qualquer forma, nada lhe custa fazer a experiência e tirar suas deduções, exatamente num momento em que quase toda a indústria automobilística mundial procura alongar ao máximo as relações de transmissão, para diminuir o consumo.

Além da eventual troca do diferencial, não vemos necessidade de outra modificação mecânica, a não ser, talvez, uma recalibração de molas amortecedoras dianteiras, em face da redução de peso sobre esse eixo. Isso deverá ser observado experimentalmente; em tese talvez não seja necessário.

Quanto à segurança, aliás, as modifica-

ções mais importantes (e caras) são necessárias no caso inverso, isto é, montando-se um motor mais potente num lugar de um menos potente, pois o desempenho do carro aumenta e exige mais de vários componentes (como o sistema de freios, por exemplo). No seu caso, o sistema de freios estará superdimensionado para o desempenho do carro.

Finalmente, é importante fazer um requerimento ao Detran historiando a troca de motor e passar por nova vistoria para modificação do certificado original do carro.

CÂMBIO DO FIAT: UM PROBLEMA RESOLVIDO

Com relação ao câmbio do Fiat, gostaria de saber se o modelo GLS tem o mesmo sistema de transmissão do 147 básico, pois, tendo dirigido os dois, pareceu-me que o câmbio do GLS é mais macio. A troca dos sincronizadores do câmbio seria uma solução eficaz para torná-lo mais macio, sem com isso prejudicar os demais componentes? — Melina F. Macca (Presidente Prudente, SP).

Todos os modelos Fiat 147 têm o mesmo câmbio, embora em alguns casos varie a forma da manopla de acionamento da alavanca. Apenas num breve período, entre outubro e dezembro de 1981, houve diferenças: os modelos Top e Racing receberam o câmbio com os novos sincronizadores de primeira e segunda marchas, mais tarde incorporados a toda a linha. Foi uma modificação que exigiu também um pequeno redimensionamento de terceira e quarta marchas. O que resolveu o problema de engates do câmbio do Fiat. Mas que não pode, por razões de ordem econômica, ser usado em carros de fabricação anterior à linha 82, pois requereria a mudança quase que total das engrenagens.

HAVERÁ ALTERAÇÕES QUE TORNEM O CARRO MAIS ECONÔMICO?

Tenho um Chevette Marajó a álcool e gostaria de saber se já foram feitos testes de 30 000 km com esse tipo de carro, e se as numerosas reportagens publicadas em vários jornais sobre mecânicos que fazem nele pequenas alterações para torná-lo mais econômico são dignas de crédito.

Gostaria também de saber se devo ou não adicionar querosene ao álcool, por ocasião dos reabastecimentos de combustível. — Antônio Petrati Neto (Jacareí, SP).

Quatro Rodas fez testes de três carros a

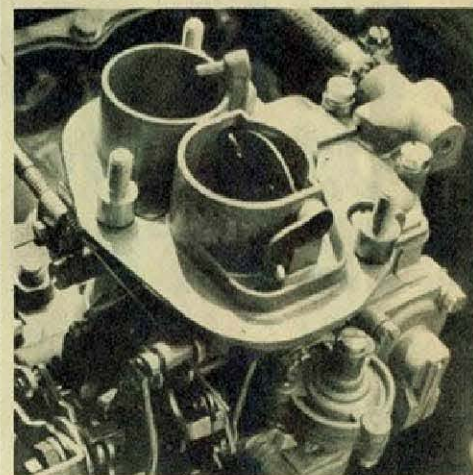
álcool, utilizando-os por mais de 30 mil quilômetros e depois submetendo-os a minuciosos exames no IPT. Foram um Fiat (Quatro Rodas de outubro de 1981), um Passat (janeiro de 1982) e uma Belina (fevereiro de 1982).

Desmontados pelo IPT, apresentaram resultados que julgamos positivos, principalmente a Belina.

Quanto às modificações divulgadas por inventores, vemos todas com desconfiança. E os testes realizados consolidaram essa nossa convicção. Lembraríamos, por exemplo, o nosso teste dos economizadores (Quatro Rodas de julho de 1981), para repetir que, se existisse alguma fórmula milagrosa para reduzir o consumo, as fábricas já a teriam encontrado: infelizmente, as leis da termodinâmica não são tão variáveis e mutáveis como as demais leis.

Quanto à adição de querosene ao álcool, a GMB a considera desaconselhável (veja matéria sobre aditivos que está publicada neste número).

ONDE SE ENCONTRA O CARBURADOR WECARBRÁS



Para o Passat, também com corpo duplo.

Estou interessado em trocar o carburador do meu Passat. Por isso gostaria de saber onde posso adquirir o kit da Wecarbrás, em Maceió. — Edvaldo Moreira Leite (Maceió, AL).

Como esse leitor, outros nos fizeram a mesma pergunta. De acordo com a Wecarbrás, esse kit já se encontra à venda em todo o Brasil, com instruções detalhadas para a montagem.

Esta é a lista de revendedores Wecarbrás:

Amazonas e Roraima — Paifer-Fernando