

COMBATENTE DE GUERRA

O CHEVETTE MOSTROU EM QUASE DUAS DÉCADAS DE PRODUÇÃO A SUA ROBUSTEZ E VALENTIA, MÉRITOS QUE ATÉ HOJE SÃO LEMBRADOS POR SEUS ENTUSIASTAS

POR FERNANDO GARCIA - FOTOS: CLUBE CHEVETTEIROS DO RIO DE JANEIRO

O riginado do Opel Kadett, o Chevette da Chevrolet foi um sucesso de vendas no seu segmento e deixou muitas saudades durante a sua produção ganhando diversas opções de configurações como Hatch, Sedan, Perua batizada de Marajó e picape Chevy 500, esta última fabricada até 1995.



OPEL KADETT 2.0E RALLYE - 1978

O Chevette Sedã, porém, foi comercializado de 1973 a 1993, acumulando nestes vinte anos de sucesso muitas vitórias e conquistas.

Entre seus concorrentes estavam a VW Brasília, Chrysler Dodge 1800 e Ford Corcel.

Inicialmente o Sedã da GM também receberia diversas versões de acabamento como a Standard e SL apresentadas a imprensa no dia 24 de abril de 1973.

Logo depois viriam as demais opções, entre elas: L, SE, SL/E, DL e Júnior e as séries limitadas GP11, fabricadas em homenagem ao Grande Prêmio do Brasil de Fórmula 1 logo depois de ter acumulado mais de 150.000 unidades produzidas do Sedã da GM, em 1975.

Em 1979 foi a vez da edição Jeans que era diferenciada das outras versões pelas exclusivas padronagens dos tecidos totalmente na cor azul, além de um adesivo lateral frontal. A cor da lataria era prata que contrastava com o azul dos adereços.

A CADA ANO NOVAS MELHORIAS

Além desta, a General Motors fez a série Ouro Preto, lançada um ano depois da Jeans. Como o próprio nome sugeria, esse Chevette era disponibilizado somente nas cores dourada com faixas pretas. Foi nesta série que a General Motors inaugurou a ignição eletrônica nas versões a álcool e que a partir de 1982 seria opcional nos modelos movidos a gasolina. Entre os itens da série disponibilizados no Chevette Ouro Preto estavam rodas de alumínio e emblemas na cor dourada, além de outros acessórios exclusivos que o deixavam com uma aparência ainda mais atraente e esportiva. Quanto aos motores, estava o motor 1.6 (1599cm³) de 76cv a partir das 5800rpm e com um torque máximo bruto de 10,8m.kgf

a 3.800rpm. Fora este motor, o Chevette contava com os motores 1.4 e 1.6/S. Este último era alimentado por um carburador de corpo duplo cuja potência máxima crescia em apenas 1cv nos seus 5.200rpm. A opção de 1,4 litros trazia um comando de válvulas acionado por correia dentada, até então um sistema pouco convencional em relação aos outros carros.

O propulsor de exatos 1.398 cm³ atingia os 68cv de potência a partir das 5.800rpm, alimentado por um carburador de corpo simples. Seu torque bruto ficava entre 10,3m.kgf a 3000rpm.

Pequeno por fora e espaçoso por dentro – levando em consideração o entre-eixos de 2,39m – o Chevette logo encantava seus proprietários com a sua durabilidade, eficiência e rapidez no trânsito, graças ao seu peso de apenas 920 kg.

A versão sedã média tinha 4,12m de comprimento, 1,57 de largura e 1,32 de altura. Somente em 1978, quatro anos após o seu lançamento, a General Motors dava ao Chevette uma nova aparên-

cia. Frente mais atual com grade bipartida, inspirada nos veículos da Pontiac.

Na traseira não houve muitas mudanças nem nas laterais da linha Chevette 1978, mas já apresentava novo fôlego para encarar a forte concorrência.

Um ano depois, o Chevette ganhava a configuração de quatro portas, um mercado difícil naquela época, quando somente os taxistas o consideravam um bom negócio, ao contrário dos dias de hoje. Porém, mesmo com esta novidade, o Sedã possuía o mesmo espaço, mas ajudava no transporte de passageiros com a adoção de mais duas portas extras.

No ano de 1980, as lanternas traseiras ficavam maiores e ganhavam uma faixa preta, tornando o conjunto mais harmonioso. Os pára-choques recebiam apliques de borracha que acompanhavam a mesma linha dos frisos das portas.

Foi neste ano que a marca atingiu o seu auge com uma produção de 500.000 unidades fabricadas. Com o crescimento nas vendas, em 1981, a General Motors ampliava a sua família com uma versão Hatch e uma perua denominada Marajó, além das versões esportivas S/R para o Hatch, além de pequenos detalhes como faróis quadrados para todas as versões, substituindo os redondos da linha anterior.

O CHEVETTE LOGO ENCANTAVA SEUS PROPRIETÁRIOS COM A SUA DURABILIDADE, EFICIÊNCIA E RAPIDEZ NO TRÂNSITO





NAS FOTOS, A PRIMEIRA E A ÚLTIMA VERSÃO DO CHEVETTE

NOVA LINHA

Porém, foi em 1983 que o Chevette recebeu uma nova reestilização em toda a sua linha, mudança esta que duraria até o final de sua produção com a versão L de 1993. Novamente faróis, lanternas ficavam mais atuais tornando-os maiores e de desenho mais limpo, assim como a grade do radiador. As rodas de aço permaneciam inalteradas para a versão SL. No conjunto mecânico, o motor ganhava a opção a álcool de 1,6 litros e opcionalmente o câmbio de cinco marchas.

No ano seguinte, chegava ao mercado a versão picape, batizada de Chevy 500 – citada anteriormente – em razão dos concorrentes Pampa, da Ford, Saveiro da VW e Fiat Fiorino.

A sua vantagem era tração traseira que permitia transportar cargas pesadas com uma efi-

ciência incomparável. Curiosamente a General Motors lançava para o Chevette uma versão automática de três velocidades, que duraria até o ano de 1990, porém sem o sucesso esperado.

Em 1987, novas mudanças, porém sem relevância, mas o que realmente ficou registrado na memória da empresa foi a chegada da versão SE que continha um acabamento mais primoroso e mimos como luzes de controle do consumo de combustível.

A versão de quatro portas saía da linha de produção.

Para 1988, a versão SE passava a ser chamada de SL/E como forma de unificar o padrão de toda a gama Chevrolet como o Monza e Opala. Um ano após, a Marajó dava lugar a perua Kaddet Ipanema como uma forma de renovar a linha e, em 1991, o Chevette não contava mais com a versão SL e SL/E, tornando apenas

DL a opção única para aquele ano. Com a era dos populares, a Fiat já tinha o seu produto, o Uno Mille de 1,0 litros, lançado em 1990 e a GM lançava o Chevette dois anos após o concorrente com o mesmo propósito: levar ao consumidor o sonho de ter um carro 0Km na garagem, com uma opção mais barata.

Denominada de Júnior, o popular da GM perdia o acabamento de tecido nas portas, tornando-o mais simples possível.

Para reduzir o seu peso, o Chevette Júnior recebia vidros mais finos como uma estratégia de diminuir o seu peso.

O carrinho não surpreendeu muito devido a sua potência relativamente baixa, de econômicos 50cv.

Em 1993, já com o projeto ultrapassado, a firma lançava a versão L de 1,6 litros e a Júnior perdia o mercado como forma de voltar atrás a filosofia do carro popular. No dia 12 de novembro do mesmo ano o Chevette dava lugar ao Corsa – um projeto mais promissor – com um total de 1,6 milhão de unidades comercializadas.



CHEVETTE - CRONOLOGIA (LINHA DO TEMPO)

1973	Lançamento do modelo de três volumes e duas portas com motor 1.4, somente na versão básica.
1975	No mês de abril, é lançada a versão Chevette Especial, com preço mais acessível do que o Chevette Básico. Em setembro (já fazendo parte da linha Chevrolet 1976), é lançado o Chevette SL (Super Luxo), versão do automóvel com acabamento mais sofisticado.
1976	Sai a série especial GP, que contava com acabamento diferenciado, incluindo uma larga faixa preta que se iniciava na tampa do motor e, continuava na tampa do porta-malas.
1977	Lançamento do Chevette GP II, com mudanças no motor, de maneira que o mesmo fica mais econômico.
1978	Sutil modificação no desenho, com nova grade dianteira dividida, molduras cromadas nas lanternas do SL e, parte central do painel (onde ficam as entradas de ar) mais elevada.
1979	São lançadas as versões: Chevette Quatro Portas e a série especial Chevette Jeans, com forração interna de brim azul.
1980	Nova revisão do desenho, com inclusão de lanternas maiores, novos pára-choques e frisos laterais nas versões SL. Lançamento do Chevette Hatch nas versões Standard e SL. Lançamento dos novos motores 1.4 a álcool e 1.6 a gasolina. Sai a série especial Ouro Preto, em que o veículo era dourado e, contava com salas de vinil preto.
1981	Mudanças nos faróis dianteiros de toda a linha Chevette, que passaram a ser quadrados. Lançamento da <i>Station-Wagon</i> Marajó e, da versão Chevette Hatch S/R, um modelo esportivo, com motor 1.6 a gasolina. Neste ano, o Chevette Hatch recebe da Revista Auto Esporte o título de Carro do Ano.
1982	A linha Chevette passa por uma pequena plástica, com molduras nos frisos laterais e do pára-choque nas versões SL. O mesmo, agora em vez de ser cromado, é preto, pois neste ano, foi lançado o Chevette Faixa Preta (Somente nas versões SL), já inspirado no recém-lançado Monza.
1983	Profunda reformulação do desenho de toda a linha, nitidamente inspirado no Monza, incluindo o interior e painel. Por este motivo, na época, o Chevette ganhou o apelido de Monzinha. Lançamento do motor 1.6 a álcool. Motores 1.6 passam a ser de série. Câmbio de cinco marchas passa a ser de série. Lançamento da versão caminhonete (Pick-Up) Chevy 500. Neste ano, houve um Recall convocando proprietários de modelos 1982 e 1983 para a troca dos parafusos de fixação das pinças do freio a disco.
1987/88	Nova revisão do desenho, com novos pára-choques e grade (mais envolventes) e, novas lentes para as lanternas. Lançada a nova opção de acabamento SE, mais luxuosa e, com painel mais completo. Descontinuadas as versões Quatro Portas e Hatch. (OBS: em 1988, o Hatch era feito somente por encomenda, então ele saiu de linha totalmente em 1988) e, o Chevette Quatro Portas continuou a ser produzido somente para exportação. Já fazendo parte da linha 1988, o SE passa a ser chamado SL/E e, são lançados os novos motores 1.6/S.
1989	Sai de fabricação a <i>Station-Wagon</i> Marajó.
1991	O SL/E passa a se chamar DL e, torna-se a única opção de acabamento disponível.
1992	Com o surgimento do carro popular, foi lançado o Chevette Júnior, com motor 1.0
1993	Foram descontinuados os modelos: Júnior e DL 1.6/S. A partir de então, atendendo à solicitação do então Presidente da República, Itamar Franco, a respeito do carro popular, a GMB somente produziu o Chevette L 1.6/S a ser a única opção de três volumes (nas versões Gasolina e Álcool). Na segunda semana de novembro (dia 12, no Complexo Industrial da GMB, em São José dos Campos SP), o Chevette sai de linha, para dar lugar à linha de montagem do Corsa.
1995	Sai de linha a Pick-Up Chevy 500 DL.

CHEVETTEIROS DO RIO DE JANEIRO

www.chevetteiros-rj.com.br

Paixão, esta palavra resume o crescente número de clubes de diversos modelos de automóveis espalhados em todos os estados brasileiros. E o querido Chevette, fabricado entre os anos de 1973 a 1993, também já tem um clube, o Clube dos Chevetteiros do Rio de Janeiro, formado por grupo de amigos, Marlon Garcia, Guilherme Bordalo e Iuri Borrigueiro, os quais resolveram montar um clube com o objetivo de trocar informações de cada modelo, além de fazer passeios, expor modelos. "Tínhamos uma lista no site do Yahoo Grupos onde se conheceram o Marlon, Guilherme e o Iuri e o restante dos associados eram de outros estados. Depois chegou uma hora que foi

preciso dividir a lista para os estados. Foi aí que eu tive a iniciativa de fazer um encontro de chevetteiros aqui no Rio de Janeiro", explica.

Logo depois, Marlon junto com o Guilherme e o Iuri realizaram o 1º encontro com 5 carros, contando a partir daí a ter um site, que possui todas as informações necessárias como por exemplo classificados para compra e venda, matérias, eventos, download e muito mais. "Hoje temos cerca de 6.000 visitas por mês no site, graças ao trabalho que desenvolvemos ao longo destes doze meses de muita dedicação e paixão.

O clube já tem um ano de fundação e a cada edição os chevetteiros

realizam um churrasco entre amigos como prova do círculo de amizades entre os proprietários dos modelos da GM. "Nossos encontros são 2 vezes por mês e sempre no estacionamento do Shopping Nova América, aqui no Rio de Janeiro". Hoje temos 30 sócios e a cada novo encontro temos mais apaixonados por Chevette nos procurando para se associar.

Conforme Marlon diz, para se associar ao clube é necessário além de ser apaixonado pelo Chevette e este estar em bom estado de conservação, de qualquer ano, original ou não e o dono não se envolver em pegadas rachas ou qualquer tipo de atitude que prejudique a imagem do clube.



EM PÉ, DA ESQUERDA PARA DIREITA: LEONARDO, MARLON, TATU E EMERSON
ABAIXADOS: GUILHERME, RAFAEL E DALTON

O XODÓ DE ISMAEL MULLER CHEVETTE 1979

POR FERNANDO GARCIA – FOTOS: ISMAEL MULLER

Ismael Muller de Atayde, 21 anos, estofador do ramo automotivo, possui um Chevrolet Chevette de 1979 há pouco mais de dois anos. Segundo ele, aprendeu a gostar do carro depois que o adquiriu, por ser de pequeno porte e marcar grande presença por onde passa. A escolha pelo valente carrinho de linhas agradáveis como ele mesmo define, foi adquirido de um senhor que era locutor de uma rádio local. "Colei o olho no carro e foi amor à primeira vista, no começo ele não queria vender de jeito nenhum, insisti, ele fez o preço e eu comprei, não foi nada barato", diz satisfeito.

O carro está com 95.000Km origi-

nais e foram feitas apenas algumas mudanças, mas que em nada tira a sua aparência jovial e nostálgica. Por fora está original, mas tem suspensão a ar e o interior possui alguns acessórios não-originais como volante, relógios, estofamentos etc. "Preferi preservar as características exterior do carro", conta Ismael que começou a gostar de automóveis logo após adquirir o seu Chevette.

Com a presença confirmada, todo último domingo de cada mês, o jovem proprietário vai aos encontros de carros antigos em sua cidade, Canelas, RS para conhecer e ficar por dentro de todas as novidades e memórias en-

volvendo o mundo dos automóveis clássicos. "Gosto do conforto, dos cromados típicos do estilo daquela época e da presença que os carros antigos oferecem, isso me deixa muito orgulhoso", explica Ismael. De acordo com Ismael, quando comprou o carro, conta que foi para o interior na casa de seus pais, localizada em uma barragem na cidade vizinha, chovia muito, barro, e na volta a barragem transbordou passando água por cima da ponte. "Dava para passar de carro, mas a ventoinha jogou água direto na ignição me deixando no meio da ponte, depois do fato o carro pouquíssimas vezes viu água novamente!!".





PÁRA-CHOQUES E RODAS COM CALOTAS ORIGINAIS



"PREFERI PRESERVAR AS CARACTERÍSTICAS EXTERIORES DO CARRO" CONTA ISMAEL, QUE SÓ COMEÇOU A GOSTAR DE AUTOMÓVEIS LOGO APÓS ADQUIRIR O SEU CHEVETTE!



FICHA TÉCNICA

Ano: 1979
Cor: verde metálico
Proprietário: Ismael Muller de Atayde
Motor: 4 cilindros a água
Posição: longitudinal
Potência: 68 cv
Torque: 10,3 kgf
Cilindrada: 1398cc
Câmbio: manual 4 marchas
Tração: traseira
Válvulas: 2 por cilindro
Comando de válvulas: original
Alimentação: carburador corpo duplo
Combustível: gasolina
Freio diant.: a disco
Freio tras.: a tambor
Suspensão diant.: independente a ar
Suspensão tras.: independente a ar
Rodas diant.: 5x13 de ferro
Rodas tras.: 5x13 de ferro
Pneus diant.: 175/70 R13
Pneus tras.: 185/70 R13
Peso: 920 kg

ACESSÓRIOS:

Instrumentos: 3 manômetros da suspensão, 1 vacuômetro, 1 amperímetro, 1 contagiros
Volante: esportivo shutt RCW
Bancos: em courvin preto