

REPORTAGEM DE
CLAUDIO CARUGHI
FOTOS DE
CLÁUDIO LARANGEIRA



MAVERICK

O MAVERICK E O OPALA

O Opala mostrou nesse teste comparativo que é mais veloz e



Normalmente, no Maverick, os pés ficam muito longe dos pedais ou o motorista é obrigado a dirigir com os braços encolhidos.



Os encostos do Maverick são mais retos e mais baixos que os do Opala, mas o acabamento e as cores disponíveis agradam muito.



TESTE
EXCLUSIVO



OPALA

NO TESTE COMPARATIVO

gasta menos gasolina que o Maverick, embora perca nas freadas.



O Opala dispõe no painel de termômetro de água, ao contrário do Maverick. O volante, de diâmetro muito grande, roça nas pernas.



Os bancos dianteiros anatômicos, envolventes e com encostos reguláveis por processo contínuo, são um dos pontos altos do Opala.

OS RESULTADOS MAVERICK ▲ OPALA ●		RUIM			REGULAR			BOM			ÓTIMO						
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3				
DESEMPENHO — Atingiu a máxima de 151,579 km/h, acelerou de 0 a 100 km/h em 18,10 seg e, de 40 a 140 km/h em 59,32 seg.	DESEMPENHO — Alcançou a máxima de 158,068 km/h e foi de 0 a 100 km/h em 15,10 seg; de 40 a 140 km/h em 40,95 seg.								▲		●						
CONSUMO — Sua média geral, pelo sistema Quatro Rodas, foi de 9,90 km/litro e na estrada, andando normalmente, fez 10 km/litro.	CONSUMO — Sua média geral, pelo sistema Quatro Rodas, foi de 10,03 km/litro. Na estrada, em condições normais, 12 km/litro.										▲	●					
MOTOR — Muito "amarrado", por causa da carburacão pobre. Obriga frequentemente o motorista a mudar de marcha ou pisar fundo.	MOTOR — O 151-S é um motor elástico e robusto. Sobee facilmente de rotação e não apresenta problemas com a gasolina comum.										▲	●					
TRANSMISSÃO E CÂMBIO — Sem maiores problemas, mas às vezes estabelece certa confusão entre os engates de 1.ª e de 2.ª.	TRANSMISSÃO E CÂMBIO — Formam um conjunto robusto, de fácil manejo, com engates sempre curtos e precisos, mesmo a quente.										▲	●					
FREIOS — Com servofreio e pneus radiais da série 70, que são opcionais, parou em espaços mais curtos que o Opala.	FREIOS — Tem servofreio de série e pára na trajetória. Mas os espaços foram elevados. Com pneus radiais, melhoraria.									●	▲						
DIREÇÃO — Macia, sempre precisa. Seria desejável, especialmente para estradas sinuosas, uma menor desmultiplicação.	DIREÇÃO — Macia e precisa, tanto em baixas como em altas velocidades. A corrigir, apenas, o diâmetro do volante, muito grande.											●					▲
ESTABILIDADE — O carro é estável em condições normais. Em alta velocidade deixa um pouco a desejar, apesar dos pneus radiais.	ESTABILIDADE — O carro se comporta de modo neutro até perto do limite, quando sai de frente. Acusa um pouco os ventos laterais.												▲	●			
SUSPENSÃO — Conserva as modificações introduzidas em 1977, sem prejuízo para o conforto. Muito macia em alta velocidade.	SUSPENSÃO — De desenho tradicional, continua macia, absorvendo bem as irregularidades do piso. Sem problemas.												▲	●			
ESTILO — O desenho do carro é antigo e ultrapassado, aliviado pelas rodas e pneus largos e pela ausência de muitos frisos.	ESTILO — O desenho da carroceria demonstra claramente sua idade, já estando por merecer um sucessor, de linhas mais atuais.										●						▲
ACABAMENTO — Transmite sensação agradável pela uniformidade de cores, pelo bom material utilizado e pela mão-de-obra.	ACABAMENTO — Bom, tanto na escolha do material (tecido, plásticos, etc.) como no cuidado com a mão-de-obra utilizada.													●			▲
CONFORTO — Os bancos dianteiros um pouco curtos e o encosto baixo acabam cansando o motorista em viagens longas.	CONFORTO — Bancos dianteiros anatômicos, envolventes e com encosto regulável por processo contínuo são o ponto alto do carro.												▲	●			
NÍVEL DE RUÍDO — A ampla utilização de material fono-absorvente reduziu o nível de ruído a limites bem aceitáveis.	NÍVEL DE RUÍDO — Um bom sistema de isolamento reduz o ruído do motor a nível bem aceitável, mesmo em altas velocidades.													●			▲
POSIÇÃO DO MOTORISTA — Freio de mão mal colocado e comandos de fácil alcance, mas não bem identificáveis à noite.	POSIÇÃO DO MOTORISTA — Os comandos são de fácil alcance. Mas há alguma dificuldade na localização dos botões à noite.													▲	●		
INSTRUMENTOS — O painel é pobre, faltando até o termômetro de água, e as luzes-espia privam o motorista de mais informações.	INSTRUMENTOS — Poucos, com maior uso de luzes-espia em lugar dos mostradores, o que nivela por baixo todos os motoristas.										▲	●					
PORTA-MALAS — Para usar o estepe é preciso antes retirar toda a bagagem. Sua capacidade, de 417 litros, é razoável.	PORTA-MALAS — É fácil retirar o estepe. Tem espaço para 430 litros e revestimento mais bem cuidado que o do Maverick.															▲	●

O Opala acelera

O público brasileiro tem demonstrado preferência por carros do tipo cupê de cinco lugares, de forma a aliar espaço a uma pretensa linha esportiva, em vez dos clássicos sedãs. Na faixa desses carros, tal tendência encontra no Opala e no Maverick seus representantes mais tradicionais, o que levou Quatro Rodas a testá-los comparativamente.

Para que a comparação se tornasse mais válida, foi escolhido um Opala com motor 151-S (um opcional relativamente barato), de potência declarada de 98 cavalos, enquanto o do Maverick tem 99 cavalos. No plano mecânico, portanto, os dois carros ficaram em posição semelhante, o que não impediu de o Opala ter demonstrado ser mais econômico que seu adversário, além de apresentar desempenho bastante superior.

Aparência

Os dois cupês não têm linhas muito modernas. As do Maverick representam uma tendência norte-americana que já saiu de moda e as do Opala, embora de cintura mais baixa, também acusam o peso dos anos, a ponto de a GMB já ter começado a pensar em substituí-las. Mas ainda há quem os aprecie, e a ausência de alguns frisos contribui para melhorá-las um pouco.

A frente dos dois carros é formada por dois faróis redondos, do tipo clássico, e grades de desenho diverso, com desenvolvimento vertical no Maverick e horizontal no Opala. No Maverick, as luzes indicadoras de direção ficam embutidas sob o pára-choque, enquanto no Opala situam-se nas extremidades da parte frontal, invadindo um pouco a parte lateral do carro.

de 0 a 100 km/h em 15,10 segundos contra 18,10 do Maverick.

Com isso oferecem melhores condições de visibilidade para os outros motoristas, embora fiquem mais expostas a eventuais batidas em manobras de estacionamento.

Lateralmente, o Maverick é um carro mais agressivo que o Opala, tanto em função da linha curva dos pára-lamas como do desenho trapezoidal dos vidros laterais traseiros. O desenho do Opala, ao contrário, é mais reto. Na traseira não existe grande diferença entre os dois; a não ser quanto à disposição das lanternas — horizontais no Maverick e redondas no Opala.

Internamente há diferenças no desenho dos bancos. Os do Opala são mais anatômicos que os do Maverick, cujos encostos mais retos e mais baixos não oferecem posição tão boa para dirigir. Nas laterais das portas as diferenças básicas são de desenho, enquanto também se assemelham em qualidade do carpete e a forração no teto.

No que se refere ao espaço interno deve-se dizer que nos dois carros o ocupante do lugar do meio, no banco traseiro, viaja sem conforto, não tendo onde se apoiar. Além disso, encontra sob os pés o túnel da transmissão.

De resto, a posição de dirigir no Opala é beneficiada pelo bom relacionamento entre a distância dos pedais e do volante até o banco. No Maverick os pés ficam muito longe dos pedais, no caso de se acertar a distância entre o volante e os braços, ou então os braços ficam algo encolhidos quando se acha a distância certa entre o banco e os pedais. Trata-se de um problema típico dos carros norte-americanos, que forçam o motorista a dirigir com os braços encolhidos. O Opala, por ser originário de um projeto europeu — o do Opel Rekord ale-

mão — não apresenta esse problema.

No painel, além do conjunto velocímetro/hodômetro e indicador de nível de gasolina, o Opala tem um útil termômetro de água, ausente no Maverick, o que lhe dá vantagem também nesse item. Não se deve esquecer, aliás, que o Maverick surgiu, nos Estados Unidos, como resposta da Ford à importação de Fuscas, o que fez baixar ao máximo seu custo de produção.

Consumo e desempenho

O Opala continua mais econômico que o Maverick, embora a diferença registrada pelo índice **Quatro Rodas** tenha sido menor que a de testes anteriores. Isso se explica pelas modificações feitas na regulação do Maverick, com carburação bem pobre e motor "amarrado", o que lhe deu boas marcas em velocidades constantes e no plano. Na estrada e no conjunto de provas do teste, demonstrou gastar mais que o Opala.

Andando na estrada, a cerca de 85 km/h, o Maverick fez 10 km/litro enquanto o Opala conseguiu fazer 12 km/litro. Já em velocidade constante e no plano, o Maverick fez, a 80 km/h, 12,89 km/litro, contra 11,73 km/litro do Opala.

Equipado com o motor 151-S, o desempenho do Opala foi bem melhor que o do seu rival. A começar por sua velocidade máxima, que foi de 158,068 km/h contra 151,579 km/h (na melhor passagem o Opala marcou 161,435 km/h e o Maverick 155,844 km/h). Na aceleração, o Opala fez de 0 a 100 km/h em três segundos menos que o Maverick (15,10 contra 18,10 segundos) e chegou a 140 km/h em 36,37 segundos contra 51,20 segundos do outro. Finalmente,

nas provas de retomada com o câmbio em quarta e a 40 km/h, o Opala demorou 40,95 segundos para chegar a 140 km/h e o Maverick, 59,32 segundos. São diferenças significativas, que não deixam dúvidas quanto ao melhor desempenho do Opala.

Segurança

A visibilidade — um dos componentes do item segurança — é melhor no Opala que no Maverick. O motorista deste enxerga o chão a 7,50 m, enquanto para o do Opala essa distância cai para 6,15 m. Quanto à visibilidade traseira, entretanto, o motorista do Maverick leva vantagem: precisa de 10,50 m para ver o chão contra 12,40 m do Opala. O que faz pender a balança a favor do Opala é a visibilidade total que os dois carros oferecem, descontados os obstáculos presentes no campo visual, como as colunas dianteiras e traseiras. No Maverick, num total de 360°, o motorista perde nada menos que 52° contra 36° no Opala.

Quanto à estabilidade, as reações do Opala foram mais homogêneas em todas as faixas de velocidade. O Maverick, depois dos 130 km/h, acusa a presença de molas e amortecedores não suficientemente duros, fazendo com que a suspensão oscile demasiadamente e sobrecarregue os pneus. O Maverick testado tinha os bons pneus 205/70 HR 14 — radiais que permitem velocidades de até 210 km/h —, o que significa que com pneus de série o problema se agravaria. Por outro lado, é lícito se admitir que se o Opala estivesse equipado em esses mesmos pneus radiais, teria sua estabilidade melhorada (ele usa os con-

vencionais, na medida 6.95 S 14).


No que se refere aos freios, Maverick e Opala se equivalem. Os dois adotam o sistema mais comum atualmente, ou seja, freios a disco nas rodas dianteiras e a tambor nas traseiras, contando ainda o Opala com servofreio de série, enquanto no Maverick esse equipamento é opcional. Observou-se uma diferença de comportamento: enquanto o Opala parou sempre em linha reta, sem alterar a trajetória, o Maverick apresentou alguns desvios, mas fáceis de serem corrigidos.

Nos espaços necessários à imobilização, o Maverick foi melhor. A 100 km/h precisou de 45,10 metros para parar, contra 51,50 metros do Opala.

A diferença a favor do Maverick se tornou ainda mais clara a 120 km/h — 65,80 m contra 78,85 m. Os pneus radiais da série 70, utilizados pelo Maverick, foram em parte responsáveis por essas diferenças.

Conclusão

Destinados a uma faixa de público disposta a gastar cerca de 120 mil cruzeiros, os cupês Opala e Maverick, nas suas versões de luxo, oferecem bom nível de conforto, dispõem de bom espaço para bagagem no caso do Opala e razoável no caso do Maverick, são relativamente bem acabados e garantem uma vida mecânica longa e sem muitos problemas.

De maneira geral, o Opala demonstrou ser mais econômico que o Maverick e ter, em todos os aspectos, melhor desempenho. A adoção de pneus radiais completaria o quadro de superioridade do carro da General Motors sobre o da Ford. 

No consumo a vantagem do Opala foi pequena: 10,03 contra 9,90 km/l.

DESEMPENHO

Embora a potência dos motores seja semelhante, o desempenho do Opala com o motor 151-S é superior ao do Maverick em todas as situações. O Maverick leva desvantagem na relação peso/potência (13,17 kg/CV contra 11,67 kg/CV), o que responde em parte pelo seu pior desempenho. Enquanto o Opala chegou a 158,068 km/h (com

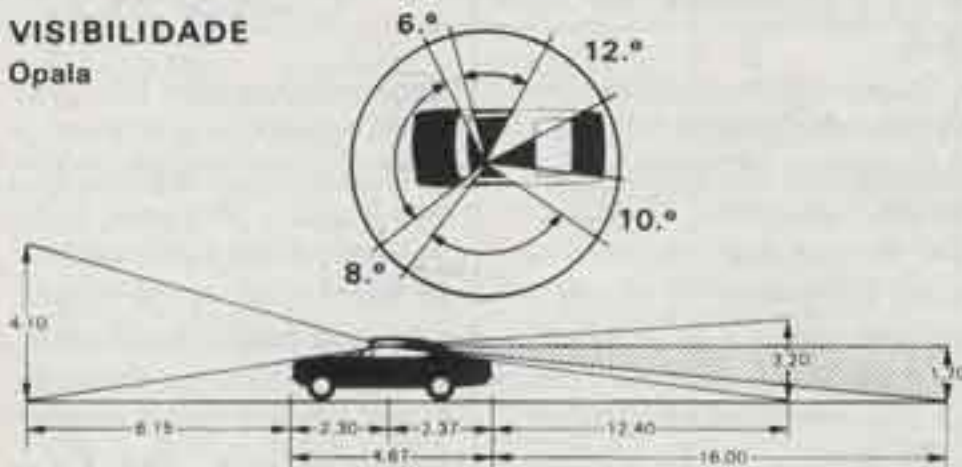
melhor passagem de 161,435 km/h), o Maverick não passou de 151,579 km/h e 155,844 km/h. Na aceleração de 0 a 100 km/h, o Opala gastou 15,10 segundos e o Maverick 18,10 segundos. Na retomada, a 40 km/h e o câmbio em quarta marcha, o Opala precisou de 40,95 s para atingir 140 km/h e o Maverick 59,32 s.

ACELERAÇÃO				
Variação de velocidade	Opala		Maverick	
	Marchas usadas	Tempo em segundos	Marchas usadas	Tempo em segundos
0 - 40	3,40	1.*	3,65	1.*
0 - 60	6,32	1.*2.*	6,60	1.*2.*
0 - 80	9,82	1.*2.*	11,52	1.*2.*
0 - 100	15,10	1.*2.*3.*	18,10	1.*2.*3.*
0 - 120	23,62	1.*2.*3.*4.*	28,12	1.*2.*3.*4.*
0 - 140	36,37	1.*2.*3.*4.*	51,20	1.*2.*3.*4.*
0 - 500 m	22,12	1.*2.*3.*4.*	23,65	1.*2.*3.*
0 - 1 000 m	36,17	1.*2.*3.*4.*	38,60	1.*2.*3.*4.*

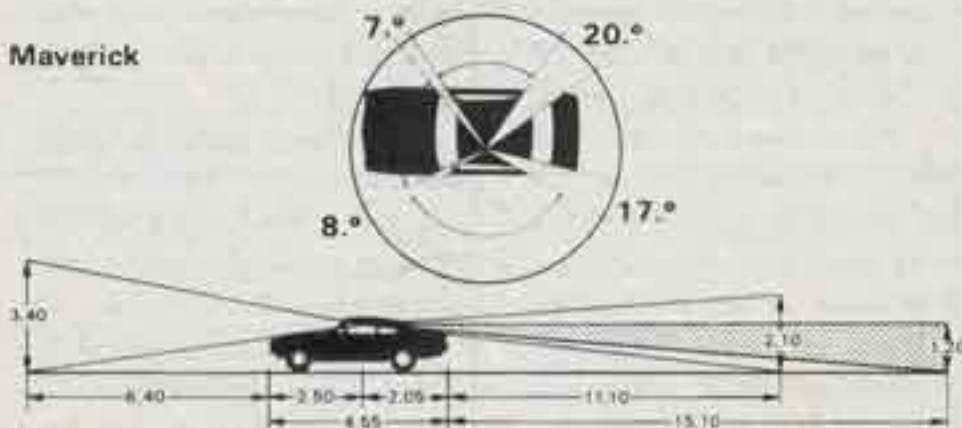
RETOMADA DE VELOCIDADE				
Variação de velocidade	Opala		Maverick	
	Tempo em segundos	Marcha usada	Tempo em segundos	Marcha usada
40 - 60	6,87	4.*	8,77	4.*
40 - 80	13,80	4.*	17,72	4.*
40 - 100	20,35	4.*	25,50	4.*
40 - 120	29,02	4.*	37,37	4.*
40 - 140	40,95	4.*	59,32	4.*
40 - 1 000 m	38,17	4.*	41,80	4.*



VISIBILIDADE
Opala



Maverick



POSIÇÃO DAS MARCHAS

Opala		Maverick	
-------	--	----------	--

DIÂMETRO MÍNIMO DE GIRO

Opala		Maverick	
Esquerda	11,84	Esquerda	11,70
Direita	11,85	Direita	12,20

CAPACIDADE DO PORTA-MALAS

Opala	430 litros	Maverick	417 litros
-------	------------	----------	------------

RELAÇÃO PESO/POTÊNCIA

Opala	11,67 kg/CV	Maverick	13,17 kg/CV
-------	-------------	----------	-------------

Freado a 100 km/h o Opala percorreu 51,50 metros até parar, enquanto

AFERIÇÃO DO VELOCÍMETRO				
Velocidade indicada	Opala		Maverick	
	Velocidade real	Erro percentual	Velocidade real	Erro percentual
40	37,657	6,22	38,055	4,98
60	58,441	2,67	56,250	6,67
80	78,603	1,78	75,000	6,67
100	98,361	1,67	93,506	6,94
120	116,883	2,67	112,853	6,33
140	137,405	1,89	132,353	5,77
160	156,522	2,22	151,898	5,36

VELOCIDADE MÁXIMA		
	Média de 4 passagens	Melhor passagem
Opala	158,068 km/h	161,435 km/h
Maverick	151,579 km/h	155,844 km/h

CONSUMO A VELOCIDADES CONSTANTES				
Velocidade real	Opala		Maverick	
	Consumo em km/litro	Marcha usada	Consumo em km/litro	Marcha usada
40	12,69	4.*	13,18	4.*
60	12,85	4.*	13,47	4.*
80	11,73	4.*	12,89	4.*
100	10,83	4.*	11,14	4.*
120	8,00	4.*	8,62	4.*
40	10,63	3.*	10,58	3.*

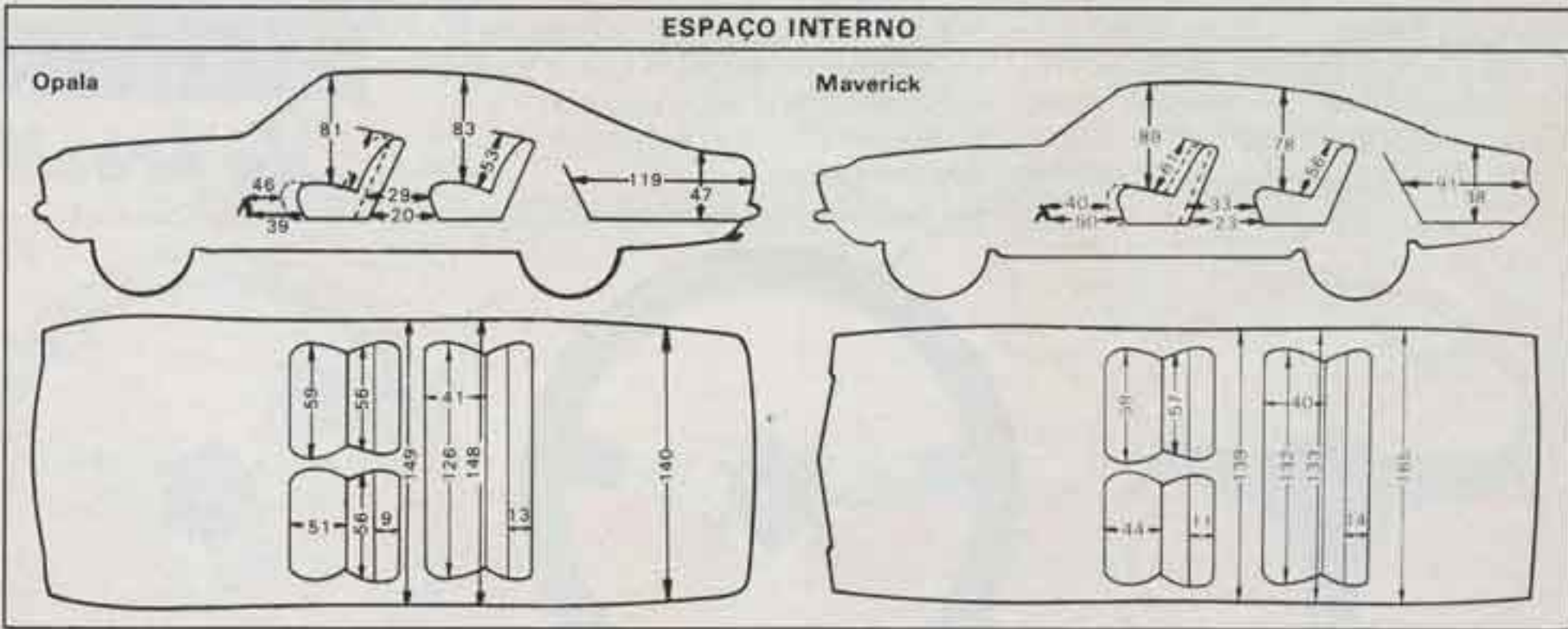
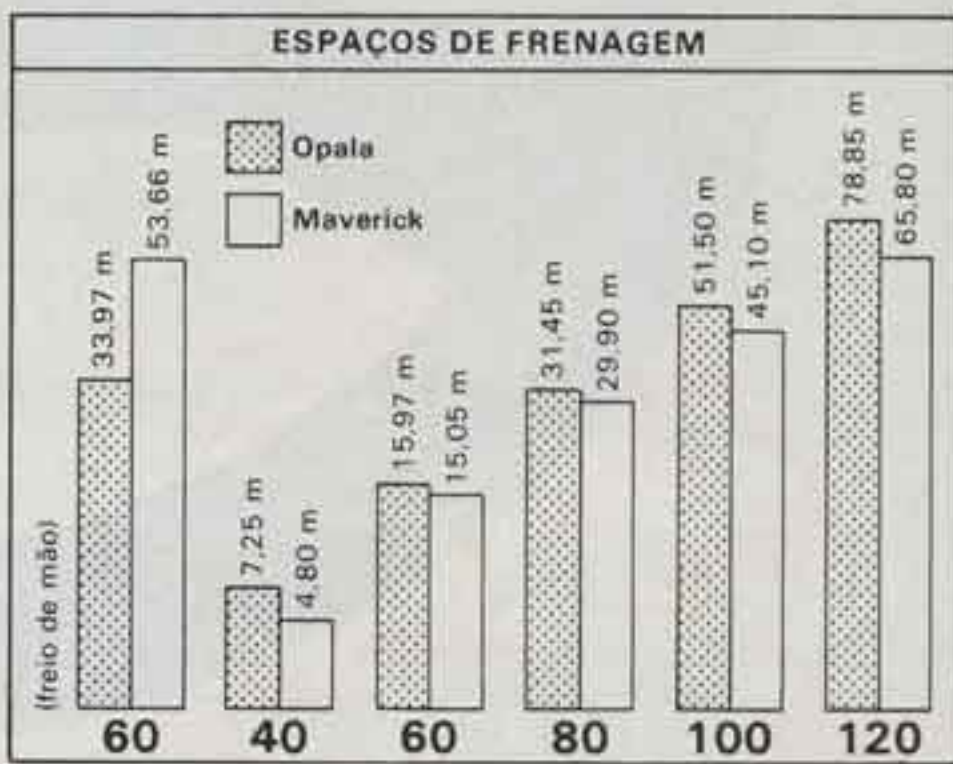
CONSUMO MÉDIO

Opala

Faixa de consumo a velocidades constantes: de 8,00 a 12,85 km/l
 Faixa de consumo em teste e estrada: de 6,88 a 12,39 km/l
 Média (sistema Quatro Rodas): 10,03 km/l

Maverick

Faixa de consumo a velocidades constantes: de 8,62 a 13,47 km/l
 Faixa de consumo em teste e estrada: de 7,00 a 10,51 km/l
 Média (sistema Quatro Rodas): 9,90 km/l



o Maverick precisou de 45,10 m.

FICHA TÉCNICA

MAVERICK

OPALA

Motor — De quatro cilindros; dianteiro, quatro tempos; refrigerado a água; diâmetro e curso dos cilindros de 96,04 x 79,40 mm; 2 300 cm³ de cilindrada; taxa de compressão de 7,8:1; comando de válvulas no cabeçote, acionado por correia dentada, válvulas de admissão e escapamento no cabeçote; potência máxima de 99 CV (72,9 kW) SAE a 5 400 rpm; torque máximo de 16,9 mkgf (165,8 Nm) SAE a 3 200 rpm; alimentado por um carburador de corpo duplo e fluxo descendente; gasolina: comum.

Transmissão — Embreagem monodisco a seco de acionamento mecânico; câmbio de quatro marchas sincronizadas para a frente e uma à ré, com alavanca de mudanças no assoalho; relações: 1.*) 3,569:1; 2.*) 2,378:1; 3.*) 1,531:1; 4.*) 1,00:1; ré) 4,229:1; relação do diferencial: 3,73; tração traseira.

Carroceria, chassi — Carroceria em chapa de aço estampado, cupê, duas portas, cinco lugares, estrutura monobloco.

Suspensão — Dianteira, de tipo independente, com triângulo superior, braço simples inferior, barras tensoras diagonais, molas helicoidais, amortecedores hidráulicos telescópicos e barra estabilizadora; traseira, de tipo eixo rígido, com molas semi-elípticas longitudinais e amortecedores hidráulicos telescópicos.

Freios — A disco nas rodas dianteiras e a tambor nas traseiras, de acionamento hidráulico; freio de estacionamento mecânico atuando nas rodas traseiras.

Direção — Mecânica, de esferas recirculantes.

Rodas, pneus — Rodas em aço estampado, aro 14 e tala 5 polegadas; pneus 205/70 HR14, radiais.

Dimensões — Comprimento total 455,5 cm; largura: 179 cm; altura: 136 cm; distância entre-eixos: 261,9 cm; bitola dianteira: 143,3 cm; bitola traseira: 147,0 cm; altura livre do solo: 17,3 cm.

Peso — 1 304 kg (aferido).
Preço do carro testado — Cr\$ 118 206,65.

Motor — De quatro cilindros; dianteiro, quatro tempos; refrigerado a água; diâmetro e curso dos cilindros de 101,5 x 76,2 mm; cilindrada de 2 474 cm³; taxa de compressão de 7,5:1; comando de válvulas lateral acionado por engrenagens, válvulas de admissão e escapamento no cabeçote; potência máxima de 98 CV (72,1 kW) SAE a 4 800 rpm; torque máximo de 19,8 mkgf (194,2 Nm) SAE a 2 600 rpm; carburador de corpo duplo e fluxo descendente; gasolina indicada: comum.

Transmissão — Embreagem monodisco a seco de acionamento mecânico; câmbio de quatro marchas sincronizadas para a frente e uma à ré, com alavanca de mudanças no assoalho; relações: 1.*) 3,07:1; 2.*) 2,02:1; 3.*) 1,39:1; 4.*) 1,00:1; ré) 3,57:1; relação do diferencial: 3,54:1; tração traseira.

Carroceria, chassi — Carroceria em chapa de aço estampado, tipo cupê, duas portas, cinco lugares, estrutura monobloco.

Suspensão — Dianteira, do tipo independente, com triângulo superior, braço simples inferior, barras tensoras longitudinais, barra transversal do tipo Panhard, molas helicoidais, amortecedores hidráulicos telescópicos e barra estabilizadora.

Freios — A disco nas rodas dianteiras e a tambor nas traseiras, de acionamento hidráulico com servofreio; freio de estacionamento mecânico atuando nas rodas traseiras.

Direção — Mecânica, do tipo setor e rosca-sem-fim.

Rodas, pneus — Rodas em aço estampado, aro de 14 polegadas e tala de 5 polegadas; pneus 6,95 S14, convencionais.

Dimensões — Comprimento total: 467,1 cm; largura: 175,7 cm; altura: 135,9 cm; distância entre-eixos: 266,7 cm; bitola dianteira: 141 cm; bitola traseira: 141 cm; altura livre do solo: 15 cm.

Peso — 1 144 kg (aferido).
Preço do carro testado — Cr\$ 119 629,00.

instale no seu carro
o que existe de melhor
em materia de
SOM

Na
ELETRÔNICA MOLINARI
você encontra os produtos
das mais famosas marcas
e a mais completa linha de:

- Alto falantes da BRAVOX e EASA.
- Amplificadores da RALLYE
- Fitas cassete da BASF.

os melhores
preços de
SÃO PAULO
mesmo!

ELETRÔNICA MOLINARI

Rua Santa Efigênia, 185/187 - Fone: 229-0415
São Paulo - Caixa Postal 30058

Astor

DOMETAL,
IDÉIAS QUE VIRAM MODA.



CHEVETTE.

Todo o charme
do quebra-vento
muito lindo Dometal.

Perfeito acabamento em acrílico fumê ou cristal. Isso sem falar na proteção completa nos dias de chuva. Confeccionado resistente e anti-ofuscante fácil colocação.

BRASÍLIA.

Toda a beleza da
saia mais linda Dometal.

Confeccionada em
fiberglass em todas as cores originais de fábrica. Perfeito
acabamento e fácil colocação. Escondendo totalmente o
equipamento de descarga do automóvel.

Representantes DOMETAL:
Sergipe, Bahia, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Mato Grosso, Goiás, Distrito Federal, Acre, Amazonas, Pará, Maranhão, Piauí e Territórios: FONSECA ALMEIDA COMÉRCIO E INDÚSTRIA S.A. São Paulo: Av. Arnolfo de Azevedo, 159 - Tel.: 262-9544. Rio de Janeiro: Rua Prof. Pereira Reis, 47 - Tel.: 233-2122.

Minas Gerais: DARIO REPRESENTAÇÕES LTDA. - Rua do Castelo, 188 - Apto. 08 - Barroca - Tel.: 332-8872 - Belo Horizonte - MG

Alagoas, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte: GILVAN PEREIRA DA SILVA - Rua Hercílio de Medeiros, 29 - Cajueiro - Recife - PE

Ceará: IRMÃOS URSULINO REPRES. E COMISSÕES LTDA. - Rua Sena Madureira, 261 - Sala 213 - Tel.: 231-3538 - Fortaleza - CE

dometal
INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE PLYCASTIDA

Estrada Velha da Pavuna, 2518
Tel.: 289-2744 - Inhaúma - RIO