

DIFERENTE, CARO: ESTE É O XEF, O NOVO CARRO DA GURGEL

Experimente a sensação de andar nesse novo carro que a Gurgel colocará nas ruas ainda este mês: o Xef — uma combinação de luxo e agilidade para três pessoas.

REPORTAGEM DE EMÍLIO CAMANZI
FOTOS DE CLAUDIO LARANGEIRA

— De quem é esse carro?

— É do chefe — respondeu Maria Cristina que, sem saber, acabava de batizar a mais nova criação de seu pai, João Gurgel: o XEF.

Maria Cristina tinha motivos para dar aquela resposta. Gurgel, depois do sucesso de sua linha de utilitários, do primeiro carro elétrico construído em série no Brasil e de muitos outros projetos, fez um carro para executivos. E um executivo é um "chefe".

A partir desse mês, quem quiser adquirir um, estando disposto a pagar cerca de 4 milhões de cruzeiros, pode ir a uma revendedora Gurgel e fazer a encomenda. Dentro de 30 dias, no máximo, ele lhe será entregue.

Quatro Rodas andou no primeiro protótipo desse carro, que praticamente já é o seu modelo definitivo, devendo ainda lhe serem introduzidos apenas alguns detalhes de acabamento e uma nova relação de diferencial para torná-lo também um carro econômico.

Como nasceu o Xef

O Xef é a evolução de uma idéia que Gurgel apresentou no Salão do Automóvel de 1981, o GTA. Era um carro algo estranho,



QUATRO RODAS



IMPRESSÕES
AO DIRIGIR



Traseira, sua parte mais harmoniosa.



QUATRO RODAS



XEF

mas com uma característica muito interessante: tinha um porta-malas que podia ser deixado em casa. Assim, quando fosse necessário carregar bagagem, bastava engatar um pequeno reboque (como numa jamarra) e ter um espaço disponível equivalente ao de uma boa perua.

No uso urbano, podia ser desengatado e deixado na garagem, permitindo que o pequeno carro levasse três pessoas com muita rapidez e comodidade pelo trânsito congestionado das cidades. Daí seu nome, GTA, ou Grã-Turismo Articulado.

Mas, no Salão do Automóvel, uma pesquisa feita pelo próprio Gurgel revelou que muita gente não concordava com a idéia do reboque, principalmente pelo espaço que iria ocupar dentro de garagens de apartamentos e mesmo de casas, espaço hoje cada vez mais reduzido.

Ficou convencido, porém, de que um carro de pequenas dimensões, com lugar para três pessoas, rápido e confortável, além de fácil de estacionar e dotado de mecânica confiável, seria muito bem aceito. Assim o GTA acabou virando o Xef.

Inspiração no Mercedes

Do modelo apresentado no Salão do Automóvel muita coisa foi modificada no carro, principalmente em suas formas.

— Os executivos não gostam de carros espalhafatosos — diz João Gurgel. — Eles preferem carros sóbrios e por isso nos inspiramos nos Mercedes para chegar a esse resultado.

Realmente, visto de alguns ângulos, o Xef chega a lembrar o Mercedes, mas tem a personalidade de "três volumes", não muito comum nesse tipo de carro.

De frente, com seus faróis retangulares, os piscas nas extremidades e uma falsa grade pintada de preto-fosco, o Xef é simpático. Mas sua largura, 1,60 metro, em relação



Na cidade, o forte do Xef: boas arrancadas e facilidade para estacionar.

Muita gente quis saber se não era carro elétrico

à altura, 1,35 metro, o torna um pouco desproporcional.

De lado, a impressão que causa é menos feliz. O estilo três volumes não se adapta muito bem ao pequeno comprimento do carro, 3,12 metros, somado às rodas de aro de 13 polegadas.

A pequena janela circular, logo atrás da porta, apesar de melhorar a visibilidade do motorista, também destoa do conjunto.

A traseira, por sua vez, acaba sendo sua parte mais bonita. Com duas lanternas do tipo caneladas nas extremidades, envolventes, uma pequena abertura central para acesso ao motor, duas saídas de ar quente do motor disfarçam melhor a largura e o deixam mais proporcional.

As portas, de boas dimensões, permitem um acesso razoável. A pouca altura do carro e a soleira da porta muito larga e alta é que acabam dificultando um pouco a entrada e saída.

Por dentro o acabamento é bom. O motorista dispõe de um banco separado, com regulagem em distância e encosto e, a seu lado, um banco para duas pessoas, também regulável.

Atrás há um bom espaço para carregar pequenos volumes, o que foi conseguido com a colocação do estepe no porta-malas dianteiro. Além do estepe, nesse pequeno porta-malas ficam o tanque, com 55 litros de capacidade, e as ferramentas, além de mais um espaço para pequenos objetos.

O painel de fibra de vidro, como a car-

ceria, forma um conjunto único. À frente do motorista ficam cinco instrumentos circulares — velocímetro, conta-giros, nível do tanque de combustível, pressão de óleo do motor e vacuômetro. Na extremidade direita, em frente ao banco de passageiro, fica o relógio de horas. Três teclas comandam o acionamento das lanternas/faróis, e do ventilador interno (à esquerda) e do esguichador de água do pára-brisa (à direita).

Duas alavancas, na coluna do volante de quatro raios, comandam os piscas-piscas direcionais, facho alto e baixo dos faróis e limpadores de pára-brisas. Falta o útil temporizador para os limpadores.

Na parte central superior do painel há lugar para o rádio, tendo ao lado o cinzeiro. Abaixo, um porta-luvas, com uma porta de correr. Como novidade, esse porta-luvas terá um sistema elétrico de trava: ao se desligar a chave do contato, ele se fechará automaticamente, destravando-se apenas quando for novamente ligada a ignição.

Todo o assoalho e a parte traseira são acarpetados. Nas portas, tanto as manivelas dos vidros, muito para trás, como os trincos das portas, colocados num rebaixo, não são de fácil acionamento, exigindo uma revisão.

Falta também um sistema de travamento interno das portas, deixado exclusivamente por conta das fechaduras externas, o que é incômodo. Espelho retrovisor externo com controle remoto e o interno, sem a posição dia/noite (outra pequena falha), além de dois pequenos pára-sóis (sem espelho de cortesia no do passageiro), completam o interior do carro.

Mecânica

O Xef usa grande parte da mecânica Volkswagen. O motor, tanto a gasolina (como o que andamos) como o álcool é o VW 1600 refrigerado a ar, com dupla carburação e o câmbio do VW 1300. A suspensão dian-



Nos bancos, espaço suficiente para três.

teira é a da Brasília com barras de torção em feixes, barras estabilizadoras e amortecedores hidráulicos telescópicos.

Já o chassi e a suspensão traseira são desenvolvidos pela própria Gurgel. Assim, o Xef não utiliza a plataforma VW, mas um chassi feito de tubos de aço e revestido pela carroceria de fibra de vidro, formando um conjunto único muito resistente — igual ao que a Gurgel usa em seus outros veículos e que é chamado de "plasteel".

A suspensão traseira, também independente, é de molas espirais, com uma barra tensora longitudinal de cada lado, amortecedores telescópicos e cintas limitadoras de curso. É o mesmo sistema empregado nos jipes, porém, com buchas de borracha para diminuir o barulho e molas recalibradas para melhorar o conforto. A direção, de setor e rosca sem fim, e o sistema de freios, a disco na frente e a tambor atrás, também são da Brasília.

Como anda

Desde que pegamos o Xef na fábrica, em Rio Claro, SP, até o momento de o colocarmos no estúdio para a foto da capa dessa Quatro Rodas, tivemos que parar muitas vezes para dar explicações. Como não podia deixar de ser, o Xef chamou muito a atenção por onde passou.

A pergunta mais comum foi se era elétrico, o que se explica pelo fato de a Gurgel fabricar carros elétricos. Obviamente, o Xef elétrico também está nos planos de Gurgel, mas esse a gasolina não decepcionou quem o viu. Apenas seu preço assustou um pouco a alguns.

O espaço que oferece é bom para três pessoas. Apesar disso, a posição do motorista seria bem melhor não fosse o volante ter sido deslocado para a direita, obrigando-o a dirigir um pouco torto. Também a alavanca de câmbio que, junto com os pedais e freio de mão, foi deslocada 15 cm para a esquerda (para melhorar o espaço dos passageiros) acaba encostando na perna. Ainda assim, a impressão que causa, em função do espaço, é se estar dirigindo um carro médio.

Na estrada, apesar da pequena distância entre-eixos (1,80 metro), o Xef apresenta boa estabilidade. Seus pneus, 175/70 SR 13, de aço, contribuem muito para isso. O mesmo se dá nas freudas, com pequenos desvios laterais.

O motor 1600 permite boa velocidade, acompanhando com facilidade o tráfego normal das estradas. Nas retomadas também é muito rápido, quase não exigindo reduções. Para tanto contribui a relação de diferencial do VW 1300 (4,375:1) que, acoplada às rodas de aro de 13 polegadas, ficou um pouco curta. Todavia, duas outras mais longas (4,125:1 e 3,875:1) serão testadas.

Na cidade mostrou-se muito ágil, com arrancadas rápidas e facilidade de manobras devido à direção rápida e à pequena distância entre-eixos. Aliás, o carro faz o retorno

em ruas comuns sem necessidade de manobra. O maior problema que notamos está na suspensão traseira, que precisa ser revista. Em pisos com alguma irregularidade, o carro pula muito, tornando-se incômodo. As rodas traseiras, por sua vez, deveriam ter cambagem negativa, em vez da positiva. Como os semi-eixos são do tipo oscilante, com a cambagem positiva, em curvas perto do limite as rodas tendem a fechar mais e fazem a traseira perder aderência.

Conclusão

Apesar desses pequenos problemas, muitos dos quais poderão ser resolvidos nos carros de série, e de suas linhas conservadoras, o Xef agrada. É um carro típico de cidade, muito ágil no trânsito, espaçoso (pode levar três pessoas bem), fácil de estacionar, e sua boa altura do solo, 22 cm, permite que

passe por valetas ou buracos sem grandes problemas de bater embaixo. E, para quem pretende viajar com ele, com muita bagagem, Gurgel já tem em seus planos desenvolver um bagageiro para o teto e também um reboque com as mesmas linhas para formar um conjunto único.

Seu consumo deverá ser apenas razoável (o teste completo deverá sair em nossa próxima edição), pois como diz o próprio Gurgel "com essa mecânica não dá para fazer milagre". De qualquer maneira, o Xef deverá ser comprado por quem não se importa muito com consumo e sim com conforto e acabamento. E cada cliente poderá equipar o seu carro com conforto e acabamento.



FICHA TÉCNICA

Motor — Traseiro, de quatro cilindros contrapostos dois a dois horizontalmente, refrigerado a ar; diâmetro dos cilindros e curso dos pistões, 85,5 x 69 mm; cilindrada, 1.584 cm³; taxa de compressão, 7,2:1; potência máxima, 65 CV SAE a 4.600 rpm; torque máximo, 11,7 mkgf SAE a 3.200 rpm; comando de válvulas central, com válvulas de admissão e escapamento nos cabeçotes; dois carburadores de corpo simples e fluxo descendente; a gasolina.

Transmissão — Embreagem monodisco a seco de acionamento mecânico; câmbio de quatro marchas sincronizadas e ré, com alavanca no assoalho; relações: 1.º 3,80:1; 2.º 2,60:1; 3.º 1,32:1; 4.º 0,88:1; ré 3,88:1; diferencial, 4,375:1; tração traseira.

Carroceria, chassi — Chassi em tubos de aço revestidos com a própria carroceria em fibra de vidro (plasteel), formando estrutura monobloco; duas portas, três lugares.

Suspensão — Dianteira, independente, com barras de torção em feixes, barra estabilizadora e amortecedores hidráulicos telescópicos; traseira, independente, com molas helicoidais, barra tensora de tipo longitudinal e amortecedores telescópicos.

Freios — A disco nas rodas dianteiras e a tambor nas traseiras, com duplo circuito.

Direção — Mecânica de setor e rosca sem fim.

Rodas, pneus — Rodas em aço estampado, com supercalotas em fibra de vidro; aro de 13 polegadas e tala de 5,5 polegadas; pneus, 175/70 SR 13, radiais de aço.

Dimensões — Comprimento, 312 cm; largura, 160 cm; altura, 135 cm; distância entre-eixos, 180 cm; bitola dianteira, 136,6 cm; bitola traseira, 140,1 cm; altura livre do solo, 22 cm.

Capacidade do tanque de combustível — 55 litros.

Preço de carro testado — Cr\$ 3.900.000,00 (em março).