



Em meio a uma série de novos lançamentos (Santana, Versailles, Quantum e Royale), a Autolatina não reservou muitas novidades para o restante de sua linha 1992. Entre esses carros está o Apollo GLS da Volkswagen. Praticamente sem modificações externas em relação ao modelo do ano passado (exceção ao friso lateral), agora existe a possibilidade de, opcionalmente, vir com direção hidráulica, como o que *Autoesporte* testou. Um equipamento que, há muito tempo, VW e Ford deveriam ter colocado em seus carros médios. Como o Apollo é derivado do Verona, que por sua vez tem a base do Escort, os carros da Ford também poderão ser equipados com esse sistema para maior conforto, principalmente nas manobras lentas e de estacionamento. O acréscimo de consumo ou a perda de desempenho que a direção hidráulica acarreta, ao consumir um pouco de potência do motor, são mínimos frente ao benefício. Importada da Argentina, a nova direção hidráulica é fabricada pela Trinter, a mesma fornecedora para o Ford Sierra. Do tipo ação regressiva, isto é, com o carro parado fica

APOLLO GLS

INVESTINDO NO CONFORTO

Melhorando o conforto do Apollo, a VW busca a afirmação do modelo



macia e andando endurece, mostrou-se muito bem integrada ao conjunto e ao bom volante espumado de diâmetro correto. Sem ser excessivamente macia, facilita em muito as manobras de estacionamento do Apollo. E, em altas velocidades, mantém a dose exata de sensibilidade, sem reações imprevistas, mesmo em pisos ruins. Lançado em junho de 1990, o Apollo vem conseguindo uma boa



▲ Recaro L: esportividade e conforto.

Volante com regulagem auxiliaria a encontrar a posição ideal.

Um desenho que ainda agrada, valorizado pelas rodas tipo BBS.



FICHA TÉCNICA

Motor	Dianteiro, transversal, quatro tempos, arrefecido a água, quatro cilindros em linha, 1.781 cm ³ de cilindrada, diâmetro e curso 81,0 x 86,4 mm, taxa de compressão 8,5: 1, comando de válvulas no cabeçote acionado por correia dentada, carburador duplo corpo com segundo estágio a vácuo, combustível gasolina, potência máxima 86 cv a 5.400 rpm, torque máximo 14,7 mkgf a 3.000 rpm.
Transmissão	Tração dianteira, câmbio transversal de acionamento manual, cinco marchas à frente e ré; relações de marchas: 1 ^a) 3,45, 2 ^a) 2,12, 3 ^a) 1,44, 4 ^a) 1,13, 5 ^a) 0,89 e ré 3,17; relação de diferencial: 3,67.
Carroceria	Sedã, duas portas, cinco lugares, tipo monobloco em chapas de aço estampado.
Suspensão	Dianteira: independente, tipo McPherson, braços triangulares oscilantes inferiores, molas helicoidais, amortecedores hidráulicos telescópicos pressurizados e barra estabilizadora; traseira: independente, braços oscilantes inferiores, braços tensores e amortecedores hidráulicos telescópicos pressurizados, molas helicoidais progressivas e barra estabilizadora.
Direção	Tipo cremalheira, servoassistida de ação regressiva; diâmetro de giro: 10,70 m.
Freios	Dianteiros a disco autoventilados e traseiros a tambor, servofreio.
Rodas e Pneus	Rodas em liga leve, 5,5 x 13", pneus 175/70 SR 13.
Tanque	64 l
Dimensões	Comprimento total: 4,215 m; largura: 1,640 m; altura: 1,331 m; distância entreeixos: 2,402m; bitoladianteira: 1,400m, traseira: 1,423m.
Capacidade do porta-malas	460 l (dado do fabricante)
Peso	1.000 kg (dado do fabricante)

RESULTADOS

Consumo (km/l)	
Cidade	11,00
Estrada	14,20
Aceleração (km/h - s)	
0 - 80	8,56
0 - 100	12,52
0 - 120	18,06
0 - 400 m	18,57
0 - 1000 m	34,22
Retomada de velocidade (km/h - s)	
3ª marcha	
40 - 80	7,54
4ª marcha	
40 - 80	9,79
60 - 100	10,24
80 - 120	12,32
5ª marcha	
60 - 100	13,46
80 - 120	14,73
Velocidade máxima (km/h)	
Média de 4 passagens	169,100
Melhor passagem	170,500
Espaços de frenagem (km/h - m)	
60	16,70
80	30,50
100	46,50



A dianteira mexe em ▲ alta velocidade. O GLS poderia ter maior carga nos amortecedores.

Estilo sóbrio, mas ► versão com quatro portas poderia fazer sucesso.

Friso lateral diferencia o modelo 1992. ▼



presença no mercado: 29.795 unidades vendidas no ano passado. Além da direção hidráulica, que forma conjunto de opção com o ar-condicionado, o Apollo GLS 92 tem os vidros elétricos com retardo (podem funcionar durante algum tempo depois de desligada a chave de ignição) e uma luz de advertência de temperatura alta do motor junto ao termômetro, o que facilita a visualização em caso de falha do sistema de arrefecimento.

Outra boa novidade, é a disponibilidade dos novos bancos Recaro L. Apresentados em outubro do ano passado em uma série especial, agora são exclusivos do GLS como opção. Além do desenho diferente, mais bonito e principalmente funcional (não dificultam a entrada e saída do interior), são estruturados em chapa de aço, com base flexível e encosto rígido. Do tipo anatômico, envolvem muito bem os ocupantes da frente e melhoraram o conforto, principalmente em viagens longas, por manterem a postura do corpo correta.

Além disso, estes bancos possuem duas regulagens de apoio lombar que ajudam a encontrar a posição mais confortável para qualquer pessoa. Têm duplo destravamento do encosto e o do motorista pode ser regulado em altura. A posição de dirigir ficaria ótima se, a exemplo de outras marcas, o Apollo também tivesse volante regulável em altura.

Mecanicamente, a única mudança é a utilização do catalisador para atender as normas antipoluição. Com isso, o motor 1.800 a gasolina perdeu um mínimo de potência e torque: de 87 cv e 15,2 mkgf foi para 86 cv e 14,5 mkgf, comparando os valores líquidos. O desempenho geral mudou muito pouco. De 0 a 100 km/h levou 12,52 segundos e a velocidade máxima, na média, ficou em 169,1 km/h. São resultados razoáveis. Para quem quiser mais, existe a possibilidade do motor 1.800 a álcool graças aos seus 95 cv de potência e 15,5 mkgf de torque.

No consumo, porém, o Apollo se destacou: média de 11 km/l na cida-

de e 14,20 km/l na estrada (em nossos circuitos-padrão), ficando na faixa dos mais econômicos. Isso apesar de estar equipado com um bom ar-condicionado que, mesmo quando desligado (no teste de consumo), continua a roubar um pouco de potência devido à correia do compressor e ao peso extra.

A suspensão independente nas quatro rodas mostrou-se muito bem adequada ao nosso piso. Amortecedores pressurizados e calibragem de molas que apresentam compromisso correto conforto/estabilidade, permitem fazer curvas sem inclinar demais a carroceria. Seu comportamento é sempre definido: neutro e leve tendência a sair de frente no limite.

A criticar, apenas uma tendência a balançar a frente em altas velocidades, ainda uma pequena herança dos antigos Escort que poderia ser resolvida usando amortecedores dianteiros com uma carga de tração maior.

EMÍLIO CAMANZI

Fotos Carlos de Paula