

30 ANOS

GRÁTIS
Guia para
seu carro
brilhar
como novo

QUATRO RODAS

ANO 30 - N.º 8 - C.º R\$ 230,00

VW Apollo Clube SP
Visite: www.apolloclubesp.gjb.net

CHEGA O APOLLO

No teste, o algo mais do primeiro
Ford com a marca VW



**Os esportivos
a gasolina:**

- XR3 vs. XR3 conversível
- Kadett GS

**Gol 1.6,
recorde de
economia**

**Superpicapes,
a moda que resiste**

Melhor Motorista: os 50 finalistas
Como é ter um carro importado
Todos os testes de 50 000 km
Fórmula 1: as novas feras do circo



Lucia Verissimo
e sua Andaluz

005411 IN.º 350

VW Apollo Clube SP
Visite: www.apolloclubesp.org.net



*Mesma carroceria
do Verona. Porém
sem frisos e com
lanternas escuras*

MARCELO SACCO

VW Apollo Clube SP
Visite: www.apolloclubesp.gjb.net

APOLLO

O VERONA DA VW

*Com algumas modificações,
novo nome e nova marca,
o Verona vira Apollo.*



Este carro, com frente de Ford, lateral de Ford, traseira de Ford, é um Volkswagen. E não apenas isso; é, também, o mais novo carro do país — uma novidade que só agora começa a chegar às lojas. Seu nome: Apollo — mas pode chamar de Verona da VW.

Entre o novo Apollo da VW e o também recente Verona da Ford (lançado no final do ano passado) existem tantas diferenças quanto de um japonês para outro. A princípio, eles são iguais. Mas têm particularidades que qualquer análise revelaria. Primeiro, descobre-se que as lanternas traseiras do

Apollo são escuras e envolventes. Depois, que tem aerofólio, ao mesmo tempo que dispensa os frisos cromados. As rodas e o formato da grade dianteira também são diferentes, nessa espécie de jogo dos sete erros, até chegar a mudança maior — o painel. Ele tem um desenho que lembra o do Monza. Por fim, constata-se que os logotipos na frente e atrás são da VW, embora o carro não tenha deixado de ser um Ford.

A explicação para isso está, primeiro, na fusão brasileira da Ford com a Volkswagen, em 1986, que resultou na criação de uma única

Câmbio, rodas, aerofólio, painel. Ele tem particularidades

empresa, a Autolatina. Segundo, na gritaria enciumada dos revendedores VW, quando a mesma Autolatina decidiu colocar a tradicional mecânica VW nos modelos da Ford — caso do próprio Verona. E, terceiro, na tendência mundial de associação entre marcas e fábricas para a construção conjunta de um mesmo carro ou, como foi o caso no Brasil, de modelos — quase — iguais com nomes diferentes. Exemplos disso vêm desde os anos 70, quando Volkswagen e Audi se uniram para a criação de um projeto comum que resultou em dois carros com a mesma base mecânica: o Audi 80 e o Passat.

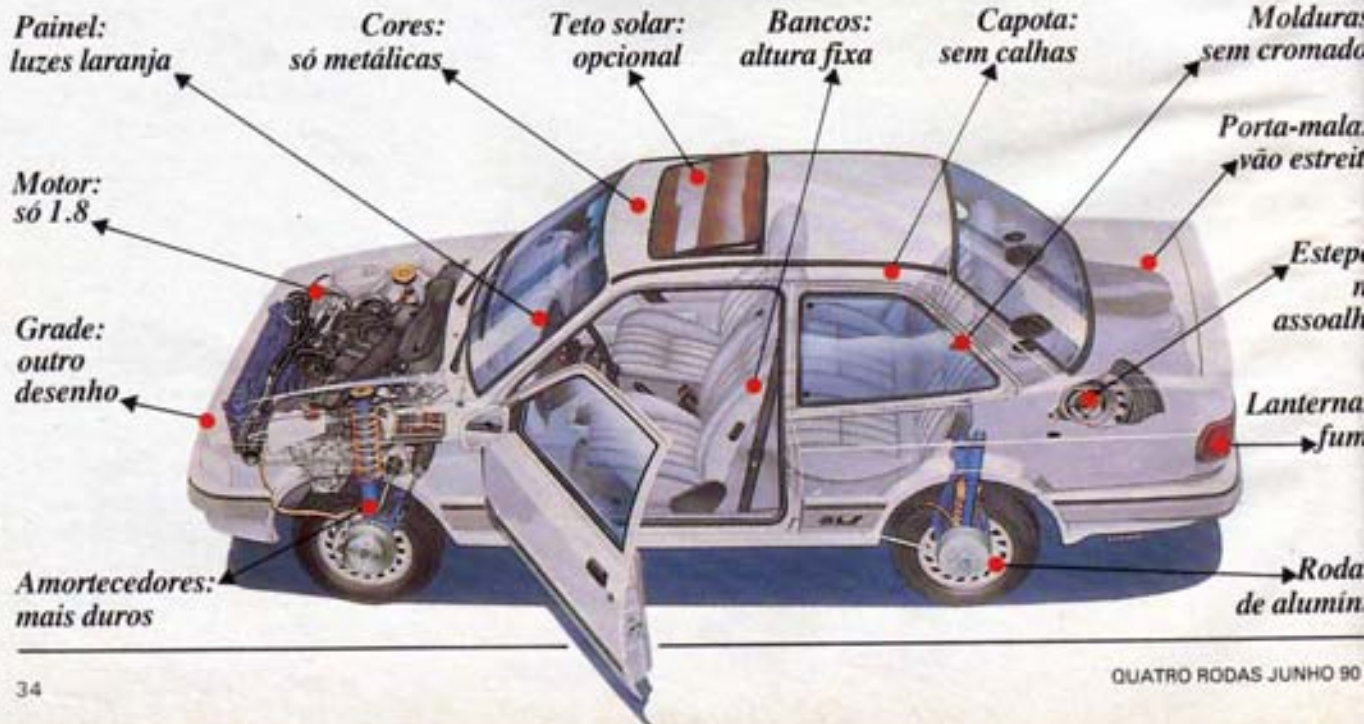
No caso do Apollo e do Verona, VW e Ford fizeram exatamente a mesma coisa, à moda brasileira. O resultado foram carros talvez até mais parecidos do que deveriam ser, ainda que suas diferenças não se restrinjam apenas a detalhes de car-



O câmbio é curto: melhor aceleração



Interior: novo painel, volante diferente



O ABCD DAS DIFERENÇAS

Onde o Apollo GLS não é idêntico ao Verona GLX



Verona (esq.) e Apollo: briga de irmãos

APARÊNCIA — A carroceria é a mesma. Por fora, o Apollo só difere do Verona em detalhes: nova grade dianteira, molduras cinza nos vidros, retrovisores pintados, rodas de alumínio já de série, cores só metálicas, aerofólio e, naturalmente, logotipo VW em lugar do Ford. No geral, sumiram os cromados. Por dentro, a maior diferença é o painel. No Verona é o mesmo do Escort. No Apollo, lembra o do Monza — é maior, tem novo formato, relógio digital integrado e luzes alaranjadas. O volante também mudou.

BRIGA DE MERCADO — É o mesmo carro buscando diferentes tipos de compradores. O Verona é mais clássico e visa agradar aos tradicionais clientes Ford. Já o Apollo tem aparência mais esportiva e procura satisfazer os usuários fiéis da marca VW. Ambos, porém, têm as mesmas características e, por isso, disputam o mercado contra os mesmos concorrentes: Monza, Santana e Del Rey — este só ainda na competição por ter versão de quatro portas, que nem o Apollo nem o Verona oferecem. Para tentar diferenciá-los ainda mais, a Autolatina usou o preço: o do Apollo é quase 20% maior.

CONFORTO — O interior é igual. As maiores diferenças são os equipamentos: a maioria dos opcionais do Verona já vem de série no Apollo. É o caso do ajuste lombar dos bancos dianteiros, dos vidros elétricos, dos apoios para cabeça atrás, do aquecimento e do rádio toca-fitas. Como detalhe extra, o Apollo tem chave com luz própria, para melhor visualização da fechadura à noite. Seu nível de ruído, porém, é maior que o do Verona, por causa da relação mais curta do câmbio.

DESEMPENHO — Os dois usam a mesma mecânica VW 1.8. A única diferença são as relações de marcha. O câmbio do Apollo é mais curto, para acentuar sua tendência esportiva. Por causa disso — e apenas por isso — o desempenho deles é diferente: o Apollo acelera melhor mas gasta um pouco mais de combustível que o Verona. Outra diferença é que a versão mais barata do Verona, a LX, usa motor 1.6. A do Apollo, não: o motor é sempre o 1.8, mesmo na versão básica, a GL. A suspensão é a do Escort nos dois carros. Só que no Apollo os amortecedores são mais duros.

roceria, como lanternas e espelhos e retrovisores da cor do corpo. O VW optou também por tomar o Apollo (que, aliás, é feita na fábrica da Ford, em São Bernardo do Campo) mecanicamente diferente do Verona em dois itens: suspensão e câmbio. Na suspensão, colocou amortecedores com maior carga, para deixar o carro mais "durinho" — o que efetivamente conseguiu, apesar da suspensão continuar sendo a mesma do Escort. Ficou bom, mas a estabilidade seria ainda melhor se, além disso, fossem substituídas as barras estabilizadoras por outras de maior diâmetro. No câmbio, a mudança foi nas relações de marcha: em vez de usar as do Escort 1.8 (que são também as do Verona), o Apollo ganhou as marchas mais curtas do XR3. O resultado foram marcas diferentes de desempenho.

Outro câmbio, outro desempenho

Com o câmbio curto do XR3, o Apollo ficou um pouco mais rápido que o Verona GLX nas acelerações (o motor é o mesmo: o VW 1.8). Em compensação, piorou ligeiramente no consumo e no nível de ruído. Tudo por conta do câmbio. As diferenças não são grandes, mas suficientes para serem notadas ao volante — seja na retomada de velocidade, em que o Apollo é mais vibrante (19,8 segundos no 40 a 100 km/h contra 26,3 do Verona; o que se traduz em ultrapassagens mais rápidas e, conseqüentemente, seguras), seja no consumo em cidade, onde o modelo da VW roda quase meio quilômetro a menos por litro de gasolina (8,67 km/l contra 9,06 do Verona GLX). No ruído, os três decibéis a mais que o Apollo produziu no teste (conseqüência direta da maior velocidade nas engrenagens do câmbio) são significativos, à medida que é sabido que a cada 10 decibéis o som dobra de intensidade.

Mas não chega a ser um carro barulhento. É, aliás, até um pouco mais confortável que o Verona, se for considerado que já sai de fábri-

Ele bem que poderia ser uma versão a mais do Verona

Visite: www.apolloclubesp.gjb.net
 WWW.APOLLOCLUBESP.GJB.NET



MARCELLO SACCO

Lanternas escuras e aerofólio

ca com alguns equipamentos que são opcionais no modelo da Ford. Só que isso tem a sua contrapartida: o Apollo GLS (versão mais sofisticada que a outra, a GL) custa cerca de 20% mais que o mais completo dos Verona, o GLX. O preço é, como se vê, outro diferencial entre os dois carros.

No marketing, aliás, o Verona se apresenta como um carro mais clássico, enquanto o Apollo tem um certo apelo esportivo, para buscar os usuários mais jovens. Em resumo, ao pretender o cerco desses dois flancos com a dupla Verona-Apollo, o objetivo da Autolatina não é

outro que não o de reforçar o ataque ao Monza, líder absoluto no nosso segmento dos carros médios. Só que o efeito colateral disso será tornar ainda mais difícil a sobrevivência do Del Rey — até porque, em preço, o Apollo deverá custar o mesmo que aquele na versão Ghia (veja gráficos comparativos ao final do teste). Por enquanto, o trunfo do velho modelo da Ford são as quatro portas, que nem o Verona nem o Apollo oferecem. Aliás, bem que o Apollo poderia tê-las, como elemento a mais de diferenciação do Verona.

Outra oportunidade que a VW

perdeu com o Apollo foi a de mudar o porta-malas do Verona no qual cabe muita bagagem, mas o difícil é colocá-la dentro por causa do estreito vão de abertura. Nesse aspecto, o Prêmio, com sua inteligente tampa que desce até o pára-choque, continua reinando absoluto. Da mesma forma, o Apollo peca pela falta de regulagens para as alturas do banco e do volante. Como os dois são fixos, a posição de pilotagem pode ficar comprometida para alguns. Curioso que esses recursos já existem em outros carros da VW.

A impressão, enfim, é de que o Apollo não foi mais aperfeiçoado para não comprometer o Verona do qual poderia muito bem ser apenas mais uma versão. Há, por exemplo, diferenças incomparavelmente maiores entre um Gol GTi e um Gol comum — e, no entanto, ambos se chamam Gol. Mas com isso a Autolatina estaria favorecendo demais um irmão em detrimento de outro e, conseqüentemente, traindo seu coração de mãe.

RESULTADOS

As notas e os aspectos positivos e negativos do Apollo

NOTAS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
DESEMPENHO										
CONSUMO										
NÍVEL DE RUÍDO										
PORTA-MALAS										



- Autonomia. Quase 1 000 km por tanque de gasolina (64 l)
- Painel. Novo e eficiente
- Bancos com regulagem lombar
- Som de boa qualidade. E de série
- Câmbio curto. Boa aceleração
- Motor 1.8 nas duas versões
- Vem bem equipado



- Nível de ruído
- Acesso ruim ao porta-malas
- Má relação entre altura do banco e do volante
- Vidros elétricos só funcionam com a chave ligada
- Lavador e limpador do pára-brisa não sincronizados
- Poucas diferenças do Verona

A OUTRA NOVIDADE

O lançamento do Apollo traz, embutida, uma novidade para todos os proprietários de carros VW: a Maxi Garantia. Através dela, é possível estender a garantia de qualquer carro novo, dos tradicionais 12 para 36 meses — desde que pagando por isso cerca de 2% do valor do veículo. O pagamento é feito à vista, embora as concessionárias falem em "custo mensal equivalente". Ou seja, a divisão do total em 36 meses. Só que este parcelamento não existe.

A Maxi Garantia, que custará cerca de Cr\$ 12 000 para o Gol GL, Cr\$ 25 000 para o Apollo GLS e Cr\$ 53 000 para o Santana Executivo, cobre mais de 800 peças dos carros, toda a mão-de-obra e até serviço de guincho, numa espécie de plano de saúde para automóveis. Quem, no entanto, não quiser poderá ficar com a garantia normal, de 12 meses, que é gratuita.



CLAUDIO LARAQUEIRA

Teste na pista — desempenho melhor que o consumo

FICHA TÉCNICA

Modelo — GLS, gasolina, duas portas, cinco passageiros, cinco marchas, tração dianteira.

Equipamentos de série — faróis halógenos, rodas de alumínio, espelhos retrovisores externos e pára-choques na mesma cor do carro, aerofólio traseiro, vidros verdes, pára-brisa laminado degradê, apoio lombar regulável nos bancos dianteiros, rádio toca-fitas estéreo digital com memória e código antifurto.

Opcionais do carro testado — trava central das portas, espelhos retrovisores com controle remoto e teto solar.

Preço do carro testado — Cr\$ 1 300 000 (estimado antes do lançamento).

Peso do carro testado 980 kg.

Tanque 64 litros.

Porta-malas 384 litros.

Carga total 400 kg.

Peso máximo rebocável 600 kg.

Motor — dianteiro, transversal, 4 cilindros em linha. Comando de válvulas no cabeçote. Alimentação por carburador de corpo duplo.

Diâmetro x curso 81,0 x 86,4 mm.

Cilindrada total 1 781 mm.

Taxa de compressão 8,5:1.

Potência máxima — 93 cv (67,7 kW) ABNT, a 5 600 rpm.

Torque máximo — 16,1 mkgf (157,7 Nm) ABNT, a 2 800 rpm.

Câmbio — mecânico, com relações de marchas: 1.ª 3,45:1; 2.ª 2,12:1; 3.ª 1,44:1; 4.ª 1,13:1; 5.ª 0,89:1; Ré 3,17:1; Diferencial 3,67:1.

Suspensão dianteira — independente, McPherson, braços transversais triangulares, molas helicoidais, amortecedores pressurizados, tensores e barra estabilizadora.

Suspensão traseira — independente, McPherson, braços transversais triangulares, molas helicoidais, amortecedores pressurizados, tensores e barra estabilizadora.

Freios — disco ventilado na dianteira e tambor na traseira, com servo.

Direção — mecânica, de pinhão e cremalheira.

Diâmetro de giro — 10,7 m para a direita e esquerda.

Dimensões externas — comprimento 421,5 cm; largura 164,0 cm; altura 133,1 cm; distância entre eixos 240,2 cm; bitola dianteira 140,0 cm; bitola traseira 142,3 cm; altura mínima do solo 13,0 cm.

Rodas — aro 13, tala 5,5 pol., liga leve.

Pneus — 175 x 70 SR 13, Pirelli.

Fabricante — Volkswagen do Brasil S.A., Via Anchieta, km 23,5, CEP 09700, São Bernardo do Campo, SP.

OS NÚMEROS DO TESTE

MÁXIMA NA PISTA

Média de 4 passagens 163,9 km/h

ACELERAÇÃO

0 a 80 km/h 7,83 s

0 a 100 km/h 11,71 s

0 a 120 km/h 16,87 s

0 a 140 km/h 25,21 s

0 a 400 m 18,05 s (123,0 km/h)

0 a 1 000 m 33,51 s (149,8 km/h)

CONSUMO MÉDIO

Na cidade 8,67 km/l

Na estrada, a 100 km/h, carreg. 14,57 km/l

Na estrada, a 100 km/h, vazio 14,85 km/l

Média ponderada QR 11,69 km/l

CONSUMO

40 km/h (4.ª marcha) 16,04 km/l

60 km/h (5.ª marcha) 18,40 km/l

80 km/h (5.ª marcha) 15,87 km/l

100 km/h (5.ª marcha) 13,82 km/l

120 km/h (5.ª marcha) 11,02 km/l

RETOMADA

40-60 km/h (5.ª marcha) 6,37 s

40-80 km/h (5.ª marcha) 13,00 s

40-100 km/h (5.ª marcha) 19,86 s

40-120 km/h (5.ª marcha) 27,25 s

40-1 000 m (5.ª marcha) 37,73 s

FRENAGEM

40-0 km/h 7,4 m

60-0 km/h 17,2 m

80-0 km/h 30,7 m

100-0 km/h 48,0 m

120-0 km/h 69,1 m

ROLAMENTO

100-40 km/h (ponto morto) 1 044,0 m

NÍVEL DE RUÍDO

Ponto morto 46,8 decibéis

80 km/h (5.ª marcha) 66,5 decibéis

100 km/h (5.ª marcha) 69,5 decibéis

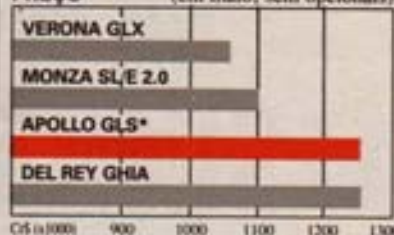
120 km/h (5.ª marcha) 72,6 decibéis

Média ponderada QR 67,82 decibéis

MERCADO

O Apollo frente aos concorrentes

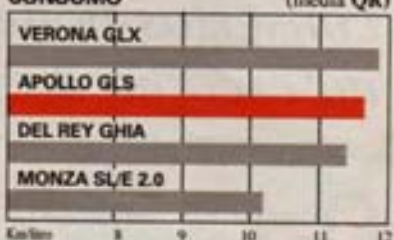
PREÇO (em maio, sem opcionais)



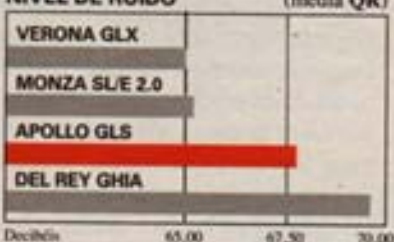
DESEMPENHO



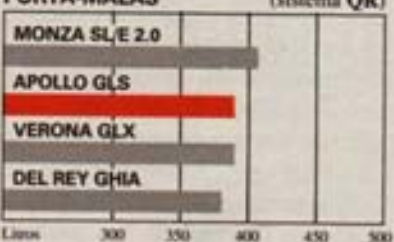
CONSUMO (média QR)



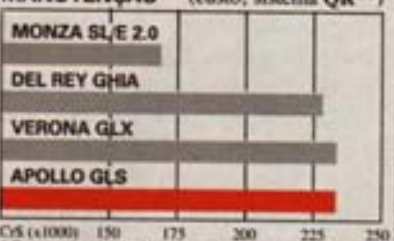
NÍVEL DE RUÍDO (média QR)



PORTA-MALAS (sistema QR)



MANUTENÇÃO (custo, sistema QR**)



Cr\$ (x1000) 150 175 200 225 250
* Preço estimado; ** Veja reportagem nesta edição.