



*Escort com porta-malas maior e emblema VW: ainda novidade*

# GL SIM, MAS COM RESPEITO

*Em luxo e desempenho, este Apollo se equivale ao GLS. E tem o apelo do preço: 18% mais baixo*

DOUGLAS MENDONÇA

O preço é a grande diferença do Apollo GL para o outro modelo da linha, o GLS. Sempre que se ouve falar em versão mais simples, logo se cria a imagem de um "pé-de-boi", despojado completamente de luxo e conforto. Mas não é esse o caso do Apollo GL, que surpreende pelo acabamento interno, dando a impressão de que o acréscimo da le-

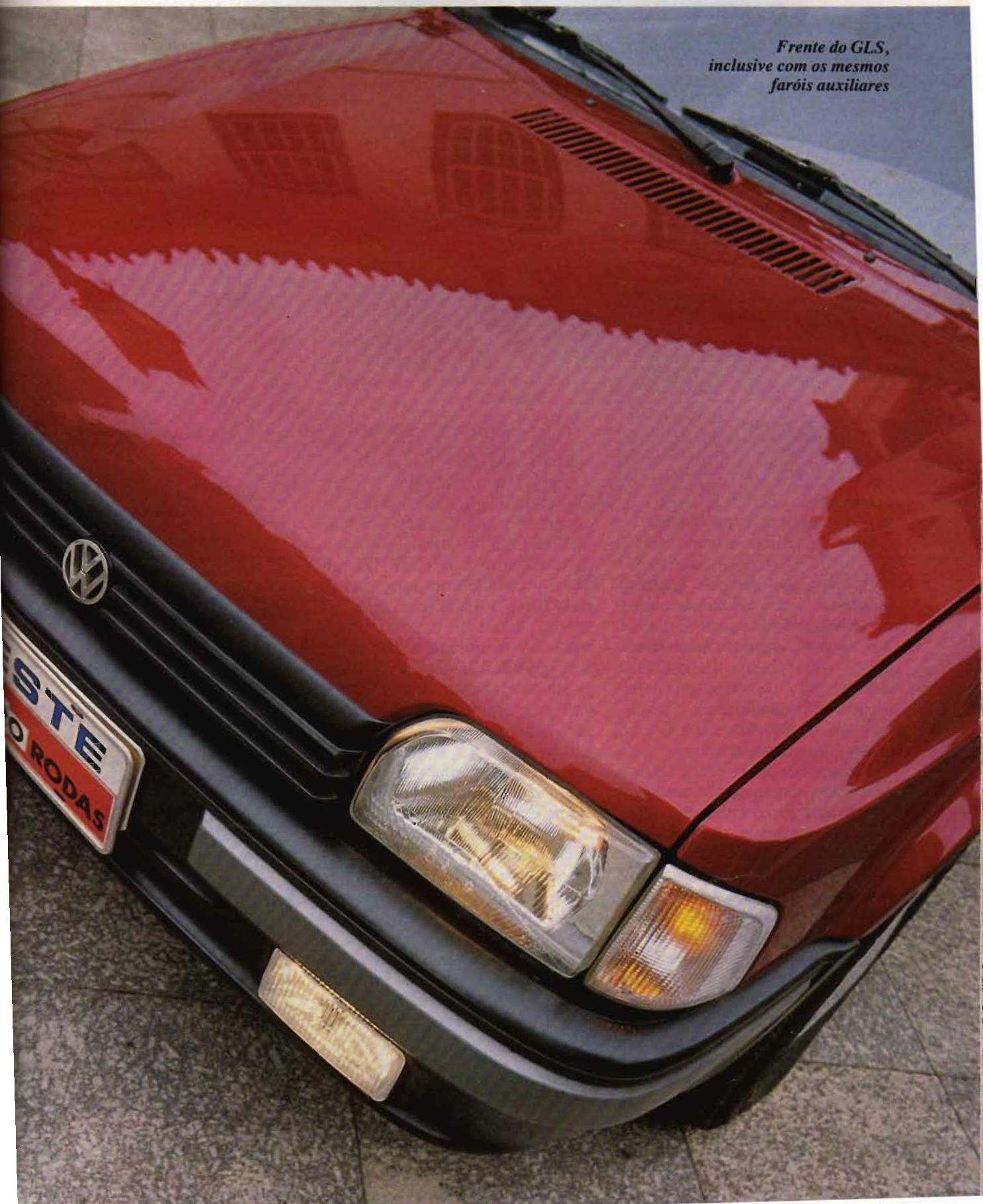


➔ *Básico: apenas na sigla*

FOTOS MARCO DE BARI



*Frente do GLS,  
inclusive com os mesmos  
faróis auxiliares*







Porta-malas: vão estreito

## Deficiência diante dos concorrentes: a falta de versão 4 portas

tra "S" no logotipo representa apenas uma forma da montadora abrir seu leque de opções.

Mecanicamente são idênticos. O mesmo motor VW 1.8, com câmbio curto do Escort XR3. Essa combinação proporciona um alto torque desde os regimes mais baixos de rotação, o que se traduz na prática em um carro ágil, que necessita menos curso do acelerador para conseguir boas retomadas.

Com relação ao acabamento, o Apollo GL não fica devendo muito ao GLS, a não ser pela ausência de alguns opcionais só oferecidos na versão mais luxuosa. É o caso do ar-condicionado. Para quem quiser um Apollo com ar-condicionado tem de necessariamente escolher a versão GLS.

Ainda dentro da versão GL há três opções de modelos:

- Básico, que não recebe sequer rádio, apenas preparação para instalação do som, com os quatro alto-falantes e antena.
- A opção intermediária custa cerca de 3% mais e vem equipada com ar quente, luzes de cortesia e rádio digital AM/FM estéreo.
- A versão mais completa custa cerca de 5% mais que a básica e além dos equipamentos da versão anterior, conta com vidros verdes, pára-brisa degradê e lâmpadas halógenas nos faróis. Foi essa a versão testada, mas ainda sem seu novo opcional — a regulagem de altura do banco do motorista, de série no GLS.

Curiosamente, desde seu lançamento, o Apollo mantém os mesmos preços para as versões álcool e gasolina. O GL testado custava, em setembro, Cr\$ 1 712 140,00, cerca de 18% menos que a versão básica do modelo GLS.

Uma boa diferença — que, entretanto, não influencia no desempenho do carro: na pista de teste, ele levou 11,64 segundos para atingir 100 km/h, partindo da imobilidade, um resultado muito bom para um carro a gasolina. Na verdade, o câmbio com relação mais curta deixa o Apollo um carro bem esperto, mas com prejuízo para o consumo: na estrada, a 100 km/h, esse Apollo GL fez 14 km/litro, enquanto o Verona (ou o Apollo da Ford), com relações de marcha mais longas, fez 15,8 km/litro. Em compensação, o Apollo consegue um melhor compromisso entre conforto e estabilidade, graças aos amortecedores pressurizados com calibragem diferente da utilizada no Verona.

Internamente, o Apollo GL perde um pouco de sofisticação, mas ainda é bastante agradável. O relógio/cronômetro digital à direita no painel dá lugar a um logotipo e o relógio é analógico, colocado ao lado do velocímetro, onde deveria estar o conta-giros, inexistente. No lado esquerdo do painel há um misterioso buraco, capaz de induzir algum motorista fumante a usá-lo como cinzeiro, ou cigarreira, mas que a maioria prefere usar co-



CLAUDIO LARANJEIRA



Interior: revestimento de veludo



Painel e volante: bom conjunto

FOTOS MARCO DE BARI





Mais ágil que o Verona, da Ford, porém menos econômico

## RESULTADOS

Aqui, as notas positivas e negativas do Apollo GL

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



- Autonomia
- Painel e sua iluminação
- Desempenho
- Capacidade do porta-malas
- Bom engate do câmbio
- Relação conforto/estabilidade



- Sistemas do lavador e limpador do pára-brisa não sincronizado
- Acesso difícil ao porta-malas
- Faróis halógenos como opcionais
- Ausência de conta-giros no painel
- Inexistência da versão quatro portas

mo porta-moedas, adaptado para ocupar o espaço onde na versão GLS está o comando elétrico dos espelhos retrovisores.

À noite o painel do Apollo se ilumina completamente com luzes alaranjadas, indicadoras da ignição, acendedor de cigarros, comandos da ventilação interna e rádio. Parece exagero, mas é útil para a localização dos comandos com rapidez e segurança.

Mais barato que o GLS, o Apollo GL não deixa, entretanto, de ter no preço um obstáculo à sua comercialização: ele custa praticamente o mesmo que o Monza SL/E, Santana CL 2000 e Del Rey GLX — carros um pouco maiores e que, ao contrário do Apollo, oferecem versões de quatro portas. Ou seja, a opção por ele decorre por enquanto mais do gosto pessoal, ou fidelidade à marca, do que propriamente por razões de mercado. ↻



# Rápido como o GLS: efeito do câmbio curto



Motor 1.8, gasolina: 93 cv

## FICHA TÉCNICA

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

**Equipamentos de série** — faróis de neblina, retrovisores externos com controle manual interno, aerofólio, protetor do cárter, quatro alto-falantes, antena e desembaçador traseiro.

**Opcionais do carro testado** — todos (ar quente, luz de cortesia no porta-luvas e porta-malas, rádio, vidros verdes, pára-brisa laminado e faróis halógenos).

**Preço do carro testado** — Cr\$ 1 712 140,00 (final de setembro).

**Peso do carro testado** ..... 952 kg

**Tanque** ..... 64 litros

**Porta-malas** ..... 384 litros

**Carga total** ..... 450 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 cm<sup>3</sup>

**Taxa de compressão** ..... 8,5:1

**Potência** ..... 93 cv a 5 600 rpm.

**Torque** .... 16,1 mkgf 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 com tensores, molas helicoidais, amortecedores pressurizados e barra estabilizadora.

**Suspensão traseira** — independente, McPherson, braços transversais triangulares, molas helicoidais, amortecedores pressurizados.

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

**Direção** — mecânica, de pinhão e cremalheira. Volante de 36 cm.

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

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

**Rodas** — aro 13 x tala 5,5 pol. de aço, com calota plástica.

**Pneus** — 175/70 SR 13, Goodyear GPS.

**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 ..... 164,4 km/h

### ACELERAÇÃO

0 a 80 km/h ..... 7,80 s

0 a 100 km/h ..... 11,64 s

0 a 120 km/h ..... 17,10 s

0 a 140 km/h ..... 25,16 s

0 a 400 m ..... 18,08 s (122,5 km/h)

0 a 1000 m ..... 33,50 s (151,5 km/h)

### CONSUMO MÉDIO

Na cidade ..... 8,61 km/l

Na estrada, a 100 km/h, carreg. .... 13,40 km/l

Na estrada, a 100 km/h, vazio ..... 14,07 km/l

Média ponderada QR ..... 11,17 km/l

### CONSUMO

40 km/h (4ª marcha) ..... 16,83 km/l

60 km/h (5ª marcha) ..... 17,77 km/l

80 km/h (5ª marcha) ..... 15,89 km/l

100 km/h (5ª marcha) ..... 12,69 km/l

120 km/h (5ª marcha) ..... 10,43 km/l

### RETOMADA

40-60 km/h (5ª marcha) ..... 5,89 s

40-80 km/h (5ª marcha) ..... 11,75 s

40-100 km/h (5ª marcha) ..... 17,61 s

40-120 km/h (5ª marcha) ..... 24,46 s

40-1000 m (5ª marcha) ..... 33,85 s

### FRENAGEM

40-0 km/h ..... 7,2 m

60-0 km/h ..... 18,1 m

80-0 km/h ..... 32,2 m

100-0 km/h ..... 50,2 m

120-0 km/h ..... 72,3 m

### ROLAMENTO

100-40 km/h (ponto morto) ..... 1 048,9 m

### NÍVEL DE RUÍDO

Ponto morto ..... 45,3 decibéis

80 km/h (5ª marcha) ..... 66,2 decibéis

100 km/h (5ª marcha) ..... 69,4 decibéis

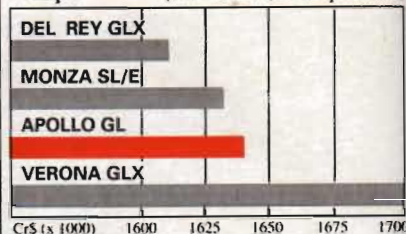
120 km/h (5ª marcha) ..... 72,9 decibéis

Média ponderada QR ..... 68,00 decibéis

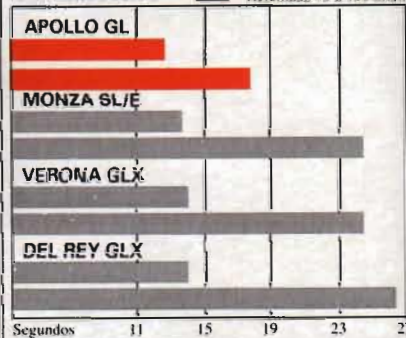
## MERCADO

O Apollo GL frente aos concorrentes

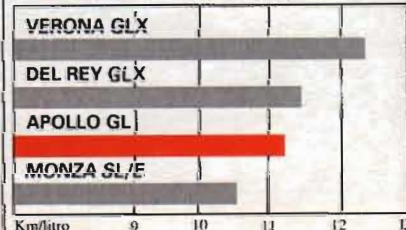
PREÇO (em outubro, sem opcionais)



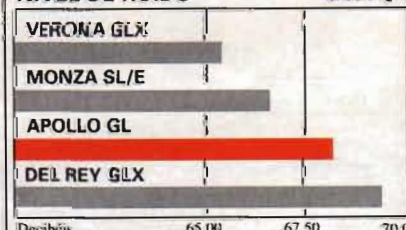
DESEMPENHO (Ac aceleração 0 a 100 km/h Retomada 40 a 100 km/h)



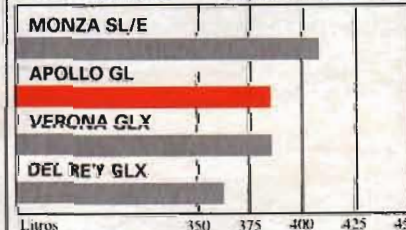
CONSUMO (média QR cidade-estrada)



NÍVEL DE RUÍDO (média QR)



PORTA-MALAS (capacidade, sistema QR)



MANUTENÇÃO (peças e mão-de-obra, sistema QR)

