

JAVALI CHEGA O NOSSO JIPE COM TURBO

REPORTAGEM DE LUIZ BARTOLOMAIS JUNIOR



E stã nascendo uma nova indústria automobilística no país. A CBT — Companhia Brasileira de Tratores — começa este mês a produção em série de um jipe inteiramente nacional já mostrado no último Salão do Automóvel: o Javali. Totalmente desenvolvido pela fábrica, que até então só produzia tratores, o Javali anda com motor diesel 3.0 equipado com turbo, será oferecido numa versão comum e outra militar (para uso do Exército) e comercializado de uma forma inédita (ver quadro à pág. 97) a cerca de 1.800 OTN. ☉

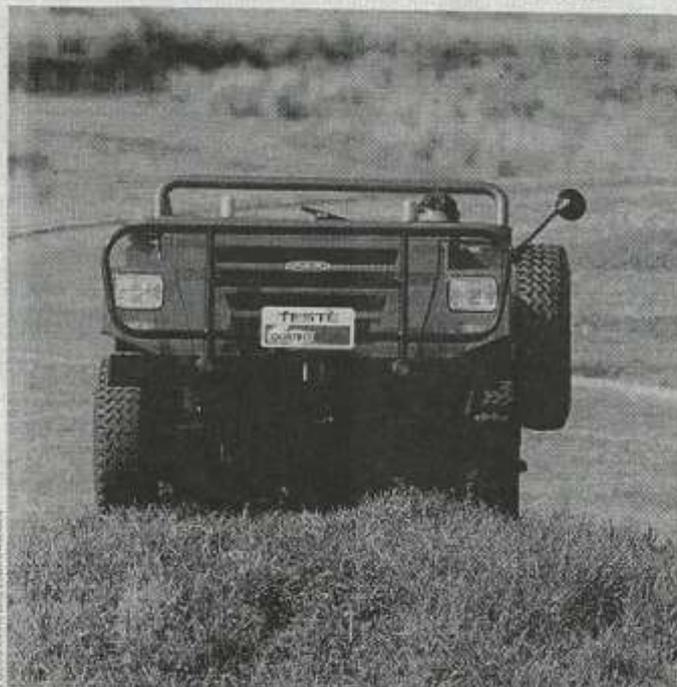
Produzido pela CBT, ele enfrenta qualquer obstáculo: rios, barrancos, lama, sempre ajudado por um motor diesel turbinado.

FOTOS DE LUIZ BARTOLOMAIS JUNIOR



JAVALI

Ele tem a rudeza de um trator e a agilidade de um jipe.



FOTOS: CLAUDIO LARAUCOSKI

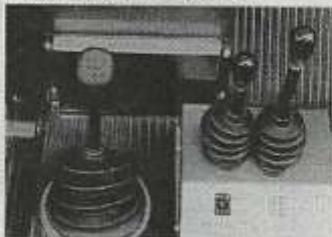
Barrancos não são obstáculos para o bravo Javali.

Fomos à fábrica da CBT em São Carlos, SP, e encontramos a linha de montagem concluída e funcionando em regime de pré-série — última fase de desenvolvimento do veículo, em que a própria linha de montagem é testada. São dois pares de trilhos que correm paralelos; num são montados chassi, motor e demais conjuntos mecânicos e no outro vai sendo juntada a carroceria. No final da linha, uma talha levanta a carroceria e a coloca sobre a parte mecânica. Daí o jipe segue para os acabamentos.

O que impressiona em todo esse projeto automobilístico da CBT é que ele leva a marca da autonomia às últimas conseqüências. Tudo é projetado ali. A começar pelo motor, desenvolvido a partir de um



Maçaneta: segura e eficiente.

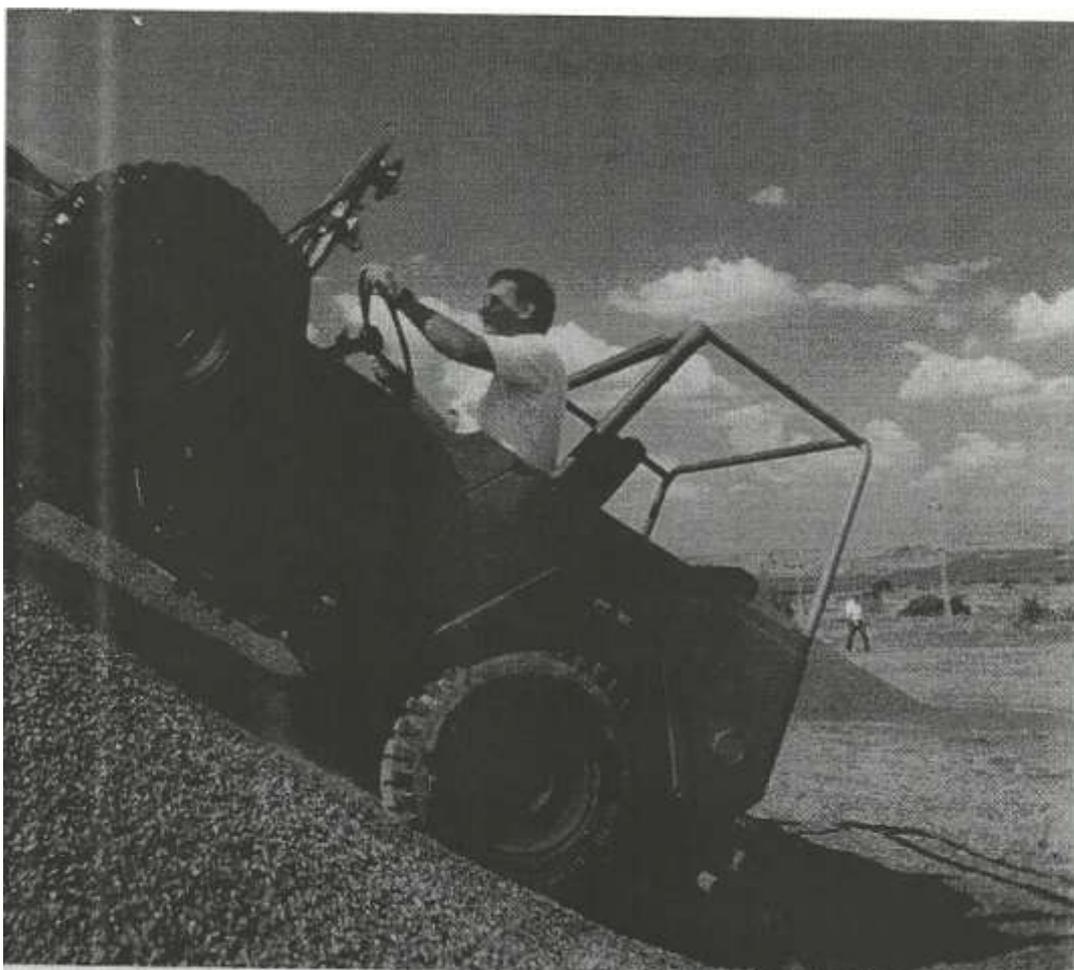


Alavancas para câmbio e tração.



motor CBT de trator. Assim, lembrando que a Gurgel também desenvolveu um motor para seu BR 800, logo teremos nas ruas dois veículos com motores nacionais.

No caso do turbocompressor, a CBT foi mais longe ao desenvolvê-lo. Afinal, fazer um turbo exige tecnologia complexa — as pás da turbina giram a mais de 100 000 rpm, sob temperaturas altíssimas, e requerem grande precisão em seu balanceamento para que funcionem sem quebrar e sem vibrações excessivas. Basta dizer que o número de fábricas de turbos em todo o mundo é muito reduzido — inclui as americanas Garret e Lacom, a japonesa Ishikawagima e a alemã KKK. A CBT entra para esse clube fechado a partir do lançamento de seu jipe.



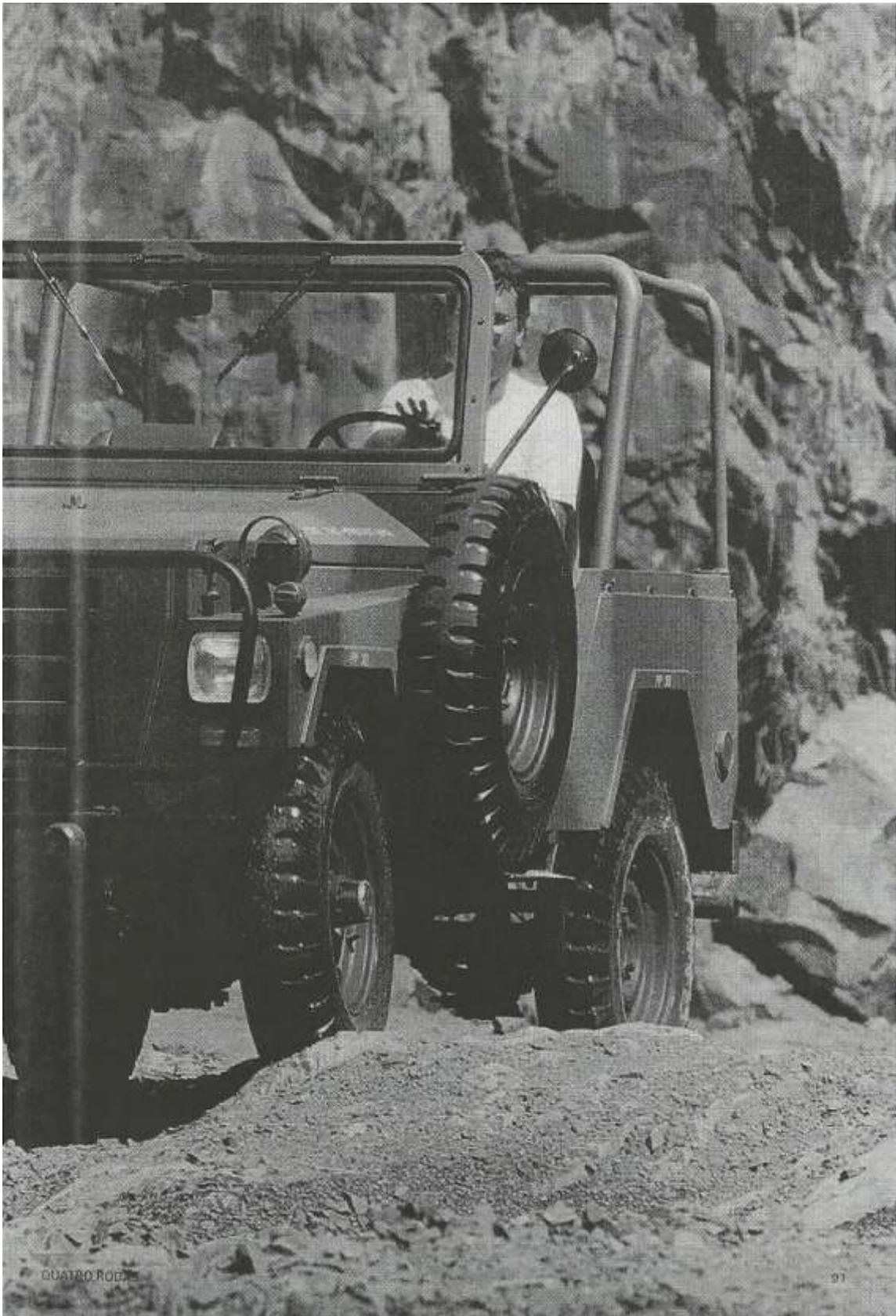
A força do Javali lembra a dos tratores.

COMO É

- **Motor:** três cilindros em linha, 2 942 cm³, ciclo diesel, com turbo, taxa de compressão de 16,1:1 (sem o efeito turbo).
- **Tanque:** 60 litros de diesel.
- **Peso:** 1 650 kg.
- **Dimensões:** comprimento 349,5 cm, largura 180,7 cm, altura 180 cm, altura mínima do solo 24 cm.
- **Capacidade de carga:** 750 kg.
- **Desempenho:** calculamos que chegue a cerca de 130 km/h. O carro foi projetado para atravessar cursos d'água de até 60 cm de profundidade e escalar barrancos com inclinação de 60%.
- **Fabricante:** CBT, Rodovia SP 318, São Carlos, SP, fone (0162) 71-1133.



Na traseira, pouco espaço para bagagem.



Todas as peças são feitas no Brasil. Até mesmo o turbo.



FOTOS DE JAVALI: CARLOS FERREIRA

Pintura camuflada: exclusividade para uso militar.

Mas a autonomia vai mais longe. Todas as máquinas operatrizes da fábrica (tornos, fresas etc.), além de pequenos robôs e pontes rolantes foram construídas pela CBT, com tecnologia própria.

Montado e acabado, o Javali segue para a pintura. Não será um jipe vermelho como o veículo de pré-série que testamos. Ou terá a pintura de camuflagem determinada pelo Exército, na versão militar, ou, como brinca o pessoal da fábrica, "poderá ser comprado em qualquer cor, desde que seja cinza" (uma citação de Henry Ford, que no começo de sua produção só fazia carros pretos). A fábrica entende que essa é a cor mais adequada para um jipe agressivo.

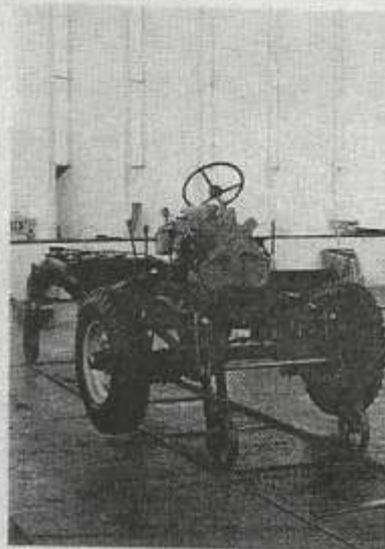
E comprovamos essa agressividade andando nos dois pré-série que aparecem nas fotos. A força do novo jipe parece uma herança genética transmitida pelos tratores da CBT. Ele nasce com a rudeza de trator, somada à velocidade e à agilidade do jipe.

Na primeira arrancada, o corpo do motorista é jogado subitamente para trás: é a potência extra forneci-

da pela turbina. Parece mais um carro de alto desempenho e não um off-road de 1.550 kg movido por um motor de apenas 3 cilindros. Aliás, o projeto inicial do jipe previa motor de quatro cilindros. Mas na medida em que se desenvolvia também o projeto do turbo CBT, os técnicos passaram a acreditar mais num motor de apenas 3 cilindros, turbinado. Isto significa mais potência, menos consumo e quase 100 kg a menos de peso — o que também contribuiu para que o centro de gravidade do jipe fosse mais bem posicionado. A suspensão



Turbo: tecnologia complexa.

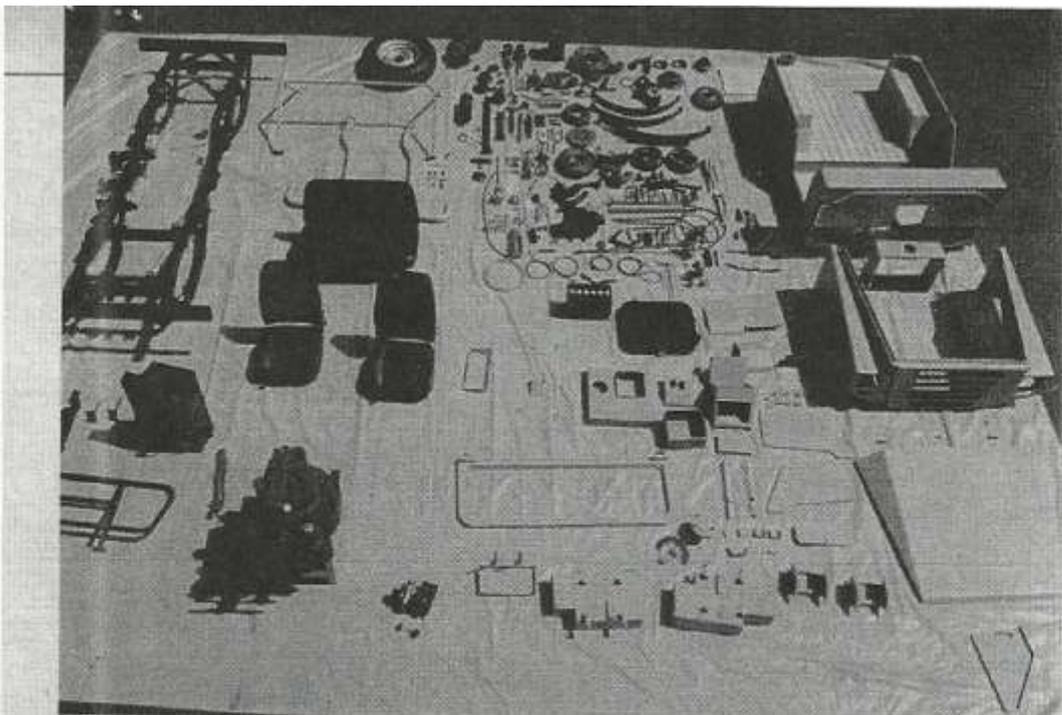


Linha de montagem em teste.

dianteira também pôde ser recalibrada, pois a frente do jipe ficou mais leve.

No painel, os instrumentos são os mesmos do trator: velocímetro, marcador de combustível, batêrimetro, marcador de temperatura e de pressão do óleo. E ainda um horímetro: é para saber quanto tempo o motor funcionou, já que a troca de óleo é feita a cada 100 horas de funcionamento.

No conjunto, o Javali lembra nosso saudoso Jeep Willys/Ford, mas leva vantagem sobre ele em muitos aspectos. Só a tração integral é menos cômoda de ligar: no velho jipe bastava mover as alavancas dentro dele, enquanto no Javali é preciso descer e girar com a mão o mecanismo de acionamento localizado no cubo das rodas dianteiras. No mais, o Javali se mostra superior. Usa o diesel, combustível mais barato que a gasolina do Willys. Tem turbo e mais potência (80 cv). Sua bitola é mais larga, o que lhe dá mais estabilidade, além de aumentar o espaço interno. E, como o motor diesel não tem carburador, pode-se escalar um bar-



Desmontado, com peças feitas pela CBT.

VENDAS: SISTEMA INÉDITO

Antes mesmo de iniciar a produção, a CBT já havia vendido 270 jipes Javali. Tudo isso porque a indústria criou um sistema inédito de comercialização: o interessado reserva seu veículo, pagando antecipadamente 1.260 OTNs — o preço do carro, fora o imposto que ainda está sendo negociado com o governo, devendo ficar nos 5%, como o imposto pago pela Gurgel. O prazo de entrega do veículo é de seis meses. Mas se na época a pessoa desistir receberá seu dinheiro de volta em OTN, mais 0,5% de juros ao mês acumulados no período. O mesmo rendimento de uma caderneta de poupança.

Caso a CBT não consiga entregar o jipe na data combinada, ela poderá devolver o dinheiro nas mesmas condições, pagando ainda mais 5% de multa. Segundo José Fernando Herling, diretor de marketing da CBT, ninguém sairá perdendo: o consumidor estará investindo e a indústria poderá capitalizar esse dinheiro, realizando melhores negócios com os fornecedores.



Lembra o saudoso Jeep Willys.



Motor: 3 cilindros, diesel.

rango sem perigo de que o motor rateie porque a inclinação "desregulou o nível da cuba".

Tudo indica que, além do bom desempenho, o Javali será bastante econômico. Quanto à agilidade e estabilidade, pudemos senti-las perfeitamente andando com ele por estradas de terra e pedra. Para falar em números com segurança, contudo, preferimos aguardar um Javali de série mesmo, para levá-lo a nossa pista de testes e apresentar os resultados numa próxima edição.

Desta vez aproveitamos para mostrá-lo não apenas por inteiro, mas também todo desmontado, no pátio da CBT, onde reunimos suas peças — todas produzidas no Brasil, com parte das peças do motor aproveitadas do trator.

E a engenharia da CBT não pretende ficar só no jipe. Tem intenção — não revelada oficialmente — de estudar o aperfeiçoamento dos motores do ciclo diesel, em direção a um motor que desperdice o mínimo de energia (do tipo Elko), acompanhando uma tendência mundial. São planos ambiciosos. Como os de Ford e seus carros pretos.