

Javalí: motor turbo e tração 4 x 4

RAÇA DE TRATOR

O Javalí demorou a aparecer — foram dois anos, desde a apresentação do seu protótipo, no Salão do Automóvel de 1988 —, mas chegou justificando plenamente o seu nome selvagem. Sua sólida, robusta e até feia aparência parece afirmar que não basta ser forte: é preciso *parecer forte*. Afinal, o jipe Javalí é fabricado pela CBT — Companhia Brasileira de Tratores. Sim, ele descende de tratores, rudes máquinas feitas para domar regiões difíceis. E procura restaurar, num mercado pobre de opções do seu tipo, as virtudes dos primitivos Jeep, inventados há quase meio século para ajudar os exércitos aliados a derrotar os nazistas na Segunda Guerra Mundial.

O Javalí usa um motor diesel de três cilindros, derivado dos tratores CBT. Vem daí a explicação para o seu torque extraordinário — uma força estupefata, que surge, principalmente, nas baixas rotações. A razão disso está no enorme curso dos cilindros do motor: nada menos que 120 mm. E, como se não bastasse, ele ainda é turbinado, o que não acontece nos outros jipes.

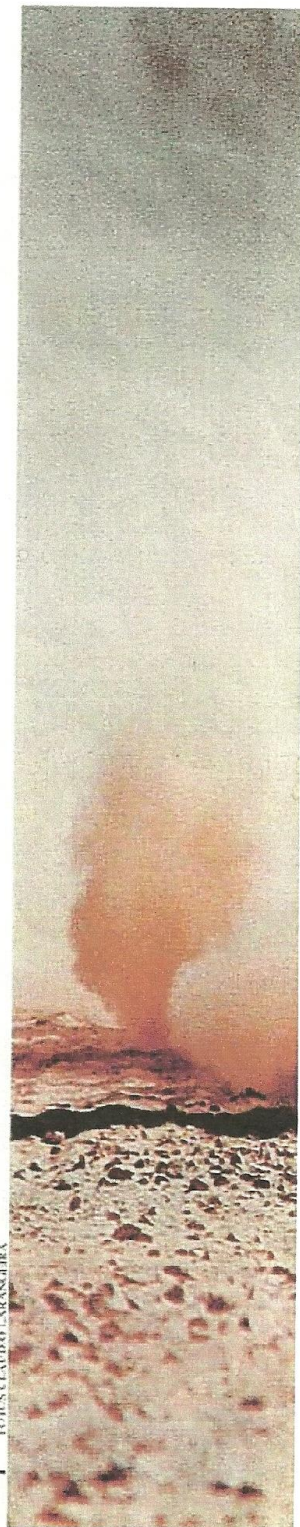
O Javalí não foi feito para passear, mas sim para trabalhar. Sua aparência não tem qualquer apelo estético: ele é espartano em tudo. Daí ser o jipe brasileiro mais barato.

Como os seus mais diretos concorrentes (Toyota e Engesa), o Javalí tem o inconveniente de exigir que o motorista saia do veículo para

Chega finalmente ao mercado o Javalí, um jipe tão forte e valente quanto seus ascendentes, os tratores da CBT

ligar a tração 4 x 4 — o que é feito girando a chave da "roda livre" nas rodas dianteiras. Além disso, para completar a operação, é preciso ainda acionar a alavanca da tração 4 x 4 que fica junto ao câmbio e ao lado de uma outra alavanca: a que reduz as marchas. Sob esse aspecto, o tradicional Jeep militar dos anos 40 levava vantagem: para ligar a tração, bastava fazer um único engate, e de dentro da cabine.

A fim de evitar esse transtorno, uma alternativa é ligar a "roda livre", sem, porém, acionar a alavanca da tração, para o caso de percursos pequenos e onde haja a possibilidade de se precisar do 4 x 4. Só que isso aumenta um pouco o consumo de combustível e o nível de ruído, que já é altíssimo. Esse, aliás, é o pior ponto do Javalí: ele é muito barulhento e — pior — seu escapamento fica sob os pés — e ouvidos — do motorista. É tamanha a barulheira que, durante o



LOUIS CLAUDIO LARANJEIRA

JAVALI

É um jipe de serviço. Mas não precisava ser tão barulhento

teste, foi preciso usar chumaços de algodão nos ouvidos para diminuir o incômodo. O teste, porém, é uma situação anormal. No dia-a-dia, não se exige tanto assim de um veículo. Até porque, no caso do Javali, a força do motor aparece já na marcha lenta, o que torna desnecessário acelerar ao máximo.

Outro detalhe incômodo no Javali é a falta de um servo-freio. Sem

ele, o motorista tem de forçar muito o pedal para segurar os 1 755 quilos do jipe. A fábrica suprimiu esse item para reduzir custos, pois num veículo a diesel o servo-freio é mais caro e complicado: como não há carburador que forneça o vácuo para acioná-lo, torna-se necessário acoplar um compressor ao sistema.

Outros inconvenientes do modelo são os difíceis engates das alavancas de tração 4 x 4 e marcha reduzida e o espelho retrovisor interno, que está mal posicionado: ele é pequeno e fica longe. Resultado: não mostra corretamente o que acontece atrás.

Por outro lado, o Javali tem qualidades. Uma delas é a boa capota de lona, reforçada, com fivelas fir-



Volante e painel: total simplicidade

mes, zíperes suaves e uma vedação que resiste à mais torrencial chuva. Outro mérito é o seu comportamento no fora-de-estrada. Ele enfrenta bravamente obstáculos e subidas íngremes sem ratear. Essa é uma das vantagens do motor diesel: como ele não tem carburador, obviamente não tem um nível de cuba que possa sofrer alteração em subidas mais acentuadas. Outra vantagem do diesel é poder transpor



Um veículo feito para a terra: boa estabilidade, mesmo em situações extremas

charcos e riachos com menos riscos: afinal, ele não tem distribuidor para ser molhado.

Com suas quase duas toneladas de peso, o Javali não é nem poderia ser um veículo veloz. Ele atinge apenas 106 km/h de velocidade máxima e sua aceleração de 0 a 100 km/h demora 53,25 segundos. Por ser um jipe, sua velocidade média normal de uso, sobretudo fora de estrada, é de 40 a 60 km/h. E nessa faixa ele é bem eficiente e econômico. Chega mesmo a cobrir mais de 20 km com um único litro de diesel.

Na estabilidade, o novo jipe agrada muito mais fora do que dentro da estrada. No asfalto, se o motorista aumentar a velocidade, terá

que conviver com uma certa folga na direção, e aí precisará tourear o Javali. Mas essa folga no volante é proposital e pode ser regulada. Só que quanto menor a folga mais comprometida ficará a caixa de direção, que funciona à base de pinhão e rosca sem-fim.

O Javali é um veículo simples e voltado exclusivamente para um tipo de uso em serviço. Sua buzina, por exemplo, existe só para casos de emergência e, por isso, não fica no volante — e sim escondida na coluna da direção. Da mesma forma, os instrumentos do painel são suficientes apenas para um jipe: termômetro, amperímetro, manômetro, marcador de combustível e um velocímetro tipo Fusca, de até 160 km/h — velocidade que o Javali só atingirá ladeira abaixo, desgovernado.

Mas, apesar de ser um rude trabalhador rural, o Javali até que oferece algum conforto. Seus bancos são macios e com regulagem milimétrica do encosto, os pedais menos duros do que seria de esperar e as portas podem ser fechadas com as pontas dos dedos, sem bater. Ainda nesse aspecto, o porta-luvas é grande e com chave — detalhe importante num jipe que também é conversível.

Só que o fato de se poder tirar a capota não tem qualquer conotação de lazer. O Javali não foi feito para isso. Sua real vocação é ajudar no trabalho duro e agradar a quem vive como Indiana Jones não por prazer mas por necessidade.

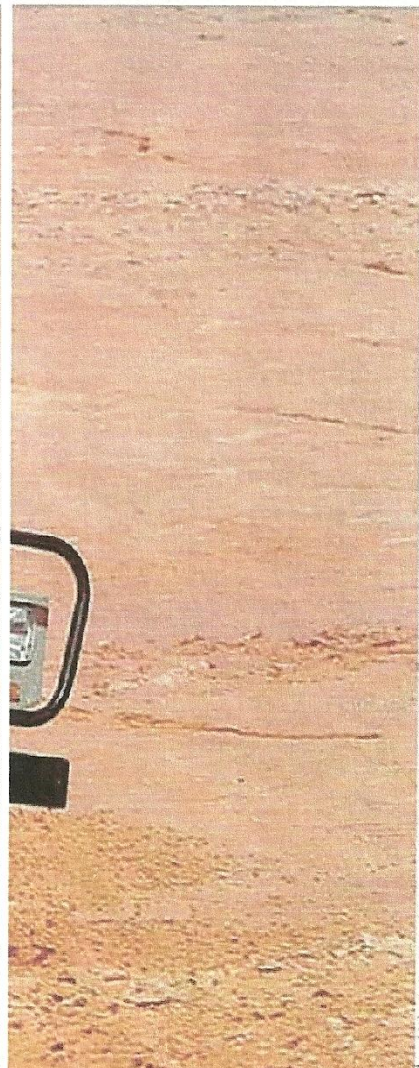
DOIS ANOS DEPOIS



Javali: primeira avaliação em 1988

O nascimento do Javali foi acompanhado de perigo por QUATRO RODAS anos atrás. Ainda em 1988, numa apresentação para a edição especial QUATRO RODAS AVENTURA, foi feita uma avaliação de um dos primeiros protótipos do modelo. Na ocasião, o jipe da CBT já apresentava as mesmas características de hoje, como força e valentia. Diferente era apenas a forma de comercialização. Quem quisesse um pagava à vista, para só receber o carro seis meses depois, quando seria lançado. Foram vendidas cerca de 600 unidades dessa forma, mas os jipes só começaram a ser entregues no começo deste ano. Até fins de maio último haviam sido produzidas 750 unidades do Javali.

Agora, a CBT pretende ampliar a capacidade de produção de sua fábrica em São Carlos, no interior de São Paulo. O objetivo é firmar-se no mercado de jipes e produzir até 700 unidades do Javali por mês.



FOTOS DE ACIUD LARAGUIRA

RESULTADOS

Os aspectos mais positivos e negativos do jipe Javali



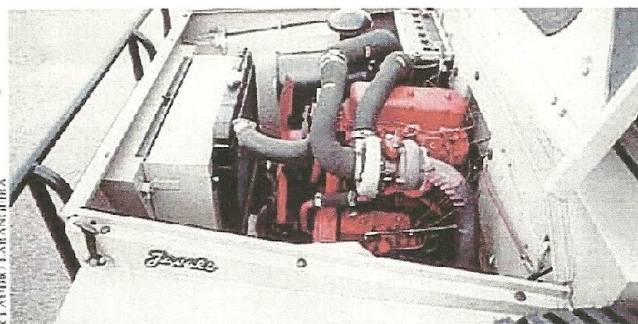
- Torque. O motor esbanja força.
- Câmbio. Engates fáceis para um jipe.
- Boa capota removível de lona.
- Motor com turbocompressor.
- Bom comportamento na terra.
- Robusta grade dianteira.
- Preço. É o mais barato dos jipes.



- Barulho. Escapamento mal localizado.
- Freio pesado. Não há servo-freio.
- Falta suporte para apoiar o capô.
- Retrovisor interno mal posicionado.
- Engates difíceis para a tração 4 x 4 e marchas reduzidas.

JAVALI

Ele mal passa dos 100. Mas o que importa é a sua força



Motor diesel turbo: de tração

FICHA TÉCNICA

Modelo — jipe Javali Turbo 4 x 4, diesel, duas portas, quatro passageiros, quatro marchas, tração 4 x 4 e 4 x 2 com caixa de redução (para marchas longas ou curtas).

Equipamentos de série — tração 4 x 4, caixa de redução, capota de lona, alfastato (grade protetora dianteira), santantônio (arco anticapotagem), pára-brisas basculante, motor turbinado.

Opcionais — nenhum.

Preço do carro testado — Cr\$ 923 680,00 em junho.

Peso do carro testado ... 1.755 kg.

Tanque ... 53 litros.

Porta-malas ... não há.

Capacidade de carga — 750 kg no asfalto e 500 kg no fora-de-estrada.

Peso rebocável — 1.000 kg no asfalto e 500 kg no fora-de-estrada.

Vau (profundidade de travessia de água) — 60 cm.

Inclinação máxima lateral ... 30%.

Capacidade de subida de rampa ... 60%.

Motor — dianteiro, longitudinal, 3 cilindros em linha, alimentação por bomba injetora, equipado com turbo (pressão máxima 0,8 bar).

Diâmetro x curso ... 102 x 120 mm.

Taxa de compressão ... 16,1:1.

Cilindrada total ... 2.940 cm³.

Potência — 84 cv (62 kw) a 3.000 rpm.
Torque — 25,5 mkgf (250 Nm) a 1.600 rpm.

Câmbio — mecânico, com relações de marchas: 1.º) 4,217:1; 2.º) 2,359:1; 3.º) 1,470:1; 4.º) 1,000:1; ré - 4,925:1; diferencial traseiro, 3,31:1; diferencial dianteiro, 3,31:1; caixa de transferência, velocidade baixa, 2,165:1, velocidade alta, 1,00:1.

Suspensão dianteira — eixo rígido com feixe de molas semi-elípticas e amortecedores de dupla ação.

Suspensão traseira — eixo rígido com molas semi-elípticas com duplo estágio e amortecedores de dupla ação.

Freios — disco na dianteira e tambor na traseira.

Diâmetros de giro — 12,7 m para a direita e 13,0 m para a esquerda.

Dimensões — comprimento 3,49,5 cm; largura 164,0 cm; altura 185,5 cm; distância entre eixos 211,5 cm; altura mínima do solo 24 cm; bitola dianteira 141,0 cm; bitola traseira 138,0 cm.

Rodas ... aro 16 x tala ... pol.

Pneus ... 6.70-16 (Pirelli).

Fabricante — MPL Motores S/A, Av. São João s/nº, Caixa Postal 41, CEP 14810, Ibaté, SP.

OS NÚMEROS DO TESTE

MÁXIMA NA PISTA

Média de 4 passagens ... 106,0 km/h

ACELERAÇÃO

0 a 80 km/h ... 23,69 s

0 a 100 km/h ... 53,25 s

0 a 400 m ... 25,12 s (81,60 km/h)

0 a 1000 m ... 49,02 s (97,70 km/h)

CONSUMO MÉDIO

Na cidade ... 10,72 km/l

Na estrada, a 100 km/h, carreg. ... 11,62 km/l

Na estrada, a 100 km/h, vazio ... 11,74 km/l

Média ponderada QR ... 11,20 km/l

CONSUMO

40 km/h (3.ª marcha) ... 19,84 km/l

60 km/h (4.ª marcha) ... 20,32 km/l

80 km/h (4.ª marcha) ... 14,02 km/l

RETOMADA

40-60 km/h (4.ª marcha) ... 10,74 s

40-80 km/h (4.ª marcha) ... 24,54 s

40-1000 m (4.ª marcha) ... 47,90 s

FRENAGEM

40-0 km/h ... 9,8 m

60-0 km/h ... 23,3 m

80-0 km/h ... 41,4 m

100-0 km/h ... 61,6 m

NÍVEL DE RUÍDO

Ponto morto ... 74,4 decibéis

80 km/h (4.ª marcha) ... 89,2 decibéis

100 km/h (4.ª marcha) ... 93,1 decibéis

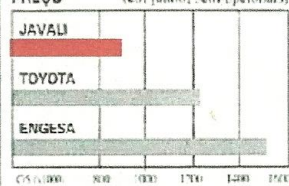
Média ponderada QR ... 90,01 decibéis

MERCADO

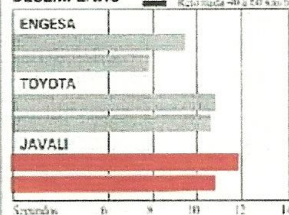
O Javali frente aos outros Jipes 4x4

(em junho, sem opcionais)

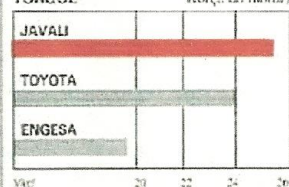
PREÇO



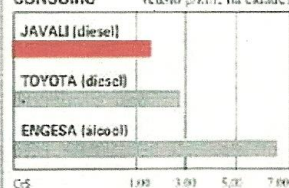
DESEMPENHO



TORQUE



CONSUMO



NÍVEL DE RUÍDO

