

MEU CARRO INESQUECÍVEL

Lúcia Leme • apresentadora



'O Belo Antônio'

• Nunca vou me esquecer de um Simca Chambord azul turquesa que ganhei do meu marido por volta de 1964. Éramos recém-casados e estávamos morando em Belo Horizonte há alguns meses. Eu tinha pouca prática ao volante, afinal, o Simca era meu primeiro carro. Não era também familiarizada com as ladeiras íngremes da cidade e ficava preocupada.

Para me acostumar com o Simca, resolvi dar umas voltas pelo quarteirão, que era plano, antes de encarar as ladeiras. O problema é que o carro morria sem parar — isso até que uns garotos me avisaram que eu estava tentando sair em terceira marcha em vez de jogar a primeira!

Com a marcha certa, tomei coragem para enfrentar a subida. O carro foi bem, só que começou a chover e eu não sabia direito como ligar o limpador de pára-brisa. Quando finalmente achei o botão e acionei o limpador, comecei a sair uma fumaça branca do painel. Com a tempestade que caía lá fora, era impossível dirigir sem o limpador e o jeito era li-

car ligando e desligando o tal botão que soltava fumaça. Depois descobri que havia uma espécie de óleo no comando do limpador, daí o problema.

Voltamos para o Rio e trouxemos o Simca. Mas para ir a Petrópolis, mais dores de cabeça: no meio da serra, o carro sempre fervia. O jeito era manobrar e voltar para casa — na descida ele ia bem.

O Simca tinha esses problemas mecânicos, mas era muito bonito e confortável. Por isso ganhou o apelido de "Belo Antônio" (referência a um filme onde Marcelo Mastroianni fazia o papel de um homem bonito mas impotente).

O Simca Chambord realmente chamava atenção nas ruas, azul turquesa, com o estofamento em couro branco e com enormes rabos de peixe. Conforto não faltava, naqueles bancos à moda antiga. Fiquei com o Simca por uns dois anos. Depois passei para os Fuscas e não tive mais problemas. Apesar de todas as amolações, o Simca era um carro alegre — tínhamos um carinho especial por ele.

Brasil está em oitavo na produção de automóveis

Exportações garantem o primeiro lugar para o Japão. Estados Unidos aparecem em segundo

Há quase trinta anos, atribuiu-se ao Brasil o pomposo título de "oitava economia do mundo". Há quem conteste, situando o país em nono ou décimo lugar. Na indústria automobilística, porém, os números são mais precisos. Pode ser coincidência, mas o Brasil é atualmente o oitavo produtor mundial de carros, ficando à frente de países como a Itália e a Inglaterra.

No ranking dos dez mais, feito pelo anuário suíço Automóvel Revue, o Japão ainda está na frente, graças às exportações. Apesar de ter perdido um pouco de força no ataque ao mercado mundial (no começo da década de 90), o país ainda deverá continuar como campeão por muitos anos. Na vice-liderança vêm os Estados Unidos, que se garantem principalmente nos carros que vendem em casa. Em terceiro lugar vem a Alemanha, seguida da França. Um país com modesta tradição em indústria automobilística aparece em quinto lugar na lista: a Espanha. Além dos Seat, os espanhóis são responsáveis por grande parte da produção da Ford europeia, além de ter filiais de várias outras fábricas.

A Coreia do Sul está em sexto. A indústria de carros no país tem menos de 20 anos e, até a crise econômica do ano passado, vinha tendo crescimento inigualável. Carros baratos coreanos hoje tomam conta da Europa.

Depois da Coreia do Sul, vem o Canadá, país que garante sua pro-

dução automobilística com várias filiais de fábricas americanas. A maior parte dos carros canadenses é vendida nos EUA. Em oitavo, o Brasil — e vale lembrar que a maioria dos carros produzidos no país são vendidos no mercado interno, um dos que mais cresceu no mundo nos últimos anos.

A Itália e a Inglaterra, vêm, respectivamente em nono e décimo no ranking. Na Itália, a Fiat foi abarcando todas as outras marcas. Já a Inglaterra, que foi protagonista da história do automóvel até os anos 50, hoje tem o principal de sua indústria nas mãos de "estrangeiros" como a Ford e a BMW. Até a Rolls-Royce deve entrar nesse time, quem diria.

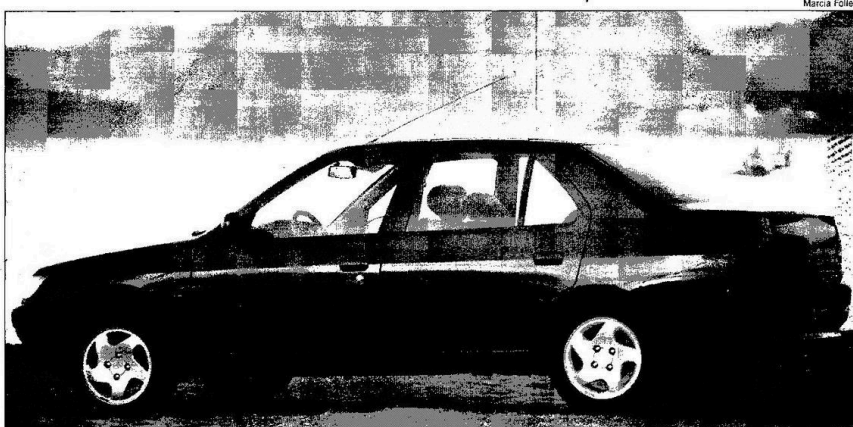
No ano passado a indústria mundial produziu 39.862.881 carros de passeio e utilitários leves (5,4% a mais que em 1996). Desse total, 5.509.733 foram feitos pela General Motors, maior fabricante de veículos do planeta e que agrega as marcas Chevrolet, Opel, Pontiac, Buick, Cadillac, Oldsmobile, Saturn, Geo, Vauxhall e Holden. Já a eterna rival Ford ficou com o segundo lugar, com 4.238.191 veículos. Em seguida vem a Volkswagen e suas subsidiárias (Audi, Seat e Skoda), com 3.871.699 unidades.

A japonesa mais bem cotada é a Toyota, que detém o quarto lugar com 3.764.691 automóveis. A Fiat vem em quinto, com 2.339.519 veículos e, em sexto lugar, a Nissan surpreende, com 2.153.472 carros. ■

PRODUÇÃO EM 1997			
1º Japão	8.549.448	6º Coreia do Sul	2.061.500
2º EUA	6.784.463	7º Canadá	2.005.114
3º Alemanha	4.336.590	8º Brasil	1.690.425
4º França	2.421.388	9º Itália	1.645.599
5º Espanha	2.097.769	10º Inglaterra	1.581.783

O GLOBO

EDITOR: Paulo Cesar Martins (pcm@oglobo.com.br)



O MODELO 306 vendido pela Peugeot ainda é o do ano passado. Por isso, o carro está com grandes descontos, que acabam valendo a pena para o consumidor

Linha 98 ainda não chegou à maioria das concessionárias que vendem importados

Para quem vai comprar um carro 97 zero quilômetro, o conselho é pechinchar

COM CARA NOVA, o modelo 1998 do Xantia chega às lojas no mês que vem



O ano de 1998 ainda não começou para a maior parte das concessionárias de importados. Como de costume, só em maio, as vitrines das lojas serão inteiramente renovadas. Muitos dos carros zero quilômetro ainda são do modelo 1997.

Para não ficar no prejuízo, quem optar por um automóvel zero feito no ano passado deve tentar conseguir um bom desconto na concessionária. Afinal, na hora da revenda, qualquer modelo 97 (ainda que pouco rodado) sempre vai valer menos que um modelo 98 nas mesmas condições. Mesmo que não existam grandes mudanças de um ano para o outro, a desvalorização média vai acabar ficando maior entre 10% e 15% quando o consumidor decidir vender o carro.

Para se livrar dos estoques de carros 97, algumas importadoras fazem liquidações. Na rede de concessionárias da Peugeot, por exemplo, os modelos 306 estão

com descontos de aproximadamente R\$ 3 mil em relação ao preço de tabela. Além disso, uma promoção garante que quem viajar pela Vasp ganha um bônus de R\$ 2 mil na compra do carro argentino de sotage francês. Tudo isso porque o 306 modelo 1998 deverá chegar em maio com algumas modificações no estilo. Todo o resto da linha Peugeot já é 97/98, ou seja, são carros fabricados no fim do ano passado mas com as mesmas características dos modelos novos — e sem muita desvalorização para revenda.

Entre os utilitários para trabalho duro também predomina a linha 97. Nas concessionárias da

Asia Motors, por exemplo, os modelos 98 só começarão a ser vendidos no fim de maio. Pelo menos, não terão grandes modificações na mecânica e no estilo.

Na Mitsubishi, o ano só começou para os utilitários Pajero, as picapes L200 e a van Space Wagon: todos os que estão nas lojas foram fabricados no fim de 1997, mas já são do modelo 98. O hatch Colt e os sedãs Lancer e Galant, porém, ainda são modelo 97.

Os Suzuki 1998 também não apareceram. O desembarque está marcado par o fim de abril, sem muitas mudanças na linha.

Nas concessionárias Citroën, continua à venda a linha 97 do

Xantia. Por pouco tempo: no mês que vem, a versão 98 do carro, com mudanças na carroceria, principalmente na grade e no capô dianteiro estará disponível.

Entre os luxuosos, os BMW ainda estão no modelo 97 (com exceção de alguns 323i e Compact 318i). Nas revendas, não há previsão de chegada da linha 98. De qualquer forma, os novos 323i da rejuvencida Série 3 (recentemente lançada na Europa), só devem aparecer nas concessionárias brasileiras em outubro.

Só a Mercedes-Benz foge à regra: todos a linha vendida no Brasil já é do modelo 98 e, raridade, fabricada em 98. ■

O QUE, DE FATO, VEM POR AÍ • Continuação da página 1

Chrysler larga na frente com a Dakota

Renault fará van e novo Clio. Audi também está com obras adiantadas no Paraná

No Paraná, a fábrica da Audi/Volkswagen que está sendo construída em São José dos Pinhais, região metropolitana de Curitiba, pode inovar o mercado brasileiro de venda de veículos. A exemplo do que acontece na unidade alemã da Audi, a empresa pretende oferecer aos consumidores a oportunidade de acompanhar a fabricação do próprio carro. A unidade entrará em operação em janeiro de 99 com a produção do A3. Seis meses depois será a vez do Golf, que usa a mesma plataforma do A3 e, em seguida, do Passat. Até o final de 1999, a fábrica deverá estar produzindo 300 veículos por dia.

Os primeiros veículos "made in Paraná", porém, serão da Chrysler, que lança em julho a picape Dakota nas versões diesel e gasolina. No início, serão fabricados 48 veículos por dia, mas a produção poderá chegar até a 240 veículos diários

Picape Dakota vai usar o motor da Detroit Diesel

A fábrica, que está recebendo investimentos de US\$ 315 milhões, foi construída em prazo recorde: a terraplenagem foi iniciada em 23 de junho do ano passado.

Os veículos da Chrysler serão equipados com motores da Detroit Diesel, a primeira fábrica do pólo automobilístico paranaense que entrou em operação.

Desde novembro do ano passado, a empresa está produzindo 40



O RENAULT CLIO de nova geração será feito no Paraná a partir de 1999

sel com injeção eletrônica do Brasil, a Detroit investiu US\$ 180 milhões na montagem da fábrica.

Depois da fábrica da Chrysler a segunda a produzir será a da Renault, primeira montadora a anunciar sua instalação do Paraná, em 29 de março de 96. Depois de alguns contratemplos, as obras estão adiantadas e em agosto estarão sendo as primeiras unidades da Scénic, uma van montada sobre a plataforma do Mégane.

A montadora francesa, porém, não ficará restrita apenas a Scénic e confirmou no mês passado que também fará no Paraná a segunda geração do compacto Clio, que foi mostrado na semana passada no Salão de Genebra, além de uma inédita versão sedã do modelo. Os dois entrarão em li-

to a versão sedã enfrentará o Polo, Siena e Corsa Sedan. De qualquer maneira a promessa inicial de fabricar 30 mil veículos em 98 não será cumprida. Atualmente 1.400 operários estão trabalhando nos prédios que integram o complexo industrial e administrativo, além das instalações dos sete fornecedores que trabalharão pelo sistema just in time.

O único protocolo assinado que ainda não saiu do papel é da parceria Chrysler/BMW para uma fábrica de motores em Campo Largo. O investimento previsto, de US\$ 500 milhões, permitirá a produção de 400 mil motores por ano a serem exportados para a Chrysler americana e para a Rover inglesa. A empresa, registrada como Tritac Motores, tem apenas

em 99. Dona também da marca Rover, a BMW promete o lançamento do jipe Defender feito em São Bernardo do Campo. Não será uma grande fábrica, mas uma linha de montagem que, inclusive, poderá ser instalada num espaço alugado dentro de uma indústria de carrocerias já existente. De peças nacionais, o Defender terá o motor Maxion e alguns outros componentes. O cronograma da BMW, os primeiros Defender montados chegarão às ruas no fim do ano. A produção será pequena: apenas 1.250 jipes nos primeiros doze meses

Ford faz fábrica para a virada do século

No Rio Grande do Sul, a GM já começou a construção da fábrica para montar o Arara Azul, nome em código de um modelo menor que o Corsa e que vai competir com Ka. Se o cronograma for respeitado, o carrinho chegará no final do ano que vem por um preço mais do que competitivo: US\$ 7 mil, segundo revelou o presidente mundial da GM, Jack Smith, no último Salão de Detroit.

Também perto de Porto Alegre ficará a fábrica que a Ford está construindo para uma nova família de carros, batizada temporariamente de Amazon. A previsão é que o primeiro modelo saia da linha de montagem apenas no final do ano 2000.

A Ford guarda segredo sobre que tipo de veículo fará no Sul.

