

Willys Interlagos, o primeiro esportivo brasileiro, faz 50 anos

Carro era versão nacional do francês Renault Alpine A110 e foi um dos marcos do nascimento do automobilismo no País

Thiago Lasco

No ano em que completa seus 50 anos, o Willys Interlagos, primeiro carro esportivo fabricado no País, recebeu homenagem da Renault do Brasil em evento na terça-feira no Sambódromo, zona norte da capital.

O Interlagos era a versão brasileira do Alpine A110, célebre modelo da divisão de corrida da Renault que foi lançado na Europa em 1961. No Brasil, foi fabricado pela Willys Overland com algumas adaptações locais – a começar pelo nome, que fazia alusão ao principal autódromo do País. Aliás, a história do esportivo se confunde com o próprio nascimento do automobilismo nacional. A versão de corrida do carro foi dirigida por pilotos como Bird Clemente e os então novatos José Carlos Pace e Emerson Fittipaldi.

Foi a bordo do Interlagos que Clemente se consagrou como piloto, defendendo a equipe Willys em competições como o GP da Guanabara, 200 Milhas de Montevideu e 500 Quilômetros de Interlagos. O motor da versão de corrida, com 1.093 cm³, “so-brava” para os 600 quilos da carroceria, feita de plástico reforçado com fibra de vidro.

“Com pneus estreitos, o carro andava muito delado, e as derrapagens controladas acabaram se tornando o meu estilo”, lembra o piloto, hoje com 74 anos. “Os adversários tinham motores mais potentes, então a gente andava sempre embalado.”

Versão de rua. O Interlagos foi apresentado no Brasil na segunda edição do Salão do Automóvel de São Paulo, em 1961. As vendas começaram no ano seguinte. Teve 822 unidades feitas até

1966, nas configurações cupê e conversível. O motor quatro-cilindros era instalado na traseira, com opções de 845, 904 e 998 cm³. A versão mais potente rendia 71 cv e atingia 160 km/h.

A esportividade do modelo ficava evidente nas linhas aerodinâmicas e em detalhes do interior, como volante de três raios, conta-giros e posição de dirigir bem baixa. “Era um carro avançado para a época e se tornou um símbolo de status. Seduzia os aficionados”, diz Clemente.

A versão de corrida ajudou a projetar a imagem da Willys Overland, que também produzia aqui os Renault Gordini e Dauphine. “O Gordini era um carro mais delicado, feito para a Europa. Para enfrentar a Volkswagen, a marca tinha de provar que seus modelos aguentavam o tranco, e o Interlagos se mostrou resistente”, conta Clemente.



FOTOS: THIAGO LASCO/ESTADÃO



Clássico. O baixo peso garantia bom desempenho ao carro equipado com motor de 1 litro. Na versão de rua, havia opções cupê e ‘sem teto’

História resgatada na passarela do samba

Noite Renault levou ao Sambódromo um desfile de modelos de várias épocas da marca, com direito a exemplares raros

A Renault revisitou parte de sua trajetória na última terça-feira, no Sambódromo. Na passarela paulistana do samba desfilaram carros que foram marcos da história da montadora.

Entre as raridades expostas no evento estavam relíquias como um Torpedo 1924, um Juva-

quatre 1948, um 4CV 1954 e exemplares únicos dos modelos 8 (de 1965) e 16 (de 1972).

Os sedãs Dauphine e Gordini, muito populares no Brasil na década de 1960, marcaram presença com várias unidades.

Da história recente da empresa, compareceram os compactos Twingo e Clio, o médio Renault 19 e o novo sedã Fluence.

O evento foi realizado em parceria com o Auto Show Collection, encontro de colecionadores de veículos antigos que ocorre todas as terças-feiras no Sambódromo.



Gordini. Feito no Brasil pela Willys, ganhou fama de ser frágil e o apelido de ‘Leite Glória’, que ‘desmancha sem bater’



Twingo. O compacto com jeitão de monovolume é da turma dos ‘novinhos’: foi vendido no mercado nacional até 2002



Renault 16. Um dos primeiros hatches da marca, foi feito de 1965 a 1980. Este exemplar, de 1972, é o único no Brasil



Renault 8. Baseado no Dauphine, foi lançado em 1962 e ajudou a firmar a marca fora da França. Este é de 1965.



4CV. Veículo teve algumas unidades vendidas no País, onde foi chamado de ‘Rabo Quente’ devido ao motor traseiro

Tira-dúvidas – Escreva para nós: autos@estadão.com

PERGUNTA COMBUSTÍVEL

Por engano abastecei o Ford Ka a gasolina da minha filha com etanol. Nesses casos o que é preciso fazer? Esvazio o tanque ou gasto o combustível?

FRANCISCO VIEIRA

Por e-mail

RESPOSTA

Conforme especialistas, se for pequena a quantidade de etanol colocada por engano (até cerca de dez litros), não há problema. Pode-se simplesmente adicionar gasolina e rodar normalmente com o veículo. Acima disso, no entanto, o ideal é que o combustível vegetal seja

retirado. Se isso não for feito, o motor poderá apresentar dificuldade para dar partida e, em funcionamento, vai engasgar ou morrer. Para remover o etanol o carro deve ser levado a uma oficina. Nos modelos mais novos não é possível usar uma mangueira para retirar o combustível do tanque, como se fazia antigamente. A “sangria” é feita por meio da própria tubulação de alimentação do motor, uma operação mais complexa. Com o motor funcionando, o combustível vai sendo expulso. Ao tomar esses cuidados é improvável que ocorram danos mais graves. Desde que não seja uma prática constante, não haverá tempo de ocorrer problemas de corrosão das partes em conta-

to com o etanol, como a bomba de combustível.

PERGUNTA PNEUS

Quando calibro os pneus do meu carro conforme o determinado no manual do veículo, noto desconforto, com mais vibração transmitida ao interior. Posso utilizar pressão menor do que a recomendada, de modo a diminuir a vibração?

TEUTÔNIO BERGA

Por e-mail

RESPOSTA

O correto é utilizar sempre a pressão recomendada pela fabricante no manual do veículo, ain-

da que isso gere desconforto. A calibragem correta fará com que o pneu se mantenha em contato perfeito com o solo. Conforme informações da Michelin, os pneus com pressão abaixo do determinado se desgastam mais nas laterais e podem furar. Outro risco decorrente da baixa pressão é que as camadas superiores da borracha se soltem. Utilizar pressão superior não só comprometerá o conforto, como também danificará os pneus – a parte central do componente se desgasta mais. A verificação da pressão deve ser feita uma vez por semana, pois os pneus não são totalmente selados e, embora lenta, há perda de ar.

Destaque da semana

MARCIO FERNANDES/ESTADÃO – 10/04/2012



Radars GPS começa a funcionar em janeiro

Passará a funcionar em janeiro o SINIAV, sistema que vai monitorar a velocidade dos carros do ponto de partida de uma rodovia até o fim dela, por meio de chips com GPS, calculando a velocidade média e aplicando multas. Todos os carros brasileiros feitos em 2013 já virão com o chip.