



**Safra.** Conhecida como 'Las Vegas', opção com teto de vinil surgiu em 1973. As luzes de seta dianteiras, que eram de cor laranja entre 1975 e 1977, passaram a ser brancas em 1978

# Paixão pelo Opala é lição ensinada em família

Dono de um cupê de 1979, Felipe Garcia aprendeu com o tio a gostar do Chevrolet

**Thiago Lasco**

O designer Felipe Garcia tem um segredo de beleza: banhos com sabão de coco e, uma vez por mês, a aplicação de uma generosa camada de creme hidratante. A receita não é para conservar o esplendor de seus 32 anos e sim o teto de vinil do Opala Comodoro 1979 que ele guarda na garagem de casa.

A vontade de ter o cupê da Chevrolet veio por influência de seu tio, Ricardo. "Quando eu era pequeno, ele teve um Puma GTB e um Opala, ambos com o mesmo motor seis-cilindros, cujo ronco me deixou fascinado", conta Garcia.

Ele teve outros três antigos –

um Fusca, um Corcel II e um Del Rey – até conseguir juntar o dinheiro necessário para ir atrás do sonhado Chevrolet.

A compra do primeiro imóvel ficou para mais tarde – com o aval do tio, que lhe disse que o apartamento podia esperar.

Além de ter o motor que o encantara na infância, Garcia sabia que o Opala desejado deveria ser cupê e totalmente original. Por isso, descartou a versão SS, esportiva, que, segundo ele, costuma ser modificada pelos donos ao longo dos anos, e manteve o foco na Comodoro.

A busca demorou quase dois anos, percorreu várias cidades do interior paulista e foi terminar em Contagem, na região me-



tropolitana de Belo Horizonte, onde o exemplar "Marrom Tâmará" desta reportagem estava sendo oferecido pelo terceiro dono, a R\$ 37.500. Ao ver a integridade das longarinas e o aspecto imaculado da cabine, o designer e o tio souberam que haviam encontrado o carro certo.

"Considerando o ótimo estado de conservação, um bom entendido sabe que o preço não foi alto", acredita Garcia. De acordo com ele, há vários fatores que definem o valor de um antigo. "Não dá para avaliar o preço comparando-o com o de um carro novo", afirma.

**Emoção.** Assim que o cupê desembarcou do caminhão cego-nha na capital paulista, Felipe entregou as chaves para que Ricardo o guiasse durante o passeio inaugural. "Ele tremia de emoção. Ao entrar na (avenida) Engenheiro Caetano Álvares (na zona norte), ele parou o car-

ro, começou a chorar e me agradeceu pela experiência."

Garcia atualizou a parte elétrica e repôs os emblemas que foram retirados quando a carroceria foi repintada. Para não furar a lataria, fixou as peças com adesivo de dupla face. O motor teve a potência elevada de 90 cv para 212 cv, segundo o leitor, com o retrabalho do comando de válvulas e a instalação de um carburador de corpo duplo.

"O câmbio é original, de quatro velocidades, e tem a terceira bem longa. É a marcha que mais uso na cidade. Consigo esticá-la até os 110 km/h", conta Garcia. "Alguns donos de Opala instalam a caixa de cinco marchas. Outros colocam freios a disco nas quatro rodas. Prefiro manter a originalidade e obter a placa preta."

Quando passeia com sua joia, o designer atrai o interesse de gente de diversas faixas etárias. "Antigos donos de Opala, com idades entre 60 e 70 anos, ficam nostálgicos e vêm dividir comigo suas histórias. Já os caras da minha idade vêm atraídos pelo barulho do motor e as crianças, pelos pneus, parecidos com os de carros de brinquedo."

Há também um tipo de público menos respeitoso: os jovens donos de exemplares turbinados de Gol, Corsa e Parati, que insistem em propor "rachas". Mas Garcia não se abala com as provocações. "Eles ouvem o ronco do motor, pensam que vou arrancar e saem na frente em disparada. Eu acelero bem de mansinho, não vou atrás e eles ficam furiosos", diverte-se.

# Citroën DS chega aos 60 anos como ícone da vanguarda tecnológica

Lançado em 1955, carro francês já trazia faróis direcionais e suspensão hidropneumática, além de visual surpreendente

Lançado em outubro de 1955, durante o Salão de Paris, o Citroën DS marcou época por ter soluções tecnológicas e desenho surpreendentes.

O francês trazia inovações como suspensão hidropneumática independente nas quatro rodas, que mantém a distância do solo independentemente do peso transportado. Isso lhe deu a fama de ser um carro impossível de ser capotado. Havia até faróis direcionais que seguiam o movimento do volante.

O modelo tinha motor de quatro cilindros e 1.911 cm<sup>3</sup> que gerava 70 cv e câmbio manual de quatro marchas. Com esse conjunto o DS chegava a 140 km/h.

O carro foi utilizado pela presidência da França até sair de linha, em 1975. No total, foram feitas 1.456.115 unidades.



**Mito.** Carro ganhou fama de ser impossível de capotar



**Poder.** DS serviu a vários presidentes, como De Gaulle

## Serviços

Capotas e protetores

Preço se discute, qualidade não!

**WALUMAR**  
CAPOTAS

Assistência Técnica Dupla Working

FURGÕES COM AS MAIORES CUBAGENS INTERNAS

Fábrica São Paulo  
11 4640-2399

5 ANOS DE GARANTIA

Temos CAT (Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito)

LOJAS DE FÁBRICA: CAMPINAS - SP | ARAÇATUBA - SP | MIRASSOL - SP

A. Marginal Dois, 1424  
Estr. São Paulo-Mogi km 31,5  
SP 66 - Itaquaquecetuba/SP

e-mail: walumar@uol.com.br  
www.walumarcapotas.com.br

**ALL PICK-UP**  
Desde 1996 Fabricando CAPOTAS em FIBRA

TEMOS O CERTIFICADO DO CAT  
5 ANOS DE GARANTIA

**BAÚ-VAN o Maior da Categoria com Altura interna 1,50**

Tel: (11) 4645-4041 / 4646-7050  
www.allpickup.com.br

Estr. do Mandi, 2.005 - Pq. Novo Horizonte - Itaquaquecetuba  
Filial em Sousa/PB (83) 3521-2632

QUER SABER? ESTADÃO

f /estadao @Estadao

QUER SABER? ESTADÃO

f /estadao

@Estadao