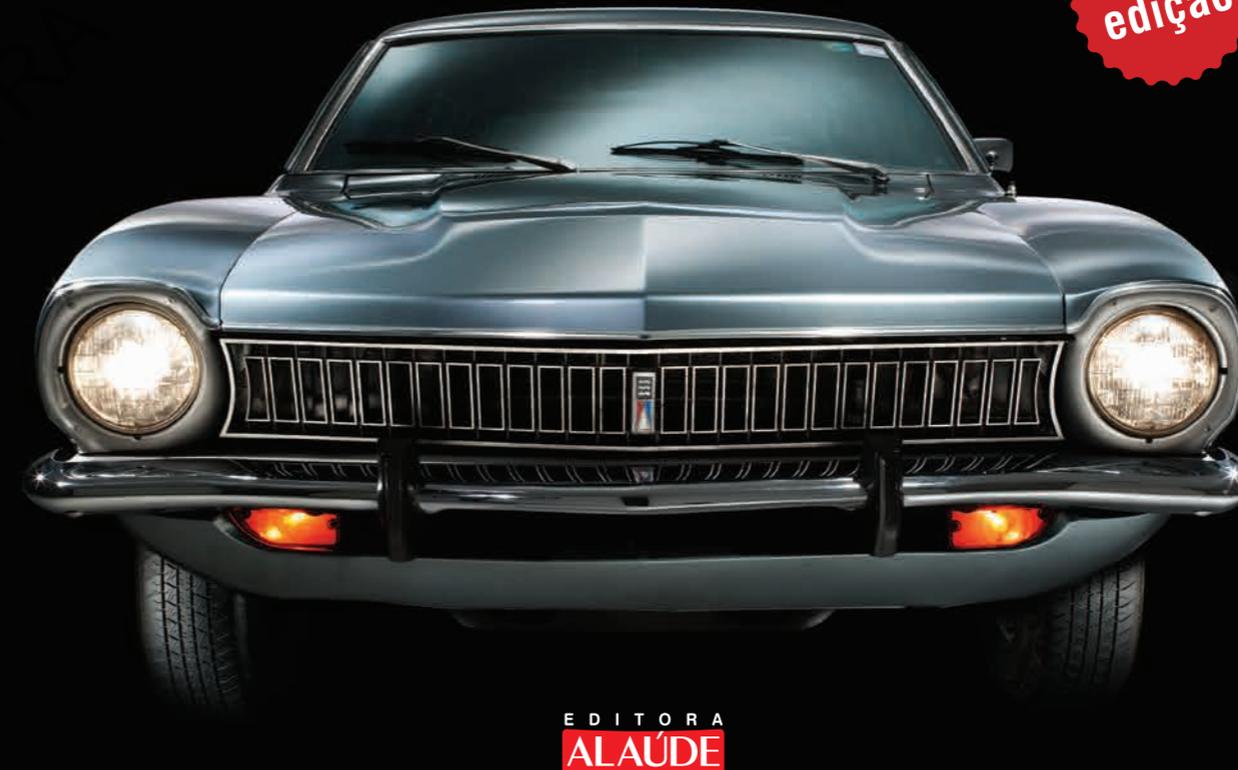


Clássicos do Brasil

MAVERICK

Paul William Gregson

2ª
edição



MAVERICK

Clássicos do Brasil

EDITORA
ALAÚDE

EDITORA
ALAÚDE

Grande sucesso dos anos 1970 nos Estados Unidos, o Ford Maverick foi lançado no Brasil em 1973. Sua belíssima carroceria esportiva, semelhante à do Ford Mustang, tornou-o um símbolo de status da época. Esta obra explora toda a trajetória do Ford Maverick e sua gloriosa participação nas pistas, além de detalhar aspectos de seu acabamento e de sua mecânica, algo muito útil para aqueles que querem restaurar um exemplar. Ricamente ilustrado com centenas de fotos.

PAUL WILLIAM GREGSON é colecionador de veículos antigos associado ao Maverick Comet Club International (EUA) e ao Clube do Ford V8 do Brasil, do qual é presidente.

EDITORA
ALAÚDE
alaude.com.br

f /editoraalaude
ig /editoraalaude

ALTA BOOKS
GRUPO EDITORIAL
altabooks.com.br



Esta série traz os automóveis que marcaram época e com os quais todo brasileiro tem uma forte ligação afetiva. Cada obra apresenta a história da marca, desde as origens até a chegada ao Brasil, e mostra a evolução dos modelos, apresentando dados técnicos, além de curiosidades sobre alguns e a trajetória de outros nas pistas. Repleto de fotografias e ilustrações originais, cada livro é uma verdadeira edição de colecionador.

Paul William Gregson

Clássicos do Brasil

MAVERICK

EDITORA
ALAÚDE

Copyright © 2011 Alaúde Editorial Ltda.

Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta edição pode ser utilizada ou reproduzida – em qualquer meio ou forma, seja mecânico ou eletrônico –, nem apropriada ou estocada em sistema de banco de dados sem a expressa autorização da editora.

O texto deste livro foi fixado conforme o acordo ortográfico vigente no Brasil desde 1ª de janeiro de 2009.

PRODUÇÃO EDITORIAL:

Editora Alaúde

REVISÃO:

Cacilda Guerra e Beatriz Nunes de Sousa

CONSULTORIA TÉCNICA:

Bob Sharp

1ª edição, 2011 (2 reimpressões) / 2ª edição, 2022

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Gregson, Paul William

Clássicos do Brasil : Maverick / Paul William Gregson. -- 2. ed. -- São Paulo : Alaúde Editorial, 2022.

Bibliografia.

ISBN 978-65-86049-87-9

1. Maverick (Automóvel) I. Título.

22-110061

CDD-629.222209

Índices para catálogo sistemático:

1. Maverick : Automóveis : História : Tecnologia 629.222209

Cibele Maria Dias - Bibliotecária - CRB-8/9427

O conteúdo desta obra, agora publicada pelo Grupo Editorial Alta Books, é o mesmo da edição anterior.

2022

A Editora Alaúde faz parte do
Grupo Editorial Alta Books
Avenida Paulista, 1337, conjunto 11
01311-200 – São Paulo – SP
www.alaude.com.br
blog.alaude.com.br

Compartilhe a sua opinião
sobre este livro usando a hashtag

#ClássicosDoBrasil

#ClássicosDoBrasilMaverick

nas nossas redes sociais:



/EditoraAlaude



/EditoraAlaude

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1 – A origem	5
CAPÍTULO 2 – A chegada ao Brasil.....	21
CAPÍTULO 3 – A evolução dos modelos	39
CAPÍTULO 4 – Nas pistas.....	79
CAPÍTULO 5 – Dados técnicos	95
Fontes de consulta	105
Crédito das imagens.....	106

AMOSTRA



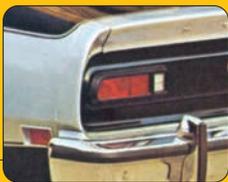
Grabber

MOSTRA



CAPÍTULO 1

A ORIGEM



ESTADOS UNIDOS

Tudo começou nos Estados Unidos em meados dos anos 1960, quando a Ford Motor Company deu início ao projeto de um veículo compacto, prático, suficientemente econômico e barato para concorrer com automóveis europeus que estavam invadindo a América do Norte. Um desses modelos, o Fusca, já era velho conhecido nosso – o Brasil havia se motorizado com ele –, mas, para o mercado americano, além de novidade, tratava-se de uma ameaça. O padrão vigente, de carros enormes, com motores grandes e potentes, muitos cromados, com pneus faixa branca e tantas outras características especiais, passara a sofrer uma influência bem oposta. Os americanos começavam a se render à versatilidade dos carros pequenos.

O processo de desenvolvimento e evolução do design do veículo foi, no entanto, bastante amplo, tendo como base quatro outros modelos da empresa: Thunderbird,

Falcon, Fairlane e Mustang. Embora competissem entre si em segmentos de mercado distintos, eles reuniam qualidades ideais para um carro novo.

O desenvolvimento da ideia desse novo carro, em 1966, foi rápido: dos primeiros desenhos até o protótipo em tamanho real (em metal) passaram-se apenas quatro meses, o que demonstra a certeza que a Ford tinha a respeito do projeto. A escolha do nome e do logotipo ocorreu no ano de 1968. O nome teria sido uma homenagem ao texano Samuel Augustus Maverick, herói da Guerra da Independência. Por ter o Texas uma forte vocação agropecuária, atividade que representa de maneira bem típica a força, a simplicidade e a robustez do espírito cowboy, entende-se o motivo da utilização dos chifres de boi estilizados no logotipo. Há também a versão de que *maverick* seria uma raça de gado, enquanto uma terceira defende a teoria de que a palavra significa

Modelos de pré-projetos de design do Maverick.



MAVERICK

“rês desgarrada”, em alusão a algo jovem e que segue seu próprio caminho, de forma independente. Seja qual for a versão que corresponde à verdade, o fato é que o nome já estava definido. O logotipo trazia as letras em cromado unidas em pelo menos uma de suas extremidades, o que criava uma impressão de uniformidade e força, e a inclusão dos chifres de boi na parte interna da letra V, o que dava o toque rústico desejado.

Superada a etapa de projeto, seguiram-se a produção e as demais fases de lançamento do novo modelo, com campanhas publicitárias e outras ações inerentes ao importante acontecimento.

Nascido oficialmente em 17 de abril de 1969 – não por acaso, o mesmo dia e mês em que o Mustang havia sido apresentado ao público, cinco anos antes –, durante o Salão do Automóvel de Nova York, o Maverick foi

concebido e produzido inicialmente na fábrica de Kansas City (Missouri). Chegou ao mercado com três opções de motores, todos de seis cilindros (144 ou 170 polegadas cúbicas, 2.360 cm³ ou 2.786 cm³, respectivamente, ambos de 105 cv, e o motor vendido como opcional, com 200 polegadas cúbicas (3.277 cm³), que rendia 120 cv brutos), e com um preço bastante convidativo: apenas 1.995 dólares.

Logotipo do Maverick americano.

Maverick 1969: o início.







AMOSTRA

CAPÍTULO 2

A CHEGADA AO BRASIL



DO INÍCIO AO FIM

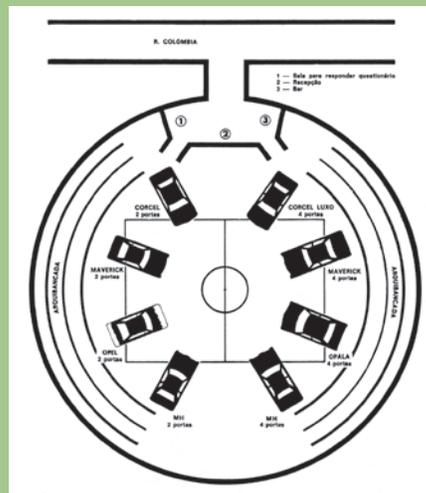
Depois do sucesso alcançado nos Estados Unidos, no Canadá e no México, era natural que a Ford desejasse fixar ainda mais esse resultado em outros mercados. A vinda do Maverick para o Brasil foi planejada por Lee Iacocca, presidente mundial da empresa, e Joseph O'Neill, presidente da subsidiária brasileira, em reunião na sede da matriz em Dearborn (Michigan), após a Ford Brasil ter feito uma clínica de opinião com 1.300 potenciais consumidores para definir os futuros veículos da marca, tendo em vista que a aquisição da Willys havia deixado de herança, na linha de automóveis, apenas o antiquado Aero Willys Itamaraty e o projeto do Corcel. Além disso, a General Motors vinha apresentando um ótimo desempenho com a linha Opala, e era preciso reagir.

A clínica, organizada por Gilberto Lanhos, gerente de Pesquisa da Ford Brasil, e realizada no final do primeiro semestre de 1971 no Clube Athletico Paulistano, em São Paulo, teve uma peculiaridade interessante: a cessão, por parte da General Motors, de dois automóveis Opala, um sedã e um cupê, este já com a nova frente que

seria lançada apenas em setembro daquele ano, devidamente coberta para não ser identificada. As pessoas convidadas para a clínica eram orientadas a imaginar o Opala com a frente conhecida e compará-lo com os demais veículos da pesquisa.

Dá para imaginar, nos dias atuais, uma fábrica emprestando um veículo inédito seu para que a empresa concorrente faça

Disposição dos veículos durante clínica de opinião no Clube Paulistano.



uma clínica a fim de escolher o melhor modelo para buscar o consumidor comum a ambas? Bem, nos anos 1970 isso não só era possível como de fato aconteceu. Todos os carros foram levados secretamente para o interior do clube e dispostos em círculo, e a Ford identificou o Maverick como o preferido dos potenciais consumidores.

Contudo, esse resultado é fonte de dúvidas até hoje, nem tanto pela vitória do Maverick sobre o projeto MH (Taunus alemão), mas pela necessidade de realização da clínica, pois tudo indica que o Maverick já era uma escolha definida e que a pesquisa serviria, na realidade, apenas para ratificar a decisão.

Eis os fatos que dão respaldo a essa teoria:

- a) Em meados de 1971, antes da realização da clínica, um Maverick americano azul-claro, quatro-portas, circulava livremente pelas áreas internas da fábrica da Ford em São Bernardo do Campo (SP). O veículo havia sido emprestado pela embaixada americana para que as equipes de engenharia pudessem compará-lo com o Opala. Ainda antes do mês de junho, dois outros Mavericks foram importados pela Ford Brasil para que os testes comparativos tivessem continuidade e o carro da embaixada fosse devolvido.
- b) Segundo algumas fontes e matérias publicadas em diversos meios de comunicação da época, o preferido

do público teria sido o Ford Maverick produzido nos Estados Unidos, mas a imprensa dizia que a preferência da matriz era pelo Ford Taunus, produzido na Alemanha e chamado internamente na empresa de projeto MH. Porém, o único motor disponível na linha Ford era o melhorado seis-cilindros oriundo da Willys, que, por motivos técnicos, não poderia ser utilizado no Taunus.

Portanto, é possível afirmar que a Ford Brasil estava pronta para trazer o Maverick para o país e que a realização da clínica serviu apenas para confirmar essa intenção. Folclore ou não, o fato é que o público definiu sua preferência e o Maverick foi confirmado como o novo Ford nacional, a ser lançado na linha 1973.

No início de fevereiro de 1972, chegaram ao país sete Mavericks importados direto da matriz pela Ford Brasil, para o início definitivo dos testes de adaptação às condições e ao clima brasileiros. Segundo contou o repórter Nehemias Vassão, na revista *Quatro Rodas*,

chegaram a Santos no domingo, 15 de janeiro, a bordo do navio *Netuno*, e foram desembarcados no dia seguinte, para serem levados para o Centro de Pesquisas da Ford [...].



OSTRA



CAPÍTULO 3

AMOSTRA

A EVOLUÇÃO DOS MODELOS



AS VÁRIAS VERSÕES

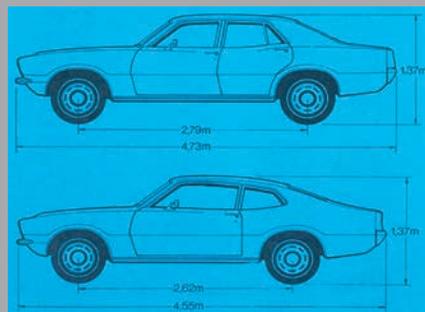
O Maverick foi fabricado nas versões com carroceria cupê (duas portas) e sedã (quatro portas), com os acabamentos Super (Standard), Super Luxo (1973 a 1976), LDO (1977 a 1979) e GT (esportivo, exclusivamente com carroceria cupê).

Inicialmente, o motor utilizado era o 184 de seis cilindros, mas tendo como opção o V-8 (302); a versão GT só era produzida com o motor V-8. Em 1975 surgiu o motor de quatro cilindros (em substituição ao de seis cilindros), que foi utilizado também no modelo com acabamento esportivo, chamado de GT4.

A diferença principal entre os dois modelos – cupê e sedã – estava no tamanho da carroceria. Ao contrário do que se pode pensar, não se tratava do mesmo carro com carrocerias diferentes, mas de dois

modelos distintos, com medidas diferentes: o Maverick quatro-portas era 18 cm mais comprido e apresentava um entre-eixos 15 cm mais longo, o que resultava em mais conforto para os passageiros do banco traseiro, devido ao teto mais longo e alto.

Dimensões comparativas entre os Mavericks de modelos sedã e cupê.



CUPÊ

Verdade seja dita, chamá-lo de fastback talvez seja até exagero, mas não foge totalmente à sua proposta de carroceria, com

uma linha de pensamento inicial em aerodinâmica, embora, na época, talvez esse conceito nem fosse muito importante.

O Maverick cupê era, na teoria, um veículo para cinco pessoas, mas na prática comportava bem quatro passageiros adultos. Os bancos dianteiros ofereciam amplo espaço para pernas e braços e uma posição agradável para se sentar e apreciar a paisagem. No banco traseiro, a situação era um pouco diferente. Em virtude de a carroceria ter queda acentuada logo a partir do meio da capota, perdia-se em altura. Se não quisessem que a cabeça batesse no teto, os passageiros com estatura superior a 1,80 m precisavam inclinar o corpo para a frente, os joelhos tocando o encosto do banco dianteiro. Qualquer que fosse a decisão, o conforto estava comprometido.

Outro ponto digno de nota era o acesso ao banco traseiro, feito pela enorme porta e rebatendo-se o encosto do banco do motorista. Mas, uma vez acomodado no banco traseiro, cujo espaço era restrito, o passageiro precisava fazer alguns movimentos corporais complexos para conseguir sair. Como item de conforto, uma pequena janela basculante lateral facilitava a ventilação.

O estilo de fastback, aliado ao longo capô e linhas similares, valeram ao Maverick cupê o apelido de Mustang brasileiro. Mais do que um simples apelido, havia um fundo de verdade nisso, pois muitas peças de ambos eram intercambiáveis.

O veículo foi lançado com o motor de seis cilindros nas versões Super e Super Luxo, e com o V-8 na versão GT, esportiva. Em 1975, recebeu o motor de quatro cilindros. Os opcionais eram os mesmos dos demais modelos.

Tecnicamente era um carro perfeito, com medidas internas e externas adequadas à época, e com capacidade do porta-malas de 417 litros (*Quatro Rodas*, nº 211, fev. 1978). Seu ponto fraco era mesmo a visibilidade lateral: por causa da linha aerodinâmica, o vidro traseiro apresentava grande inclinação, e o motorista perdia 14 por cento do campo visual em virtude da largura das colunas dianteiras e traseiras. O teste havia sido feito avaliando-se uma visibilidade em 360° a partir da posição do motorista; portanto, o condutor do Maverick não conseguia enxergar nada em um ângulo de 52° (*Quatro Rodas*, nº 203, jun. 1977).

Apesar disso, o Maverick cupê foi o modelo mais produzido de toda a linha, respondendo por 96.227 veículos, o equivalente a 89 por cento da produção total, que somou 108.106 veículos. Vale ressaltar que os Mavericks cupê com acabamento GT foram apenas 10.573 (9,78 por cento), e os Super e Super Luxo, 85.654 (79,23 por cento). Esses números explicam por que nos dias atuais quase só se encontram Mavericks cupê em circulação.





Versão GT, com destaque para o capô utilizado de 1977 a 1979.





AMOSTRA

CAPÍTULO 4

NAS PISTAS



VIDA FÁCIL

O Maverick teve uma vida bem fácil nas pistas, com muitas vitórias importantes, graças ao conjunto mecânico robusto que, no geral, não era páreo para nenhum outro competidor. Seus concorrentes mais fortes eram o Opala 4100 e, depois, o Opala 250-S. Já os Dodges, embora tivessem um motor mais potente, nunca foram desenvolvidos o suficiente e não eram capazes de fazer curvas com a mesma facilidade que o Maverick e o Opala.

Independentemente do desempenho desses dois rivais, o Maverick levava vantagem nas pistas porque acelerava forte e tinha uma boa capacidade para fazer curvas em alta velocidade, ou, como preferem os pilotos, com o pé embaixo.

O ponto mais sensível da mecânica do Maverick eram os freios. Embora perfeitos para o uso urbano, eram, segundo Luiz Francisco Baptista, chefe da equipe Automotor,

projetados para o carro com três pessoas mais bagagem, situação que não ocorria nas pistas, onde o peso era aliviado e havia apenas o piloto.

Além disso, o fato de o motor V-8 ser importado tornava todas as suas manuten-

ções internas bem mais caras que as dos concorrentes, sem falar da oferta das peças, que dependiam de importações constantes. O peso constituía outro problema, pois o carro era o que possuía a estrutura mais reforçada, mas mesmo assim pouca coisa mais leve que o Dodge. Por fim, a suspensão traseira com feixes de molas era perfeita para o uso cotidiano fora das pistas, mas o uso em corridas não permitia muita variação de ajuste, o que dava pequena vantagem ao Opala, mas ainda deixava o Maverick em situação muito melhor que o Dodge.

Os pontos positivos estavam ligados principalmente à durabilidade e à robustez do conjunto, e ao motor, que permitia grande ganho de potência ao ser preparado. Já o aspecto mais importante da estrutura do Maverick, e que fazia muita diferença nas pistas, era a reduzida torção da carroceria, graças à qual o carro obtinha melhor ângulo de curvas que os concorrentes e a velocidade em curvas não sofria grande perda, o que podia ajudar, e muito, no resultado final da prova, mesmo com a limitação do ajuste dos feixes de molas.

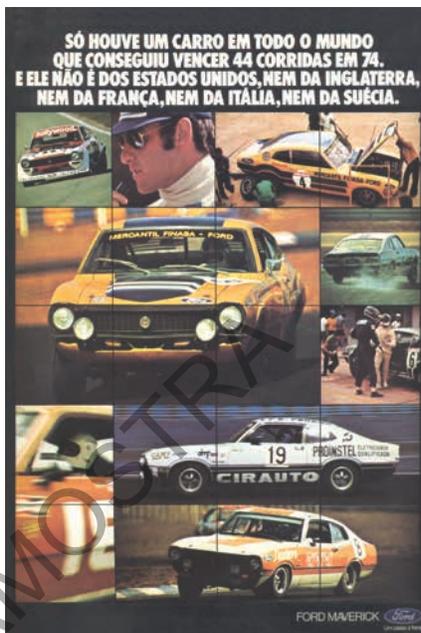
A supremacia dos Mavericks fez com que pilotos que corriam com o Opa-

la buscassem de todas as formas tentar vencê-los fora das pistas, o que é conhecido como “tapetão”. Certa vez, a General Motors atendeu ao pedido de pilotos, liderados por Bob Sharp (que posteriormente correu com o Maverick) e Jan Balder, e requereu em 1974 a homologação de uma variante opcional, que chamou de 250-S, com grande ganho de potência, de 118 cv para 153 cv (potência líquida). A Ford, por um momento inferiorizada com os 135 cv do V-8, partiu para o contra-ataque e pediu a homologação do kit Quadrijet.

Além disso, a crise do petróleo chegou também às pistas, e a Ford, ao lançar o novo motor de quatro cilindros, criou em 1975 uma categoria própria, que teve duas corridas promocionais, realizadas em São Paulo e Brasília. Era o I Torneio Sul-americano de Campeões, que ficou conhecido como Festival Maverick quatro-cilindros, com carros idênticos fornecidos pela fábrica e pilotados principalmente por brasileiros e argentinos, mas com presença de pilotos do Peru, Uruguai, Chile, Paraguai, Equador e Venezuela. De acordo com o jornalista Luiz Alberto Pandini,

pilotos de Fórmula 1, como o italiano Vittorio Brambilla, e brasileiros que corriam no exterior, como Alex Dias Ribeiro, também participaram.

A primeira corrida, no Autódromo de Interlagos, foi uma festa, com aproximadamente quarenta carros no grid e na quase



Folheto institucional de divulgação das vitórias.

totalidade da prova. A rivalidade entre esses povos estava presente em todas as atitudes, e na pista não foi diferente. Se levamos em consideração que os carros eram da Ford e que, portanto, as equipes não iriam pagar a conta por eventuais danos ou acidentes, dá para imaginar o que foi a prova, repleta de batidas, empurrões e outras manobras nem um pouco esportivas, que levaram o público de 40.000 pessoas à loucura com o que assistia.