

Paulo Cesar Sandler

Clássicos do Brasil

OPALA

EDITORA
ALAÚDE

Copyright © 2011 Alaúde Editorial Ltda.
General Motors Trademarks usado sob licença por 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:

Beatriz Chaves e Denis Araki

CONSULTORIA TÉCNICA:

Bob Sharp

1ª edição, 2011 (4 reimpressões) / 2ª edição, 2022

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) (Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Sandler, Paulo Cesar

Clássicos do Brasil : Opala / Paulo Cesar Sandler. -- 2. ed. -- São Paulo : Alaúde Editorial, 2022.

Bibliografia.

ISBN 978-65-86049-91-6

1. Automobilismo - História 2. General Motors (Automóvel) 3. General Motors (Automóvel) - História I. Título.

22-110064

CDD-629.22209

Índices para catálogo sistemático:

1. Opala : Automóvel : General Motors : História 629.22209

2. General Motors Sedan : Automóvel : História 629.22209

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

#ClássicosDoBrasilOpala

nas nossas redes sociais:



/EditoraAlaude



/EditoraAlaude

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1 – A origem	5
CAPÍTULO 2 – A chegada ao Brasil.....	19
CAPÍTULO 3 – A evolução dos modelos	29
CAPÍTULO 4 – Nas pistas.....	99
CAPÍTULO 5 – Dados técnicos	103
Fontes de consulta	110
Crédito das imagens.....	111

AM-SE

WALL STREET





CAPÍTULO 1

A ORIGEM



A FLINT CARRIAGE

Com início nos Estados Unidos, a história do Opala passou pela Alemanha antes de chegar ao Brasil, pela ação estratégica da General Motors, a GM. A história dessa companhia é muito rica e certamente indissociável dos fatos históricos mundiais, começando antes mesmo de sua fundação, com o negociante americano William Crapo Durant. Estabelecido em Flint, Michigan, começou a vender carroças e carruagens em 1886, com sua empresa Flint Carriage, e se tornou a maior do estado. Durant apaixonou-se imediatamente ao

tomar contato com o recém-inventado automóvel. Em 1904, foi convidado por James H. Whitting para participar da venda de automóveis, fabricados pela empresa que Whitting acabara de adquirir de David Dunbar Buick, engenheiro construtor de carros. Com o bem-sucedido automóvel de Buick e a genialidade para vendas de Durant, o Buick logo se tornou o automóvel americano mais vendido. Buick, entretanto, por desgastes e desentendimentos, desligou-se da empresa.

Durant adquiriu nos anos seguintes outras empresas depois da Buick: Oldsmobile, Cadillac, Elmore, Welch, Oakland e mais quatro outras fábricas, além de várias indústrias de autopeças, de ignição, de engrenagens, de direção, entre outras. Em 18 de setembro de 1908, fundou, em Michigan, a General Motors Company. No entanto, três anos depois, Durant perdeu a empresa para um consórcio de banqueiros, por desencontros na gestão de tantas companhias. Procurou, então, Louis Chevrolet, um francês que trabalhou com grandes marcas de motores de seu país e migrou para os Estados Unidos, onde correu em competições. Durant admi-

À esquerda: Louis Chevrolet, em 1911.
À direita: William Crapo Durant, idealizador da General Motors, em 1908.



rava os conhecimentos técnicos de Louis Chevrolet e convenceu-o a fabricar carros com a Chevrolet Motor Company, obtendo apoio financeiro de outros banqueiros. Em 1913, Louis Chevrolet vendeu suas ações na Chevrolet, perdendo, assim como Buick, a companhia que levava seu nome. Durant ainda adquiriria a Dayton Electrical Company, a Delco, e em seguida articulou sua volta à General Motors: aliou-se aos Du Pont, banqueiros e industriais, e a J. P. Morgan, banqueiro, e, juntos, foram com-

prando ações da General Motors, até que em 1916 dominaram de vez a companhia, mudando seu nome para General Motors Corporation. Durant, entretanto, novamente perdeu a empresa para seus sócios e acabou morrendo na pobreza. Mas a General Motors seguiu em frente e reorganizou-se, alinhando todas as fábricas e produtos para atender às demandas de seus compradores. Ampliou suas ofertas para todas as faixas de mercado, de carros luxuosos aos mais simples, e ganhou novas fronteiras.

GENERAL MOTORS NO BRASIL

Após dezessete anos de fundação, sempre sob a política de aproveitar novas oportunidades no exterior, a General Motors aportou no Brasil em 26 de janeiro de 1925. Em um galpão alugado no bairro do Ipiranga, em São Paulo, passou a atuar inicialmente com o nome de Companhia Geral de Motores do Brasil S.A. Nove meses depois da inauguração, o primeiro e comemorado veículo, um pequeno furgão com motor e chassi Chevrolet, saiu da linha de montagem.

Em 1926, houve uma exposição dos veículos da General Motors produzidos mundialmente, na sede da cidade de São Paulo, que mostrou, durante dez dias, os automóveis ao grande público. Em 1927, mudou sua denominação para General Motors of Brazil S.A., a General Motors do Brasil. Em

setembro desse mesmo ano, saiu da linha de montagem o veículo número 25.000, o que levou a empresa a comprar um terreno de 45.000 m² em São Caetano do Sul.

Inauguração da
General Motors
do Brasil, no
Ipiranga.







CAPÍTULO 2

A
CHEGADA
AO BRASIL



O LANÇAMENTO

O lançamento do Opala foi envolvido em um véu de mistério e revelações, a grande jogada da General Motors do Brasil. Informações exatas foram sendo divulgadas pouco a pouco, para criar e manter o interesse. Como consequência, foi um dos automóveis mais aguardados no Brasil, em uma época com poucas novidades. Às vésperas de serem lançados, os carros (ainda disfarçados), que faziam os testes pelas ruas, estradas e serras de São Paulo, eram seguidos tanto por motoristas particulares como por fotógrafos de revistas especializadas.

Parte da imprensa divulgou que o Opala seria personalizado, com características inéditas, não existindo modelo igual em nenhuma outra parte do mundo. Obviamente, isso era falso.

A campanha publicitária adotou cuidadosamente personagens que representassem as várias faixas sociais: a atriz Tônia Carrero, exemplo de elegância, *finesse* e sofisticação; o cantor Jair Rodrigues, que tinha enorme simpatia pessoal, e Roberto Rivelino, o grande ás do futebol. Todos repetiam o bordão: “Obrigado, meu carro vem aí”.

Lançamento do Opala no VI Salão do Automóvel, em São Paulo.





A curiosidade despertada pela campanha de lançamento entre as pessoas que se interessavam por automóveis, que queriam saber “antes que todos” como seria a aparência final do Opala, terminou no VI Salão do Automóvel, que aconteceu entre 19 de novembro e 8 de dezembro de 1968, em São Paulo, num evento que trouxe mais de cinquenta novidades reais, excluindo acessórios e tipos.

O Opala foi a sensação do evento. O estande da General Motors do Brasil tinha 1.500 m², um dos maiores, mas não era possível ver os carros com calma, fora das sessões exclusivas para a imprensa. Um dos carros ficava elevado, sobre um palco giratório. Era apenas um dos modelos de quatro portas, das versões chamadas Luxo e Especial. Podiam ser encomendados com o motor de quatro cilindros, deslocando 2,5 litros, e o de seis cilindros, com 3,8 litros. Ou seja, eram quatro modelos Opala à escolha do consumidor, todos com quatro portas.

De meia em meia hora, os alto-falantes tocavam um jingle paródia da

marchinha de carnaval “Saca-rolha”, com letra de Benito de Domenico:

O Opala já chegou
 Carro bacana que saiu para abafar...
 Foi na GM construído com carinho,
 Para mostrar do que é capaz
 Deixe o Opala passar...
 A GM cumpriu o que previu,
 Fez um carro bonito de arrasar...
 É opa, opa, opa, opa, Opala
 Vamos comprar,
 Sem duvidar
 Deixe o Opala rodar...

Os Opalas Standard e Luxo, expostos momentos antes da abertura do Salão do Automóvel.

Os quatro modelos de Opala à disposição do consumidor.







CAPÍTULO 3

A EVOLUÇÃO DOS MODELOS



O OPALA SE FIRMA

O ano de 1969 iniciou-se com o anúncio entusiasmado do então presidente da General Motors do Brasil, James F. Walters, de que a empresa comemorava recordes de vendas no ano de 1968, com 24.894 veículos Chevrolet comercializados, sendo 305 Opalas, além de 71.370 refrigeradores Frigidaire e de 186.258 baterias Delco. Isso representava um aumento de 47,7 por cento, 42,6 por cento e 13,8 por cento, respectivamente, nas

Protótipo do cupê, chamado pela imprensa de Opala GT pelo visual esportivo.



vendas desses produtos em relação a 1967. Em julho de 1969, foi comemorada a fabricação do veículo Chevrolet brasileiro de número 200.000. Para a foto comemorativa, foi usado o recém-criado Opala.

No início do ano, a imprensa especializada flagrou os novos Opalas sendo testados na rua. Eram os cupês de duas portas, com traseira estilo fastback. Com esse visual agressivo, logo imaginaram que se tratava de um modelo esportivo, que rapidamente recebeu o apelido de Opala GT. O protótipo estava tão bem guardado que surpreendeu até os porteiros da fábrica quando saiu para os primeiros testes. Mais uma vez, mexia com o imaginário da imprensa especializada: alguns acreditavam que o veículo seria equipado com dois ou até três carburadores, e que, além disso, a taxa de compressão seria aumentada. Outros noticiavam que a cilindrada seria maior, e que um novo comando de válvulas estava sendo estudado pelo setor de engenharia. Por fim, o câmbio seria um inédito quatro-marchas com alavanca no assoalho. Logicamente, com toda essa esportividade, a suspensão receberia refor-

ços e os pneus seriam mais largos, além de vir equipado com freio a disco nas rodas dianteiras. Com tudo isso, o carro poderia atingir facilmente 190 km/h. Se tudo isso era verdade, mais uma vez, só o tempo poderia responder. Na realidade, o projeto do cupê já existia praticamente desde a época do lançamento do Opala, mas fora rejeitado pelos engenheiros americanos que estavam no Brasil na época. Mas com os concorrentes lançando novos produtos, a direção da General Motors do Brasil achou oportuno retomar o antigo projeto.

Falando em duas portas, a Ford não perdeu tempo. Ainda no primeiro semestre, lançou a versão cupê do Corcel, considerado mais bonito que o modelo quatro portas. Por causa do menor custo de produção, esse novo Corcel era um pouco mais barato, pois, afinal, tinha duas portas a menos. Aproveitando o visual mais esportivo típico de um cupê, a Ford decidiu lançar, alguns meses depois de mostrá-lo no Salão do Automóvel, a versão “apimentada” chamada Corcel GT, decorado com várias faixas pretas, que já saía de fábrica equipado com vários acessórios. A mecânica era praticamente a mesma e, portanto, não era de se esperar um desempenho muito emocionante desse pequeno motor de 1.300 cm³. Mas uma coisa era certa: esse novo Corcel agradou muito ao consumidor, principalmente o mais jovem, que nessa época se deleitava por possuir um carro com ar mais agressivo.

Vale lembrar que, nessa época, o motorista brasileiro preferia carro de duas portas, pois o quatro-portas tinha fama de ser carro de taxista e, conseqüentemente, perdia valor na revenda. Nada contra os taxistas, mas um carro de praça rodava muitos quilômetros diariamente e era extremamente maltratado pelas ruas precárias. Alguns desses veículos eram descaracterizados e revendidos no mercado comum, e não seria nada vantajoso para o comprador que o adquirisse.

Mas a Ford estava do olho no sucesso do Opala, e ainda tinha como meta criar um veículo para competir diretamente com ele. Durante o ano, foram flagrados alguns Ford Taunus sendo testados por pilotos de testes da fábrica, perto de São Bernardo do Campo. O Taunus tinha o tamanho muito próximo ao do Opala e, coincidentemente, também era alemão. A Ford confirmava a intenção de fabricá-lo no Brasil, e os testes estavam sendo realizados com algumas unidades importadas diretamente da Ford alemã para esse fim.

Na edição de maio de 1969 da revista *Quatro Rodas*, foi publicada uma pesquisa de satisfação com proprietários do Opala. Dos trezentos primeiros compradores, foram escolhidos 140 (setenta com carros de seis cilindros e setenta com carros de quatro cilindros). Os resultados foram satisfatórios: 96 por cento gostaram do estilo do carro, 99 por cento acharam o porta-malas suficiente e 96 por cento consideravam a suspensão macia.

Dianteira do modelo 1970,
praticamente sem mudanças.







STOCK CARS

PACE CAR

P.L. Energia

P.L. Energia in PIRELLA



CAPÍTULO 4

NAS PISTAS



UM CORREDOR VITORIOSO

Assim que foi lançado no Salão do Automóvel de 1968, os olhos da comunidade automobilística de competição logo se voltaram para o Opala de seis cilindros. Seu peso relativamente baixo, de 1.160 kg, e o motor de 3.764 cm³ e 125 cv (potência SAE bruta) prometiam bom desempenho nas corridas. Mas havia limitações no câmbio de apenas três marchas e nos freios a tambor nas quatro rodas, inadequados para uso em pista.

Isso mudaria em junho de 1970 com a chegada da versão SS, cujo motor de seis cilindros agora deslocava 4.093 cm³ e tinha a potência elevada para 138 cv, com torque bem maior, passando de 26,2 para 29 mkgf (ambos os torques SAE brutos). Tão bem-vindos quanto o novo motor eram o câm-

bio de quatro marchas com alavanca no assoalho (o de três era na coluna) e, principalmente, os freios a disco para as rodas dianteiras. Os bancos dianteiros individuais completavam o charme e constituíam praticamente um outro carro.

A primeira vitória importante do Opala foi na 24 Horas de Interlagos de 1970, vencida de ponta a ponta pelos irmãos Bird e Nilson Clemente. Daí em diante o carro passou a ser vencedor por excelência e simplesmente nenhum outro conseguia superá-lo. Nem mesmo o Dodge Dart, com motor V-8 de 5.212 cm³ e 198 cv (potência SAE bruta).

Em 1971, mais um passo foi dado para o excelente desempenho do Opala

À esquerda: na 25 Horas de Interlagos de 1973, um Opala disputa com um Maverick. À direita: mesma prova no ano seguinte.



nas competições: o lançamento da versão cupê de duas portas, com estética mais adequada para competições.

No ano seguinte, um grupo de pilotos cariocas resolveu criar uma categoria de Opala, a que chamaram de Stock Car. A General Motors vendeu quinze cupês com motor 4100, câmbio de quatro marchas e freios a disco na dianteira a preços especiais. Foram realizadas várias provas no Autódromo Internacional do Rio de Janeiro, na Barra da Tijuca, inaugurado seis anos antes, com amplo sucesso, tanto pela competitividade da categoria quanto pelo desempenho dos carros de motor com seis cilindros, que roncavam grosso quando comparados aos carros com motor de cilindrada menor.

A partir de 1972, Opalas altamente modificados segundo o regulamento Turismo Especial Brasileiro Divisão 3 eram imbatíveis, havendo um número considerável deles competindo por todo o país.

Em junho de 1973, iniciava-se um novo ciclo no automobilismo brasileiro com as provas de longa duração promovidas pelo piloto e empresário Antônio Carlos Avallone. O regulamento – Turismo de Série Divisão 1 – era bem restrito, e o custo para competir, baixo, o que atraiu muitos pilotos. Mas o Opala encontraria um forte concorrente, recentemente lançado no Brasil, o Ford Maverick GT V-8 de 4.942 cm³, que acabou vencendo a primeira prova do tipo, a 25 Horas de

Interlagos, em agosto. Mas por pouco, pois um Opala chegou logo atrás, apenas 47 segundos depois do Maverick receber a bandeirada de chegada.

Daí em diante as disputas polarizaram-se nos dois modelos, que corriam na classe de cilindrada superior, a classe C, com motores de cilindrada superior a 2.501 cm³, dividindo vitórias. Continuavam também as acirradas disputas entre o Opala e o Maverick na categoria Divisão 3, até que em 1979 o Maverick deixou de ser produzido e o interesse pelo veículo reduziu-se drasticamente.

Nesse mesmo ano, uma nova categoria foi inaugurada no automobilismo brasileiro, a Opala Stock Car, agora com total apoio da General Motors do Brasil e reunindo expressivo número de participantes, o que garantia um grande espetáculo nos vários autódromos do país. A categoria durou até 1992, quando o Opala deixou de ser produzido após 24 anos no mercado.

Primeira vitória do Opala em prova de longa duração, por Bird e Nilson Clemente na 24 Horas de Interlagos de 1970.

