

APENAS!
R\$ 6,90

ANO 21 - NÚMERO 250

OFICINA MECÂNICA

O PRAZER DE DIRIGIR



Jeep
Wrangler volta renovado com V6

Punto 1.4
Conheça o bem equipado ELX

Golf Turbo
Mais de 300 cv no VW de uso diário

Sandero

O próximo Renault nacional apareceu em Frankfurt

Veja cobertura completa do maior Salão do mundo, na Alemanha



SECRET EDITORA
R\$ 6,90



Big Block 455

Pontiac Formula mostra a força do V8 7.4



Siena Tetrafuel

Avaliamos o Fiat que usa quatro combustíveis

USADO: GM BLAZER **KOMBI: 50 ANOS** FERRAMENTAS: COMO MONTAR SEU KIT **ÓLEO: MITOS E VERDADES**

Número 250!!!

MECÂNICA chega ao número 250, após 21 anos nas bancas. Durante nossa história (mais de 20 anos com certeza já fazem uma história) mostramos de tudo. Desde carros e motores da era dos carburadores até a injeção e sua eletrônica. Sempre inovamos, mostrando não só os últimos lançamentos mundiais, como também carros preparados e customizados pelo Brasil... e tudo isso desde os anos 80. Com avaliações e testes isentos, MECÂNICA se firmou como uma fonte formadora de opinião dentro da própria mídia e das montadoras, sempre mantendo o leitor como principal foco.

Sempre sintonizamos nossas matérias para a atualidade nacional e internacional – como o Salão de Frankfurt mostrado nesta edição, onde o anúncio do novo Renault Sandero, que será feito no Brasil, foi uma das principais notícias. Também trazemos os clássicos (caso do Pontiac Formula 455), uma bela pitada de história (Kombi e Dois Milhões de nacionais produzidos), além das receitas de carros preparados (Golf turbo).

E, claro, nunca esquecemos das matérias técnicas, dos serviços, tudo para ajudar o leitor a entender mais o automóvel e seus mistérios. O que é a melhor forma de transmitir o prazer de dirigir e de inventar.

Não importa se estamos a bordo de uma velha Kombi ou de um renovado e eletrônico Jeep Wrangler, existe sempre algo de novo.

E continuamos preparando novas reportagens para as próximas edições. Novidades que sempre podem ser orientadas pelos nossos leitores, através de sugestões, elogios ou reclamações. Afinal, queremos estar com vocês por mais 250 edições! Pelo menos...

Os editores

- 22 GOL RALLYE 1.6 versão aventureira reeditada no G4
- 24 PUNTO ELX 1.4 conforto no irmão do meio da Fiat
- 26 MÉGANE GRAND TOUR na estrada com a automática
- 31 PÁLIO ELX 1.0 visual atual ou equipamentos a mais?
- 32 LOGAN 1.6 mais desempenho no espaçoso sedan
- 35 GOLF 2.0 novo câmbio com seis marchas e Tiptronic
- 36 SIENA TETRAFUEL 1.4 liberdade na hora de abastecer
- 39 C4 PALLAS a versão manual do carro do Jack Bauer
- 50 ESPECIAL: 50 MILHÕES indústria comemora marca
- 62 VENENO: GOLF GTI mais de 300 cv no hatch médio
- 66 USADO: BLAZER como comprar a sport utility da GM
- 68 SERVIÇO: FERRAMENTAS como montar sua oficina
- 72 SERVIÇO: ÓLEO escolhendo o certo para o seu carro
- 76 ENCONTRO: LINDÓIA HOT a vez dos envenenados
- 80 CURSO: LINHA DE MONTAGEM como se faz carros

56

Desvendamos o raro Pontiac Formula 455

+

- 08 CARTAS
- 10 NOTAS
- 16 NOTAS ANTIGOS
- 18 PRIMEIRA E RÉ
- 19 MERCADO
- 20 DICAS
- 61 MANUTENÇÃO
- 78 ALTA RODA
- 82 VIGIA



Deciframos um Pontiac Firebird Formula, um raro muscle car da década de 70, que enruga o asfalto com seu motor, um enorme V8 de 345 cavalos e 7.4 litros

POR: RODRIGO LEITE FOTOS: JOAO MANTOVANI

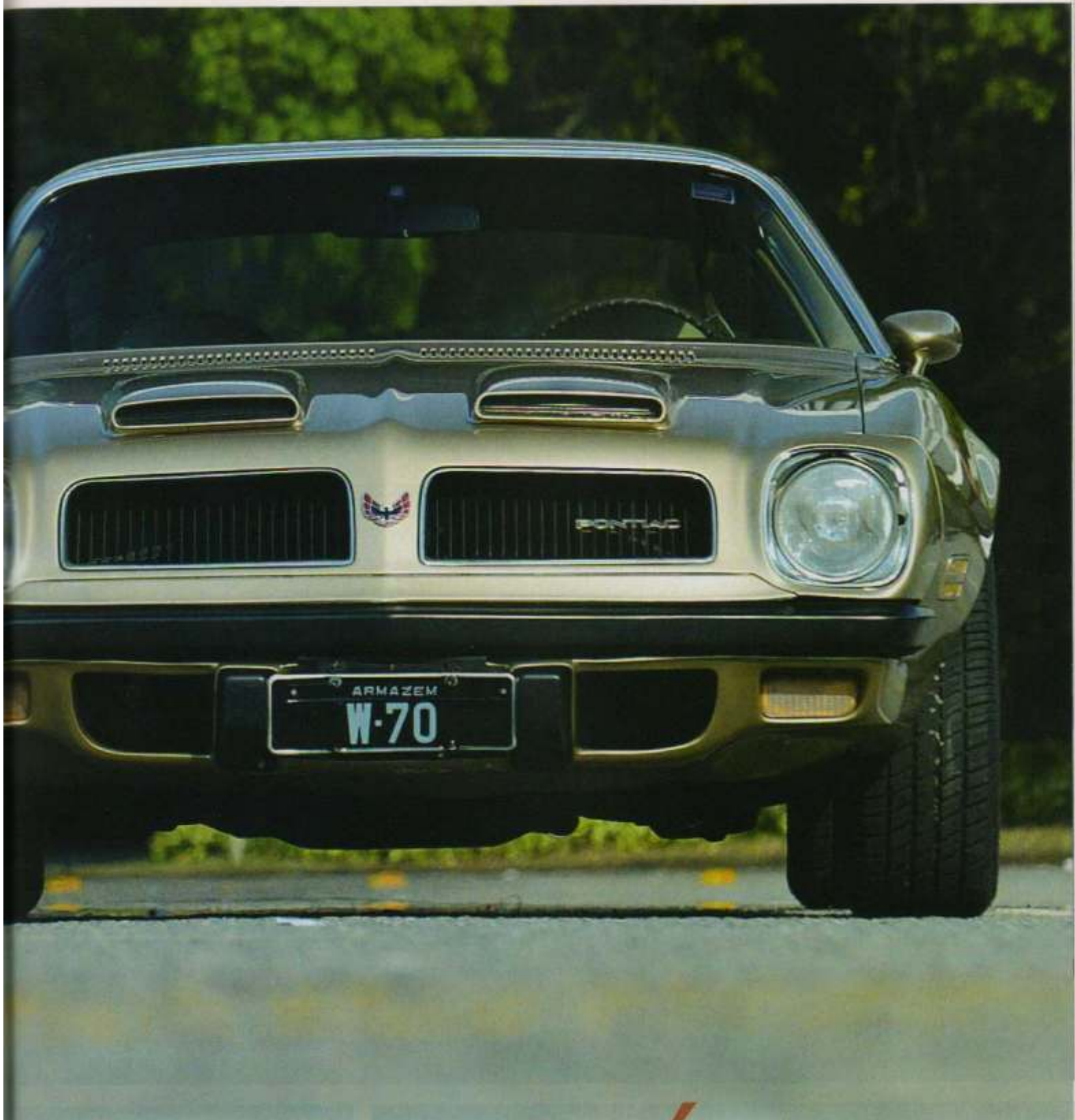
Sempre que mostramos clássicos em MECÂNICA, o apaixonado proprietário ajuda a decifrar com detalhes a história de seu carro. Neste Pontiac Firebird Formula 1974, a história foi diferente: diferente. O incomum muscle car com motor V8 de 7.4 litros está à venda numa loja especializada em antigos e pouco se sabia de sua história.

O Pontiac Firebird foi derivado do Chevrolet Camaro, com a mesma estrutura, se diferencia de seu "irmão" GM por detalhes de acabamento, como grades, faróis e lanternas, além dos motores, que eram

próprios da Pontiac e mais fortes que os do Camaro. A primeira geração foi de 1967 até 1969 e este exemplar faz parte da segunda geração da carroceria (de 1970 até 1981), a que mais resistiu sem alterações profundas no design.

Para descobrir mais sobre este Firebird, fizemos uma vasta busca até o seu número de chassi – ou VIN code, o número de identificação original. Ao deciframos os números (veja Box) uma surpresa: este exemplar, um Formula legítimo, saiu da fábrica com um motor V8 de 350 polegadas cúbicas (5,7 litros) com um carburador de

MÚSCULOS



E MISTÉRIO



Interior completo com
vários itens de conforto



corpo duplo e escape duplo, que pelas restrições americanas de emissão de poluentes da época, rendia apenas 190 cv. Mas, pelo visto, antes mesmo de sair da concessionária em 1974, ele recebeu a motorização 455, fato comprovado pelos adesivos no cofre do motor que apontam para a nova cilindrada, uma prática comum da época.

Decifrando este número e o 'Body Tag' - outra plaqueta que "detalha" o carro, informando opcionais, cores e equipamentos - descobre-se ainda mais. O dourado da pintura é original, o Light Gold, enquanto sua origem é da fábrica americana de Norwood, em Ohio. As rodas, agora de liga leve, não são originais, mas seguem bem o desenho das anteriores em ferro.

Fire!

O desenho originário do Camaro ficou bem mais marcante com os toques da Pontiac: o Formula ostenta um capô com entradas frontais, o Ram Air, em conjunto com uma frente bem agressiva. A traseira também difere do Camaro pelas lanternas horizontais e um spoiler na tampa. Porém, uma característica desta carroceria, tanto no Firebird como no Camaro, continua: a tendência da larga coluna B apresentar uma pequena trinca em sua junção com o teto, principalmente nos modelos com motores mais fortes. "Orze de dez Camaro ou Firebird desta geração trincam neste ponto", brinca Francisco Cavaleiro, da loja Armazém W70, em São Paulo.

O novo motor, provavelmente instalado no



Rodas não são originais, mas seguem o desenho da época





Traseira se diferencia do Camaro pelas lanternas horizontais. Aerofólio é do Trans Am



Motor 455 V8, de 7.4 litros, rende 345 cavalos

DECIFRANDO O V.I.N.

O Vehicle Identification Number (número de identificação do veículo) identifica vários detalhes do carro, assim como acontece com o número de chassi no Brasil. Porém, nos EUA os dados são mais completos. Antes de 1980, permite identificar dados do carro como os mostrados nesta reportagem. Acima de 1980, nos EUA, permite uma leitura ainda mais detalhada: até se ele foi batido, quantos donos teve, se sofreu reparos, além dos dados de origem. Sites como o <http://www.vehicleidentificationnumber.com>, oferecem este serviço. MECÂNICA usou o website www.yearone.com, especializado em GM e Pontiac, que ajuda a decifrar detalhes específicos do carro, como forração interna, acessórios e local de fabricação. Isto é útil para comprar um carro importado antigo e se quer saber mais sobre sua originalidade.

carro ainda 0km, é um 455 V8 de 7.4 litros, com carburador quádrupel, que elevou a potência para bons 345 cv a 5.000 rpm, com brutais 59.4 kgfm de torque, a 3.400 rpm. Há outro motor de mesma litragem disponível na época, ainda mais forte, denominado SD-455, que entrega mais de 370 cv. Porém é ainda mais raro: só 27 Firebird Formula saíram com essa configuração. Outra curiosidade: a Pontiac divulgava números de potência inferiores aos reais por um motivo interno: a GM exigia que o Firebird fosse menos potente que o Camaro. Mas a Pontiac nunca seguiu à risca essa regra... O câmbio é automático de três velocidades, um TurboHydramatic e o sistema de freios conta com discos só na dianteira.

Alguns toques foram feitos durante sua trajetória, já no Brasil: as rodas originais deram lugar à largas Magnum de 15", equipadas com pneus Cooper Cobra 235/60 na dianteira e 255/60 na traseira. Uma bobina MSD Blaster melhorou a faísca, em conjunto com cabos de vela da mesma marca. O restante permanece original, com exceção de alguns cromados no cofre do motor, feitos por um antigo proprietário.

Confortável como os bons Pony Cars norte-americanos, este Firebird entrega muito conforto: bancos em couro, direção hidráulica, ar-condicionado, assim como vidros e travas elétricas. Tem um belo e imponente visual e, mesmo após 33 anos, despacha muito esportivo em saídas de semáforo. E tudo isso por menos de R\$ 70 mil.