

Javali

Puro Preconceito!

Esse aqui é daqueles veículos dos quais todos falam mas ninguém andou. Seguindo nossa linha editorial de evoluir para a verdade, era preciso testar esse porco-do-mato. Por que tantas pessoas estão interessadas em comprar um Javali? Por que tantas pessoas baixam o cacete neste jipe? Por que quem tem um Javali não está interessado em vender?

Existem algumas versões para o surgimento desse jipe. A mais óbvia é que a CBT - Companhia Brasileira de Tratores, localizada em São Carlos, São Paulo, queria oferecer um jipe próprio e barato, um companheiro ideal para sua grande linha de tratores, produzidos ao longo de 25 anos. Outra versão, que corre a boca pequena, é de que a CBT, para conseguir uma linha de crédito especial do BNDES, precisava produzir um veículo que pudesse ser emplacado e rodar nas estradas e ruas. Após criar um jipe numa velocidade espantosa, pois o primeiro projeto data de setembro de 1986 e o primeiro protótipo já rodava em janeiro de 1987, teria conseguido a grana, trabalhado mais uns anos, fechado as portas e embolsado a grana. Mas após prestarmos muita atenção ao veículo, não acreditamos em nenhuma dessas versões.

O jipe Javali foi apresentado no Salão do Automóvel de 1988 e comercializado até 1992. Ainda existiram alguns pedidos especiais atendidos até 1994, quando a CBT encerrou suas atividades. Ao longo de 1999, houve uma discussão acirrada na Internet sobre o que seria um veículo nacional. Bem, este é: o projeto e todas as peças são brasileiros. O motor e o turbo-compressor eram feitos pela própria CBT. Quando o Javali foi projetado, a Ford havia encerrado a produção do Jeep 5 anos antes (1982). Estavam no mercado a Toyota Bandeirantes com câmbio de 4



marchas e reduzida, a diesel com motor Mercedes e o Engesa, a gasolina e álcool, com motor de Opala 4 cilindros, câmbio de 4 marchas + uma reduzida. Ambos caros. A proposta da CBT, que ainda é válida e defendida por nós, é a de um jipe barato para uso no interior do país que hoje estaria numa faixa de preço de 5 a 6 mil dólares para um zero km. No mercado brasileiro distorcido, o preço baixo foi um fator que afastou os compradores: muito barato não pode ser bom. Sua campanha de marketing foi praticamente igual a zero e a CBT era uma dessas empresas que acha que os produtos se vendem apenas por existir. Bem, faliu...

Para fazer um jipe barato é preciso usar um chassi tubular de seção retangular soldado em forma de caixa e dobrar as chapas para fazer a carroceria. Uma coisa que se pode afirmar categoricamente é que o design parou 20 cm antes de chegar na frente do jipe, que para todos os efeitos tem uma aparência péssima, com aqueles faróis de Fiat 147 e a grade horizontal falsa. O quebra-mato frágil, é um

■ Em primeiro lugar um forte agradecimento ao amigo Henrique Pegado, do JCB, que emprestou este Javali para podermos tirar as dúvidas de todos os nossos leitores. Como se pode ver abaixo, a posição de dirigir é diferente dos outros jipes e mais confortável que a série Willys/Ford. Pessoas de estatura normal não terão dificuldades. Na foto do motor 3 cilindros, note a posição alta do turbo e da tomada de ar do motor, feitos para enfrentar muita água. O ventilador pequeno e afastado do radiador contribui para isso.





nos jipes e funcionam tão mal quanto os outros similares.

A CBT não conseguiu traçar uma rota adequada para o sistema de escapamento e o Javali tem uma característica única do ponto de toque central não ser na chapa (que não possui) de proteção da caixa de transferência - mas no silencioso que fica do lado do motorista apenas a 310 mm do piso. As vezes vemos uns Javalis com o cano de descarga pendurado lá embaixo, mas isso é uma barbearagem que alguém fez para adaptar um escapamento.

Agora, sim, ao que interessa!

Vamos começar pelo conforto. Conforto no Javali? Isso mesmo! Conforto! O espaço na frente é generoso. O painel fica baixo e tão afastado dos bancos que o passageiro não tem onde se segurar.

A configuração dos instrumentos é mais completa do que havia no mercado mas tem o absurdo velocímetro no meio do painel e não na frente do motorista. Não dá para consultar os instrumentos sem tirar completamente os olhos da estrada. O velocímetro original é um Horasa de Fusca ou Kombi, sem hodômetro parcial. Os bancos são Procar com encosto regulável, melhores que qualquer banco original de fábrica da época. A suspensão com amortecedores de dupla ação e feixes de molas progressivos (que as grandes montadoras começaram a usar nos últimos dois anos) garantem um rodar surpreendentemente macio! A suspensão funciona! Você sente o trabalho dela no asfalto. Usando uma pista de obstáculos pela qual já passei com tudo quanto é jipe, dá para notar que a suspensão de um Javali de 1989 é mais confortável que a de veículos topo de linha modernos, na faixa dos 50 mil reais. As pedras são superadas com facilidade, nas caixas de ovos se percebe tudo trabalhando macio e não há aqueles saltos e pancadas típicos desse tipo de suspensão. Melhor de tudo: sem rangido dos feixes. E olhe que o jipe testado está constantemente fazendo trilhas e raids no Rio de Janeiro. A posição de



■ As suspensões são clássicas: eixo rígido com feixes de molas. Mas, pelo menos na traseira, os feixes tem dos estágios. Isso é suficiente para tornar este jipe mais confortável do que seria esperado num sistema tradicional. Não há pancadas, o eixo traseiro não salta e se percebe muito trabalho da suspensão nos obstáculos. Talvez seja porque estava com amortecedores novos. Aliás: qual foi a última vez que você trocou os amortecedores de seu jipe antigo?

■ As maçanetas das portas e a trava da porta traseira são uma perfeição de simplicidade e funcionalidade. Já o volante e a caixa de direção são terríveis. Há tanto espaço interno, que, com cinto de segurança, o passageiro não consegue esticar o braço até o painel e se segurar.



dirigir é parecida com a da Toyota Bandeirante e em relação ao Jeep com aquele péssimo pedal de acelerador não dá nem para comparar.

Lá no começo, disse que não acreditava em nenhuma das versões conhecidas para o nascimento deste jipe. Ele é um modelo militar puro-sangue. O primeiro indicativo é a posição do estepe na lateral à frente do motorista, posição clássica para proteger um pouco mais o soldado. Depois há o enorme espaço interno entre os bancos da frente, numa configuração clássica e moderna para a colocação de equipamento de rádio e pedaleira de armas. Esse espaço plano acaba sendo fantástico para colocar uma geladeira de isopor: equipamento obrigatório para trilhas. O pára-brisa baixo reforça o uso das armas que podem ser montadas, também mais baixas. O santo antônio como suporte de capota foi uma solução adotada bem depois por outros jipes militares clássicos. No caso do Javali, o santo-antônio é de um desenho perfeito, sem soldas, com todos os elementos encaixados e atarrachados, como devem ser. O acesso ao banco traseiro acaba sendo feito por entre os bancos dianteiros e o espaço lá atrás não é dos piores para duas pessoas. Ah! Vinha com cintos de 3 pontos para os passageiros da frente.

Um dos maiores problemas dos jipes é quanto às portas. No Javali, são 3 portas de chapa de aço, que, aliás, é bem grossa no veículo inteiro. Na porta traseira, há um botão de acionamento central com duas travas internas laterais e é a melhor porta traseira que já foi feita. O espaço para bagagem, com o banco traseiro em posição é muito limitado - malas nem pensar. Mas sob o banco traseiro cabe um monte de tralhas. As portas dos passageiros tem uma maçaneta interna que os grandes fabricantes de jipes nunca sonharam que pudesse existir: perfeita - leve, macia e sem possibilidade de se machucar. Neste jipe bem malhado não há um ruído de elementos da carroceria ou suspensão. As janelas plásticas são de enrolar para cima... O pára-brisa é rebatível garantindo a curtição de andar em trilhas com ele abaixado e sem capota. Entrar no Javali com a capota de lona montada é um

exercício de contorcionismo, só comparado com sair do Javali. Sem o estribo lateral, a operação fica difícil.

A pedaleira é macia, com os pedais totalmente afastados uns dos outros, permitindo o uso de coturnos, sem a possibilidade de pisar em dois pedais. São em chapa de aço de 4 mm devendo durar mais que o próprio jipe. Há muito espaço para o pé esquerdo e a parede corta-fogo de 45 graus acaba oferecendo um belo apoio para o pé. O acelerador é estranho, com um curso pequeno de uns 2 cm, exigindo uma certa manha para usar. No fim das contas, é pé na lata o tempo todo. O câmbio é daqueles que todos vão se perguntar: como é que os caras conseguiram fazer isso? São 4 marchas + ré com engates macios, curtos, rápidos e precisos. As alavancas de 4x4 e reduzida são macias e ficariam muito melhor numa Grand Cherokee que as adotadas atualmente pela Chrysler. Curiosamente as posições são "A" - alta; "N" - neutro e "B" - baixa. O Javali é um 4x4 part-time com rodas livres manuais AVM e o engate/desengate de tração e reduzida deve ser feito com o jipe parado.

Chegamos, lá na frente, ao motor. Tudo que você ouviu sobre o tal do motor 3 cilindros de cortador de grama não é verdade. Podia ter 3, ter 6, ter 8 ou 9 cilindros e você não seria capaz de perceber a diferença. O bicho é enorme! Cada cilindro tem praticamente 1 litro de capacidade volumétrica. Isso mesmo: meia garrafa pet. Usa uma bomba injetora rotativa, que para 1987 era um avanço radical. O ruído é forte, semelhante a qualquer outro jipe com capota de lona, sem forração acústica e as pessoas precisam gritar umas com as outras dentro do jipe. O sistema de

filtragem de diesel é duplo seqüencial. É um motor de baixa rotação com um torque enorme a apenas 1600 rpm e uma taxa de compressão baixa para motor diesel, com meros 16,1:1 o que deve se refletir em uma maior durabilidade.

A mecânica foi projetada com uma coisa em mente: passar por alagados. A tomada de ar do motor fica a 1 metro e 15 cm de altura e o

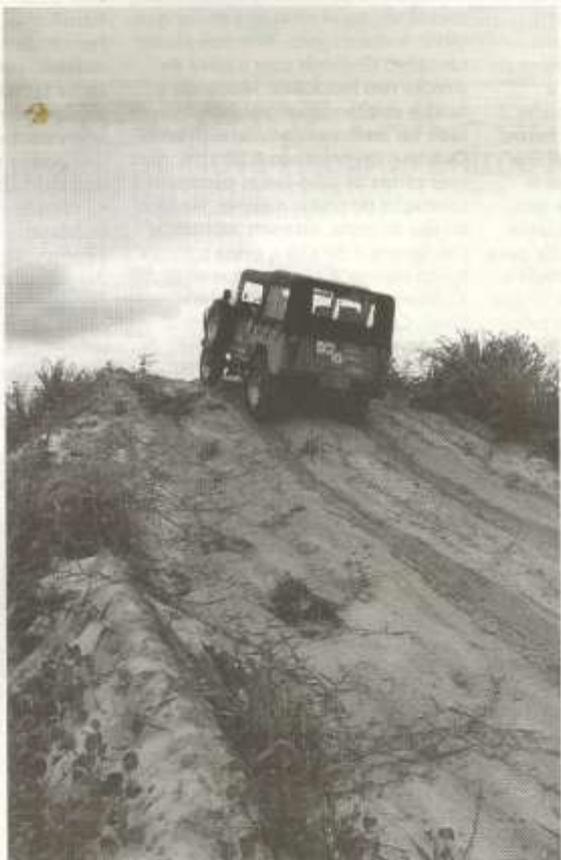
adotou aqueles dados off-road tipo "vamos tirar o nosso da reta" e definiu o vau em 500 mm e inclinação lateral em 13,5 graus, apesar de termos chegado aos 35 graus no inclinômetro. Mas se a água atingir a hélice, não vai haver problema da pressão amassar a parte interna do radiador pois ela está bem afastada dele: 12 cm. Os eixos e caixas tem respiros com tubos que costumam ficar soltos e devem ser colocados, fixos, bem altos.

O tanque de diesel tem um rebaixo de uns 6 cm no seu centro, onde fica o bujão de escoamento. Com isso há um "depósito" para a água e sujeira que está misturada no óleo e que certamente o pescador não vai sugar.

A alavanca do freio de mão é diferente de qualquer outro veículo. Fica debaixo do painel, no lado esquerdo, permitindo usar a mão direita para outras atividades e fica travada na posição freada, na horizontal. Aplicando um pouco de força ela vai para a posição destravada, na vertical. Não há meio termo e não conseguimos sair do lugar em primeira reduzida com o freio acionado.

Andando

O torque do motor é absurdo. O turbo está sempre funcionando e aquela tal trepidação do motor 3 cilindros é mais agradável que a das antigas Toyotas com motor Mercedes. Como é um motor de configuração antiga com baixa rotação - a potência máxima é atingida com apenas 3000 rpm - não se pode esperar grandes índices de aceleração. Infelizmente o modelo testado estava com o cabo do velocímetro partido e não pudemos realizar as medições de forma correta. Mas levando em conta as velocidades máximas atingidas nas 3 primeiras marchas (veja na tabela) fica óbvio que vai levar um tempo para atingir os 80 por hora só possível em quarta



turbo compressor, a 1 metro. Quando você vê a grade falsa dianteira e uma tela atrás dela, aquilo não é o radiador, que fica 30 cm atrás da grade falsa. A chance de ter um radiador furado é quase zero. A hélice do ventilador é pequena fica afastada 740 mm do solo. Se considerarmos essa como a medida de vau (travessia de água) de fábrica, é impressionante: quase no topo dos pneus 7.50 x 16 Candango. Mesmo assim, a CBT

marcha. Você fica para trás nos sinais mas depois consegue se manter no fluxo sem problemas. Em quarta marcha não há dificuldade em manter-se a 80 ou 100 km/h. No plano, o Javali chega aos 120 km/h enquanto alguns de seus proprietários alegam já ter chegado aos 140 km/h de velocímetro, nas descidas longas da Dutra. Conhecendo os velocímetros da VW, os Javalis deveriam estar ali pelos 130, o que com pneus lameiros já está além do que seria sensato.

Quando se arranca em primeira marcha se pode sentir toda a força do motor, mas quando se engata a reduzida, o Javali parece responder melhor ficando muito ágil nas baixas velocidades do fora-de-estrada. Sua velocidade mínima é alta, quase o dobro da maioria dos jipes: ele não consegue andar tão devagar quanto os outros. Sem querer, saímos da pista de testes com a reduzida engatada e fomos para o fluxo de 80 km/h. O jipe parecia estar meio amarrado lá pelos 60 km/h. Ai nos demos conta de que é possível esticar bem em quarta reduzida, o que muitos jipes mais modernos não permitem. É um jipe e

não um dragster. Para desligar usa-se o sistema antigo de cortar o fluxo de diesel, tão comum nas velhas Toyotas antigas. O manual de fábrica é batido a máquina e xerocado...

Conclusão

Como está, original de fábrica é um jipe muito capaz de superar obstáculos mas difícil de dirigir. Seu torque em baixa rotação é maior que quase todos os jipes. Mas será muito cansativo de dirigir com a caixa de direção não hidráulica. Mudando a caixa e colocando um volante decente tudo vai melhorar consideravelmente. Os pneus originais são 6,70 x 16, mas suas caixas de pára-lamas permitem a colocação de pneus maiores. No caso do jipe de teste, estavam montados Candangos 7,50 x 16 e ainda sobrava muito espaço. É possível que os BF de 33 polegadas fiquem muito bons no Javali. Como tem torque de sobra, não deve perder muito com o uso de pneus muito grandes. A conta da economia com o diesel é válida pois um jipe que consegue 13 a 14 km/l de

diesel contra os outros que mal chegam ou 5 ou 7 km/l de gasolina é algo a ser levado muito a sério. Para ser usado com um veículo para o dia-a-dia é uma má opção, sendo que o Niva se encaixa muito melhor nesse nicho.

Se você for comprar um Javali, não precisa ficar com receio de não encontrar peças, pois na Trator Gama, em São Paulo, há tudo que se precisa. Essa empresa, oferece, inclusive a transformação para uso de motores Perkins de 4 cilindros. Há outros rodando com motores de Opala. Pense também, se for reformar, em mudar a cor para algo mais interessante que aquele bege/cinza, que parece ter sido escolhido porque as latas de tinta estavam encaixadas na fábrica. A maioria das unidades em circulação estão com o motor 3 cilindros tdi, mas você pode se deparar com um motor da CBT de 4 cilindros sem turbo, que têm cilindrada maior, mas potência e torque menores. Se você curte os SUVs modernos, nem pense num Javali. Agora é tomar coragem e agarrar o porco a unha!



CBT Javali 3.0 L 3 CIL TDI

Dados gerais

| |
|--|
| Motor...CBT 3 cilindros turbo-diesel com bomba injetora rotativa ou (CBT 4 cilindros a diesel) |
| Cilindrada.....2.940 cc (3.922cc 4c) |
| Potência...84 cv @ 3000 (73,7 cv @ 2600 4c) |
| Torque.....25,5 kgfm @ 1600 |
| Taxa de compressão.....16,1:1 |
| Pressão do turbo.....0,8 kg/cm ² |
| Comprimento.....3,5 m |
| Altura.....1,8 m |
| Langura (com estepe).....1,8 m |
| Entre-eixos.....2,10 m (83 pol) |
| Peso em ordem de marcha.....1.650 kg |
| Capacidade de carga (asfalto).....750 kg |
| Off-road.....500 kg |
| Altura Livre Diferencial.....240 mm |
| Altura Livre Suporte levas de molas.....210 mm |
| Altura Para-choque dianteiro.....520 mm |
| Altura Para-choque traseiro.....350 mm |
| Altura Lateral da carroceria.....610 mm |
| Estreito.....500 mm |
| Silencioso (ponto de toque central).....300 mm |
| Escapamento traseiro esquerdo.....460 mm |
| Tomada de ar do motor lado direito.....1.150 mm |
| Altura do turbo lado esquerdo.....1.020 mm |
| Vau provável (550 mm).....740 mm |
| Ângulo de ataque.....53 graus |
| Ângulo de saída.....43 graus |
| Inclinação Máxima (27 graus) - supera 35 graus |
| Inclinação Lateral (13,5 graus) - supera 35 graus |
| Tanque.....53 litros |
| Consumo médio (13 km/l).....690 km |

Vel. Máxima

| |
|--|
| Marcha (3000 rpm).....Normal.....,Reduzida |
| Primeira.....17,5 km/h.....8,0 km/h |
| Segunda.....40 km/h.....18,5 km/h |
| Terceira.....75 km/h.....34,6 km/h |
| Quarta.....120 km/h.....55,4 km/h |

Vel. Torque

| |
|--|
| Marcha (1600 rpm).....Normal.....,Reduzida |
| Primeira.....9,3 km/h.....4,3 km/h |
| Segunda.....21,3 km/h.....9,8 km/h |
| Terceira.....40 km/h.....18,4 km/h |
| Quarta.....64 km/h.....29,5 km/h |

Seguido conceito de manter o veículo sempre em torque máximo percebe-se que o Javali não foi projetado para andar rápido, mas vai se manter em torno dos 60 km/h na terra com motor cheio.

Vel. Mínima

| |
|------------------------|
| Marcha.....,Reduzida |
| Primeira.....3,7 km/h |
| Segunda.....6,4 km/h |
| Terceira.....10,5 km/h |
| Ré.....3,8 km/h |

O motor não conseguiu manter a rotação em outras marchas. Na verdade recomendamos a velocidade mínima apenas em 1, 2 e ré reduzidas.

Aceleração

É lenta. Parece que se está dirigindo um Unimog.

Retomada

Se você estiver perto do torque máximo, as retomadas até que são normais. Como o curso do acelerador é muito pequeno, dificilmente você estará dirigindo um Javali sem estar com o pé na lata. Ele é mais ágil acima dos 60 km/h.

Frenagem

Os espaços são longos, mesmo tendo tido a disco na dianteira. É preciso ter atenção e dar uma distância maior para os carros de frente.

4x4 part-time com rodas livres manuais. Tem que mobilizar para engatar/desengatar tração e reduzida.

| marcha | relação | final | reduzida |
|-------------|---------|--------|----------|
| Primeira | 4,127 | 13,660 | 29,575 |
| Segunda | 2,359 | 7,808 | 16,905 |
| Terceira | 1,470 | 4,866 | 10,534 |
| Quarta | 1,000 | 3,310 | 7,186 |
| Ré | 4,925 | 16,302 | 35,293 |
| Diferencial | 3,310 | | |
| Reduzida | 2,165 | | |

