

KOMBI 4X4

uma boa idéia, não

aproveitada

UM PROJETO DE TRACÇÃO TOTAL PARA A KOMBI FOI APRESENTADO NO COMEÇO DA DÉCADA DE 1980, MAS ACABOU ARQUIVADO POR TOTAL FALTA DE INTERESSE E APOIO DA VOLKSWAGEN

Texto: Roberto Marks
Fotos: Claudio Laranjeira



Apesar da falta de reduzida, a Kombi traçada enfrenta com valentia terrenos acidentados

Ao investir no projeto de tração 4x4 para a Kombi, a Dacunha focava num enorme mercado potencial e, para isto, baseou-se no grande sucesso comercial do utilitário da Volkswagen no interior do Brasil, onde a maior parte das estradas vicinais não eram pavimentadas. Por sinal, a maioria ainda não é. Isso foi no fim da década de 1970, quando o empresário Hélio da Cunha encontrou o projeto de empresa QI (de "qualquer terreno" - Engenharia e Equipamentos - a mesma que havia desenvolvido sistema semelhante para utilitário Jég também fabricado pela Dacunha (ver edição 5 de Fusca & Cia).

O engenheiro mecânico responsável pelo

projeto foi o Coronel Walter Catharino Filho, sócio-diretor da QI, que basicamente adaptou o mesmo sistema na Kombi. "Como o Jég utilizava a mesma plataforma da Kombi, nós apenas aumentamos o comprimento do cardã para e motamos a tração integral na camionete", lembra o Coronel Catharino. O modelo foi apresentado à Volkswagen, mas não recebeu nenhum apoio, nem aprovação. "Houve uma má vontade enorme. Acreditado até que uma intenção de liberada de reprovar o projeto por parte da engenharia da VW. Eles não faziam e nem deixavam fazer", detalha o Coronel.

A falta de interesse pelo projeto e também

de apoio, mesmo que indireto, da VW fez com que a proposta não fosse adiante e logo depois, Hélio da Cunha, em má situação financeira, encerrou a produção do Jég e vendeu os equipamentos e o ferramental da sua fábrica ao próprio Coronel Catharino: "Eu só comprei porque era um bom equilíbrio e custou uma ninharia", detalha. Junto com este equipamento também foi a Kombi 4x4. Envolvido na época no desenvolvimento de sistema de tração integral para caminhões canavieiros e para as picapes Chevrolet séries C e D, o Coronel Catharino nem se interessou pela Kombi 4x4, que ficou de lado e acabou sendo vendida.



Pouco tempo depois, ela foi revendida justamente para um gerente da própria VW, Ernst Marín Scherwitz, que na época comandava a seção de usinagem de motores a ar. Nascido na Alemanha, Marín - como é mais conhecido - veio para o Brasil com a família quando tinha nove anos de idade e entrou na VW em 1961, com apenas vinte anos, se aposentando em 1993, depois de atuar em diversas áreas da fábrica. Mas, na ocasião em que comprou a única Kombi 4x4 montada pela QI, ele também achou a proposta interessante. Apesar disso, nem quis saber dos motivos porque a direção da VW não teve interesse no projeto. "Como ocorre

em toda empresa muito grande, nunca se consegue as informações precisas sobre este tipo de projeto. Além disso, não podia me intrometer no que não era da minha área, a usinagem de motores, e por isso resolvi esquecer o assunto", conta Marín.

PROPOSTA PARA O FUTURO

Apesar de ter deixado o assunto de lado, na ocasião, Marín continuou acreditando no projeto de tração total na Kombi. "Mas decidi que só voltaria a pensar nisso quando me aposentasse e tivesse mais tempo para me dedicar a este projeto. Além disso,

na época, a QI não tinha mais interesse em investir na proposta, mas detinha os direitos com relação as patentes que o projeto. Portanto, qualquer iniciativa que eu tomasse fatalmente teria que negociar com esta empresa", detalha Marín, que continuou cuidando de sua Kombi 4x4 e utilizando-a para diversas viagens pelo litoral e interior do Brasil. "Ela nunca me deu nenhum problema e enfrentou muita estrada difícil com toda disposição", conta o proprietário.

Ao se aposentar, depois de 33 anos trabalhando na VW, Marín procurou novamente o Coronel Catharino, na QI, para tentar





O sistema de tração integral é bastante simples e o cardã é apoiado nas travessas do chassi

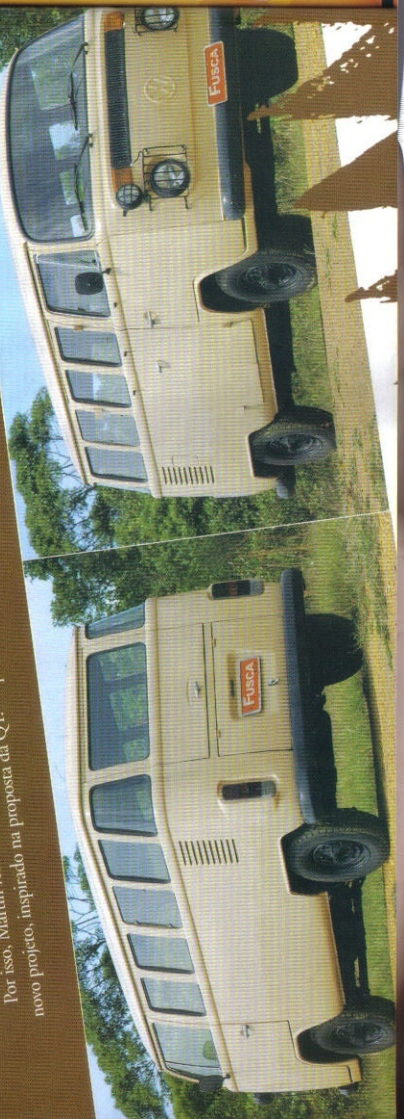
entabular alguma troca de idéias sobre o projeto da Kombi "traçada": "Mas ele não demonstrou nenhum interesse especial. Disse-me que, se eu realmente estava interessado, podia negociar os direitos sobre as patentes, algo que não achei vantajoso porque o projeto já estava superado", lembra Martin. "Para se ter uma idéia, o eixo dianteiro utiliza ainda semi-eixos de cruzetas e, além disso, é muito pesado", detalha.

PROJETO ATUALIZADO

Por isso, Martin resolveu desenvolver um novo projeto, inspirado na proposta da QT.

1990 era o momento exato, já que a Kombi ainda vendia muito bem e utilizava o motor refrigerado a ar. Hoje, junto com o motor mais complexo de refrigeração líquida, já existem em oferta no nosso mercado modelos importados com tração total continua, que incorporam avançada tecnologia eletrônica e com as quais não temos condições de competir. Além disso, os custos de produção destes componentes no exterior são bem mais baixos que os nossos", explica Martin, que também já desistiu do projeto. Tanto que já pensa em colocar o único exemplar de Kombi 4x4 à venda. "Uma boa idéia, mas que não foi aproveitada na hora certa", conclui.

Atualmente, Martin acha que a proposta perdeu o timing. "Em meados da década de



VERSATILIDADE AMPLIADA

A Kombi também herdou do Fusca, da qual deriva sua mecânica, a versatilidade e a capacidade de enfrentar com galhardia terrenos inóspitos. Em grande parte, devido à posição e ao peso reduzido do conjunto motor-transmissão. Com tração nas quatro rodas, esta versatilidade é ampliada. Apesar de se tratar de um sistema básico de tração total, de engate manual, o projeto desenvolvido pela QT é bem prático e silencioso. "Devo reconhecer, entretanto, que falta a reduzida. Porém, na ocasião, isso encarecia o projeto e também precisaríamos do apoio da VW para alterar o desenho da carcaça da caixa de câmbio", detalha o Coronel Catharino. Por isso, ao câmbio original VW de quatro marchas foi acoplada somente uma caixa de transferência convencional, tipo engatar/desengatar. Já o diferencial dianteiro tem uma carcaça própria, desenvolvida pela QT, mas que utiliza a coroa e pínhão originais VW, enquanto as semi-árvores dianteiras, bem como as mangas de eixo da suspensão, também foram reprojatadas. O único inconveniente é que o sistema de tração na frente limitou o ângulo de esterçamento das rodas, que sempre foi uma característica de destaque na Kombi, mas nada que comprometa a dirigibilidade. "Porém, andando na terra com a tração engatada, a direção sofre o fenômeno do shimmy", detalha Martin. Devido ao balanço pronunciado na dianteira, o ângulo de ataque quando uma das rodas ficou no ar, característica bastante comum na suspensão traseira. Bastou engatar a tração, acionando a alavanca ao lado da do câmbio, e acelerar, para o veículo sair facilmente desta típica situação que, tantas vezes, deixou os motoristas de Kombis convencionais encabulados quando uma das rodas traseiras levantava do chão e veículo não conseguia andar.

