

O SM 4.1 é um desses fora de série nacionais que tem uma bela história pra contar. Tudo começou em meados dos anos 70, quando o empresário Humberto Pimentel Duarte, diretor-presidente da Companhia Industrial Santa Matilde, de Três Rios, RJ, que produzia vagões e implementos agrícolas, resolveu fazer um carro de bom desempenho e design exclusivo para uso diário. Foi um período em que o empresário amargou não se conformou com a fila de espera de um Puma GTB, um ano e meio, o que o levou a criar seu próprio carro.

Tudo se encaixava: ele queria um carro exclusivo e tinha uma filha ainda jovem que adorava design automobilístico. Diante do incentivo do pai, Ana Lúcia Pimentel Duarte, então com 19 anos, traçou as primeiras linhas do carro que a indústria do pai produziria. Em 1977, o carro foi mostrado pela primeira vez na Brasil Export 77, e, apesar da novidade causar alguma euforia no meio automobilístico, Humberto sentiu que o carro tinha que evoluir. No ano seguinte, em 1978, naquela edição do Salão do Automóvel, a versão finalizada do SM 4.1 foi finalmente apresentada e disponibilizada para venda ao público.

Assim como o Puma GTB, o SM utilizava toda a mecânica do Opala 6-cilindros, com motor 250 de 127 cv e 29 m·kgf de torque máximo, e pesava pouco menos de 1.300 kg. A suspensão era toda Opala, com molas helicoidais. Media 4.180 mm de comprimento, 1.715 mm de largura, 1.320 mm de altura, mas o entre-eixos era bem curto, apenas 2.370 mm.

Por dentro, o acabamento requintado ofertava ao seu feliz proprietário itens como ar-condicionado, direção com assistência hidráulica, elevadores elétricos dos vidros, além da forração dos bancos em couro, um luxo para um esportivo fora de série da época. Em 1980, o esportivo produzido pela Santa Matilde deu mais um passo adiante: passou a ser oferecido com motor 250-S de 153 cv além das versões 4-cilindros a álcool, que poderia ser aspirado ou turbo. Além dos novos motores, o SM 4.1 250 passou a ser oferecido também com o câmbio automático de 4 marchas herdado do Opala, o que tornou o esportivo ainda mais requintado para quem buscava comodidade e visual exclusivo.

Em 1984, a Santa Matilde, aproveitando o expressivo número de vendas, passou a oferecer o SM também na versão conversível, que utilizava o mesmo esquema de capota do Mercedes-Benz SL, com uma capota rígida e outra flexível em lona. Pesado, o desempenho do esportivo nacional era inferior ao do Opala SS-6: o carro acelerava de 0 a 100 km/h em cerca de 13 segundos e atingia uma velocidade máxima não muito superior a 170 km/h. Se comparado a valores atuais, um desempenho próximo a de um carro 1,0, mas na época esse não era um valor assustador, pois correspondia ao de um carro de bom desempenho.



*O Santa Matilde SM 4.1 tinha personalidade (Foto: lexicarbrasil.com.br)*

Infelizmente para esse carrão, a chegada do Gol GTi em 1988 e do Kadett GS em 1989, ambos com desempenhos bem superiores e custo bem mais baixo, fazia com que o consumidor da época desviasse o olhar do Santa Matilde e olhasse com mais interesse para os pocket rockets das multinacionais. No início dos anos 80 um SM 4.1 custava algo ao redor dos 20 mil dólares da época, que se considerarmos a inflação do dólar e do real ao longo das décadas, podemos afirmar que o nosso esportivo custava cerca de R\$ 200 mil atuais. Com esse valor, para que se tenha uma ideia, era possível comprar dois Opalas na versão topo de linha Comodoro com motor de 6 cilindros. Não era um carro barato, e aquele que desfilasse com um SM, podia se gabar de estar rodando com o carro mais caro de nosso mercado da época.

Em 1988, a fábrica parou de aceitar pedidos e produziu alguns carros até 1990, atendendo vendas que já tinham sido feitas. No total, a Companhia Industrial Santa Matilde fabricou 937 unidades do SM em todas as suas variações. Nos anos seguintes, a Companhia se limitou a fornecer peças de reposição aos modelos já vendidos, além de aceitar encomendas de alguns poucos entusiastas do modelo. A última unidade definitiva foi feita em 1997 e já utilizava o aposentado motor 3,0 6-cilindros fabricado na Alemanha que equipava os Omegas até 1993.

Uma curiosidade bastante interessante é que, no início dos anos 80, um SM foi levado para uma exposição automobilística em Paris. Lá, um milionário empresário americano ficou tão encantado e fascinado com o carro que encomendou à Companhia Santa Matilde a fabricação de réplicas do lendário Ford Cobra. A empresa topou o desafio e produziu 57 unidades da tal réplica que, curiosamente, utilizava um motor Chevy V-8 350, câmbio Dana de 5 marchas e