

OS SECRETOS do *Chevrolet Opala*

*curiosidades
históricas do modelo*



Introdução

Complementando a nossa coleção de livros digitais, temos o orgulho de apresentar mais um fascículo. Desta vez, decidimos fazer um compilado de curiosidades à respeito do nosso tão amado Chevrolet Opala. Informações históricas que muitas vezes são temas de dúvidas dos amantes do modelo, fatos que são pouco divulgados ou mesmo informações perdidas na nossa, pouco preservada, história da indústria automobilística brasileira.

Lançado em novembro de 1968 como modelo 1969 e concluído no início de 1992, foram 23 anos/modelo, divididos entre 3 carrocerias e incontáveis versões de acabamento. Dentre todas estas, algumas versões que nunca saíram do pátio da GM, outras nem do papel. Muitas vezes confundidos com modificações de mau gosto, ou frutos de rumores difundidos pela comunidade opaleira.

Os fatos aqui citados são frutos de pesquisa nas fontes mais respeitadas nacionalmente, registros de arquivos pessoais e públicos e têm consigo a liçensa poética da memória e percepção daqueles que às contam.

Este não tem intenção de corrigir, ou ditar o que foi ou não a verdade. Mas sim, preservar a história do modelo.

Agradecemos à todos nossos leitores, seguidores, inscritos, amigos e colaboradores pela contribuição para a confecção deste, que nos permite trabalhar com aquilo que amamos.

Muito obrigado e boa leitura!



"Chateau"

Durante seus anos de produção, a linha Chevrolet Opala teve DIVERSOS anos/modelo que contavam com a opção de interior vermelho. Inclusive no lançamento, o primeiro modelo contava com diversas opções de interior, como: azul, bege, verde e vermelho. Apesar de não serem bem aceitas, e elevarem muito o custo da produção, pois era uma nova gama de peças a serem desenvolvidas, fizeram alguns retornos durante a vida do Opala.



Opala 1970 com interior vermelho.



Interior xadrez do Especial 1971.

Os modelos mais requintados "Luxo" e "Gran Luxo", poderiam ter interiores, além de preto, azul ou até mesmo verdes. Devido à pouquíssima aceitação, para 1972 estes interiores foram extintos, fazendo retorno apenas em 1978, onde começa a história de um dos mais famosos termos utilizados na comunidade opaleira nos dias de hoje: o "Opala Chateau".



Chamativo interior azul opcional em 1971.

"Chateau"

Nunca na história do Opala um termo foi tão difundido de forma errônea quanto o famigerado "Chateau". Em encontros, resenhas, grupos e vídeos espalhados por aí, muito se ouve dizer que a GM lançou o "Opala Chateau" o que não é verdade.



Folder da linha Opala 1978.

Em uma das várias jogadas de marketing excepcionais que a GM fazia na época, ela soltou um folder com os dizeres: "Chateau Comodoro, Safra 78", fazendo trocadilho com o carro vinho com interna vinho e os famosos vinhos franceses Chateau. Que eram objeto de prestígio dentre a burguesia, assim como seu produto. Este termo ganhou alguma fama no meio, e o interior que é oficialmente vinho, se popularizou "Chateau" dentre os fãs.

Este interior não é exclusivo de nenhum modelo, poderia vir no carro básico, cupê, sedan e até mesmo Caravan. O único modelo que nunca o viu, foi o SS que teve seu interior preto exclusivo por toda sua vida. O interior vinho perdurou pelo ano de 1978, 1979 e só foi voltar em 1988, quando foi oficialmente extinto da linha de montagem da GM do Brasil.

A linha 1978 foi lançada repleta de novidades. As versões Luxo, Comodoro e SS ganham a opção da carroceria 15, que seria a perua Caravan. Isso se deve ao fato da quantidade de concorrentes aumentar nos anos passados e as vendas de 1977 terem sido um pouco "fracas", se comparadas com as anteriores.

Para complementar as novidades, o interior vermelho, chamado de vinho pela GM, retorna para fazer par com os já tradicionais marrom e preto.

Château Comodoro, Safra 78.

Dentro do novo interior vinho do Chevrolet Comodoro, você tem o privilégio de ouvir duas coisas: ou a pulsação silenciosa do econômico motor de 4 cilindros; ou o ritmo forte, mas também silencioso, do motor de 6 cilindros. Entre para o mundo e o conforto do Chevrolet Comodoro, por uma de suas duas ou quatro portas.

Vá escolher o seu num dos 400 Concessionários Chevrolet de todo o país.

GM

Garanta o combustível de amanhã. Responda os 80.

Chevrolet

Foi feito para você

Propaganda do Chevrolet Comodoro 78.



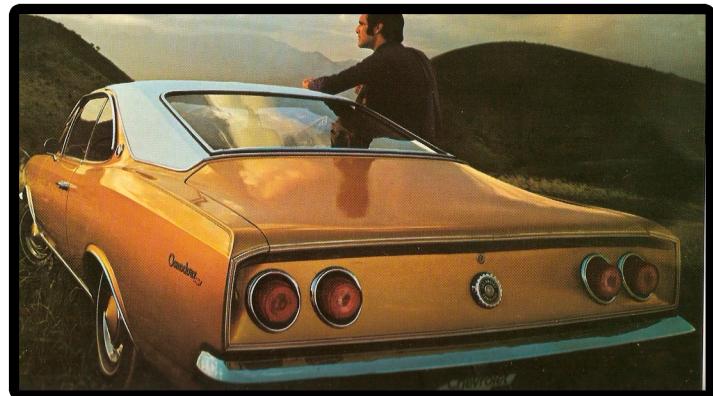
Château Comodoro Safra 78



Las Vegas

O que uma cidade no deserto do estado de Nevada, conhecida por seus cassinos e estilo de vida excêntrico tem a ver com um carro produzido no Brasil na década de 70?

Quando ouvimos nos encontros alguém dizer que tem um “Opala Las Vegas”, logo assumimos que se trata de um Opala de 1975 até 1979 na carroceria duas portas com meio teto de vinil, mas não foi assim que o termo começou.



Folder da linha 1975, Chevrolet Comodoro.



Salão do Automóvel de 1972, stand VW.

Antes da internet dominar o mundo, os eventos automobilísticos eram a principal fonte de saber as novidades para cada ano. Aqui no Brasil o Salão do Automóvel era a aposta certa para as montadoras apresentarem seus conceitos para o ano seguinte e testar a aceitação do público através de enquetes.

Em 1972, a GM apresentou diversos protótipos no Salão para testar a aceitação do público quanto a alguns opcionais que ainda não eram presentes nos Opalas, mas já eram sucesso nos Estados Unidos, na matriz.

Um dos protótipos se tratava de um Opala Verde Menta, batizado de “Las Vegas”. Ele tinha a sua cor verde replicada em todo o interior, com console central da Zune, luz de cortesia para os passageiros traseiros, bancos individuais Procar com forração custom, bancos traseiros com encosto de cabeça, retrovisor cônicoo no para-lamas esquerdo, calotas no design da Veraneio no aro 14 fabricadas pela Glicério, grades e lanternas exclusivas e o teto vinil no estilo “Halo”.



Opala “Las Vegas” no Salão de 1972.

Las Vegas

Este exemplar serviu como pesquisa de mercado e diversos itens que foram arranjados de forma extravagante propositalmente, foram depois harmonizados em futuros lançamentos da GM. O retrovisor cônico veio para os modelos SS a partir de 1978, 6 anos depois. Os bancos com encosto de cabeça integrado ao desenho, veio nos Opalas linha 1975, 2 anos depois, no fim de 1974, assim como o famigerado meio teto vinil estilo “Halo”.

Este passou a ser oferecido como item de série no novo topo-de-linha “Comodoro” lançado como modelo 1975 na nova carroceria e ainda poderia ser oferecido como opcional dos demais acabamentos “Luxo” e “Standard” mediante encomenda.

O veículo foi do Salão do Automóvel direto para a concessionária Simpala de Porto Alegre, RS, onde ficou em posse do diretor executivo da GM da década de 70 até 80. Em 2004 foi adquirido pelo colecionador Jefferson Pereira e hoje se encontra em Itajaí, SC, depois de ter passado por uma criteriosa restauração para seu estado original do Salão do Automóvel.

Toda a terminologia “Las Vegas” associada aos tetos de vinil, derivam deste exemplar ÚNICO no mundo, raríssimo.



Detalhes do modelo “Las Vegas”.









Projeto V80

No Brasil década de 70, âmbas General Motors e Fiat tiveram uma mesma visão de mercado: a que o consumidor brasileiro precisava de uma camionete de valor mais acessível. A Fiat lançou a versão picape do 147 em 1978 apenas por conta de um estudo de mercado feito pela sua concorrente GM.

Opalete e Opala El Camino foram alguns apelidos dados pela imprensa quando obteve acesso aos materiais de estudo da montadora, que quando perguntada hoje sobre tal projeto, não soube responder o porque foi desmotivada a continuá-lo, pois não tem os registros do estudo de mercado feito. A fonte mais segura é quem esteve lá: Adalberto Bogsan, engenheiro de design da General Motors de 1962 a 2001. Adalberto conta à revista UOL que o estudo se iniciou em 1973 para a picape ser lançada juntamente com a perua Caravan na mudança de geração de 1974 para 1975. Porém, naquela altura já se falava em um substituto para o Chevrolet Opala, então era receoso o investimento grande em um derivado. A perua Caravan era vendida na Alemanha e partilhava muito do ferramental com o Opala, no caso do Projeto V80, nome oficial da “Opalete”, toda parte de ferramental teria de ser nova, inviabilizando o projeto.

Nas imagens do estudo podemos ver os sobreiros opcionais dos Opalas linha 1975, e as lanternas traseiras da linha C10. Adalberto conta que foi dele a ideia de suavizar a coluna B para trazer a identidade da marca ao projeto.

A camionete seria oferecida com as mesmas motorizações do Opala, 2.5 e 4.1. Adalberto relembra que o protótipo foi sucateado, infelizmente, não chegou nem aos testes de resistência e o projeto V80 descontinuado.





MIAU
MUSEU DA
IMPRENSA
AUTOMOTIVA



MIAU
MUSEU DA
IMPRENSA
AUTOMOTIVA

Diplomata 1979

No Brasil, o termo “Diplomata” deixou de ser um cargo internacional para ser conhecido pela versão topo de linha do modelo Opala, da General Motors. Lançado oficialmente em 1980, no terceiro “facelift” do Opala, com os faróis e lanternas quadrados, ele acompanhou a linha até 1992, no seu fim. Durante 12 anos foi o veículo mais luxuoso que a General Motors poderia oferecer ao seu cliente.

O Diplomata ao longo dos anos sempre dispôs de rodas exclusivas, que depois eram cedidas nos anos seguintes ao seu irmão do meio, o Comodoro, que deixa de ser o topo-de-linha em 1979 para a chegada do Diplomata. Sempre teve interior requintado, com painel sempre completo, com conta-giros e demais relógios marcadores no console, forração de teto em acabamento preto nos anos 80, volante com emblema exclusivos, dentre outros itens de série mais desejáveis, como o freio à disco nas 4 rodas na sua última geração 91/92, câmbio automatico 3 e posteriormente 4.

O que pouca gente sabe, é que 1978 é o último ano em que o Comodoro é o topo-de-linha, justamente porque a GM tinha intenções de lançar o Diplomata ainda na carroceria antiga, em 1979. O Comodoro 1979 perde os apliques em Jacarandá do painel e portas, ganha rodas modelo repolho e não mais as usuais calotas com sobrearos, o teto de vinil já havia deixado de ser item de série em 1977, assim como o motor 6 cilindros, que agora era opcional como nos demais acabamentos.

O Comodoro passa então a ser o modelo intermediário em 1979, que não teve um topo-de-linha, e se mantém nesta posição até o fim da linha Opala, em 1992.



Emblema Diplomata do ano 1988.



O, já bem mais simples, Comodoro 1979.

COMODORO

Espaço, luxo e conforto. Tudo isso e mais a potência e durabilidade do motor Chevrolet, agora com transmissão manual de 5 velocidades "overdrive" para motor de 6 cilindros. Comodoro, um carro com personalidade.

Comodoro 1992.

Diplomata 1979

Isso tudo eram preparativos para o lançamento do Diplomata. O setor de marketing da General Motors requisitou ao setor de engenharia que transformasse algumas unidades Comodoro para Diplomata, equipando-os com os acabamentos internos, rodas, ar e direção do Diplomata que viria a ser lançado em 1979.

No salão do automóvel em novembro de 1978, foi apresentado ao público o que então seria a versão final.



Diplomata 1979 no Salão do Automóvel de novembro de 1978.



Interior do Diplomata.

Segundo tabelas não oficiais, foram produzidos 8 unidades Diplomata em 1978. 239 a gasolina e 1 alcool em 1979, que provavelmente já engloba os veículos modelo 1980 e finalmente 3.393 a gasolina e 532 Diplomas a alcool produzidos efetivamente em 1980.

O carro apresentava os acabamentos no painel e portas em Jacarandá que a versão Comodoro perderia em 1979, rodas redesenhadas em liga porém em 5,5" ao invés de 6" como os 1980, direção hidráulica, ar condicionado, conta-giros digital um novo esquema de pintura na grade e emblemas exclusivos.

| ANO | OPALA | | | CARAVAN | | | CARAVAN COMODORO | |
|------|----------|--------|----------|--------------------------|--------|------------------------|------------------|--------|
| | gasolina | álcool | gasolina | ambulância a gasolina | álcool | ambulância a álcool | gasolina | álcool |
| 1968 | 305 | | | | | | | |
| 1969 | 25.792 | | | | | | | |
| 1970 | 42.331 | | | | | | | |
| 1971 | 54.212 | | | | | | | |
| 1972 | 66.940 | | | | | | | |
| 1973 | 57.606 | | | | | | | |
| 1974 | 51.005 | | 2.292 | | | | | |
| 1975 | 47.472 | | 20.404 | | | | | |
| 1976 | 42.944 | | 24.042 | | | | | |
| 1977 | 31.020 | | 17.354 | | | | | |
| 1978 | 40.014 | | 26.091 | 322 | | | | |
| 1979 | 28.032 | 129 | 26.317 | 192 | 11 | | | |
| 1980 | 18.349 | 7.515 | 19.718 | 158 | 7.072 | 137 | | |
| 1981 | 7.970 | 3.175 | 8.181 | 149 | 4.091 | 357 | | |
| 1982 | 6.219 | 3.204 | 10.580 | 221 | 3.956 | 89 | | |
| 1983 | 984 | 4.450 | 448 | 51 | 3.103 | 168 | 1.440 | 5.851 |
| 1984 | 314 | 1.524 | 117 | 28 | 1.157 | 417 | 596 | 5.119 |
| 1985 | 362 | 2.107 | 109 | 50 | 848 | 510 | 490 | 6.919 |
| 1986 | 669 | 1.349 | 138 | 88 | 507 | 756 | 579 | 4.345 |
| 1987 | 103 | 1.819 | 85 | 200 | 624 | 1.344 | 383 | 3.091 |
| 1988 | 380 | 2.999 | 121 | 254 | 1.072 | 1.521 | 1.444 | 6.160 |
| 1989 | 909 | 1.226 | 333 | 562 | 465 | 1.348 | 2.261 | 2.607 |
| 1990 | 2.167 | 734 | 318 | 1.424 | 150 | 465 | 2.625 | 641 |
| 1991 | 775 | 238 | 166 | 395 | 53 | 118 | 1.024 | 257 |
| 1992 | 698 | 1 | 209 | 683 | NF | 82 | 23 | |

Tabela de produção GM Opala.

Diplomata 1979

No fim das contas, a General Motors decide segurar o lançamento do Diplomata para meados de 1979 já como Modelo 1980. Este feito tem diversas explicações. A primeira, e mais óbvia, é a própria reestilização da linha Opala para o ano de 1980, com nova carroceria, lanternas, faróis, para-choques, tampa traseira e capô, um carro muito diferente do modelo 1979. Não faria sentido algum lançar o topo-de-linha em 1979 apenas para ter que redesená-lo todo novamente para 1980. Além do mais, o impacto de uma “cara nova” para o Diplomata foi parte do grande trunfo da GM na hora de lançá-lo ao público.

Mais uma explicação foi o atraso na produção das rodas de liga leve do Diplomata, o que inviabilizou ainda mais a produção. Rodas essas que foram adotadas pelos modelos SS e Caravan Comodoro do ano de 1980.

Ainda hoje, é uma enorme polêmica quanto ao destino das unidades protótipo do Diplomata com a carroceria antiga. Alguns afirmam já ter visto chassis de carros que efetivamente eram Diplomata de ano 1979, porém há evidências que os carros utilizados eram na verdade, Comodoros transformados, portanto, teriam chassi de Comodoro. O que dificulta muito as coisas.

Fato é que até os dias de hoje, este é um dos modelos mais raros já concebidos pelas fábricas da General Motors do Brasil.



Precisão mecânica em 4 ou 6 cilindros.
Carburadores de corpo simples, duplo estágio

Estabilidade perfeita. Mais eficiência nas
tomadas de curva. O uso de pneus radiais, além

| OPALA | | CARAVAN | | | | CARAVAN COMODORO | | |
|-------|----------|---------|----------|--------------------------|--------|------------------------|----------|--------|
| ANO | gasolina | álcool | gasolina | ambulância a gasolina | álcool | ambulância a álcool | gasolina | álcool |
| 1968 | 305 | | | | | | | |
| 1969 | 25.792 | | | | | | | |
| 1970 | 42.331 | | | | | | | |
| 1971 | 54.212 | | | | | | | |
| 1972 | 66.940 | | | | | | | |
| 1973 | 57.606 | | | | | | | |
| 1974 | 51.005 | | 2.292 | | | | | |
| 1975 | 47.472 | | 20.404 | | | | | |
| 1976 | 42.944 | | 24.042 | | | | | |
| 1977 | 31.020 | | 17.354 | | | | | |
| 1978 | 40.014 | | 26.091 | 322 | | | | |
| 1979 | 28.032 | 129 | 26.317 | 192 | 11 | | | |
| 1980 | 18.349 | 7.515 | 19.718 | 158 | 7.072 | 137 | | |
| 1981 | 7.970 | 3.175 | 8.181 | 149 | 4.091 | 357 | | |
| 1982 | 6.219 | 3.204 | 10.580 | 221 | 3.956 | 89 | | |
| 1983 | 984 | 4.450 | 448 | 51 | 3.103 | 168 | 1.440 | 5.851 |
| 1984 | 314 | 1.524 | 117 | 28 | 1.157 | 417 | 596 | 5.119 |
| 1985 | 362 | 2.107 | 109 | 50 | 848 | 510 | 490 | 6.919 |
| 1986 | 669 | 1.349 | 138 | 88 | 507 | 756 | 579 | 4.345 |
| 1987 | 103 | 1.819 | 85 | 200 | 624 | 1.344 | 383 | 3.091 |
| 1988 | 360 | 2.999 | 121 | 254 | 1.072 | 1.521 | 1.444 | 6.160 |
| 1989 | 909 | 1.226 | 333 | 562 | 465 | 1.348 | 2.261 | 2.607 |
| 1990 | 2.167 | 734 | 318 | 1.424 | 150 | 465 | 2.625 | 641 |
| 1991 | 775 | 238 | 166 | 395 | 53 | 118 | 1.024 | 257 |
| 1992 | 698 | 1 | 209 | 683 | NF | NF | 82 | 23 |

Além de ter a estabilidade
de um frenagem e evita o
estraseiros.

Nas cores cinza, preto ou marrom. Novo
painel de instrumentos e alavanca de câmbio

Tanque de combustível com capacidade
para 65 litros e correta relação de marchas,
Opala e Caravan,
por longas
distâncias.

Com este
motor e econômi-

| CARAVAN DIPLOMATA | | COMODORO | | DIPLOMATA | | |
|-------------------|----------|----------|----------|-----------|----------|--------|
| ANO | gasolina | álcool | gasolina | álcool | gasolina | álcool |
| 1968 | | | | | | |
| 1969 | | | | | | |
| 1970 | | | | | | |
| 1971 | | | | | | |
| 1972 | | | | | | |
| 1973 | | | | | | |
| 1974 | | | 77 | | | |
| 1975 | | | 1.512 | | | |
| 1976 | | | 1.477 | | | |
| 1977 | | | 1.579 | | | |
| 1978 | | | 4.606 | | 8 | |
| 1979 | | | 12.803 | 12 | 239 | 1 |
| 1980 | | | 15.386 | 4.655 | 3.393 | 532 |
| 1981 | | | 7.970 | 3.252 | 2.375 | 764 |
| 1982 | | | 9.690 | 3.011 | 3.545 | 423 |
| 1983 | | | 1.766 | 6.988 | 1.307 | 1.762 |
| 1984 | | | 521 | 4.453 | 909 | 2.164 |
| 1985 | 33 | 1.006 | 569 | 6.727 | 710 | 6.553 |
| 1986 | 141 | 2.802 | 820 | 7.375 | 386 | 6.172 |
| 1987 | 124 | 2.081 | 622 | 3.970 | 510 | 5.120 |
| 1988 | 617 | 1.516 | 1.858 | 8.397 | 2.293 | 7.005 |
| 1989 | 827 | 569 | 3.720 | 4.342 | 4.496 | 4.084 |
| 1990 | 570 | 75 | 4.659 | 1.267 | 2.624 | 437 |
| 1991 | 339 | 62 | 3.179 | 1.280 | 3.138 | 564 |
| 1992 | 11 | 2 | 622 | 141 | 669 | 82 |

NP: Não Produzido

Alguns carros
chegaram ao mer-
cado meses antes
de seu ano/modelo,
o que explica, entre
outros casos, a exis-
tência de unidades
de 1968, muito em-
bora o Opala tenha
sido lançado, no VI
Salão do Automóvel,
como modelo do
ano seguinte. Os
dados de produção
aqui apresentados
são oficiais e foram
fornecidos pela
Anfavea, Associação
Brasileira de Fabri-
cantes de Veículos
Automotores

Os segredos do Opala



Autor: Murilo Gonçalves

Direção executiva: Caio Alexander

Uma produção: Opala Las Vegas