



ASSINE

BATE-PAPO

E-MAIL

SAC



Messenger



Voip



E-Mail Grátis



Shopping

Best Cars Web Site**História em Movimento**

Com mais informações vindas do ocidente, os 16 anos de atraso na evolução do projeto ficaram mais latentes. Os importadores não raro aprimoravam a oferta de equipamentos do Niva na esperança de torná-lo mais competitivo. Quando o jipe chegou a Brasil, em 1990 (*leia boxe abaixo*), seu padrão de acabamento ainda refletia muito da filosofia socialista de se viver só com o essencial, sem luxos ou recursos supérfluos.

***Portas sem quebra-vento,
novas lanternas, tampa
traseira chegando ao pára-
choque: as poucas
mudanças de carroceria
deixaram o Niva mais
funcional***



Além disso, várias peças sofriam de uma fragilidade que não combinava com a proposta de valentia do modelo. Entre os inconvenientes estavam os trilhos de sustentação que não fixavam bem os bancos. Os botões de comandos elétricos vibravam e o volante, amplo e fino, escorregava das mãos. Por outro lado, além da eficiente tração integral com diferencial central, o Niva trazia uma caixa de ferramentas tão completa que até tinha bomba de encher pneus. E os faróis contavam com lavador e limpador.

Naquele mesmo ano, um motor de 1,7 litro foi introduzido – ainda carburado, mas 100% projetado pela Lada. Chamado de AutoVAZ 21213, o jipe assim equipado rendia 81 cv e 12,9 m.kgf. Nos mercados externos o nome Niva permanecia. Logo em seguida, para os demais países europeus ele passava a ser comercializado com injeção monoponto de combustível da General Motors, o que demonstrava num pequeno exemplo a dissolução dos conflitos econômicos da guerra-fria. Em alguns desses mercados, de 1993 a 1998, foi oferecido um propulsor Peugeot a diesel de 1,9 litro e 64 cv. Esteticamente também houve mudanças.

***A versão de cinco portas,
chamada de 2131 na***



Rússia, estendia o entreeixos para 2,7 metros, mas não escondia a adaptação com o desnível no teto

A frente, aspecto mais reconhecível do Niva, permanecia igual, mas no interior o painel foi redesenhado. A traseira também ganhou novas formas, com lanternas verticais e tampa de portamalas que abria até a altura do pára-choque. O resultado primou pelo bom gosto e a discrição. Não demoraria para as portas perderem os quebra-ventos. Num involuntário reforço de marketing, a construção do túnel sob o Canal da Mancha, concluída em 1994, teve uma frota de 45 Nivas para ajudar no trabalho pesado, uma prova da reputação do modelo na Europa.

Para 1995 surgia um importante acréscimo à linha. Chamado no mercado russo de 2131, a versão estendida do modelo oferecia duas portas a mais – e muito espaço interno. O desenho externo explicitava o aspecto de adaptação, em especial pelo entreeixos acentuado de 2,7 m e o sutil desnível no teto separando as portas dianteiras das traseiras. Ainda assim, fora detalhes como o desenho dos pára-choques e dos retrovisores externos, o estilo do Niva continuava atual. [Continua](#)

O Niva de gravata



Desde o final dos anos 90 se falava no "novo Lada Niva", o projeto VAZ 2123. O desenho moderno e arredondado prometia inovações, mas na verdade escondia a mecânica quase toda emprestada pelo Niva tradicional. O motor é o 1,7 de 80 cv a gasolina com injeção. O protótipo só se tornou realidade com a associação GM-AutoVAZ, formada em 2001. Em setembro de 2002 começou a ser produzido o Chevrolet Niva, improvável união de um dos nomes mais famosos da indústria americana com um ícone da indústria russa. Para exportação há também o motor Opel 1,8 16V de 125 cv. As duas versões têm tração integral, como o Niva da Lada.

Invasão russa no Brasil

Os Ladas estavam entre os pioneiros da reabertura das importações de automóveis no Brasil em 1990, durante o governo de Fernando Collor de Mello, e se tornaram símbolos desse momento importante da nossa indústria. Os anúncios prometiam carros confortáveis, resistentes, de manutenção simples e capazes de durar 20 anos. Quase todas as promessas foram cumpridas, embora a última ainda careça de uns poucos anos para se comprovar.

Os primeiros modelos foram o Samara e o Niva, seguidos pelo sedã e a perua Laika 1600, derivados do Fiat 124. No início da década passada o Niva, primeiro veículo fora-de-estrada importado nessa nova fase de nosso mercado, firmou-se como o estrangeiro mais vendido do segmento.

O preço foi um fator determinante: mesmo com 85% de Imposto de Importação, ele ainda era mais barato que os nacionais Toyota Bandeirante, Gurgel Carajás, Engesa 4 e Envemo Camper. O comportamento no asfalto e o padrão de conforto fizeram-no apreciado por aqui puramente como jipe.

Mas, além do acabamento precário, a Lada enfrentou problemas com a assistência técnica. Ainda, por um erro quase amador, os carros chegavam sem adaptação para nossa gasolina com álcool. Em pouco tempo o diafragma da bomba de combustível, as mangueiras e o revestimento interno do carburador apresentavam problemas que "queimaram" a marca no País. Mesmo assim, o Niva foi o Lada que mais durou no Brasil, até 1999.

[Próxima parte](#)

[Carros do Passado](#) - [Página principal](#) - [Escreva-nos](#)

© Copyright - Best Cars Web Site - Todos os direitos reservados



ASSINE

BATE-PAPO

E-MAIL

SAC



Messenger



Voip



E-Mail Grátis



Shopping

BEST CARS WEB SITE