

Jipe JEG

Um “Militar” a “Paisana”

Paulo Sérgio Coimbra da Silva,
Arquiteto e Estudioso sobre a Evolução da
Indústria Automobilística Brasileira.
bleitura@acessa.com.br

Aproveitando a idéia do projeto de um jipe militar feito pela Volkswagen, cujo protótipo foi apresentado no X Salão do Automóvel (SP) em 1976 e que mais tarde não obteve aprovação nos testes feitos pelo exército para a sua inclusão na frota, a **ABC-Diesel** e a **DACUNHA**, lançou no mercado em 1977 o jipe **JEG**. Nessa época, a febre do fora-de-estrada era impulsionada pelos lançamentos, principalmente, da **GURGEL** de jipes e bugies, sempre utilizando a mecânica VW.



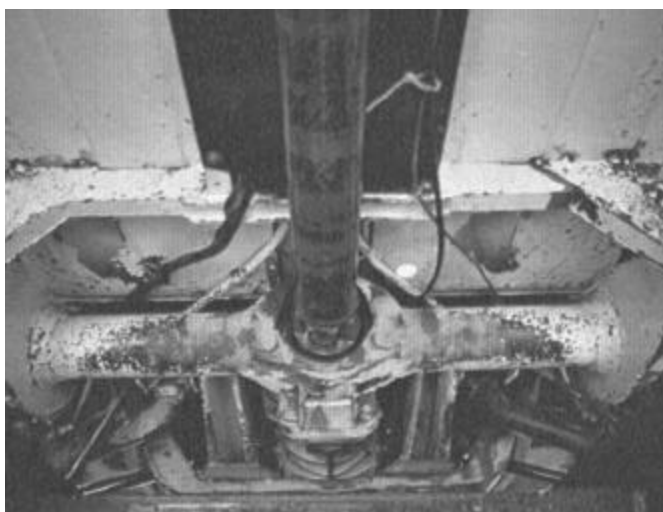
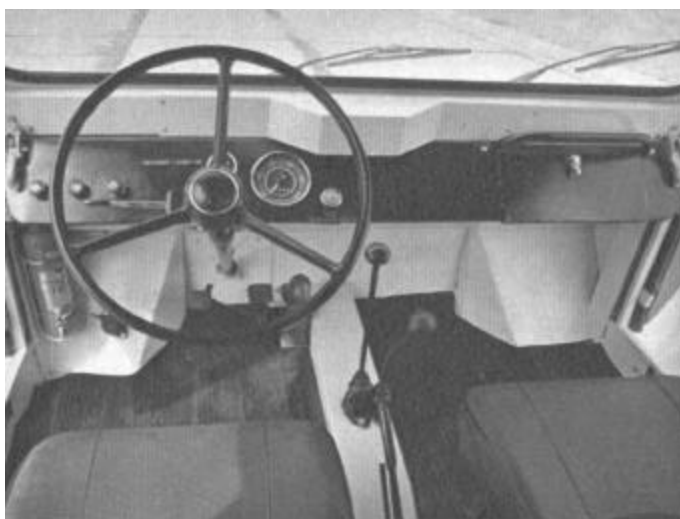
VW Militar no X Salão do Automóvel em 1976 (Crédito da foto: Revista Quatro Rodas - Seção de Periódicos – Biblioteca autor)

Algumas mudanças estéticas marcavam o **JEG** em relação ao seu irmão militar; a carroceria continuou sendo estampada em chapas de aço bicromatizado, dobrada com cantos vivos para facilitar o trabalho de lanternagem quando necessário, mas perdeu algumas nervuras que ajudavam na resistência estrutural do conjunto no protótipo VW. O estepe, primeiramente fixado sobre o capot dianteiro (tipo

Land-Rover), foi deslocado para o seu interior, diminuindo conseqüentemente a angulação da frente (definindo uma silhueta menos agressiva).

Montado numa plataforma da Kombi encurtada em aproximadamente 40cm, a mecânica original foi mantida tendo sido feitas adaptações nas suspensões dianteira e traseira para adaptá-lo aos esforços do fora-de-estrada e também de carga. A tradicional proteção inferior para o motor foi mantida. Foi colocado na dianteira, logo acima do pára-choque um guincho manual, mas com possibilidade para adaptação de um modelo elétrico. Muitas características dos jipes, comuns à época foram incorporadas também no JEG, tais como camburão de combustível externo (item da versão militar adaptado à civil), parabrisas rebatível sobre o capot, painel de instrumentos o mais simples possível, volante de grande diâmetro, portas de lona removíveis e pára-choques mais robustos entre outros integravam o conjunto agradável de se ver.

O grande vão livre (altura do solo) era proporcionado em parte pelo aumento no diâmetro das rodas; aro 15" tala 5,5" calçadas por pneus tipo cidade-campo. O espaço interno, amplo para um veículo na sua categoria não foi afetado pela instalação de um tanque de combustível para 55 litros na dianteira.



Painel e alavancas do sistema de tração integral do JEG 4x4 e detalhe da caixa de transferência traseira e do eixo cardã. (Crédito das fotos: Revista Quatro Rodas – Seção de Periódicos – Biblioteca autor)

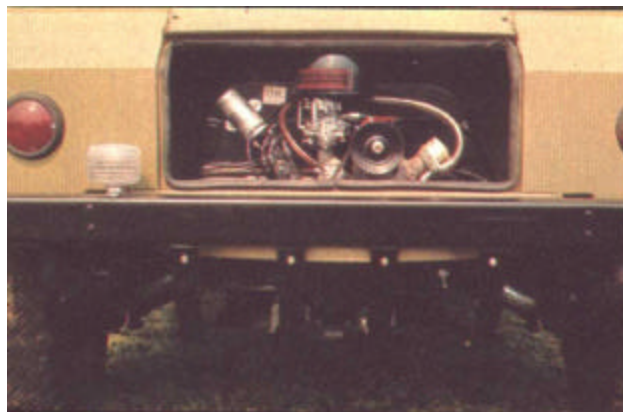
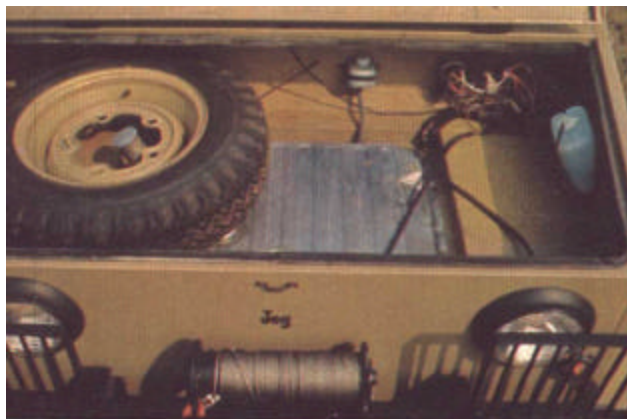


O Jipe 4x4 em testes pela Revista Quatro Rodas e detalhe do cubo de roda dianteiro. (Crédito das fotos: Revista Quatro Rodas – Seção de Periódicos – Biblioteca autor)

O túnel, estampado no assoalho da carroceria, já deixava de certa forma um vão para o eixo cardã que equiparia a versão 4x4 dois anos mais tarde. Quando foi entregue à revista “Quatro Rodas” em 1977 para teste, o jipe se saiu muito bem nas provas realizadas.

Um dos grandes trunfos do JEG para se safar de dificuldades em estradas difíceis era o recurso “selectration” que possibilitava, de dentro do carro, travar uma das rodas traseiras independentemente.

Apesar de ter surgido como uma promessa de veículo para uso em cidade e campo, o JEG4x2 não teve a aceitação esperada, e poucas unidades foram fabricadas.



Sob o capot estão o estepe e o tanque de combustível, à esquerda. À direita a pequena lanterna traseira e a luz de ré ao lado da abertura do cofre do motor, acesso pequeno. (Crédito das fotos: Revista Quatro Rodas - Seção de Periódicos – Biblioteca autor)



O interior com bancos confortáveis para o tipo de veículo e vista lateral do jipe 4x2 com capota. (Créditos das fotos: Revista Quatro Rodas – Seção de Periódicos – Biblioteca autor)

No espaço de tempo entre o lançamento do **JEG 4x2** e do seu irmão mais robusto o 4x4, a QT/Dacunha apresentou um estudo de aplicação de tração integral instalado numa **VW Kombi**. Sendo mantido e aproveitado o câmbio original, foi acoplada a este, uma caixa de transferência que poderia ser desligada ou não do conjunto; dela saíam os eixos cardãs que passam pelas travessas do chassi e chegavam ao diferencial dianteiro com as mesmas relações de engrenagens do diferencial da Kombi. Para suportar todo o esforço extra da tração dianteira, foram projetados novos componentes da suspensão dianteira como manga de eixo, braços de direção, uniões e suportes. Para comandar todo esse conjunto, era usada uma segunda alavanca que acionava o engate e desengate da tração dianteira que era feito diretamente na caixa de transferência. Esse protótipo da Kombi foi testado pela revista “Motor 3” em outubro de 1985 tendo impressionado de forma positiva devido a pequenos detalhes como a ausência de

ruídos estranhos quando do acionamento do sistema, uma resposta rápida ao toque na alavanca, aproveitamento quase que total do torque, havendo assim pouca perda de força, transposição fácil de obstáculos tendo em vista o aumento de peso de todo o conjunto decorrente da instalação dos acessórios.

Por ter optado pela instalação de uma roda livre, que mantém todo o conjunto inativo quando não estava sendo utilizado, o consumo de combustível pode se manter dentro dos parâmetros aceitáveis para um utilitário. Numa análise final depois do teste, ficou patente que seria esta, uma adaptação muito proveitosa se tivesse sido levado adiante sua execução. Foram feitos apenas dois protótipos dos quais não se tem notícia de seu paradeiro.



Testes com a KOMBI 4x4. (Crédito das fotos: Revista Motor 3 – Seção de Periódicos – Biblioteca autor)



Vista do diferencial dianteiro com semi eixos e todo o sistema de direção, à esquerda. À direita conexão eixo cardã e caixa de transferência juntamente com o câmbio na traseira. (Crédito das fotos – Revista Motor 3 – Seção de Periódicos – Biblioteca autor)



Posicionamento das alavancas do sistema 4x4 na Kombi e detalhe do cubo de roda dianteiro com roda livre. (Crédito das fotos: Revista Motor 3 – Seção de Periódicos – Biblioteca autor)

Em 1980 surgiu o JEG 4x4, aproveitando-se todo o esquema da Kombi com tração integral e com as adaptações necessárias da plataforma encurtada, o jipe mais uma vez surpreendeu nos teste feitos pela “Quatro Rodas” a ponto do comentário no texto sobre o teste dizer que “a demonstração das qualidades do JEG com tração nas quatro rodas ser assustadora. A produção inicial prevista para o carro era de cinco unidades/dia mas, devido a problemas de comercialização, esta meta não foi atingida e o projeto não vingou. Apesar do Jeg 4x4 ter incorporado todos os benefícios da tração integral testada com sucesso anteriormente, suas características externas se mantiveram inalteradas e somente por alguns detalhes de carroceria podia-se notar que se tratava de uma outra versão daquele jipe.

Ficha Técnica - JEG 4x4

Motor: Traseiro 1600cc VW

Transmissão: Tração nas quatro rodas, Cambio de 4 marchas sincronizadas à frente e uma a ré.

Carroceria e Chassi: Carroceria em chapas de aço, conversível, duas portas, cinco lugares, estrutura monobloco.

Suspensão: Dianteira: Independente, por dois feixes de torção, barra estabilizadora e amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação; Traseira: Independente por duas barras de torção, eixo de dupla articulação e amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação.

Direção: Mecânica com amortecedor hidráulico

Freios: A tambor nas quatro rodas acionamento hidráulico

Rodas e Pneus: Rodas de aço, aro 15” tala 5,5”; pneus 7,35 x 15 cidade-e-campo

Dimensões: Comprimento: 333,0 cm

Largura: 166,5 cm

Altura: 170,0 cm

Entre eixos: 200,0 cm

Bitola dianteira: 145,5 cm

Bitola traseira: 150,4 cm

Vão livre do solo: 25,0 cm

Peso: 1024 kg