

Por Rodrigo Mora - Folhapress

Quando comprou sua VW Parati GTI 1999, Ernesto Kabashima planejava apenas dar uma revigorada na combalida perua para então revendê-la. Entretanto, após vencer uma prova do Rally Clássico (competição para carros antigos), mudou de ideia.

“Foi tão prazeroso que resolvi investir numa restauração e desisti de vender”, diz Kabashima, que é gerente de riscos de uma gestora de fundos de investimentos. Aos 48 anos de idade, ele compõe o grupo de colecionadores que hoje lidera o mercado mundial de automóveis clássicos.

Dados divulgados em dezembro pela seguradora Hagerty, especializada em veículos antigos, mostram que a Geração X, formada por pessoas nascidas entre 1965 e 1980, responde por 34% das cotações. Os “baby boomers” (nascidos entre 1946 e 1964) aparecem na segunda posição, com 33%.

O que esses colecionadores estão buscando são justamente exemplares dos anos 1990, conhecidos como neoclássicos.

“São carros do período em que tirei carteira de habilitação, mas não tinha condições de comprá-los. Então, se tiver oportunidade hoje, é uma forma de lembrar aquela fase”, explica Kabashima.

Organizador do Rally Clássico, Pedro Luiz Candido confirma que 50% dos inscritos fizeram parte da juventude da década de 1990, e que agora tem poder de compra.

“São colecionadores que, muitas vezes, curtiram esses carros quando eram dos seus pais, e agora querem reviver aqueles momentos. Além disso, são veículos que se assemelham aos que usamos atualmente”, diz Candido.

Henrique Mendonça acrescenta que “para muitos, essa fase representa o ápice do design e do prazer em dirigir, com a conveniência de itens como injeção eletrônica, ar-condicionado e direção hidráulica, e de itens de segurança, como airbag e ABS”.

Nos seus cálculos, de 20% a 50% dos carros comercializados por ele vieram dos anos 1990. “Foi uma época de ouro para alguns modelos, como os últimos Porsches com motor refrigerado a ar. Entre as nacionais, foi o momento de compensar o atraso tecnológico, e mesmo os projetos defasados para a época passam a ter um certo charme”, diz Mendonça.

A onda dos veículos dos anos 1990 deságua nas oficinas. É o caso de uma instalada na Brooklin Novo, zona sul de São Paulo. “Hoje, esses modelos representam de 20% a 25% dos carros que passam por aqui no mês, e 70% são importados”, calcula o dono, Bruno Tinoco.

‘Boom na pandemia’

Ele diz que o boom ocorreu durante a pandemia de Covid-19, quando muitos resolveram realizar seus sonhos de consumo.

Suspensa desde 1976, a entrada de carros estrangeiros foi reaberta em



Chevrolet Opala é um dos clássicos dos anos 90 cobiçado por várias gerações

Carros dos anos 1990 viram sonhos de consumo

Custo de manutenção precisa entrar na conta na hora de colecionadores adquirirem veículos



Divulgação/Flickr

Gol GTI é um dos preferidos dos apreciadores de carros que gostam de personalizá-los

maio de 1990. “Até então, não tínhamos contato com a tecnologia de um carro europeu, japonês ou americano, por exemplo. O XM e o Xantia, da Citroën, chegaram com suspensão hidropneumática, enquanto o Renault Safrane falava com o motorista em diferentes línguas”, diz Tinoco.

Reside aí o critério talvez mais importante de escolha na hora de es-

tacionar um neoclássico na garagem: ficar em um nacional ou partir para um importado?

Principais condutores da transição automotiva do analógico para o digital, os estrangeiros são mais sofisticados, mas não por isso mais problemáticos.

“Os importados dão menos trabalho, porque, com o número do chassi, se chega ao código da peça, que pode

ser comprada em qualquer lugar do mundo. Os nacionais levam vantagem se for algo simples.

Porém, se for um esportivo como Kadett GSI ou Gol GTI, há peças específicas e, por isso, mais caras”, explica Tinoco.

Mas um entusiasta de importados não escapará dos custos elevados. Além da mão de obra especializada, e, por-

tanto, mais custosa, é preciso contabilizar a conversão do euro e do dólar.

“Um cliente comprou uma peça que custou R\$ 500, mas com frete e imposto, acabou gastando R\$ 1.200. Estamos também com um Fiat Tipo, cuja conta ficará entre R\$ 20 mil e R\$ 30 mil”, afirma o dono da Motorfast.

Tinoco e Mendonça concordam que modelos da italiana Alfa Romeo exigem o dobro de cuidado, sobretudo com peças de mecânica e acabamento. Já os carros franceses exigem dedicação à procura de componentes, mas, quando encontrados, acabam custando menos.

A febre por modelos dessa época tem seus efeitos colaterais, como um VW Gol GTI 1994 com 31 mil quilômetros vendido em setembro por R\$ 400 mil. Por esse preço, é possível comprar, com troco, um sedã BMW 320i zero-quilômetro (R\$ 346 mil).

“No último ano, passaram por aqui cerca de 100 modelos dos anos 1990. Uns dez foram Gol GTI”, explica Alex Fabiano, da GG World Premium Classic Cars.

“Outro carro que extrapolou de preço foi o Chevrolet Opala Diplomata. Vendemos um da versão Collectors [1992] com 30 mil quilômetros por R\$ 550 mil”, diz Fabiano. “Mas são carros extremamente originais e conservados, não é qualquer exemplar que pode chegar a esse patamar.

Clube de Antiguidades Automotivas de Volta Redonda percorre o país

Por Sônia Paes

Engana-se quem pensa que Volta Redonda, conhecida como a Cidade do Aço, por abrigar a Companhia Siderúrgica Nacional, tem os olhos voltados somente para o aço. O município tem amantes de carros antigos e fundaram, em meados de 1987, o Clube de Antiguidades Automotivas de Volta Redonda.

Desde a década de 90, os entusiastas participam de exposições, principalmente na Ilha São João, e percorrem todo o país. Antes de o clube sair do papel, o grupo se reunia na Praça Brasil, onde estacionava os veículos e conversava sobre as “novidades” do mercado.

Os encontros surtiram efeitos e os sonhos saíram do papel: a entidade foi formalizada como uma instituição sem fins lucrativos e legalizada. E



Geraldo Gonçalves/PMVR

Encontro de carros realizado na Ilha São João, em Volta Redonda, sul do Estado do Rio

mais: foi criada logomarca que representa o clube, que promove encontros praticamente mensais e um de grande porte anual. Com isso, tornou-se refe-

rência no Sul Fluminense e participa também de eventos nacionais e internacionais.

Uma nova conquista aconteceu

em 2001, quando o Denatran autorizou o clube a vistoriar veículos com mais de 30 anos e emitir o Certificado de Originalidade. A autorização permitiu que os sócios do clube tenham acesso às tão cobiçadas placas pretas, marca em veículos de coleção.

O clube tem atualmente raridades e peças únicas no país. Os carros do clube estão presentes ainda em eventos promovidos pela Prefeitura de Volta Redonda, como a famosa “Rua de Compras”, que é feita em diversos pontos comerciais, sempre aos domingos, com a finalidade de incrementar as vendas no comércio.

Nascimento em Volta Redonda

A CSN, implantada em Volta Redonda por Getúlio Vargas, carrega ainda a história do Rolls-Royce presidencial. O carro foi apresentado em Volta Redonda, em 1953, no segundo governo de Vargas. O veículo foi transportado de navio de Londres para o Rio e trata-se de uma raridade. Foi o último modelo a ter a carroceria definida pelo comprador

O carro foi às ruas em 1º de maio de 1953, durante uma comemoração pelo Dia do Trabalho em Volta Redonda-RJ.

O Rolls-Royce passou a ser usado tradicionalmente pelos chefes de estado que sucederam Getúlio e o fato ocorre até os dias de hoje. O primeiro a usá-lo na solenidade de posse foi Juscelino Kubitschek, em 1956, no Rio, assim como Fernando Henrique Cardoso, Lula, Dilma, Bolsonaro. A raridade frequentemente conduz o presidente da República no desfile de 7 de setembro.