

WIKIPÉDIA

Chevrolet D-20

Origem: Wikipédia, a enciclopédia livre.

A **Série 20** foi uma linha de veículos utilitários de grande porte produzidas pela General Motors do Brasil no período de 1985 a 1996, sob a marca Chevrolet. A linha era composta por versões pickup, de cabine simples ou dupla, com caçamba longa ou curta, e dois SUV de 3 (Chevrolet Bonanza) ou 5 portas (Chevrolet Veraneio).

Índice

História

Mecânica e Motorização

Legado

Ver também

Ligações externas

História

A Série 20 surgiu em 1985 como a remodelagem da Série 10, pickup de mesmo porte que a antecedeu. Nesse período, o mercado de utilitários era acirradamente disputado entre a Ford e a Chevrolet, e a Série 10 já demonstrava sinais de cansaço perante sua concorrente, a série de utilitários "F" da Ford.

Na linha de 1985 são lançadas as pickups e posteriormente, em 1989, os utilitários esportivos. O grande destaque da nova série era o moderno desenho, típico dos veículos da década de 80, com identidade visual bastante semelhante ao resto da linha Chevrolet da época, com linhas retas e cantos arredondados, faróis quadrangulares iguais aos do Opala, grade frontal moldada em plástico, assim como a ponteira dos para-choques dianteiros. As dimensões da carroceria aumentaram em 100mm na altura e na largura, em relação a Série 10. Comprimento, entre-eixos e as bitolas dianteiras e traseiras foram mantidas, pois o chassi era o mesmo da versão anterior.

A nomenclatura das pickups era de acordo com o combustível utilizado: D-20 para as versões a diesel, A-20 para as versões a álcool (etanol) e C-20 para as versões a

Chevrolet D-20, A-20, C-20



Visão Geral

Produção	1985 — 1996
Fabricante	Chevrolet, grupo <u>General Motors</u>
Modelo	
Classe	Pickup full-size
Carroceria	Pickup

Ficha técnica

Motor	D-20 Perkins Q20B4, Maxion S4/S4T/S4T-Plus (todos de 4 cilindros em linha) A-20 e C-20 GM 4,1 L (6 cilindros em linha)
Transmissão	Manual de 4 ou 5 marchas
Modelos relacionados	<u>Chevrolet Bonanza</u> , <u>Chevrolet Veraneio</u> , <u>Ford F-1000</u>

Dimensões

Comprimento	Cab. simples: 4.820 mm Cab. dupla: 5.349 mm
Largura	2.000 sem espelhos
Altura	1.880
Peso	2.040 a 2.290 kg

Cronologia

Chevrolet D10

Chevrolet S10
Chevrolet Silverado

gasolina.

Em 1993, ocorreu uma nova reformulação no visual, com o emprego de faróis no formato trapezoidal, uma nova grade dianteira e um novo painel frontal. Neste mesmo ano vieram inovações mecânicas como a direção hidráulica progressiva Servotronic (opcional), embreagem com acionamento hidráulico, melhorias na suspensão, novo tanque de combustível plástico com capacidade de 126 litros, novo posicionamento do filtro de ar priorizando a captação do ar externo, reforço no chassi similar ao do caminhão leve D-40, entre outras modificações.

Em 1995, a linha de montagem, que anteriormente ficava em São José dos Campos, passou para a fábrica de Cordoba, na Argentina, sob o regime CKD. Sem fôlego para enfrentar a concorrência dos modernos SUVs importados, os utilitários esportivos Chevrolet Bonanza e Chevrolet Veraneio foram descontinuados. No mesmo ano o fornecedor dos diferenciais mudou do tradicional Rockwell-Braseixos usado por décadas nos comerciais Chevrolet para o Dana, também utilizado na picape rival F-1000, dotado em todas as versões com sistema deslizamento limitado, chamado pela Chevrolet de "Positraction".

Nesta ocasião a versão a Álcool A-20 também foi descontinuada, por causa da baixa demanda por veículos com esse combustível. A versão a gasolina, entretanto, ganhou o renovado motor 4.1 com injeção multi-ponto, derivado do Omega, ajustado para render 138 cv e um generoso torque em baixa rotação.

Em 1996, as pickups são descontinuadas, para ceder o lugar à Silverado, de desenho mais moderno e acabamento mais luxuoso, que embora mecanicamente similar e com bons índices de vendas, nunca viria a repetir o sucesso de suas antecessoras.

Mecânica e Motorização

Em todos os modelos, eram empregados a mesma mecânica simples, resultando na fama de robustez desses veículos. Seu chassi era composto por duas vigas de aço estampado em formato de "U", unidas por travessas.

A suspensão dianteira era independente, com o uso de bandejas superiores e inferiores, molas helicoidais e amortecedores telescópicos de dupla ação. Na traseira, era utilizado um clássico sistema com eixo diferencial rígido, feixes de molas e amortecedores hidráulicos de dupla ação.

O sistema de freios era composto por dois circuitos hidráulicos, com discos na dianteira, e tambores na traseira. O sistema possuía uma válvula proporcionadora traseira, destinada a equalizar a pressão exercida sobre os tambores traseiros de acordo com a carga do veículo. Em 1995, as pickups ganharam um sistema RWAL (Rear Wheel Anti-Lock) para aumentar a eficácia dos freios traseiros. Para fins de marketing, esse sistema foi denominado ABS-T.

Em suas versões a álcool e gasolina, os motores empregados foram os famosos 4.1 litros (250 pol. cúbicas) de 6 cilindros em linha, adotados no Opala. Possuíam baixa potência específica, mas tinham como característica principal o torque em baixas rotações, além da reconhecida fama de duráveis. Em 1995, uma evolução desse motor, preparado pela Lotus inglesa para o Omega, passou a equipar as pickups, mas somente na versão a gasolina. Utilizava um moderno sistema de injeção sequencial multiponto Bosch Motronic, trazendo maiores valores de torque e potência com um consumo de combustível mais contido, e menor emissão de poluentes.

As versões a diesel empregaram inicialmente o Perkins Q20B4, um motor 4 cilindros aspirado de 3.9L c/ 86cv-27kgf.m e , uma evolução do Perkins 4236 utilizado na Série 10, desenhado especificamente para a linha GM, esse propulsor tinha ruído, consumo e vibração consideravelmente menores que seu antecessor. Ao fim de 1991, com a aquisição da Perkins do Brasil pela Iochpe-Maxion, o Perkins Q20B4 sofreu mais uma série de melhorias que reduziram seu peso, aumentaram sua potência e suavizaram ainda mais seu funcionamento, esse novo motor passou a se chamar Maxion S4, imediatamente equipando as picapes desse ano-modelo. Também de 4 cilindros, mas agora com 4 litros de capacidade volumétrica passou a desenvolver 90cv na versão aspirada. À partir da linha

1992 foi disponibilizada também a inédita versão Turbo, o chamado S4T, de 125cv, para concorrer com a Ford F-1000 Turbo. Em 1995, a Iochpe-Maxion reformulou o motor superalimentado, com novos bicos injetores, cabeçote e turbocompressor valvulado (waste gate) visando enquadrá-lo à norma Euro-II de emissões, em razão de suas exportações para o mercado Europeu. O novo motor passou a se chamar S4T-Plus, agora com 150cv.

As caixas de mudanças eram fornecidas pela Clark (atual Eaton- Fuller), inicialmente com 4 marchas com opção à uma caixa de 5 marchas como opcional, que passaria a ser item de série a partir da linha 1992 com a caixa Clark 2615-B, conhecida por sua resistência. As versões equipadas com turbocompressor, S4T e S4T Plus utilizaram um outro modelo de caixa de mudanças, a ZF S5-42, de 5 velocidades com sobremarcha.

Podia se adquirir como opcional aos diferenciais convencionais (negativos) os diferenciais positivos, ou de tração equalizada, nomeados pela GM como Positraction, que serviam para obter melhor tração em terrenos onde uma das rodas perde aderência, mandando (por meio de esferas de atrito) mais força à roda com mais contato ao solo, um sistema de deslizamento limitado.

Em 1990 foi lançada uma esperada versão das pickups com tração nas 4 rodas. Desenvolvido pela Engesa de São Paulo, era um sistema com suspensão independente na dianteira, por barras de torção em lugar das molas helicoidais, rodas-livres e acionamento mecânico por alavanca. Entretanto essa versão, em virtude da baixa confiabilidade do sistema, foi descontinuada pela GM para que não viesse a afetar a boa imagem da linha no mercado.

Legado

O fim da Série 20 marca o fim da acirrada disputa entre Ford e Chevrolet pelo mercado brasileiro de utilitários. Meses após o final de sua produção, a Ford também substituiria a F-1000, outro ícone dessa época, pela F-250 visando competir em pé de igualdade com a moderna Silverado.

O nome D-20 ainda seria reutilizado pela Chevrolet na Silverado, numa tentativa de alavancar as vendas desse modelo.

Ver também

- Lista de automóveis do Brasil

Ligações externas

- Quatro Rodas. Grandes Brasileiros: Chevrolet Série 10/20 (<http://quatorrodas.abril.com.br/materia/chevrolet-serie-10-20-814717>)
- Website Picapes GM (<http://www.picapesgm.com.br>)
- Best Cars Web Site (<http://bestcars.uol.com.br/classicos/d20-1.htm>)

Obtida de "https://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Chevrolet_D-20&oldid=53712036"

Esta página foi editada pela última vez às 12h50min de 29 de novembro de 2018.

Este texto é disponibilizado nos termos da licença Atribuição-Compartilhual 3.0 Não Adaptada (CC BY-SA 3.0) da Creative Commons; pode estar sujeito a condições adicionais. Para mais detalhes, consulte as condições de utilização.