

## WIKIPÉDIA

# Chevrolet Opala

Origem: Wikipédia, a enciclopédia livre.

O **Chevrolet Opala** foi um modelo de automóvel fabricado pela General Motors do Brasil. Foi o primeiro automóvel de passeio fabricado pela montadora no país, tendo sido produzido de 1968 a 1992. O Opala foi apresentado ao público brasileiro no Salão do Automóvel de 1968. A carroceria do modelo da General Motors foi inspirada no alemão Opel Rekord, mas com estilo e com potência parecidas com a do modelo americano Impala, também fabricado pela marca. O nome—Opala veio da junção de opel com impala.<sup>[</sup><sup>*carece de fontes*?]</sup> Em um curto período de vendas, houve grande aceitação pelo público, tornando-se um modelo consagrado.

Fabricado até 1992, o Opala teve diversos usos, estando na garagem da população comum, além de se tornar viatura de polícia, e Caravan. Após mais de vinte anos do fim de sua fabricação, o modelo ainda é utilizado como carro diário, também atingindo status de veículo de coleção.<sup>[</sup><sup>*1*]</sup>

## Índice

### Histórico

#### Versões

- Standard / Especial
- Luxo
- Gran Luxo
- Opala SS
- Caravan
- Comodoro
- Diplomata
- Caravan comodo

#### Versatilidade

#### Cultura

#### Motorizações

- Quatro cilindros
- Seis cilindros

#### Ver também

#### Referências

#### Ligações externas

## Chevrolet Opala



Chevrolet Opala SS 1974

### Visão Geral

|                   |                                                                                      |
|-------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Produção</b>   | <u>1968</u> — <u>1992</u>                                                            |
| <b>Fabricante</b> | <u>Chevrolet</u> , grupo <u>General Motors</u>                                       |
| <b>Modelo</b>     |                                                                                      |
| <b>Classe</b>     | <u>Sedan de Luxo</u>                                                                 |
| <b>Carroceria</b> | <u>Coupé (2 portas)</u><br><u>Sedã (4 portas)</u><br><u>Station Wagon (2 portas)</u> |

### Ficha técnica

|                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Motor</b>                | <u>2.5 I4 (85cv)</u> , <u>2.5 I4 "151-S" (98cv)</u> , <u>2.5 I4 Etanol (107cv)</u> , <u>4.1 I6 "250-S" (171cv)</u> , <u>4.1 I6 (141cv)</u> , <u>4.1 I6 (125cv)</u>                                                                                                                                                                          |
| <b>Transmissão</b>          | <b><u>4 cilindros</u></b><br>3 velocidades, manual<br>3 velocidades, automática<br>4 velocidades, manual<br>4 velocidades, automática<br>5 velocidades, manual<br><b><u>6 cilindros</u></b><br>3 velocidades, manual<br>3 velocidades, automática<br>4 velocidades, manual<br>4 velocidades, automática<br>5 velocidades, manual (opcional) |
| <b>Layout</b>               | FR                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Modelos relacionados</b> | <u>Opel Commodore</u><br><u>Opel Rekord</u><br><u>Chevrolet Impala</u>                                                                                                                                                                                                                                                                      |

## Histórico

Seu projeto, chamado de 676<sup>[2]</sup>, demorou cerca de dois anos para a conclusão, sendo apresentado na abertura do VI Salão do Automóvel de São Paulo, num sábado, dia 23 de novembro de 1968, já como linha 1969. A composição do Opala, combinava a carroceria alemã do *Opel Rekord C* / *Opel Commodore A*, fabricado de 1966 a 1971 com a mecânica do norte-americano *Chevrolet Impala*<sup>[3]</sup>, fazendo que existisse duas unidades de medida distintas (em função dos países de origem), tanto no conjunto motriz, como na carroceria.

*Chevrolet Caravan*  
*Chevrolet Nova*  
*Ford Maverick*  
*Dodge Dart*  
*Alfa Romeo 2300*  
*Volkswagen Santana*

### Dimensões

**Comprimento** 4.575 mm — 4.847 mm

**Peso** 1.116kg — 1.376kg

### Cronologia

*Chevrolet Omega*

Fora fabricado ao longo de 23 anos e cinco meses na cidade paulista *São Caetano do Sul*, localizada na *Região Metropolitana de São Paulo*, passando por atualizações estéticas e mecânicas, sendo mantido o projeto original, até ao dia 16 de abril de 1992, uma quinta-feira. Durante o período em que esteve em produção, foram oferecidas paralelamente duas opções de motores ao Opala, 4 ou 6 cilindros, tanto para as versões básicas, luxuosas ou esportivas. Durante todo o seu período de fabricação, foi considerado um veículo robusto e confortável, com um bom espaço aos ocupantes.<sup>[4]</sup>

Do início ao fim de sua produção, não sofreria grandes mudanças no projeto original, mantendo a mesma linha de cintura (desenho lateral) e motorização com o passar dos anos, sendo eleito pela *Revista Autoesporte* o *Carro do Ano* de 1972, e a *station wagon* Caravan, de 1976. Ao final de sua produção, acumularia um número próximo a um milhão de unidades, sendo sucedido pelo *Omega*, um também projeto Opel.

Em sua campanha publicitária de lançamento, nos comerciais televisivos personalidades de época como o jogador de futebol *Rivelino* e a atriz *Tônia Carrero*, testavam o veículo anunciando as qualidades que o mesmo oferecia, enquanto que a propaganda impressa daria destaque na robustez e performance que o Opala fornecia.

## Versões

### Standard / Especial

Com o lançamento da linha Opala, foram disponibilizadas duas versões, a *Standard* (a partir de 1971 seria denominada *Especial*) e a *Luxo*. A Especial era a versão

### Luxo

A versão *Luxo* corresponderia a versão mais cara da linha, com acabamento superior e cromados exteriores, sendo ofertados como opcionais freios a disco e teto de vinil e o motor 3800, e com o lançamento de uma versão mais cara, tomaria o posto de versão intermediária.



Opala de Luxo Sedan 1978.

### Gran Luxo

Lançada em 1971, a *Gran Luxo* era posicionada como a versão topo de linha, com acabamento superior ao Luxo. Para o Gran Luxo, poderia-se optar a versão coupé ou sedan, duas opções de motor, sendo a de quatro cilindros 2500 e a seis cilindros 3800 (que logo fora substituído pelo 4100 - antes exclusividade da versão SS) e câmbio no

assoalho.

## Opala SS

Em 1971, a versão esportiva *SS* (na carroceria quatro portas) foi lançada para disputar o mercado de carros esportivos, vindo com acabamento diferenciado, como volante de 3 raios, rodas esportivas, painel com conta-giros (com escala até 6 mil rpm) e faixas esportivas com a inscrição *SS* nos para-lamas, sendo o destaque da versão o então novo motor *4100*, bancos individuais e câmbio de 4 marchas no assoalho.

No ano seguinte, com o lançamento da carroceria 2 portas, quase todas as unidades *SS* nesta configuração, havendo mínima produção na carroceria 4 portas, sendo logo retirada de oferta. Em 1973, com a crise do petróleo, a Chevrolet lançaria a versão *SS4* do Opala para 1974, com motor de 4 cilindros. Em 1975 o motor *250-S* (o mesmo 4100, mas com tuchos mecânicos) seria lançado para rivalizar com os modelos *Maverick GT*, da *Ford*, e *Charger R/T*, da linha *Dodge*, ambos com motores V8.<sup>[5]</sup>

Os modelos *SS* seriam oferecidos até 1980, sofrendo modificações conforme os anos, como a disposição das faixas e demais adereços.

## Caravan

Em 1975, a linha Opala receberia uma reestilização mais abrangente, e com o lançamento da nova linha, era lançada a *perua Caravan*, desenvolvida a partir da variante station wagon do Opel Rekord (*Opel Rekord C Caravan*), recebendo o mesmo nome. A Caravan ofereceria as mesmas opções de motores e acabamento, inclusive a esportiva *SS*, lançada em 1978. Ao contrário dos modelos 2 e 4 portas, a Caravan não receberia a versão *Diplomata* em 1980 quando fora lançada, apenas 5 anos depois.

## Comodoro

No ano de 1975, somado a remodelação visual da linha e do lançamento da Caravan, houve o lançamento de uma nova versão de luxo (em substituição a Gran Luxo), batizada de *Comodoro*. A versão trazia diferenciais como o interior com apliques de jacarandá, meio teto de vinil *Las Vegas* (exclusivo para o modelo coupé) e um filete pintado na linha de cintura da carroceria. Em 1980, a versão Comodoro seria reposicionada como opção intermediária na linha Opala (permanecendo até o encerramento desta) em função do lançamento da versão Diplomata, mas como versão topo de linha para a station wagon Caravan, esta lançada na versão Diplomata somente em 1986. Com o lançamento da linha 1988, a versão Comodoro seria rebatizada *Comodoro SL/E*. Algumas edições especiais do Comodoro, na época sem distinção documentada, tinham teto vinílico, rodas esportivas de magnésio ou ainda teto solar, essas versões, assim como a versão caminhonete (inspirada no V-8 El Camino) que teve apenas alguns poucos exemplares fabricados e são motivo de muitas discussões entre os especialistas em carros antigos.



Opala Coupé 1980.

## Diplomata

Para o ano de 1980, a linha Opala passaria por uma remodelação mais profunda, assumindo formas mais retangulares nas lanternas dianteiras e traseiras. Embora recebesse uma reformulação externa, o interior dos veículo não seria reformulado para 1980, e sim 1981, também com desenho retangular, com exceção do painel de

instrumentos, que manteve relógios circulares, junto com um novo volante e novo acabamento. Quanto ao reposicionamento da alavanca do freio de estacionamento, esta viria nos modelos de 1979.

Nos modelos de 1980, surgiria a nova versão topo-de-linha *Diplomata*, mantendo como opcionais o revestimento de vinil (total ou parcial, oferecidos opcionalmente até 1982) e outros itens de conforto. Em 1985 ocorreria uma leve reestilização da linha Opala, como novas lanternas traseiras (tricolores, atendendo a resolução do Contran) e a incorporação faróis de milha aos faróis principais. O destaque maior seria nos itens de conforto oferecidos, como vidros, travas e retrovisores elétricos, assim como itens funcionais melhorados (desembaçador traseiro e direção ajustável).<sup>[6]</sup>



Opala SL, 1990.

A linha 1988, as versões foram renomeadas para **SL**, **Comodoro SL/E** e **Diplomata SE**. Havia ainda a versão **L**, restrito a frota de pessoas jurídicas e governamentais. Receberia modificações mais significativas na frente e na traseira, com poucas alterações no interior. Toda linha receberia faróis trapezoidais, grade prateada (preta no modelo SL) lanternas traseiras coloridas e com nova disposição das luzes e apliques na seção central (onde ficava a placa de licença), com exceção dos modelos SL, escondendo o bocal de combustível, e com diferentes cores, conforme a versão (Rubi no Comodoro e Fumê no Diplomata).

No interior as novidades de sempre, novos volantes e grafismos nos instrumentos, agora com iluminação indireta, e alguns recursos então raros para o mercado nacional: ajuste de altura da coluna de direção de sete posições, ar condicionado com saída para os passageiros no banco traseiro, alarme sonoro para faróis ligados e temporizadores de faróis, da luz interna e dos controles de vidros. A partir daí, se seguiram vários retoques em detalhes estéticos e aprimoramentos mecânicos, elétricos e de conforto até o fim da sua produção. Para a linha 1989 deixava de ser produzida a versão 2 portas.

Para o segundo semestre de 1990, o Diplomata SE deixou de contar com a motorização 4 cilindros, ao passo que o velho 4100 ganhou aprimoramentos visando economia. Na potência declarada, contudo, houve um acréscimo de 3 cv, tanto nas versões a álcool, quanto a gasolina. Os exemplares dessa safra, com motor "biela-longa" e demais aprimoramentos, no entanto, sem os para-choques envolventes, diferenciavam-se dos demais pela ausência de frisos no entorno da lanterna traseira. Vale lembrar que, os motores 4100, a partir de 1990 deixaram de ser oferecidos na versão movida a álcool.



1990 Chevrolet Opala 4.1 Diplomata SE com grade do Comodoro do mesmo ano

## Caravan comodo

O último exemplar do Opala foi fabricado no dia 16 de abril de 1992, quando foi produzido o Opala de número 1 milhão. A ocasião de seu encerramento mobilizou vários entusiastas e fãs do automóvel a sair em carreata nos arredores da fábrica em São Caetano do Sul, em protesto a retirada do modelo de linha.

Uma série limitada especial do encerramento da produção do Opala foi batizada *Diplomata Collectors*. Foram fabricados em apenas 3 cores: *azul Millos*, *preto Memphis* e *vermelho Ciprius*, equipadas com câmbio automático, eram acompanhadas de chaveiro com inscrições douradas, traziam um VHS sobre a história do Opala e um certificado assinado pelo presidente da GM do Brasil, tudo dentro de uma pasta de couro. Mesmo nessa versão, a forração em couro preto era opcional.

Vale ressaltar que essa série teve 100 exemplares sem numeração especial nos chassis e frequentemente muitas pessoas pensam (erroneamente) que foram os últimos 100 exemplares fabricados, mas limitaram-se apenas a estar entre os últimos fabricados. A série *Collectors* não tem numeração de chassis sequencial, significando que entre a fabricação de um veículo e outro, foram fabricados exemplares de outras versões. Porém, todos os exemplares tem numeração de chassis compreendida entre 107.837 e 108.055- destes, todos Diplomatas são Collectors.

O último Opala o que aparece no vídeo (CTH-1992 chassi 107904) foi montado antes da serie Collectors. Por reprovação do controle de qualidade, entre os defeitos mencionaram que o chassi está gravado de cabeça pra baixo nos vidros. Portanto, ficou na fábrica abandonado. Saiu da fábrica em 1998 ou 1999, esquecido pela GM. Além disso, o carro foi desmanchado, onde aos poucos serviu para ceder peças aos clientes em curto prazo. Na remontagem/restauração colocaram bancos do 91 onde aparece com os encostos de cabeça maciços. Os emblemas traseiros foram colocados de forma errada e na parte de cima do vinco da tampa do porta-malas, como os modelos 90 para trás. O carro foi emplacado em 98/99 quando finalmente saiu da fábrica um modelo Diplomata cor *Preto Memphis*, o mesmo foi emplacado e cedido pela Chevrolet para o acervo de exposição do Museu da Tecnologia da ULBRA em Canoas, Rio Grande do Sul. Atualmente, este exemplar pertence a um ex-funcionário da GM e está em São Paulo. O último *Collectors* fabricado que está em circulação atualmente, em São Paulo, encontrando-se com o Colecionador Alexandre G. Badolato, fabricado em 16 de abril 1992, possuindo cor *vermelho Ciprius* conforme várias imagens durante o vídeo de despedida de chassi final 108.055. O último exemplar fabricado da Caravan (também em 16 de abril de 1992) também é de propriedade do colecionador Alexandre G. Badolato, foi um modelo SL ambulância que hoje está descaracterizada, não sendo mais ambulância, porém o colecionador esta a restaurando e transformando-a em ambulância novamente.

A partir daí, o Opala teve como sucessor o Chevrolet Omega (fabricado no Brasil de 1992 a 1998) e depois importado da Austrália até 2012, e a Caravan teve como sucessora a Chevrolet Omega Suprema (fabricada no Brasil de 1993 a 1996). O Omega foi um grande sucesso e um carro inovador pra época, mas vendeu bem menos que o Opala, principalmente devido a concorrência, enquanto o Opala era o único sedã grande do Brasil com poucos concorrentes de categorias abaixo, o Omega teve um grande número de concorrentes nacionais de categorias abaixo e dessa vez muitos importados no mercado, uma vez que o Opala não tinha concorrência dos importados, pois durante mais de 20 anos era proibido importações de carros no país, a abertura só ocorreu em 1990 quando Fernando Collor de Melo chegou a presidência.

## Versatilidade

Várias organizações no Brasil adotaram o Opala e Caravan como veículos de suas frotas, foram muito usados como viatura de Polícia Civil e Militar, Guardas Municipais, Carro Oficial da Presidência da República, Carro Resgate do Corpo de Bombeiros, Ambulância.

Sua confiabilidade, robustez e facilidade de manutenção, e baixo consumo de combustível na versão 2.5 gasolina, também fizeram do Opala um dos carros mais utilizados como Táxi, em sua época.

A mecânica do Opala também serviu de base para vários outros carros esportivos fora-de-série e réplicas fabricadas artesanalmente, como o *Santa Matilde*, *Puma GTB* e o *Fera XK*, réplica do Jaguar XK de 2 lugares.

O Opala é um carro bem sucedido na Stock Car (só Opala) e Turismo, onde o Opala era concorrente direto do Ford Maverick GT V8.



Opala 1988 ss usado em competições de Stock Car Brasil.

E em provas de arrancada, onde cada vez têm-se estabelecidos novos recordes de potência e tempos, tanto em preparações aspiradas ou turbo alimentados. Em decorrência deste histórico de corridas, inúmeras receitas de customização surgiram, pela facilidade dos ajustes e grande disponibilidade de peças de performance. Porém os acidentes também são frequentes, pela suspensão e geometria do carro antigo.

Uma das muitas façanhas do Opala foi ter estabelecido o recorde brasileiro de velocidade máxima. Em julho de 1970 na Rodovia Castelo Branco em São Paulo, o piloto Bird Clemente, a bordo de um Opala 4 portas, bateu o recorde brasileiro de velocidade, seguindo todos os regulamentos da FIA, cravando 245,51km/h, bloco do motor, virabrequim, bielas, pistões, eram todos originais, a única diferença era a taxa um pouco mais elevada, válvulas maiores e três carburadores Weber. Vinte e um anos depois em 1991, na direção de outro Opala, o piloto Fábio Sotto Mayor, estabelecia o novo recorde de velocidade, ao atingir 303,157 km/h, com um Opala 2 portas em um trecho da Rodovia Rio-Santos.<sup>[*carece de fontes*?]</sup> O carro também preparado de motor, tinha a frente em cunha e aliviado de peso, o que favorecia o desempenho.

Uma curiosidade bastante notada é a de que o Opala foi um carro o qual não era produzido em pacotes de itens, e sim de acordo como o comprador desejasse. Como exemplo disso, existiam modelos intermediários como o Comodoro, que podia vir apenas com os frisos que o caracterizavam e sem nenhum item de luxo ou conforto (ar quente, direção Hidráulica, Desembaçador traseiro) e motor 250-S, como podia vir completo, apenas se diferenciando de um Diplomata através dos característicos frisos e do estofamento interno.

## Cultura

O Opala é um carro luxuoso, com mecânica confiável. Graças a tais características, tornou-se objeto de desejo de muitas pessoas, sendo um dos mais cultuados automóveis brasileiros de sua época e com vários clubes dedicados ao modelo ainda hoje. São inúmeras as aparições de diversos Opalas em filmes, novelas, livros e músicas. Dentre os filmes, destaca - se *Muito Gelo e Dois Dedos d'Água*, onde um *Opala de Luxo* vermelho vira um dos personagens principais e também *Nossa Vida não Cabe num Opala*, *Bingo: O Rei das Manhãs*, *Faroeste Caboclo* e *((La vingança))*.

## Motorizações

### Quatro cilindros

Aos primeiros anos do Opala, o motor quatro cilindros de 2509 cm<sup>3</sup> (153 pol<sup>3</sup>) basicamente era uma versão 4 cilindros do *Stovebolt* Americano. Originalmente desenvolvido para equipar a linha básica do *Chevrolet Nova* de 1961.

Em 1974, com o objetivo de conferir maior suavidade ao Opala, o motor 4 cilindros recebeu alguns aperfeiçoamentos, a saber: aumento do diâmetro dos cilindros, com pistões mais leves, bielas mais longas, virabrequim com menor curso, e volante com maior massa. Com isso, a cilindrada foi ligeiramente reduzida para 2474 cm<sup>3</sup> (151 pol<sup>3</sup>), tendo menor giro.

Este motor ainda passou por mais alguns refinamentos, caracterizando-o como *151-S*, com novo coletor de admissão de alumínio, carburador de corpo duplo. Essas alterações visaram tornar o motor mais eficiente na opção SS.



Hodômetro do Opala.

Também foi oferecida a opção do álcool como combustível, um biocombustível de menor poder calórico, mas que produz mais potência que a gasolina por aceitar uma taxa de compressão mais elevada, além de ser menos poluente. Com isso, os Opalas 4 cilindros a álcool obtiveram acelerações mais rápidas e velocidade final superiores aos modelos a gasolina.

Para manter uma distinção entre as séries de motores, a GM tinha por costume aplicar uma pintura de diferentes cores aos motores em determinadas épocas, como o verde, que indicava que o motor era o 151-S com carburação Weber 446 com corpo duplo, o azul, que indicava o motor 151 com carburador Solex H40 de corpo simples, e o amarelo, que indicava o motor a álcool com carburador Solex H34 de duplo estágio.

| Motor | Descrição        | Potência líquida | Torque               | Fabricação | Combustível | Carburador |
|-------|------------------|------------------|----------------------|------------|-------------|------------|
| 153   | 4 cilindros 2.5L | 80 cv a 3800 RPM | 18 kgfm a 2600 RPM   | 1968-73    | Gasolina    | 228        |
| 151   | 4 cilindros 2.5L | 82 cv            | -                    | 1974–77    | Gasolina    | Solex H40  |
| 151-S | 4 cilindros 2.5L | 98 cv a 4800 RPM | 19,8 kgfm a 2800 RPM | 1971–80    | Gasolina    | Weber 446  |
| 151   | 4 cilindros 2.5L | 88 cv            | -                    | 1985–88    | Gasolina    | Solex H34  |
| 151   | 4 cilindros 2.5L | 90 cv            | -                    | 1988–90    | Gasolina    | 3E         |
| 151   | 4 cilindros 2.5L | 92 cv            | -                    | 1991–92    | Gasolina    | 3E         |
| 151   | 4 cilindros 2.5L | 103 cv           | -                    | 1980–84    | Etanol      | Solex H34  |
| 151   | 4 cilindros 2.5L | 112 cv           | -                    | 1985–92    | Etanol      | Solex H34  |

## Seis cilindros

O motor de seis cilindros de 3.8L (230 pol<sup>3</sup>) utilizado no Opala deriva da 3ª geração do veterano *Stovebolt*. Tinha por características um bloco leve, e sete mancais no eixo virabrequim. Originalmente destinava-se a alguns modelos da GM Americana, dentre eles: Chevrolet Nova, Impala, Chevelle, Camaro, e alguns utilitários leves.

No Brasil, este motor seguiu passando por várias atualizações e, inclusive após o encerramento da produção do Opala.

Logo em 1970, adotou virabrequim de maior curso, elevando seu deslocamento para 4.1L (250 pol<sup>3</sup>). Posteriormente, ao longo do tempo, recebeu pistões mais leves e bielas mais longas.

A Chevrolet desenvolveu em 1974, o motor *250-S*, onde uma leve preparação era conferida ao motor 4100, como tuchos mecânicos, carburador duplo, comando de válvulas com maior duração de abertura, e também taxa de compressão mais elevada.

Oferecido opcionalmente, este *250-S* mais agressivo foi homologado para a antiga Divisão 1 da CBA, com taxa de compressão 9,2:1. Havia versões mais comuns do *250* com taxa de compressão de 7,8:1 e 8,5:1, mas todos poderiam ser vendidas normalmente ao público em concessionárias GM, sua principal desvantagem era o câmbio de transmissão que vinha de fabrica com apenas 4 velocidades tanto na versão manual quanto automático.

Este motor e suas variantes, equiparam também o Chevrolet Omega, os utilitários Chevrolet Bonanza, Chevrolet

Veraneio, as caminhonetes Chevrolet A20, Chevrolet C20 e Chevrolet Silverado, e alguns utilitários pesados, como o caminhão *A60* (canavieiro), neste último com capacidade cúbica elevada para **4.8L/292pol3**.

| Motor       | Descrição        | Potência líquida  | Torque                | Fabricação | Combustível | Carburador |
|-------------|------------------|-------------------|-----------------------|------------|-------------|------------|
| 230 - 3.8   | 6 cilindros 3.8L | 125 cv a 4000 RPM | 26,2 a 2400 RPM       | 1968–71    | Gasolina    | -          |
| 250 - 4.1   | 6 cilindros 4.1L | 130 cv a 4000 RPM | 29 kgfm a 2400 RPM    | 1971–75    | Gasolina    | -          |
| 250-S - 4.1 | 6 cilindros 4.1L | 171 cv a 4800 RPM | 32.5 kgfm a 2600 RPM  | 1976–80    | Gasolina    | -          |
| 250 - 4.1   | 6 cilindros 4.1L | 132 cv            | -                     | 1980–84    | Gasolina    | -          |
| 250 - 4.1   | 6 cilindros 4.1L | 132 cv a 4000 RPM | 30,1 kgfm a 2000 RPM  | 1985–90    | Etanol      | Solex H34  |
| 250 - 4.1   | 6 cilindros 4.1L | 132 cv a 4000 RPM | -                     | 1985–89    | Gasolina    | DFV 446    |
| 250 - 4.1   | 6 cilindros 4.1L | 121 cv a 3800 RPM | 29,0 kgfm a 2000 RPM  | 1991–92    | Gasolina    | Solex 3E   |
| 250 - 4.1   | 6 cilindros 4.1L | 141 cv            | 32, 8 kgfm a 2500 RPM | 1991–92    | Etanol      | Solex 3E   |

**Observações** Potência líquida é medida estando o motor como se estivesse funcionando no carro, com escapamento, filtro de ar, alternador gerando e corrente e tudo mais. É a potência real do motor, porém ainda existem as perdas geradas pelo conjunto de transmissão do veículo.

Se a potência fosse medida de maneira bruta diretamente no motor sem nenhum de seus agregados como correias, hélice do motor (ventoinha), seria maior que a indicada nas tabelas acima.

## Ver também

- Chevrolet Caravan
- Chevrolet Impala
- Chevrolet Omega
- Opel Rekord
- Opel Senator
- Lista de automóveis do Brasil

## Referências

- E se a GM produzisse o Opala novamente? (<http://revistaautoesporte.globo.com/Revista/Autoesporte/0,,EMI74124-10142,00-E+SE+A+GM+PRODUZISSE+O+OPALA+NOVAMENTE.html>). Revista Auto Esporte.
- Projeto 676: Nasceu o primeiro carro brasileiro da GM (<http://www.opalaclubemairipora.com/materias/projeto676.htm>) Arquivado em (<https://web.archive.org/web/20100801102948/http://www.opalaclubemairipora.com/materias/projeto676.htm>) 1 de agosto de 2010, no *Wayback Machine*.. Opala Clube, Mairiporã, SP.
- O "pai" do Opala: Opel Rekord ([http://www.opala.com/site/index.php?option=com\\_content&task=view&id=19&Itemid=49](http://www.opala.com/site/index.php?option=com_content&task=view&id=19&Itemid=49))
- Opala: 40 anos de história (<http://revistaautoesporte.globo.com/Revista/Autoesporte/0,,EMI90312-10142,00.html>). Auto Esporte, Editora Globo, Rio de Janeiro, RJ.
- Clássicos: grandes brasileiros – Opala SS ([http://quatorrodas.abril.com.br/classicos/brasileiros/conteudo\\_194819.shtml](http://quatorrodas.abril.com.br/classicos/brasileiros/conteudo_194819.shtml)) Arquivado em ([https://web.archive.org/web/20111006175929/http:](https://web.archive.org/web/20111006175929/http://)

[//quatorrodas.abril.com.br/classicos/brasileiros/conteudo\\_194819.shtml](http://quatorrodas.abril.com.br/classicos/brasileiros/conteudo_194819.shtml)) 6 de outubro de 2011, no [Wayback Machine](#).. Quatro Rodas, Editora Abril, São Paulo, SP.

6. Clássicos: grandes brasileiros — Opala Diplomata ([http://quatorrodas.abril.com.br/classicos/brasileiros/conteudo\\_284007.shtml](http://quatorrodas.abril.com.br/classicos/brasileiros/conteudo_284007.shtml)) Arquivado em ([https://web.archive.org/web/20111006175934/http://quatorrodas.abril.com.br/classicos/brasileiros/conteudo\\_284007.shtml](https://web.archive.org/web/20111006175934/http://quatorrodas.abril.com.br/classicos/brasileiros/conteudo_284007.shtml)) 6 de outubro de 2011, no [Wayback Machine](#).. Quatro Rodas, Editora Abril, São Paulo, SP.

## Ligações externas

---

- Opala Clube Mairiporã (<http://www.opalaclubemairipora.com/>)
- Quatro Rodas. Grandes Brasileiros: Chevrolet Opala Diplomata SE (<http://quatorrodas.abril.com.br/materia/chevrolet-opala-diplomata-se-829264>)
- Best Cars Web Site. Um Chevrolet inesquecível (<http://bestcars.uol.com.br/classicos/opala-1.htm>)
- A História do Opala no Brasil - Auto Esporte (<http://www.autoesporte.co/opala-e-sua-historia-no-brasil/>) (em português)
- Opalapa - Evento dos admiradores do Chevrolet Opala, ocorrido anualmente (<http://www.opalapa.com.br>)
- Opala, um clássico brasileiro (<http://revista.carromotors.com.br/chevrolet-opala-um-classico-brasileiro/>)
- Quatro Rodas. Grandes Brasileiros: Chevrolet Opala Standard/L/SL (<http://quatorrodas.abril.com.br/materia/chevrolet-opala-standard-l-sl-919881>)
- Quatro Rodas. Grandes Brasileiros: Chevrolet Opala 3800 (<http://quatorrodas.abril.com.br/materia/chevrolet-opala-3800-917284>)
- Quatro Rodas. Grandes Brasileiros: Chevrolet Opala Comodoro SL/E Cupê (<http://quatorrodas.abril.com.br/materia/chevrolet-opala-comodoro-sl-cupe-704650>)
- Best Cars Web Site. Opala: 10 curiosidades de um Chevrolet muito querido (<http://bestcars.uol.com.br/bc/informe-se/noticias/video-historia-opala-10-curiosidades-de-um-chevrolet-muito-querido/>)
- Quatro Rodas. Grandes Brasileiros: Chevrolet Comodoro 1975 (<http://quatorrodas.abril.com.br/noticias/grandes-brasileiros-chevrolet-comodoro-1975/>)
- Quatro Rodas. Clássicos: o status do Chevrolet Diplomata (<https://quatorrodas.abril.com.br/noticias/classicos-o-status-do-chevrolet-diplomata/>)
- Quatro Rodas. Clássicos: Chevrolet Opala, 50 anos do orgulho nacional (<https://quatorrodas.abril.com.br/noticias/classicos-chevrolet-opala-50-anos-do-orgulho-nacional/>)

---

Obtida de "[https://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Chevrolet\\_Opala&oldid=54490427](https://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Chevrolet_Opala&oldid=54490427)"

---

**Esta página foi editada pela última vez às 18h49min de 12 de março de 2019.**

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](#).