



Teste TAC Stark 2.3 16V 4x4

Bonito e valente, o TAC Stark não tem medo de sair do asfalto

STARK
R\$ 98 780
O preço é salgado para um modelo que ainda tem muito a provar. A garantia é de apenas um ano.

QUATRO RODAS

Veículo: Quatro Rodas

Data: 01/03/2010

Editoria: Teste

Página: 82 a 86



 **Teste Stark**



O DNA é Fiat: volante, comandos de ar e manopla de câmbio vêm de carros da marca italiana



O câmbio menor seleciona a tração



Bancos confortáveis e teto moldado tornam a a cabine agradável. Atrás, espaço para duas pessoas ou bagagem, com o encosto rebatido

O engenheiro Adolfo dos Santos não sossegou até realizar seu sonho: comercializar um veículo idealizado, desenhado e construído por ele próprio. Trata-se do Stark, feito em Joinville (SC) pela TAC (Tecnologia Automotiva Catarinense), que finalmente deixa de ser um protótipo (o primeiro foi criado em 2002) e passa a enfrentar seu mais duro e derradeiro teste: o da vida real, nas ruas e trilhas de todo o Brasil, conduzido por consumidores comuns. A dureza começa agora, com um teste mais completo que as primeiras impressões, apresentadas em julho de 2009, quando ainda era um pré-série.

Entre os 150 km que ligam a capital de São Paulo e a pista de teste, em Limeira, o Stark se comportou exemplarmente. Estável e com ótimo controle direcional, nem de longe lembra a indocilidade em viagens acima de 100 km/h do Troller, seu principal concorrente. O cinto de segurança, às vezes, incomoda: trava do nada e, quanto mais você se mexe para aliviar o aperto, mais ele prende. Excessivamente sensível ao movimento do carro, exigiu uma parada para que fosse, enfim, desatado e reposicionado.

Da coluna A para trás o Stark é de fibra de vidro e, dali para a frente, de plástico ABS moldado a vácuo — para-lamas, para-choques e painel são de polipropileno. Abaixo da forração plástica do assoalho há

uma camada de feltro fenólico como material de isolamento. Portanto, inadequado para um modelo que eventualmente passará por terrenos alagados e receberá calçados enlameados, exigindo limpeza pesada. Também chamou atenção o desalinhamento da tampa traseira. A lista de crítica se encerra com a observação de que a guarnição das portas, colada com fita dupla face, estava se desprendendo. Feitas as considerações, o Stark foi para as provas dinâmicas.

No asfalto, a alegria durou pouco. Na primeira tentativa de fazer uma aceleração de 0 a 100 km/h, um tranco: quebra do semieixo traseiro. Adolfo ficou inconformado: "Fizemos tantos testes e justo agora surge um problema como esse". Preocupado em manter nossa confiança na robustez de sua cria, ele encomendou uma investigação completa a um laboratório de análise de materiais. O laudo apontou um problema de tempera da peça. "Vamos convocar as cerca de 30 unidades já vendidas e providenciar a substituição dos semieixos", afirmou Adolfo.

Menos de um mês após o problema, voltamos a Limeira com o Stark. Todas as medições correram tranquilamente e o jipinho seguiu para a locação das fotos. No fim da sessão, o mesmo tranco. Dessa vez, foram os prisioneiros do suporte do semieixo que não aguentaram os 30,6 mkgf de torque do motor 2.3 tur-

Teste Stark



TAC Stark 2.3 16V 4x4

Sem ABS, mas com discos ventilados nas quatro rodas, a unidade testada puxou forte para a esquerda nas frenagens feitas a partir de velocidades acima de 100 km/h.

O funcionamento exemplar da suspensão é o destaque do jipe nacional: confortável na cidade, estável na estrada e com longo curso de ação no uso off-road.

A venda é feita num único ponto, em São Paulo. No futuro, as revisões ficarão a cargo de oficinas credenciadas pela TAC.

✓ : Item de série
o : Opcional
- : Não-disponível

CONDIÇÕES DO TESTE
Altitude: 660 m
Temperatura: 27,5 °C
Umidade relativa: 60,5%
Pressão atmosférica: 676 mmHg

Desempenho

0-100 km/h (s)	15,8
0-1.000 m (s)	37,2
3ª 40 a 80 km/h (s)	7,8
4ª 60 a 100 km/h (s)	11,2
5ª 80 a 120 km/h (s)	24,2
Velocidade máxima (km/h)	n/d
Frenagem 120/80/60 km/h a 0 (m)	93,6 / 34,3 / 17,6
Ruído interno PW/RPM máx. (dBA)	52,4 / 80,7
Ruído interno 80/120 km/h (dBA)	67,3 / 71,8
Velocidade real a 100 km/h (km/h)	95,8
Consumo cidade (km/l)	n/d
Consumo estrada (km/l)	n/d
Tanque de combustível/ autonomia (l)/(km)	70 / n/d

Ficha técnica

Motor
4 cilindros / 16V / 2.287 / diant. / longitud.
Diâmetro/curso (mm): 88 / 94
Taxa de compressão: 19:1
Potência (cv a rpm): 127 a 6.300
Torque (mkgf a rpm): 30,7 a 1.800

Câmbio
manual / 5 / integral

Direção
hidráulica / 2,8 voltas

Suspensão
Dianteira: independente, duplo amortec.
Traseira: independente, duplo amortec.

Freios
disco ventilado (dianteira e traseira)

Pneus
225/70 R16

Segurança

ABS/BAS/EBD	- - -
Controle de tração/estabilidade	- - -
Airbags (frontais/laterais/cabeça)	- - -
Encosto de cabeça/cinto de 3 pontos para 5ª passageiro	- - -
Alarme/imobilizador	- - ✓

Conforto

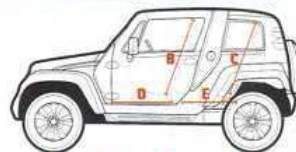
Ar-condicionado/direção assistida	✓ ✓
Rodas de liga leve/pintura metálica	✓ o
CD player/comandos no volante	o -
Vidros/travas elétricos	✓ ✓
Espelhos/teto solar elétrico	✓ ✓
Banco traseiro rebatível/bipartido	✓ ✓
Câmbio automático/cruise-control	- - -
Computador de bordo/bancos de couro	- - ✓

Bolso

Preço (em reais)	98.780
Garantia	1 ano
Número de concessionárias	1



A: 137 cm (diant.) / 126 cm (tras.)

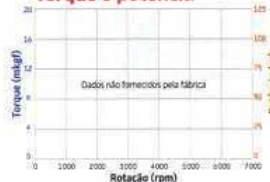


B: 102 cm C: 92 cm D: 106 cm E: 83 cm

Dimensões

Comprimento/entre-eixos (cm)	404 / 254
Altura/largura (cm)	187 / 188
Porta-malas (litros)	n/d
Peso (kg)	1.635
Peso/potência (kg/cv)	12,9
Peso/torque (kg/mkgf)	53,4
Diâmetro de giro (m)	11

Torque e potência

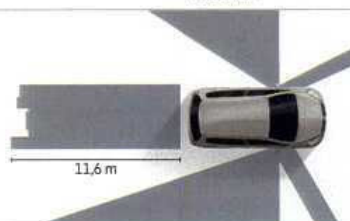


Visibilidade

PONTOS CEGOS

A parte escura representa a área que o motorista não enxerga em manobras ou em movimento.

Dianteira	***
Traseira	**
Lateral	***
Nota geral	***



OS RIVAIS



Troller T4

Por 89.806 reais, é mais barato que o Stark, mas não tem a mesma dirigibilidade e presença.



Suzuki Grand Vitara

O 2.0 a gasolina é 4x4, mas só tem 140 cv. O preço de 83.090 reais é sua grande vantagem.

NOTAS FINAIS

Direção, freio e suspensão	★★★★★
Motor e câmbio	★★★★★
Carroceria	★★★★★
Vida a bordo	★★★★★
Segurança	★★★★★
Seu bolso	★★★★★

VEREDICTO

Corrigir alguns defeitos e se comprometer a adotar a mesma postura com seus clientes mostra que a TAC está no bom caminho. Quem apostar no Stark, então, precisa estar ciente de que outros pequenos problemas podem surgir.

Final ★★★★★