

# A turma da placa preta

Entusiastas de clássicos da indústria automobilística não poupam dinheiro nem dedicação para ter um carro praticamente exclusivo

Por Bárbara Bretanha

Numa época em que a frota nacional de veículos minúscula, os lançamentos aconteciam em desfiles programados pelas montadoras nas ruas de São Paulo. Em 1957, o Brasil fabricou 10,5 mil veículos, o equivalente ao que é produzido em um dia e meio hoje. “Antes se lançava um carro a cada cinco anos, era algo muito esperado, ficava na cabeça”, afirma Ariel Gusmão, presidente do Automóvel Club do Brasil.

Até o início da década de 1960, o País contava com montadoras e importadoras



Simca: beleza e faróis de neblina

de veículos, mas foi com os incentivos do governo Juscelino Kubitschek (1956-1961) que a produção nacional se intensificou, tornando acessível o luxo que até então só existia no exterior.

Quando o Opala foi retirado do mercado, os entusiastas chegaram a fazer protestos. Difícil imaginar ação similar nos dias atuais. “Hoje qualquer um tem mais de um carro e são tantos modelos disponíveis que nem dá tempo para digerir as informações. Perdeu a graça”, diz Gusmão. A “graça”, hoje, é resgatada pelos colecionadores, que correm atrás da exclusividade de ter, por exemplo, um dos 176 Karmann Ghia conversíveis produzidos no Brasil.

Quem entra para essa turma não se preocupa com custo, só com o prazer de ver um desses carrões com placa preta (que certifica a originalidade do automóvel) estacionados na garagem. “Como são modelos que saíram de linha, a peça de um carro com 40 anos custa duas vezes mais caro que um carro 0 km”, diz Gusmão.



Karmann Ghia: proposta esportiva

## 1956 – 1961 – Romi-Isetta

Em 5 de setembro de 1956 foi lançado o Romi-Isetta, com um desfile em São Paulo dos primeiros 30 modelos. O compacto de dois lugares e porta frontal única foi o primeiro veículo inteiramente produzido no Brasil — antes os automóveis eram apenas montados aqui. O Isetta era fabricado pela Romi em Santa Bárbara d’Oeste (SP). O projeto era italiano. O fabricante prometia velocidade máxima de 80 km/h e consumo de 1 litro de gasolina por 25 km rodados.

## 1959 – 1966 – Simca Chambord

Com projeto americano, o Chambord foi produzido na França, em 1957. Dois anos depois passou a ser fabricado pela Simca do Brasil, com incentivo do governo JK. Sucessor do Simca Vedette, exibia o chamado “rabo de peixe” (lanternas traseiras pontiagudas, que lembravam a cauda do animal) e novidades como acendedor de cigarros, faróis de neblina e travas antifurto. Era oferecido em várias cores, com nomes curiosos, como “branco-iceberg” e “vermelho-ketchup”. Apesar da beleza e do conforto, o modelo dava problemas, tanto que ganhou apelido de Maestro: precisava de “um conserto (*sic*) a cada esquina”.

## 1959 – 1996 – Fusca

O Fusca começou a ser produzido em 1959, vinte anos depois do primeiro modelo ser lançado na Alemanha. O carro, com design inusitado e motor traseiro era uma obra do austríaco Erwin Komenda, e da engenharia inovadora de Ferdinand Porsche — que fora incentivado por Adolf Hitler com o objetivo de incrementar a indústria automobilística alemã a produzir um carro popular. O design, o preço acessível e o baixo custo de manutenção — dizia-se que com um clipe de papel e um chiclete se consertava um fusca — tornariam o modelo um sucesso mundial.

## 1970 – Dodge Dart

Os primeiros Dodge Dart foram fabricados no fim de 1969. Trazia itens revolucionários: um musculoso motor de oito cilindros, frente deformável para absorver impacto das batidas e rodas de magnésio, na versão RT. Foi descontinuado em 1980.

## 1962 – 1968 – Gordini

O sucessor do Renault Dauphine chegou ao Brasil em 1962, produzido pela Willys Overland. Trazia uma mecânica mais refinada e motor mais possante, além de algumas novidades como câmbio de quatro marchas — a maioria tinha apenas três. O aumento de potência no motor foi obra do piloto Amédée Gordini, que emprestou seu nome ao modelo. O sistema de suspensão, que funcionava a esferas de ar comprimido, não dava conta dos buracos nacionais, e o carro ganhou o apelido de “Leite Glória” (que desmancha sem bater).



O Dodge: itens de série revolucionários e oito cilindros no motor



Isetta: pioneiro no Brasil

## 1962 – 1971 – Karmann Ghia

O modelo chegou ao Brasil quase uma década após seu lançamento, em 1962, na Alemanha. A fábrica foi a primeira filial da Karmann Ghia fora do país natal. Praticamente igual ao modelo europeu, o brasileiro tinha uma proposta esportiva com a praticidade de sedã. Mas seu motor era tão fraco quanto o do comportado Fusca: apenas 1.2 cc e 30 cv. A principal diferença entre o modelo nacional e o alemão era o para-choque cromado arqueado, que foi acrescentado ao modelo brasileiro.

## 1967 – 1983 – Galaxie

Foi baseado numa bem-sucedida versão da Ford americana de 1966 que esse automóvel, aparelhado com itens de luxo, como direção hidráulica e ar-condicionado, conquistou a opinião pública. Seguindo a inspiração espacial do nome do carro, as cores disponíveis eram verde-júpiter e preto-sidereal, entre outras. Deixou de ser fabricado em 1983.

## 1968 – 1992 – Opala

O primeiro carro de passeio da GM no País era uma mistura do americano Impala e do alemão Opel Rekord. Foi lançado em quatro modelos. A versão mais luxuosa, o Diplomata, chegou mais tarde, em 1980, com ar-condicionado, teto-solar, direção servo-assistida hidráulica e suspensão macia. Quando a GM vendeu 1 milhão de Opalas, ele foi retirado do mercado. Na ocasião, vários entusiastas saíram protestaram em passeata.

# Suplemento do Estado fez crescer e impulsionou o mercado brasileiro

Desde que os primeiros automóveis colocaram seus pneus em solo nacional, o **Estado** acompanha o progresso desse segmento no País. Com o advento da indústria automobilística nacional, o jornal passou a informar ainda mais sobre as novidades e lançamentos do setor. Os carros que hoje fascinam a “turma da placa preta” foram notícia fresquinha no jornal quando essas máquinas ainda tinham aquele inconfundível perfume de carro novo.

O **Estado** sempre esteve atento aos melhores lançamentos da indústria automobilística. O espaço que o jornal dedicava ao assunto crescia na mesma velocidade em que os brasileiros se interessavam e sonhavam em ter um automóvel em sua garagem.

Logo ficaria claro que havia lugar para uma publicação exclusiva sobre o assunto. Esse caderno especial começou a surgir em 1966, a partir de uma coluna chamada **Jornal do Carro** (JC), que se tornaria suplemento do **Jornal da Tarde** (publicação do Grupo Estado), em 1982. Poucos meses depois, a coluna trouxe um dos primeiros “furos de reportagem” do jornalismo automotivo nacional. O

JC alugou um helicóptero e fotografou com exclusividade um bem guardado segredo de fábrica: o lançamento do Itamaraty Executivo, uma versão de luxo (seu painel era em jacarandá) do Aero Willys, fabricado em São Bernardo do Campo (SP).

**Segurança.** A exclusividade foi ainda mais valorizada pelo esforço dos seguranças da Willys Overland, montadora do Itamaraty, em evitar que a foto do carro chegasse ao público. O automóvel estava sendo apresentado em um evento fechado em uma chácara na Rodovia Anchieta. Para esconder o veículo do fotógrafo encarapitado no alto, no helicóptero, tentaram usar o próprio corpo, rodeando o veículo. Diz a lenda que alguns chegaram a tirar a roupa, na esperança de tornar as fotos impublicáveis.

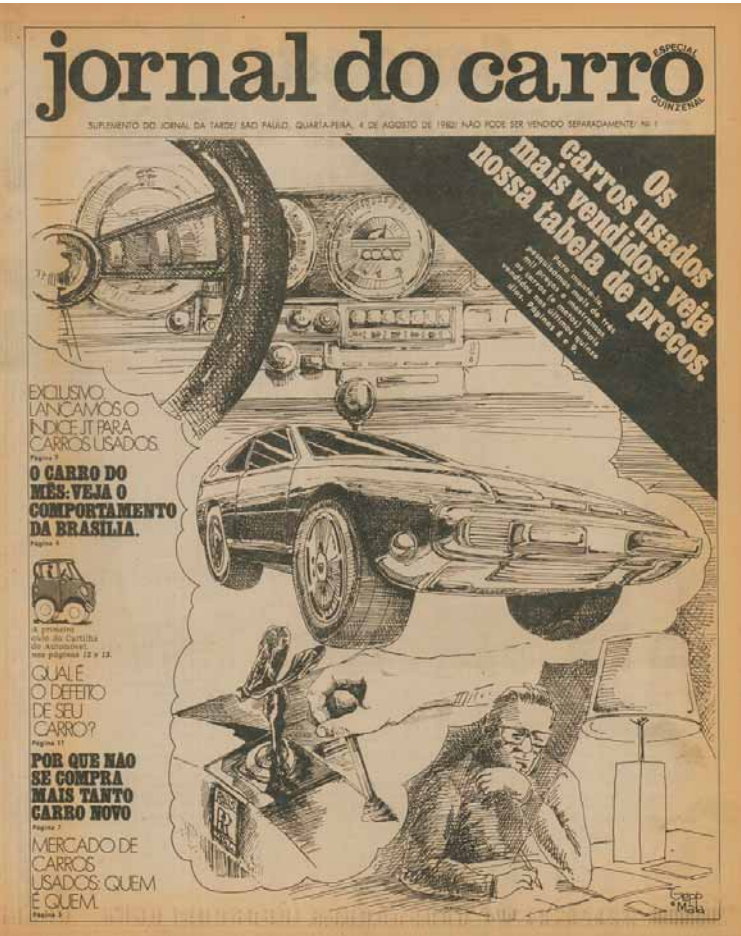
A leitura dos primeiros números mostra como a indústria automobilística evoluiu desde então. Hoje seria difícil imaginar como um veículo modesto como a Brasília - com seu ruidoso motor traseiro que ocupava o espaço que hoje os carros dedicam às bagagens - recebia o título do carro do mês. Mas a

popular “Braza” era um dos mais populares veículos do País.

O jornalismo investigativo e os lançamentos da indústria automobilística conquistaram cada vez mais leitores e fizeram o sucesso do **Jornal do Carro**. Antes com periodicidade quinzenal, logo passaria a circular semanalmente, às quartas-feiras. Em outubro de 2010, passou a ser encartado no **Estado**. O prestígio do caderno é tão grande, que nesse dia da semana a venda do jornal é quatro vezes maior do que no resto da semana.

**Tabela.** Mas a importância do JC cresceria ainda mais. Sua tabela de preços, que já nos primeiros números trazia 3 mil cotações de carros e motos, tornou-se uma referência na venda de veículos em São Paulo e em outros estados. As pessoas compravam e vendiam seus carros “pelo preço do **Jornal do Carro**”, como continua a acontecer atualmente.

A combinação dessa prestação de serviços com a análise crítica da performance dos modelos foi, e é, sem dúvida uma relevante contribuição do **Estado** ao progresso da indústria automobilística nacional.



A primeira capa do Jornal do Carro: já com a famosa tabela de preços

# Grandes momentos da indústria automobilística

Em 1905, o Imperador alemão Guilherme II afirmou: “Eu acredito em cavalos. Automóveis são um fenômeno passageiro”. Quem acreditou no kaiser deu com os burros n’água. Nos últimos 130 anos, os carros vêm passando por uma acelerada evolução, como se vê a seguir.

**1769**  
O inventor francês Nicolas-Joseph Cugnot desenvolve a sua “carroça a vapor”, que era capaz de carregar 4 toneladas a uma velocidade de até 8 km por hora. Foi o primeiro veículo capaz de se movimentar por seus próprios meios. É considerado o ancestral de todos os carros.



O primeiro automóvel moderno

um motor de combustão interna e o primeiro a ser fabricado em série (25 modelos foram produzidos), é considerado o primeiro automóvel moderno.

**1904**  
Os pneus de borracha são inventados. Até então, os carros usavam rodas de madeira ou de ferro.

**1940**  
Chegam ao mercado os primeiros carros com transmissão automática, produzidos pela americana Oldsmobile.

**1949**  
O Chrysler Crown Imperial, automóvel produzido nos EUA, torna-se o primeiro veículo a vir equipado de fábrica com freios a disco.

**1997**  
A legislação brasileira torna obrigatório o uso de catalisador nos carros, dispositivo que reduz as emissões dos gases do escapamento, com vistas a diminuir a poluição atmosférica.

**1966**  
O Corolla é lançado pela japonesa Toyota e em 12 anos torna-se o carro mais ven-

dido da história. Em julho de 2013, 40 milhões desses veículos haviam sido comercializados.

**1971**  
A Ford, e em 1973 a GM, usa airbags experimentalmente em alguns de seus carros. O equipamento seria oferecido regularmente a partir de 1974.

**1993**  
Os carros 1.0 surgem no mercado brasileiro, após decisão do presidente Itamar Franco em reduzir o IPI para veículos com essa potência. O Uno Mille, da Fiat, seria o primeiro da categoria.

**1996**  
É fabricado nos EUA o primeiro carro flex movido a etanol e gasolina em larga escala: o Ford Taurus. Em 2003, o VW

Gol 1.6 Total Flex é o primeiro desse modelo no Brasil.

**1997**  
A Toyota lança o Prius, o carro híbrido mais vendido e o primeiro produzido em massa no mundo (3,4 milhões até 2013). O veículo se movimenta usando gasolina e a produção interna de eletricidade como combustível.



Prius: o primeiro carro híbrido