

Carros que andaram mal

Encantar os compradores não é uma ciência exata e nada garante que um lançamento automobilístico vai ser sucesso

Por Leonardo Mourão

O que torna um automóvel sucesso de vendas ou um retumbante fracasso é uma imprevisível combinação de fatores que tira o sono dos engenheiros e dos responsáveis pelo marketing das empresas. Isso acontece porque o encantamento do mercado por um modelo de carro obedece a subjetividades, desconfianças e más vontades que lembram caprichos e birras de namorados.

De que outra maneira, então, seria possível explicar o desinteresse pelo público americano em relação ao Ford Edsel, lançado em 1958? A campanha de marketing foi intensa, mas não entusiasmou os compradores que, aliás, desdenharam o modelo comparando sua grade frontal a certa parte íntima do corpo feminino.



DeLorean: sucesso só no cinema



Dymaxion: acidente grave matou a ideia

O prejuízo da Ford foi de quase US\$ 3 bilhões, mas a Chrysler talvez tenha perdido ainda mais, em 1934, com o seu Airflow. A montadora investiu pesado em testes em túneis de vento para tornar o carro aerodinâmico e desenhou uma nova suspensão para deixá-lo confortável. O visual inovador pareceu tão esquisito ao mercado que o Airflow não decolou.

Narizes também foram torcidos para o visual tipo nave espacial do Aston Martin Lagonda. Apesar do respeito que sua linhagem despertava, o Lagonda, lançado em 1976, deve ter sido futurista demais para o público britânico. Nem mesmo todas as luzinhas de LED que se acendiam no seu painel fizeram os olhos dos compradores brilhar. Foi para o arquivo das ideias natimortas.



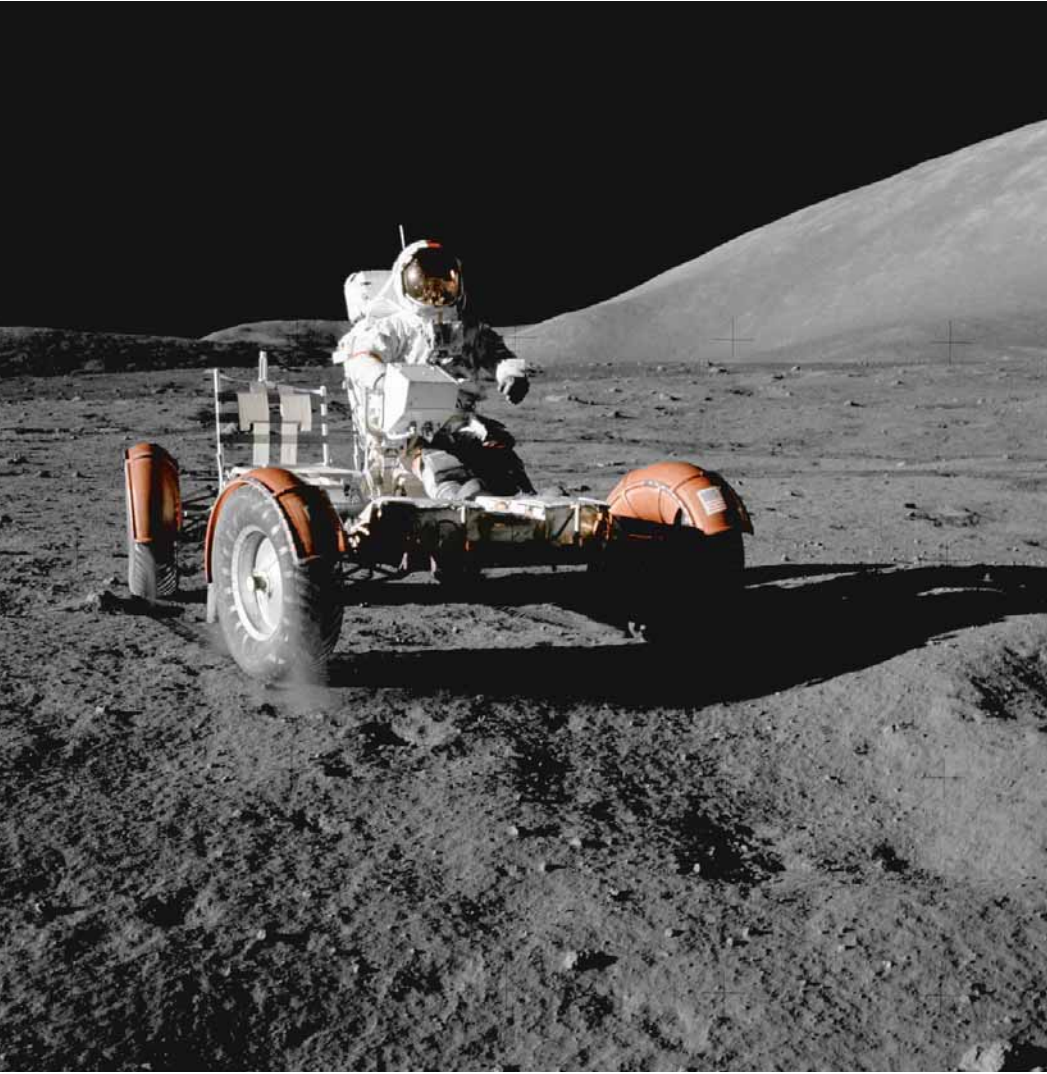
Edsel: forma da grade causou polêmica

Mesmo quando o visual encantava, como o do irlandês DeLorean DMC de 1981, os compradores podem esquecer da cara para ver o coração, ou melhor, o motor do veículo. É que apesar de estiloso, o DeLorean tinha um desempenho que o trazia de volta ao passado, de tão fraco que era. Quando o carro se transformou em um cult, graças ao filme *De Volta Para o Futuro*, o estrago já estava feito: a DeLorean havia falido três anos antes.

Alguns fracassos tinham tudo para o sucesso, como o Buckminster Dymaxion. Lançado em 1933, o modelo, que lembrava um foguete do antigo herói dos quadrinhos, Flash Gordon, tinha três rodas, o que lhe dava grande dirigibilidade, levava 11 passageiros e fazia 13 km/l, um baixo consumo para a época. Além disso, podia chegar a 190 km/h. Ao ser apresentado ao público na Exposição Mundial de Chicago, sofreu um acidente que matou o motorista. O projeto foi arquivado para sempre.



O Airflow não agradou: moderno demais



O Lunar Rover: até hoje, o único veículo dirigido fora das ruas do planeta Terra

Um pequeno carro e uma grande acelerada

Com aparência rústica, Lunar Rover tinha tecnologia avançada, aplicada em automóveis décadas depois

Por Jeferson de Sousa

Um dos veículos mais inovadores da história nunca rodou no asfalto ou na terra. Na verdade, ele nunca rodou no planeta Terra. O Veículo Explorador da Lua, ou Lunar Rover, foi criado para facilitar a vida dos astronautas nas missões pelo nosso satélite natural e trouxe algumas inovações que só foram vistas nos automóveis muitas décadas depois.

Desenvolvido pela Boeing no começo de 1970, o carro lunar saiu rodando pela primeira vez durante a missão do Apollo 15, em 31 de julho de 1971. Com pouco mais de 3 metros de comprimento e pesando 210 quilos (36 quilos em solo lunar), o veículo para dois passageiros lembrava

um bug rústico—tão rústico que as cadeiras do motorista e passageiro pareciam com as que costumavam ser vistas na praia.

Apesar da aparência simples, o Rover era dotado da mais alta tecnologia da época, com indicador de inclinação frontal e lateral, motor elétrico para cada uma das quatro rodas e bússola guiada pela sombra. Numa época em que a eletrônica embarcada era apenas um sonho, ele possuía medidor de distância real direta entre veículo e módulo de desembarque e escolhia a melhor direção a tomar no retorno. Com sistema de mobilidade desenvolvido pela GM, o Rover podia subir ladeiras com até 28% de inclinação e ultrapassar buracos de até 70 centímetros.

ESTADÃO.
140 ANOS DE
QUALIDADE E
CREDIBILIDADE.
A INTER JAPAN
FAZ PARTE DESSA
HISTÓRIA.

ETIOS X HATCH 2015

Taxa Zero

60% de entrada, 12 mensais

IPVA
total grátis

- Motor 1.3
- Direção elétrica
- Ar-condicionado



ETIOS X
SEDÃ 2015

Taxa Zero

60% de entrada, 12 mensais

IPVA
total grátis

- Motor 1.5
- Direção elétrica
- Ar-condicionado



f/InterJapanToyota



TOYOTA



Na cidade somos todos pedestres. Fotos meramente ilustrativas. Imagens do Etios X versões hatch e sedã 2015. Ofertas válidas até 28/02/2015. Etios X hatchback 1.3 Flex 16V 5P Mec, ano/modelo 2015/2015, à vista R\$ 39.950,00 (frete incluso) com IPVA 2015 grátis ou financiado com o Banco Toyota nas seguintes condições: CDC (Crédito Direto ao Consumidor), pessoa física, com entrada de R\$ 23.970,00 (60,00%) e 12 prestações fixas de R\$ 1.447,68. Primeira parcela com vencimento para 30 dias. Etios X sedã 1.5 Flex 16V 5P Mec, ano/modelo 2015/2015, à vista R\$ 44.220,00 (frete incluso) com IPVA 2015 grátis ou financiado com o Banco Toyota nas seguintes condições: CDC (Crédito Direto ao Consumidor), pessoa física, com entrada de R\$ 26.532,00 (60,00%) e 12 prestações fixas de R\$ 1.592,89. Consulte condições nas concessionárias. Reservamo-nos o direito de corrigir possíveis erros de digitação.

Butantã
Av. Corifeu de Azevedo Marques, 2.400
Vila Leopoldina
Av. Dr. Gastão Vidigal, 1.457

☎ 11 3732 1800

☎ 11 3648 4900

Inter Japan

www.interjapan.com.br