

Veículos fora-de-série: particularidades da História do design automotivo no Brasil

Out-of-Series Vehicles: Particularities of the History of Automotive Design in Brazil

Landim, P. Pizarro, C.

UNESP - Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação da Universidade Estadual Paulista, Campus de Bauru
UNESP - Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação da Universidade Estadual Paulista, Campus de Bauru

Retirado de: <http://convergencias.esart.ipcb.pt>

RESUMO: A partir da década de 1960 tiveram início no Brasil as primeiras experiências na produção de projetos automotivos de iniciativa brasileira entre os quais surgiram os veículos denominados fora-de-série. Produzidos à parte do grande mercado, por pequenos fabricantes, os projetos de tais veículos tinham por objetivo produzir para nichos de mercado específicos, não atendidos pela grande indústria e prejudicados pela legislação vigente no país que proibia a importação de automóveis. A produção destes veículos fortaleceu-se na década de 1970, atingiu seu apogeu na década de 1980 perdurando até os primeiros anos da década de 1990, quando a reabertura do mercado brasileiro às importações reduziu drasticamente a procura por estes veículos, tornando-os relíquias. A presente pesquisa configura um recorte da revisão bibliográfica de um estudo mais amplo, desenvolvido em nível de mestrado, e teve como objetivo levantar, conhecer e divulgar as principais produções de veículos do tipo fora-de-série desenvolvidos/comercializados no Brasil.

PALAVRAS-CHAVE: Design, História do Design, Automóvel, Fora-de-série, Brasil.

ABSTRACT: From the 1960s began in Brazil the first experiments in the production of automotive projects by the Brazilian initiative including the emergence of vehicles called out-of-series. Produced apart from the huge market by the small manufacturers, the designs of such vehicles were intended to attend specific market niches not served by major industry and harmed by law in the country prohibiting the importation of cars at that time. The production of these vehicles was strengthened in the 1970s, reached its apogee in the 1980s lasted until the early years of the 1990s, when the reopening of the Brazilian market to imports drastically reduced the demand for these vehicles, making them relics. This research sets a clipping from a literature review of a larger study conducted at Masters level, and aimed to get to know and disseminate the main production vehicle type out-of-series developed / commercialized in Brazil.

KEYWORDS: Design, Design History, Automobile, Out-of-series, Brazil.

1. Introdução

Nos últimos cinquenta anos, as empresas fabricantes de automóveis verificaram no Brasil um mercado promissor, bem como um território com grande potencial para atender principalmente a região da América Latina. Tal potencial, fez com que muitas empresas se instalassem no Brasil e iniciassem suas atividades trazendo ao país projetos variados que de maneira crescente moldaram o mercado brasileiro e influenciaram na produção em design automotivo do país.

Com o passar dos anos muitos projetos de sucesso foram – e ainda são – desenvolvidos com importantes contribuições dos designers brasileiros – dentro e fora das grandes indústrias. No Brasil, vários designers – notadamente a partir do fim da década de 1960 – estiveram empenhados em desenvolver projetos inovadores à parte do grande mercado. A criação destes modelos chamados de “fora-de-série” eram em sua maioria fruto da união de designers, engenheiros e empresários brasileiros entusiastas do automobilismo e tinham por objetivo preencher lacunas na comercialização de alguns modelos os quais não eram produzidos no Brasil – esportivos, por exemplo – e cujos usuários ou empresas interessados enfrentavam grandes dificuldades na importação de peças e veículos montados.

A presente pesquisa configura um recorte da revisão bibliográfica de um estudo mais amplo, desenvolvido em nível de mestrado, e teve como objetivo levantar, conhecer e divulgar as principais produções de veículos do tipo fora-de-série desenvolvidos/comercializados no Brasil, direcionando o foco para uma produção que constitui parte da História do design automotivo brasileiro e que frequentemente é esquecida nas bibliografias voltadas ao tema.

O levantamento dos principais modelos, nomes dos designers e empresas envolvidos, bem como as imagens de dos principais veículos produzidos/comercializados, foram obtidos a partir de revisão bibliográfica em todo o Acervo Digital da Revista Quatro Rodas desde a edição número um de Agosto de 1960, abrangendo o período entre os anos de 1960 a 2013.

2. Contextualização histórica: as primeiras experiências do design automotivo no Brasil

Muitas das empresas montadoras de veículos iniciaram suas atividades no Brasil não constituindo fábricas, mas sim alugando espaços para a recepção e revenda de veículos previamente montados, ou ainda, para a recepção de veículos completamente desmontados – sistema este denominado pela sigla CKD, empregada em substituição ao termo em inglês Completely Knocked Down – para montagem no país, visando à redução de custos – nesse sistema foram constituídas a Ford em 1919 e a General Motors em 1925.

Apenas após a Segunda Guerra Mundial a indústria automotiva apresentou forte crescimento no país, uma vez que durante o período de beligerância o governo brasileiro adotou uma política de substituição de importações – incluindo veículos e autopeças.

Como consequência, as empresas brasileiras foram motivadas a produzir peças nacionais de montagem e reposição. Neste cenário Getúlio Vargas então presidente, criou em 1938 a estatal FNM – Fábrica Nacional de Motores – destinada à produção de motores para aeronaves. Além da FNM a Vemag, empresa 100% brasileira iniciou suas atividades no ano de 1945. No Brasil os anos seguintes apresentaram às empresas condições favoráveis de investimento tais como o baixo custo de produção, mão-de-obra barata e mercado consumidor pouco explorado.

A década de 1950 pode ser considerada um marco para a história da indústria de automóveis no Brasil, esse período, de acordo com Ono (2004, p.148) foi marcado por “[...] uma grande expansão rodoviária, com a produção em larga escala de automóveis e caminhões”. De acordo com a ANFAVEA (2006, p.98), na década de 1950 importava-se 100 mil veículos/ano, sendo 60% caminhões, além de autopeças, dados que superavam em valor o que o Brasil gastava com petróleo e trigo. A partir desse cenário, o governo nacionalista de Getúlio Vargas tomou como medida a restrição de importações e em Agosto de 1952 o então presidente proibiu a importação de autopeças com similar nacional. Em Março de 1953 proibiu também a entrada de veículos completos.

Na década de 1960 tiveram início as primeiras experiências na produção de projetos automotivos de iniciativa brasileira. Em 1964, Rigoberto Soler – designer com experiências na Vemag, Willys Overland e Brasinca e que ao fim da década de 1960 atuava como professor da Faculdade de Engenharia Industrial – com o auxílio de Ari Antônio da Rocha e equipe, desenvolveu o veículo inicialmente nomeado Uirapuru, um protótipo do que seria o primeiro carro esportivo fabricado no Brasil. Mais tarde renomeado e lançado como pela Brasinca como Brasinca 4200 GT – Figura 1.

Cerca de um ano após o lançamento do veículo, a Brasinca não mais manteve a produção em função dos altos custos, mas modelo continuou a ser construído pela STV, empresa de projetos da qual Rigoberto Soler era diretor na época.

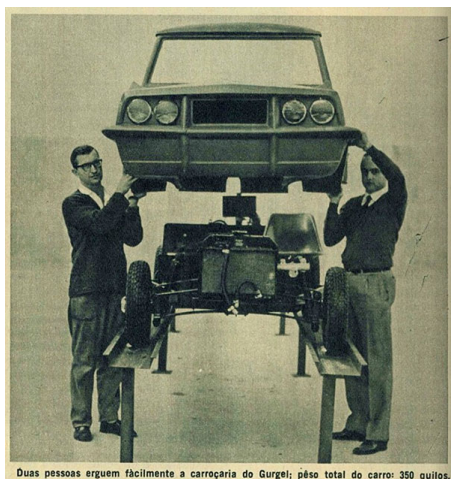
Fig. 1 – Brasinca 4200 GT



Fonte: Quatro Rodas, 2013. Disponível em: < <http://quatrorodas.abril.com.br/galerias/especiais/anos-1960-684687.shtml#foto13>>

Já em 1965 o empresário e engenheiro João Amaral Gurgel dedicado ao desenvolvimento de projetos inovadores para a área automobilística apresentou à revista Quatro Rodas o protótipo de um carro popular e na ocasião a publicação sentenciava em reportagem denominada “Carro barato esbanja com 16 marchas” presente na edição de Outubro de 1965 que o veículo – nomeado pelo sobrenome do seu criador, Gurgel, Figura 2 – poderia vir a ser o verdadeiro carro popular brasileiro.

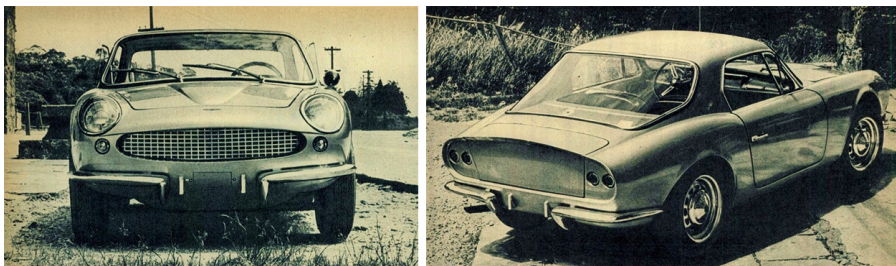
Fig. 2 – Um dos primeiros protótipos do Gurgel



Fonte: Quatro Rodas, out. 1965, p. 90. Disponível em: < <http://quatrorodas.abril.com.br/acervodigital/>>

Em 1964 o Grã Turismo brasileiro GT Malzoni – Figura 3 – chamou a atenção da mídia e do público. O veículo foi projetado inicialmente para corridas e produzido em um galpão na fazenda de Genaro “Rino” Malzoni – empresário do setor alcooleiro de Matão (SP) e entusiasta do automobilismo. O sucesso do GT Malzoni garantiu que o mesmo viesse a ser fabricado pela DKW-Vemag em 1966, sendo também denominado DKW Malzoni e produzido com base no protótipo criado por Rino Malzoni e sua equipe.

Fig. 3 – GT Malzoni fabricado pela DKW-Vemag



Fonte: Quatro Rodas, abr.1966, p. 94-95. Disponível em: < <http://quatrorodas.abril.com.br/acervodigital/>>

No final da década, 1960 Rino Malzoni se associou a Luís Roberto Costa, José Luíz Fernandes, Jorge Lettry e Milton Masteguín fundando a fábrica Puma, com Anísio Campos como designer responsável pelo design dos veículos. Em 1968 foi lançado o Puma GT – Figura 4 – primeiro modelo a ser produzido pela marca **Puma** sendo inicialmente fabricado a partir de **chassi** e mecânica da marca **DKW**, por essa razão os modelos fabricados neste período são também denominados Puma DKW.

Fig. 4 – Puma GT ou DKW primeiro a ser produzido em 1967 com mecânica DKW-Vemag



Fonte: Auto Garagem, nov.2011. Disponível em: < <http://autogaragem.wordpress.com/page/25/>>

No ano de 1968 ocorreu o lançamento no Brasil de um novo esportivo de iniciativa nacional, o Lorena GT – Figura 5. Idealizado e construído no Brasil pelo imigrante chileno León "Lorena" Larenas Izquierdo, o qual fundou sua própria empresa, a Lorena S/A Industrial de Veículos juntamente a Protótipos Lorena Carrocerias Especiais Ltda:

Fig. 5 – Lorena GT (1968)



Fonte: Lorena GT, 2013. Disponível em: < <http://www.lorenagt.com/>>

Em 1980 foi lançado o Buggy Glaspac – Figura 6 – modelo fabricado pela Glaspac, empresa do Paulistano Donald Pacey pioneira na produção de artigos em fibra de vidro, o qual antecipou a tendência do surgimento de um novo e promissor nicho de mercado que se verificaria na década seguinte: o dos veículos fora-de-série.

Fig. 6 – Propaganda do Buggy Glaspac na revista Quatro Rodas

BUGGY SENSACIONAL!
GLASPAC ESPORTIVO!
 DIFERENTE!
 (PARA QUEM GOSTA DE VIBRAR)



GLASPAC
 IND. PLAS. REF. GLASPC LTDA.
 Av. Santo Amaro, 601 - Fone: 267-6674
 Rua Manoel Preto, 870 (Sto. Amaro)
 Cx. Postal 21121 (Brooklin) - Fones: 269-0396-
 269-5864 São Paulo (zp-17) - SP.

KITS DE CARROCERIA
 PARA CHASSIS
 E MECÂNICA V.W.
 PARA PRONTA ENTREGA
 ACEITAMOS
 REPRESENTANTES

Fonte: Quatro Rodas, mar.1970, p.10. Disponível em: < <http://www.lorenagt.com/> >

3. Materiais e métodos

Para a realização da pesquisa optou-se por um levantamento bibliográfico no qual foram consultados todos os volumes da revista Quatro Rodas desde o número um publicado em Agosto de 1960, até o número 648 publicado em Outubro de 2013.

A publicação foi escolhida como fonte de pesquisa por tratar-se da mais antiga publicação periódica brasileira voltada ao ramo automobilístico, apresentando dados variados sobre lançamentos e produções brasileiras e internacionais.

Durante o levantamento, foram analisadas as reportagens de capa, sumários e posteriormente folheadas uma a uma das edições buscando informações sobre os modelos fora-de-série, bem como sobre os profissionais e empresas envolvidos em sua produção. Os dados encontrados foram organizados em planilhas separados por décadas e paralelamente foram também coletadas e editadas imagens referentes a cada modelo registrado.

4. Modelos fora-de-série produzidos e comercializados no Brasil divididos por décadas

4.1. Década de 1970

No que se refere às iniciativas de projetos brasileiros na década de 1970 a difusão das técnicas de produção em fibra de vidro e o aprimoramento da prática de projeto permitiram tentativas mais ousadas por parte dos designers e construtores. Assim, tais modelos eram construídos a partir de técnicas muitas vezes artesanais e produzidos por pequenos fabricantes para atender a nichos de mercado específicos.

Os primeiros fora-de-série produzidos além dos esportivos – como o Lorena GT ainda no final da década de 1960 – foram os buggys, pequenos jipes esportivos de carroceria aberta, geralmente fabricada em fibra de vidro, com [rodas](#) e [pneus](#) largos para bom desempenho em variados tipos de terrenos.

Contemporâneos aos buggys, conquistaram notoriedade as réplicas de modelos famosos estrangeiros. As réplicas consistem em carros mecanicamente atualizados – a partir de componentes mecânicos à venda no mercado – mas que mantém as linhas clássicas do modelo no qual foram inspiradas não configurando uma cópia ilegal, uma vez que não infringem leis de preservação às patentes industriais originais. A primeira tentativa brasileira de construir uma réplica foi baseada no MG TD de 1952 e a empresa responsável pelo seu projeto foi o Grupo Lafer, fabricante de móveis e cabines em fibra de vidro. A réplica fiel ao original foi nomeada MP Lafer – Figura 7 – e foi lançada em 1974 fazendo muito sucesso entre a clientela buscava a exclusividade destes modelos (QUATRO RODAS, 1974, p.36-41).

Fig. 7 – MP Lafer de 1977 restaurado



Fonte: Quatro Rodas, nov.2005. Disponível em: < http://quatrorodas.abril.com.br/classicos/brasil/contendo_150381.shtml >

Outras réplicas famosas produzidas na época foram Avallone TF de 1976 – réplica brasileira do MG TD construído pelo piloto e construtor de carros de corrida Antônio Carlos Avallone; Alfa 1931 de 1976 – réplica brasileira do Alfa Romeo 2300 Monza; Fera XK de 1979 – réplica do Jaguar XK 120 com mecânica Opala,

feita pela Indústria de Artefatos Metálicos Bolas S.A em São Paulo e Super 90 de 1979 – réplica do Porsche 356 C feito pela Envemo Engenharia de Veículos e motores em São Paulo (SP). Paralelamente aos buggys e réplicas, entre os fora-de-série iniciou-se a produção dos primeiros modelos esportivos. Fabricados por empresas consolidadas como o Jipe Gurgel Xavante – 1972, Figura 8 – ou por empresas pequenas como o jipe JEG – 1977 – da ABC-Diesel, estes veículos abriram caminho para outras produções independentes financiadas por empresários do ramo ou construtores.

Fig. 8 – Gurgel Xavante, um dos primeiros esportivos nacionais



Fonte: Quatro Rodas, 2013. Disponível em: < <http://quatrorodas.abril.com.br/galerias/especiais/carros-marcaram-anos-70-685183.shtml> >

Assim, chegaram ao mercado em volume e variedade crescente, esportivos como o Adamo GT – 1970 um híbrido de buggy ou roadster urbano produzido por Milton Adamo e equipe, e o Miura de 1977 com mecânica VW feito pela Aldo Auto Capas de Porto Alegre (RS), empresa especializada em transformar carros – Figura 9.

Fig. 9 – Miura 1977 desenvolvido pela empresa Aldo Auto Capas



Fonte: Auto Classic, 2013. Disponível em: < <http://www.autoclassic.com.br/autoclassic2/?p=9853> >

Outro modelo de sucesso dentre os fora-de-série foi o esportivo Bianco – também chamado Bianco S de 1977 construído por Toni Bianco – projetista de longa tradição nas pistas brasileiras – em sua empresa na cidade de Diadema (SP) – Figura 10.

Fig. 10 – Bianco, veículo projetado por Toni Bianco, experiente construtor de veículos e preparador de carros de corrida



Fonte: Quatro Rodas, jun.2005 (adaptado). Disponível em: < http://quatrorodas.abril.com.br/classicos/brasileiros/conteudo_138719.shtml >

Mesmo indústrias não atuantes diretamente no mercado automotivo, mas que detinham conhecimento de processos metalúrgicos também desenvolveram projetos marcantes para o design brasileiro, como foi o caso do SM 4.1 – 1978 – modelo elaborado a partir do projeto desenvolvido por Ana Lúcia P. D. da Fonseca e financiado por Humberto Pimentel Duarte – presidente da Companhia Industrial Santa Matilde, fabricante de vagões e equipamentos agrícolas – com o auxílio do piloto e preparador de carros Renato Peixoto – Figura 11.

Fig. 11 – SM 4.1, projetado por Humberto Pimentel Duarte e produzido na Companhia Industrial Santa Matilde



Fonte: Quatro Rodas, nov.2002 (adaptado). Disponível em: < http://quatorrodas.abril.com.br/classicos/brasileiros/conteudo_143482.shtml>

Também os veículos transformados visavam preencher lacunas presentes no mercado brasileiro, o qual era carente – além dos esportivos – de modelos do tipo Station Wagon (perua); SUVs e Vans por exemplo. Em geral, estas transformações seguiam a ordem da compra do veículo zero Km na concessionária por parte do cliente, o qual caso optasse pela modificação solicitava o serviço a ser realizado na concessionária por uma equipe especializada, geralmente com a colaboração de um designer ou a partir de kits pré-fabricados para modificação. Os custos da transformação eram acrescentados ao valor final do veículo.

Em 1978 foram produzidos modelos peruas a partir dos veículos Ford Maverick e Volkswagen Passat. O primeiro era feito sob encomenda, pela firma especializada Sul Americana a pedido da concessionária Souza Ramos – autorizada da Ford em São Paulo (SP) – tendo como base o Maverick. Nesse caso, o projeto foi aprovado pela Ford e a garantia era de responsabilidade da Souza Ramos. As peruas Passat – de duas e quatro portas – eram produzidas a partir da modificação dos modelos de série do Passat pela Dacon, revendedora da Volkswagen e com experiência na modificação de carros de série. O modelo quatro portas trazia como inovação o teto panorâmico – Figura 12.

Fig. 12 – Peruas Passat de duas e quatro portas



Fonte: Quatro Rodas, mai.1978, p.48. Disponível em: < <http://quatorrodas.abril.com.br/acervodigital/home.aspx>>

Uma das mais radicais transformações à época foi realizada pela Sonnervig, revendedora Ford de São Paulo no veículo Ford Corcel II, transformando-o em um modelo conversível – Figura 13 – produzido a partir do modelo de série.

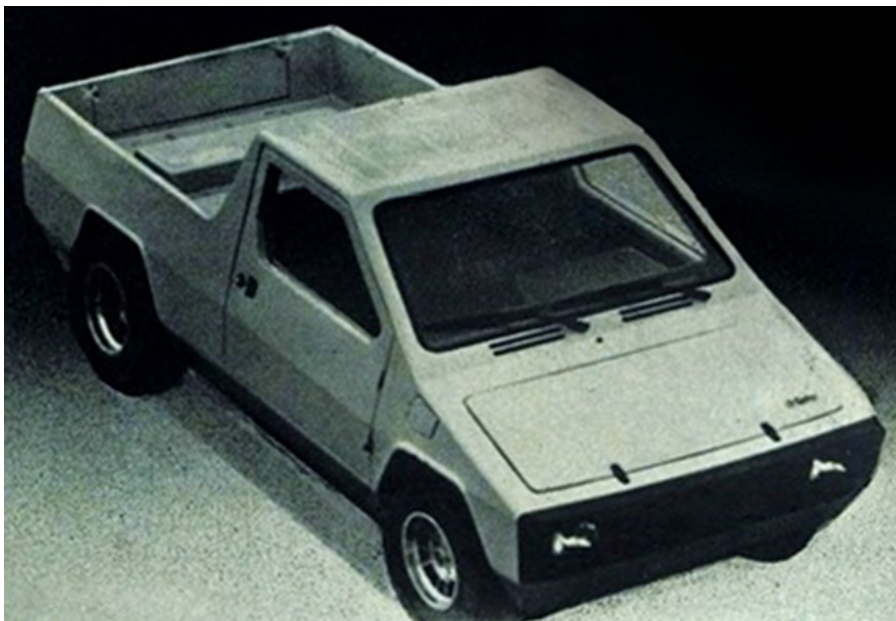
Fig. 13 – Corcel II conversível



Fonte: Quatro Rodas, jun.1978, p.54. Disponível em: < <http://quatorrodas.abril.com.br/acervodigital/home.aspx>>

Ainda em 1978 foi lançado um modelo pick-up fora-de-série brasileiro, o Formigão – Figura 14 – produzido pela Renha Indústria e Comércio de Veículos Ltda. no Rio de Janeiro (RJ) com design próprio original e mecânica Volkswagen.

Fig. 14 – Formigão



Fonte: Quatro Rodas, mar.1979, p.10. Disponível em: <<http://quatrorodas.abril.com.br/acervodigital/home.aspx>>

4.2. Década de 1980

Em 1981, no mês de Maio foi lançado o Laser – Figura 15 – off-road fora-de-série resultante da transformação do modelo GM Veraneio, de série, idealizado pelo publicitário Valter Gonçalves com financiamento particular e produzido sob encomenda. Com a proibição de importação vigente, tal modelo foi uma tentativa de reproduzir no Brasil os modelos off-road produzidos no exterior, com acabamento interno de luxo, estepe externo, bagageiro entre outros itens diferenciados.

Fig. 15 – Laser: off-road fora-de-série resultante da transformação da GM Veraneio



Fonte: Quatro Rodas, mai.1981, p.104-105. Disponível em: <<http://quatrorodas.abril.com.br/acervodigital/home.aspx>>

O estado de Minas Gerais também desenvolvia seus veículos fora-de-série, sendo um dos mais conhecidos o Farus ML 929 – Figura 16 – produzido em Belo Horizonte por Alfio Russo empresário dono da Farus Indústria de Veículos Esportivos Ltda. Com projeto original e uso de mecânica Fiat (VIEIRA, 2010, p.1.138)

Fig. 16 – Farus: fora-de-série mineiro



Fonte: Quatro Rodas, nov.1981, p. 70-76. Disponível em: <<http://quatrorodas.abril.com.br/acervodigital/home.aspx>>

A década de 1980 compreendeu o período no qual as transformações de veículos de série atingiram seu ápice. Todos os lançamentos eram acompanhados de perto pela imprensa especializada e as publicações indicavam em suas reportagens nomes e endereços de empresas responsáveis pelas modificações. Assim, surgiram transformações mesmo em modelos de muito sucesso, como o Gol Cabriolet – Figura 17 – transformado pela Dacon concessionária de São Paulo (SP).

Fig. 17 – Gol Cabriolet



Fonte: Quatro Rodas, ago.1981, p. 56. Disponível em: <<http://quatrorodas.abril.com.br/acervodigital/home.aspx>>

A partir de 1983 as modificações em veículos pick-ups ganharam força, e foram produzidos modelos como o Blazer e o Country – Figura 18. Estes foram alguns dos veículos do tipo perua cidade-campo – hoje SUV – sendo o Blazer feito sob encomenda pela Sulam (São Paulo-SP) a partir de uma pick-up C-10 da GM e a Country produzida pela Souza Ramos ou SR (São Paulo-SP) a partir de um pick-up F100 da Ford.

Fig. 18 – Country e Blazer, alguns dos primeiros veículos do tipo SUVs produzidos no Brasil a partir de transformações em pick-ups de linha



Fonte: Quatro Rodas, fev.1983, p.54-55. Disponível em: <<http://quatrorodas.abril.com.br/acervodigital/home.aspx>>

Em 1982 foi apresentado o Mini Dacon ou Dacon 828 – Figura 19 – projetado pelo designer Anísio Campos e pelo engenheiro Paulo Goulart. Tratava-se de um projeto de veículo urbano produzido pela Dacon, revendedora da Volkswagen de São Paulo (SP).

Fig. 19 – Sketch do Mini Dacon de autoria de Anísio Campos e imagem de entrada do teste Quatro Rodas veiculado na edição de Maio de 1982



Fonte: Quatro Rodas, mai.1982, p.36-40. Disponível em: <<http://quatrorodas.abril.com.br/acervodigital/home.aspx>>

No ano de 1984, enfrentando dificuldades financeiras, a Puma interrompeu sua produção e também o mercado de fora-de-série sofria com sucessivas crises financeiras agravadas pela recessão econômica, uma vez que os modelos produzidos apresentavam custos elevados de produção influenciando diretamente no preço do produto final.

Para driblar a crise muitas empresas passaram a produzir uma maior variedade de modelos visando atender a diferentes nichos de mercado (QUATRO RODAS, 1983, p.96-98). Assim, em 1984 no mercado dos veículos fora-de-série transformados começaram a chegar os primeiros modelos do tipo Van, como o Furglaine, um design brasileiro desenvolvido pela Furglass a partir de uma Ford F-100 e o Poá Caravelle, um modelo construído sobre chassi F-100 e F-1000 pela Sulamericana – Figura 20.

Fig. 20 – Vans: à esquerda Furglaine (Furglass) e à direita Poá Caravelle (Sulamericana)



Fonte: Quatro Rodas, out.1984 p.128. Disponível em: <<http://quatrorodas.abril.com.br/acervodigital/home.aspx>>

Em 1985, entre as transformações de veículos de série foram lançados o Monza conversível e o Monza perua modificados pela Envemo e o Uno Cabriolet Sultan – Figura 21 – feito pela Sultan revendedora da Fiat em Garulhos (SP) e Santos (SP).

Fig. 21 – Uno Cabriolet Sultan



Fonte: Quatro Rodas, mai.1985, p.62-64. Disponível em: <<http://quatrorodas.abril.com.br/acervodigital/home.aspx>>

Em 1986, a administração da empresa Puma vendeu suas marcas e patentes para a [Araucária Veículos](#), empresa que fabricaria um pequeno número de veículos até que a marca fosse adquirida em 1989, pela empresa Alfa Metais que finalizou sua produção.

Entre os fora-de-série, um modelo esportivo em especial marcou o ano de 1986: o Hofstetter – Figura 22. Construído pelo empresário brasileiro Mário Hofstetter o veículo – apresentado no Salão do Automóvel do ano de 1984 e lançado em 1986 – era caracterizado pelo design futurista e além de chamar a atenção do público pelo sistema de abertura das portas do tipo “asa-de-gaviota”. Vários modelos foram comercializados, entretanto, o processo de produção artesanal que encarecia o produto final e a ausência de uma estrutura de vendas culminaram com o fim de sua fabricação em 1991.

Fig. 22 – Hofstetter: Fora-de-série com design futurista



Fonte: Quatro Rodas, set.1986, p. 170-176. Disponível em: <<http://quatrorodas.abril.com.br/acervodigital/home.aspx>>

No ano de 1987 foi lançado o Ibiza – Figura 23 – um fora-de-série do tipo Van/Perua executiva produzido pela Souza Ramos Veículos Especiais – SR – a partir do modelo Ford F1000, cujo projeto comportava até oito passageiros e bagagem. Tratava-se de um veículo já popularizado em países como os Estados Unidos, mas que no Brasil era novidade.

Fig. 23 – Ibiza: fora-de-série do tipo Van/Perua executiva produzido pela Souza Ramos Veículos Especiais



Fonte: Quatro Rodas, jul.1987, p. 76-77. Disponível em: <<http://quatrorodas.abril.com.br/acervodigital/home.aspx>>

Em 1988 foi lançado também o Gurgel BR 800 – Figura 24 – conhecido em 1987 como projeto Cena – Carro Econômico Nacional. O modelo foi o primeiro carro completamente desenvolvido no Brasil, até então, a Gurgel fabricava a partir de componentes Volkswagen, sendo o BR 800 montado a partir de conjunto mecânico próprio 100% desenvolvido no país e 60% das peças e componentes fabricados pela própria Gurgel. O governo brasileiro, na época, visando incentivar produções como essa, estabeleceu uma redução no valor do IPI – 5% contra os 25% ou mais para os outros carros – para o modelo popular da Gurgel – em 1990 tal incentivo foi estendido a todos os carros com motores até um litro, culminando com a produção e entrada da Fiat no mercado dos populares com o lançamento do Uno Mille, postura seguida pelas demais multinacionais.

Fig. 24 – Gurgel BR 800: O primeiro carro completamente desenvolvido no Brasil



Fonte: Auto Esporte, 2012 (adaptado). Disponível em: <<http://revistaautoesporte.globo.com/Revista/Autoesporte/0,,EMI314594-10142,00.html>>

No mercado de réplicas, em 1988 foi lançado o 550 Spyder, réplica do original Porsche Spyder, produzido pela AME – Amazonas Motocicletas especiais. Dentre modificados brasileiros foram lançados o Aldee – acrônimo do nome da empresa Almir Donato Equipamentos Esportivos – construído a partir do Gol GTS por Almir Donato – ex-campeão de motovelocidade – e o Nick – Figura 25 – projetado por Anísio Campos para a Dacon.

Fig. 25 – Nick projetado por Anísio Campos

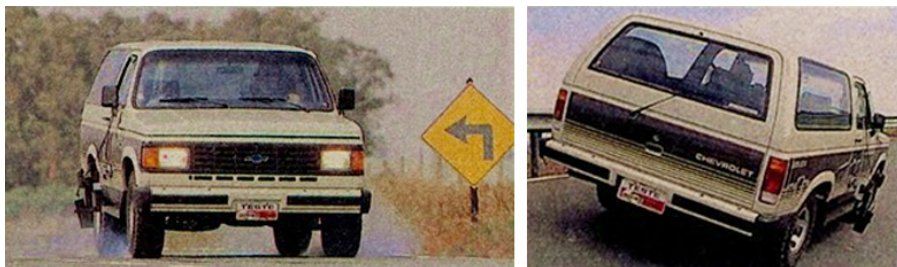


Fonte: Quatro Rodas, abr.1988, p. 46-52. Disponível em: <<http://quatrorodas.abril.com.br/acervodigital/home.aspx>>

Entre meados e o fim da década de 1980 as pick-ups – no Brasil já denominadas “Picapes” – ficaram em evidência no mercado. Tal tipo de veículo tornou-se um importante nicho de atuação para empresas e concessionárias especializadas na transformação dos modelos de série utilitários em verdadeiros carros de luxo.

O sucesso desses projetos foi tão grande que no ano de 1989 a GM se associou à Brasinca para lançar o modelo GM Bonanza – Figura 26 – a primeira SUV – na época chamada Blazer – nacional de fábrica:

Fig. 26 – GM Bonanza: produzida em associação com a Brasinca



Fonte: Quatro Rodas, dez.1989, p. 148-153. Disponível em: <<http://quatrorodas.abril.com.br/acervodigital/home.aspx>>

4.3. Década de 1990

Também em 1990 foi lançado modelo Futura, primeira Van brasileira cujo projeto não era derivado de um pick-up, mas sim completamente construído inspirado no Renault Espace. A produção era de responsabilidade da Grancar, revendedora da Ford em São Paulo (SP) a partir de mecânica da mesma marca. Legalmente, os projetos eram completamente diferentes. Na aparência, entretanto, eram idênticos. A novidade chamou a atenção da imprensa e do mercado, assim a revista Quatro Rodas em sua edição de Janeiro de 1990, publicou em reportagem as inovações trazidas pelo modelo, como mostra a Figura 27:

Fig. 27 – Futura: a primeira van brasileira não derivada de pick-up



Fonte: Quatro Rodas, jan.1990, p.32-39. Disponível em: <<http://quatrorodas.abril.com.br/acervodigital/home.aspx>>

Em Agosto de 1990 o mercado brasileiro foi aberto às importações pelo Governo Collor, e o governo permitiu que as indústrias aqui instaladas importassem modelos de seu portfólio produzidos no exterior dentro do limite de 10% do faturamento com suas exportações originadas no Brasil.

A abertura do mercado aos importados prejudicou de maneira irreversível – e previsível – o mercado dos veículos fora-de-série. A possibilidade vislumbrada pela clientela dos veículos especiais em trazer modelos de sucesso de outros países absorveu seus investimentos, os quais antes eram direcionados a pagar altos valores em veículos exclusivos ou modificados. A partir do ano de 1991 as publicações referentes ao setor foram tomadas pelos lançamentos não somente brasileiros, mas também do mercado externo, os quais se tornaram possibilidades reais de compra no Brasil. Mesmo neste cenário alguns poucos fora-de-série ainda foram produzidos como o BMW Verona – Figura 28 – modificação do Ford Verona pela SR inspirado no BMW M3 no final de 1990 e o Camper, off road de luxo fabricado pela Envemo em 1991.

Fig. 28 – BMW Verona: fora-de-série fabricado pela SR- Souza Ramos



Fonte: Quatro Rodas, set.1990, p.86-88. Disponível em: <<http://quatrorodas.abril.com.br/acervodigital/home.aspx>>

No ano de 1992 dentre os brasileiros, a Gurgel lançou sua nova proposta de veículo urbano em substituição ao BR-800, modelo que perdeu espaço quando o governo estendeu os incentivos fiscais à produção de veículos com até motorização de até 1 litro, favorecendo a entrada das multinacionais no nicho de veículos populares. Tratava-se do modelo Gurgel Supermini – Figura 29 – o qual em sua época de lançamento era o único veículo fabricado pela única montadora genuinamente nacional. As dificuldades enfrentadas nesse período foram determinantes para o fim da Gurgel, a qual no ano de 1995 teve sua falência decretada e suas atividades encerradas.

Fig. 29 – Gurgel Supermini: lançado em 1992 em substituição ao BR-800



Fonte: Quatro Rodas, out.2003. Disponível em: <http://quatrorodas.abril.com.br/classicos/brasileiros/conteudo_143471.shtml#galeria>

4.4. Década de 2000

Na década de 2000 ficaram ainda mais raros os projetos fora-de-série, entretanto, cabe destacar o lançamento em 2005 do Lobini H1 – Figura 30 – veículo com projeto inicial datado de 1999 e originado da iniciativa e associação entre o advogado José Orlando Lobo e o engenheiro Fabio Birolini, os quais tinham por vontade desenvolver um esportivo nacional. Foi da união dos sobrenomes dos seus idealizadores que resultou o nome Lobini, acrescido da sigla H1, em homenagem ao engenheiro inglês Graham Holmes, um dos responsáveis pelo desenvolvimento do veículo. Produzido em Cotia (SP) o Lobini chamou a atenção da imprensa e do público. Em 2006 a empresa foi comprada pela [Brax Automóveis](http://braxautomoveis.com.br) a qual adquiriu a marca Lobini e sua fábrica e é responsável por sua produção até os dias atuais. O modelo atualmente custa R\$ 180.000,00 e é produzido sob encomenda (LOBINI, 2013).

Fig. 30 – Lobini: o esportivo fora-de-série brasileiro produzido em Cotia, no interior de São Paulo



Fonte: Lobini, 2013. Disponível em: < <http://www.lobini.com.br/site/index.php?pagina=wallpaper> >

No ano de 2007 merece destaque também outra iniciativa brasileira à parte da indústria de grandes volumes, o protótipo esportivo LSPS – Figura 31. Criado e construído pela empresa AmoritzGT, fundada no ano de 2005 pelo designer Fernando Morita – profissional com ampla experiência em design automotivo, adquirida nos anos em que trabalhou nos estúdios da Volkswagen do Brasil e da Alemanha – o LSPS foi o produto de apresentação da marca, um protótipo elaborado sem a intenção de produção e venda, antes, tornou-se um teste das potencialidades do estúdio em produzir um veículo e a materialização dos desejos da equipe em projetar e produzir um design automotivo brasileiro à parte da grande indústria.

Fig. 31 – LSPS



Fonte: AmoritzGT, 2013. Disponível em: < http://www.amoritzgt.com.br/projetos_lsp.asp >

O projeto LSPS teve importante repercussão na mídia e junto ao público projetando a AmoritzGT no cenário automotivo nacional. Ainda em 2008 o estúdio brasileiro AmoritzGT iniciou um novo projeto fora-de-série: o Doni Rosset – Figura 32 – um superesportivo de série limitada – 50 unidades – desenvolvido sob encomenda de William Denis Rosset, pela equipe composta por Clóvis Augusto de Souza, Rafael Augusto de Souza, Alexandre Hirata, Lucas Rodrigues, Felipe Müller e Guilherme Vituri, liderada por Fernando Morita.

Fig. 32 – Doni Rosset



Fonte: AmoritzGT, 2013. Disponível em: <http://www.amoritzgt.com.br/projetos_doni_rosset.asp>

A apresentação do veículo ocorreu em 2012, e o resultado do projeto impactou o público e a imprensa especializada, não apenas pelo impressionante resultado final obtido no design de um veículo superesportivo cujo projeto foi concebido e produzido no Brasil, mas também pelo potencial do estúdio em entregar um produto extremamente complexo de maneira competente.

5. Conclusões

Os veículos denominados fora-de-série compreenderam uma tendência de design muito particular do mercado automobilístico brasileiro. A criação e o desenvolvimento desses veículos eram em sua maioria fruto da união de designers, engenheiros e empresários brasileiros entusiastas do automobilismo que enxergaram nas medidas restritivas de importação instauradas pelo governo a oportunidade de desenvolver a indústria e o design nacional.

Essas soluções genuinamente brasileiras surgiram no final da década de 1960, se consolidaram na década de 1970, ganharam força na década de 1980 e em um curto espaço de tempo várias empresas surgiram dedicadas à criação, produção ou modificação de veículos buscando atender à demanda por modelos diferenciados não suprida pelas empresas aqui instaladas. Até o declínio dessa tendência com a reabertura do mercado na década de 1990 a produção de projetos dessa natureza foi ampla e rica em soluções de design.

Durante a realização da presente pesquisa uma quantidade significativa de modelos foram encontrados, revelando que a criatividade e atuação dos designers automotivos brasileiros não se restringiram às grandes indústrias, antes, se fez da força de vontade e do comprometimento com a produção de projetos bem executados e inovadores, independente dessa atuação se fazer dentro ou fora da estrutura de multinacionais.

Referências bibliográficas

ANFAVEA – ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES – BRASIL. Indústria Automobilística Brasileira – 50 anos. São Paulo, 2006. 194 p. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br/50anos.html>>.

LOBINI. Lobini: a empresa, 2013. Disponível em: <<http://www.lobini.com.br/site/index.php>>.

ONO, Maristela Mitsuko. Design industrial e diversidade cultural: sintonia essencial. Estudos de casos nos setores automobilístico, moveleiro e de eletrodomésticos no Brasil. 2004. 1200 p. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo. Disponível em: <<http://www.designcultura.org/menu/teses/tese01/tese01.php>>.

QUATRO RODAS. São Paulo, ano 14, n.164, mar. 1974, p.36-41. Disponível em: <<http://quatorrodas.abril.com.br/acervodigital/>>

QUATRO RODAS. São Paulo, ano 23, n.276, jul. 1983, p.96-98. Disponível em: <<http://quatorrodas.abril.com.br/acervodigital/>>

VIEIRA, José Luiz. A história do automóvel: a evolução da mobilidade, vol.3. São Paulo: Alaúde Editorial, 2010.

Reference According to APA Style, 5th edition:

Landim, P. Pizarro, C. ; (2016) Veículos fora-de-série: particularidades da História do design automotivo no Brasil. Convergências - Revista de Investigação e Ensino das Artes, VOL IX (17) Retrieved from journal URL: <http://convergencias.ipcb.pt>