HISTÓRIA DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL

1955 - 1959



Claudio Campacci



Claudio Campacci

INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSITICA NO BRASIL



Volume I – 1955 a 1959

Claudio Campacci

Terceira Edição – 2024

www.holacv.com

Sumário

- Introdução 07
- 1955 – Quando tudo começou 08
- Abertura do mercado nos anos 90 12
- Invasão do Oriente 14
- Monarca – 1955 15
- DKW – F-91 Universal – 1956 17
- Ford – F-100 – 1956 20
- Romi-Isetta – 1956 23
- Volkswagen – Kombi - 1957 25
- Willys – Jeep - 1957 29
- Willys – Rural – 1958 30
- História do Willys Overland no Brasil 33
- Fusca o carro mais vendido do Mundo 38
- `Pick-up Chevrolet 310 59
- DKW – Belcar / Vemaguet – 1958 62
- DKW – Candango – 1958 67
- SIMCA – Chambord – 1958 69
- A História da SIMCA no Brasil 72
- Renault – Dauphine / Gordini 76
- Sobre o autor 81
- Outras obras do autor 82


THE GARAGE.COM.BR


1962



Introdução

Como a maioria dos brasileiros, eu também sou um apaixonado por automóveis, especialmente os carros antigos. Em 2023 comemoramos 66 anos da implantação da indústria automobilística no Brasil como a conhecemos hoje. No governo de Juscelino Kubistchek (1955-1960) foram implantadas várias indústrias automobilísticas americanas e europeias. Claro que Getúlio Vargas tinha construído a base para que isso fosse possível em tão pouco tempo. O famoso slogan: **"50 anos em apenas 5 anos"**. Esse livro trará em ordem de ano os carros fabricados no Brasil por cada empresa, a partir de 1956. Há modelos que ficaram alguns anos sem nenhuma mudança no layout ou motor, então serão consideradas reais mudanças de cada modelo para inclusão no livro. Haverá várias fotos dos modelos e a maioria terá a sua ficha técnica com um pouco de sua história.

Tenho certeza que será um livro de agradável leitura e para ter um destaque especial na sua biblioteca.





Ótima leitura é meu desejo.

Claudio Campacci

1955 – Quando tudo começou



A **Indústria automobilística** instalou-se **no Brasil** em 1956, na cidade de Santa Bárbara d'Oeste (São Paulo) com o início da fabricação da Romi-Isetta. Em 1955 numa oficina de mecânica e lanternagem criada em 1954 no bairro do Bixiga na capital paulista, o italiano Oliviero Monarca fez o que podemos classificar o primeiro carro brasileiro, o Monarca. De volta ao governo em 1951, Getúlio Vargas encomenda ao Capitão Lúcio Meira, sub-chefe da Casa Militar, um estudo sobre a viabilidade de implantar um indústria automobilística nacional.

A então Comissão de Desenvolvimento Industrial (CDI) criada em 1951 decide partir para o exterior em busca de apoio de fabricantes estrangeiros. Em troca de isenções fiscais e garantia de remessas de lucro às matrizes, Lúcio Meira, Luiz Villares, Humberto Monteiro, Jorge Resende, Alberto Pereira de Castro e Eros Orosco tem a missão de convencer os grandes fabricantes a investirem no Brasil.

Em 1952 o governo cria dentro da CDI a "Subcomissão de Jipes, Tratores, Caminhões e Automóveis", presidida por Lúcio Meira. De seus estudos resultam o Aviso 288 (agosto de 1952) da Carteira de Exportação e Importação do Banco do Brasil (CEXIM), que limita a

concessão de licenças para a importação de auto-peças que já produzidas no país e o Aviso 311 (abril de 1953) vetando a importação de veículos completos e montados.

Para mostrar aos empresários do setor automotivo as diversas auto-peças nacionais, é lançada no Aeroporto Santos Dumont, RJ em 20 de janeiro de 1953 a I Mostra da Indústria Nacional de Auto-Peças.São 145 estandes - 103 de São Paulo, 24 do Rio de Janeiro, 17 do Rio Grande do Sul e 1 de Minas Gerais - que expõe 106 componentes como baterias, pneus, bancos, anéis de pistão, entre outros.

Quem chega primeiro é a Volkswagen, em abril de 1953, inaugurando sua fábrica no bairro do Ipiranga, em São Paulo/SP. Em Julho de 1955 transforma-se em Sociedade Anônima (Volkswagen do Brasil S.A.) com 80% de capital alemão e 20% do grupo Monteiro Aranha. No final do ano muda-se para um prédio próprio no km 23,5 da Via Anchieta em São Bernardo do Campo/SP.

A segunda empresa a vir para o Brasil é a alemã Mercedes Bens, que na verdade foi a primeira a assinar um contrato com a CDI, mas só iniciou a construção da sua fábrica em outubro de 1953, no km 15 da Via Anchieta.

No mesmo mês o Congresso aprova a Lei 2004, criando a Petrobras, empresa responsável pela pesquisa, lavra, refinação, comércio e transporte de petróleo pelo país.

Em 1954 Vargas cria a Comissão Executiva da Indústria de Material Automobilístico (CEIMA) para disciplinar e promover a fabricação de automóveis segundo um plano de nacionalização progressiva. A comissão não chega a ser instalada por força da trágica morte de Vargas. Enquanto o Brasil se engaja nas eleições, vinte projetos alemães, franceses e americanos aguardam nas gavetas. Os futuros fabricantes de veículos desligam-se do Sindicato da Indústria de Construção e Montagem do Estado de São Paulo para fundar uma entidade própria, a Associação Profissional dos Fabricantes de Tratores, Caminhões, Automóveis e Veículos Similares do Estado de São Paulo. A fase de montagem está superada, agora é ultimar os planos de fabricação.

Em 21 de dezembro de 1955, o novo presidente eleito Juscelino Kubitschek inaugura a fundição de motores diesel da Mercedes Bens (Sofunge).

Os anos de 1953 a 1956 tiveram poucos veículos montados, a maioria veículos comerciais, como caminhões e ônibus. Quando JK toma posse em 1956 a General Motors estava produzindo 140 veículos por mês embora sua linha de montagem permitisse 200 veículos por dia, num único turno! A Ford estava preparada para fabricar 125 veículos por dia e

produzia apenas 10 por mês. Algumas montadoras interromperam sua produção, como a Varam Motors (carros e caminhões Fiat e Nash) e a Brasmotor que desistira dos automóveis Chrysler e dos caminhões Dodge, DeSoto e Fargo, a espera de dias melhores.

Em 15 de maio de 1956, é criada a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), que absorve o sindicato específico da categoria.

Em 16 de junho de 1956 é criado o GEIA (Grupo de Estudos da Indústria Automobilística)

Ainda em 1956 a Vemag colocou no mercado uma camioneta derivada da família F91 (foto), produzida pela DKW , montada no Brasil. Em 1958 passou a disponibilizar sedãs e camionetas da família F94 montados sob licença da DKW e com crescentes índices de nacionalização. Também produziu uma versão abrasileirada do Jipe Munga e, nos ano 1960, encomendou uma carroceria refinada aos Fissore, da Itália, e a montou sobre a mecânica DKW.



Em 1957 foi o início da montagem da Kombi no Brasil, com as peças importadas, no sistema CKD (*completely knocked down*, em inglês) ainda pelo Grupo Brasmotor.

Em 1959, no município de São Bernardo do Campo, foi instalada a fábrica da Volkswagen , cujo primeiro modelo produzido foi a Kombi, e que precedeu ao famoso Volkswagen Sedan (mais conhecido no Brasil como *Fusca – foto do modelo de 1955 na próxima página*). Entretanto, em Rio Bonito (estado do Rio de Janeiro), já um