

*Clássicos do Brasil*

# FUSCA

Paulo Cesar Sandler

2ª  
edição



FUSCA

*Clássicos do Brasil*

EDITORA  
ALAUDE

EDITORA  
ALAUDE

Com origem controversa e ainda muito discutida, o Fusca conquistou milhões de fãs pelo mundo. No Brasil não foi diferente: carro mais popular da indústria automobilística, durante décadas foi quase um membro da família brasileira. O Fusca começou a ser fabricado no país em 1959 e, embora a produção tenha sido interrompida definitivamente em 1996, ele ainda é um dos automóveis mais usados e vendidos no mercado nacional. Neste livro, o leitor conhecerá toda a história do carro – das origens na Alemanha de Hitler até sua chegada e desenvolvimento no Brasil. Ilustrado com centenas de fotos de época.

PAULO CESAR SANDLER é apaixonado pela história automobilística há mais de quatro décadas. Já escreveu diversos artigos sobre carros para revistas especializadas no Brasil e no exterior e é autor de diversos livros sobre o tema.

EDITORA  
ALAUDE  
alaude.com.br

f /editoraalaude  
ig /editoraalaude

ALTA BOOKS  
GRUPO EDITORIAL  
altabooks.com.br



Esta série traz os automóveis que marcaram época e com os quais todo brasileiro tem uma forte ligação afetiva. Cada obra apresenta a história da marca, desde as origens até a chegada ao Brasil, e mostra a evolução dos modelos, apresentando dados técnicos, além de curiosidades sobre alguns e a trajetória de outros nas pistas. Repleto de fotografias e ilustrações originais, cada livro é uma verdadeira edição de colecionador.

Paulo Cesar Sandler

*Clássicos do Brasil*

---

# FUSCA

EDITORA  
ALAÚDE

Copyright © 2011 Alaúde Editorial Ltda.

Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta edição pode ser utilizada ou reproduzida – em qualquer meio ou forma, seja mecânico ou eletrônico –, nem apropriada ou estocada em sistema de banco de dados sem a expressa autorização da editora.

*O texto deste livro foi fixado conforme o acordo ortográfico vigente no Brasil desde 1ª de janeiro de 2009.*

PRODUÇÃO EDITORIAL:  
Editora Alaúde

REVISÃO:  
Beatriz Chaves

CONSULTORIA TÉCNICA:  
Bob Sharp

1ª edição, 2011 (4 reimpressões) / 2ª edição, 2022

#### **Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)** **(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)**

Sandler, Paulo Cesar  
Clássicos do Brasil : Fusca / Paulo Cesar Sandler. -- 2. ed. -- São Paulo : Alaúde Editorial, 2022.

Bibliografia.  
ISBN 978-65-86049-88-6

1. Automobilismo - História 2. Volkswagen (Automóvel) 3. Volkswagen (Automóvel) - História  
I. Título.

22-110060

CDD-629.22209

Índices para catálogo sistemático:

1. Fusca : Automóvel : Volkswagen : História 629.22209

2. Volkswagen Sedan : Automóvel : História 629.22209

Cibele Maria Dias - Bibliotecária - CRB-8/9427

*O conteúdo desta obra, agora publicada pelo Grupo Editorial Alta Books, é o mesmo da edição anterior.*

2022

A Editora Alaúde faz parte do  
Grupo Editorial Alta Books  
Avenida Paulista, 1337, conjunto 11  
01311-200 – São Paulo – SP  
www.alaude.com.br  
blog.alaude.com.br

Compartilhe a sua opinião  
sobre este livro usando a hashtag

**#ClássicosDoBrasil**

**#ClássicosDoBrasilFusca**

nas nossas redes sociais:



/EditoraAlaude



/EditoraAlaude

# SUMÁRIO

CAPÍTULO 1 – A origem .....	5
CAPÍTULO 2 – A chegada ao Brasil.....	39
CAPÍTULO 3 – A evolução dos modelos .....	67
CAPÍTULO 4 – Curiosidades.....	95
CAPÍTULO 5 – Dados técnicos .....	101
Fontes de consulta .....	104
Crédito das imagens.....	106

AMOSTRA







AMOSTRA

CAPÍTULO 1

# A ORIGEM



# HISTÓRIA OU PROPAGANDA?

Muito do que se conhece a respeito da origem histórica do Fusca atualmente é fruto de medidas tomadas por Konrad Adenauer, eleito chanceler da Alemanha Ocidental após a Segunda Guerra Mundial, que introduziu em seu governo a política de anistia, grande responsável pela divulgação da versão histórica de que o

Volkswagen teria sido inventado por Ferdinand Porsche. Esse mito simplificador e admissível para a propaganda em massa não condiz com a total realidade dos fatos, que serão mais aprofundadamente esclarecidas pelos dados obtidos com herdeiros e parentes dos fundadores do escritório de Ferdinand Porsche.

Visita oficial de Konrad Adenauer e Heinz Nordhoff à fábrica em 1950.



Pode-se dizer que a história do Fusca tem suas origens quando um indivíduo cujo nome se perdeu teve a ideia de motorizar o povo; desejo que se concretizou nos Estados Unidos, por Ranson Eli Olds, maravilhando a Europa tomada pela guerra e pela crise econômica.

Popularizar o automóvel tornou-se uma ideia ainda maior graças a Henry Ford, de origem humilde, que fundou uma fábrica de automóveis em 1903 e viu limitações no mercado de luxo. Fascinado pelo taylorismo, quis fazer 25.000 carros baratos e confiáveis por ano, quando não havia nenhum fabricante europeu que fizesse sequer quinhentos carros anualmente, e onze anos depois iniciou a produção de automóveis por meio de linha de montagem móvel. Desse modo, baixou preços, aumentou lucros e criou a maior fábrica de automóveis do mundo para satisfazer à estonteante demanda. Sem querer, também diminuiu a tensão entre capital e trabalho, introduzindo um bem de consumo altamente confiável e inacreditavelmente barato. Tornou-se ídolo imediatamente imitado por alguns engenheiros europeus, como Herbert Austin,



William Morris, André Citroën, a família Peugeot e Giovanni Agnelli. Globalizou o produto com fábricas na Inglaterra, Alemanha, acordos com franceses, russos e até brasileiros e argentinos.

A Alemanha e a Áustria, vistas como pátrias do automóvel, tinham competência mecânica incomparável. Receberam reforços da Europa Oriental e da Escandinávia, mas pouco se interessaram pelas tentativas de Oldsmobile e Ford, com duas exceções: Wilhelm von Opel e Jørgen Rasmussen.

Divulgação de ideias automobilísticas americanas em revista alemã.

## AS RAÍZES DO VOLKSWAGEN

Devido à complexidade da história do Volkswagen, a data e a verdadeira história do seu nascimento ainda são muito

discutidas e comentadas. Cada um pode escolher as datas e ocasiões igualmente válidas a seguir:





AMOSTRA

CO. CASA BA

Dobson



CAPÍTULO 2

A  
CHEGADA  
AO BRASIL





# A CONQUISTA DO PAÍS

O Fusca no Brasil compõe mais uma história corporativa do que de engenharia. Em 1944 a revolução industrial chegou aos “Tristes Trópicos” de Lévi-Strauss: Getúlio Dornelles Vargas, o então ditador do Brasil, terminara a construção de sua tão sonhada siderúrgica em Volta Redonda, no estado do Rio de Janeiro, uma

das maiores da atualidade. O governante tinha consciência de que a industrialização era o futuro do Brasil e incluía nos seus planos a fabricação de automóveis no país. Deposto logo após a guerra, retornou ao poder pelo voto popular em 1951 e apoiou a entrada do Volkswagen no país, representado por competentes

Sede da Sabrico,  
em 1949.





auxiliares: o ministro da Fazenda, Horácio Lafer, que favoreceu as ações do almirante Lúcio Meira.

A verdadeira rede de seduzidos pelo Fusca estendeu-se, com a adesão de Miguel Etchenique, boliviano que chegara ao Brasil em 1945 e que fora empresário nos Estados Unidos, com excelentes contatos na Chrysler. Queria enraizar-se em Buenos Aires, mas, passando pelo Brasil para visitar Inocêncio Calmon e outros bolivianos, sócios em várias empresas, como a Sociedade Brasileira de Intercâmbio Comercial (Sabrico), fundada em 1941, e a Cipan, no Rio de Janeiro, impactou-se por não achar apenas índios em uma São Paulo já industrializada, com 2 milhões de habitantes e arranha-céus.

Os primeiros brasileiros que Etchenique conheceu foram o advogado descendente de portugueses e ingleses José de Bastos Thompson e o talentoso relações-

-públicas Edmar L. Rabello, comendo com eles e com a Chrysler a Companhia Distribuidora Geral Brasmotor, na rua Barão de Ladário, no bairro fabril do Brás. Faziam um pouco de tudo num país desprovido em todos os aspectos: importação, exportação, representação e distribuição de “automóveis, caminhões, aviões, motocicletas, bicicletas, embarcações e quaisquer veículos motorizados, rádios, refrigeradores, aparelhos de televisão, de ar-condicionado, artigos elétricos em geral, e respectivas peças, acessórios e pertences”.

Ao ler jornais americanos, Thompson se interessou pela notícia de um carrinho meio esquisito, parecido com um besouro, da época nazista, que estava sendo recuperado pelas forças de ocupação inglesas. Escreveu cartas para Wolfsburg, mas nunca obteve resposta. Ainda mais importantes do que Etchenique para nossa história foram Friedrich Wilhelm Schultz-Wenk e Christian Tronbjerg. Nascido em Hamburgo em 1914, Schultz-Wenk era um ex-militar condecorado da Wehrmacht, o exército alemão, que desejava ser arquiteto e, desiludido com o modo de vida alemão, descobriu os trópicos, que não lhe pareciam tristes em 1950. Christian Tronbjerg, por sua vez, era um dinamarquês especializado em montagem de automóveis que chegou ao Brasil em 1936 fugindo da guerra que se aproximava.

A partir da esquerda:  
Charles C. Thomas, vice-presidente da Chrysler;  
Miguel Etchenique;  
Inocêncio M.J. Calmon  
e José Bastos Thompson,  
fundando a Brasmotor,  
em 1948.

Friedrich Wilhelm  
Schultz-Wenk.



Adolf Arnstein, o primeiro à esquerda, com Harald Gessner, Friedrich Wilhelm Schultz-Wenk e mecânicos da Volkswagen na Rio Motor em 1950.

Também é importante destacar a importância dos primeiros revendedores Volkswagen: Bruno Tress, um mecânico que adorava a natureza e fugiu da Alemanha em 1938, e Adolf Arnstein, um judeu corretor na bolsa de Berlim que teve que fugir em 1936.



## DE IMPORTADOR A MONTADOR

O Edifício Chrysler, em Nova York, mais ao fundo, à direita, em estilo art déco.



Com o fornecimento de insumos e alimentos às forças aliadas, o Brasil de Getúlio Vargas enriqueceu enormemente e abasteceu os cofres públicos. Todos os esforços de industrialização, importantes para a substituição das importações, diminuíram no governo seguinte, liderado pelo presidente general Eurico Gaspar Dutra, desatinado militar que expandiu o funcionalismo público e o favorecimento da classe política, além de ter promovido a importação de bens de consumo supérfluos, especialmente automóveis de luxo, esgotando a reserva nacional.

O organismo que autorizava as importações, a Superintendência da Moeda e do Câmbio (Sumoc), passou a negar cartas de importação.

Investidores confiantes na política, mas ignorantes sobre o estado das finanças oficiais, viram-se em apuros. Em 23 de fevereiro de 1948, Tronbjerg, representante da Chrysler, sugeriu que a Brasmotor elevasse a linha de montagem de produtos SKD, semi-knocked down, ou semidesmontados, para CKD, completely knocked down, ou totalmente desmontados, usando componentes locais como bobinas de ignição, distribuidores, baterias, pneus, têxteis para forração e estofamento.

Em 1949, a Brasmotor passou a montar 25 veículos por dia, sendo dezesseis automóveis (Dodge, DeSoto e Plymouth) e seis caminhões (Fargo), com componentes feitos no Brasil, além da caminhonete Dodge Suburban, com carroceria alongada e três fileiras de bancos. José de Bastos Thompson, que tinha investido numa rede de revendas e assistência técnica só para ficar sem carros e peças, não podia fazer nada com as incompetências do governo, mas





podia apelar para a Chrysler. O empresário viajou para os Estados Unidos para falar com o vice-presidente Charles C. Thomas, que viera ao Brasil para inaugurar a linha de montagem da Brasmotor, e disse: “Está difícil vender o Chrysler no Brasil, por problemas cambiais. Ford e General Motors se reorganizaram; têm tradição e experiência, compensando a menor qualidade”.

Thomas disse que motocicleta seria o meio de transporte ideal para o Brasil, mas Thompson discordou. Thomas pensou então em outra solução e a apresentou após mostrar fotos retiradas de uma gaveta.

Thompson divisiu imagens da fábrica e do carrinho que o seduzira anos antes. Thomas, homem de ação, ligou imediatamente para Nordhoff e propôs a ele que o Fusca passasse a ser vendido

no Brasil. No mesmo período, Schultz-Wenk procurava emprego em Wolfsburg, onde poderia receber a ajuda de Heinz Nordhoff; ele teria colaborado no “salvamento da vida” do agora diretor geral da Volkswagenwerk. Nordhoff desejava desesperadamente exportar o Volkswagen e, como não conseguia colocar o produto nos Estados Unidos, assinara um acordo com Thomas para distribuir o Volkswagen em países com estrutura já montada de vendas da Chrysler: África do Sul e Rodésia, pelo barão Klaus Detlev von Örtzen; e na Irlanda, com P. Klock. Nordhoff consultou Feuereisen, que conhecia a grande colônia alemã na América do Sul: “Meu amigo dos tempos da Auto Union, Walter Krug, adorava o Brasil; a DKW se deu







CAPÍTULO 3

# A EVOLUÇÃO DOS MODELOS



# A VERSÃO BRASILEIRA

Primeira foto oficial do Volkswagen brasileiro; Schultz-Wenk conduz o presidente Kubitschek para o passeio político no conversível.

**E**m 1959, o Volkswagen ainda não se chamava Fusca; querido e cobiçado, era quase idêntico ao modelo de 1957 alemão, com modificações sugeridas por Pininfarina: para-brisa e vigia traseira ampliadas; além de supressão do pedal de acelerador por rolete, que atrapalhava a condução de mulheres com salto alto. Começou a ser fabricado em 3 de janeiro, mas a comemoração só foi feita em 18 de novembro, pois Schultz-Wenk fez questão de conciliar agendas de presidentes e colaboradores muito ocupados. Reuniu todo o ministério e os maiores impulsores para a instalação da Volkswagen do Brasil.



## 1960 – SEGUNDA SÉRIE

Em 1960 houve uma melhora sensível na montagem, indicada pelo rótulo, em abril, de “Segunda Série”, que refletiu nos preços do mercado de usados. Como novidades, foram apresentadas pintura aperfeiçoada; mudança de cores, algumas

sentidas como nada agradáveis; introdução do “brucutu” – nome dado ao bico que distribuía líquido para lavar o para-brisa, que lembrava um personagem de história em quadrinhos. A busca de excelência imperava, inclusive na publicidade, feita por Al-



Na Alemanha, extensas modificações pouco aparentes foram feitas no Volkswagen, como o motor remodelado e mais eficiente.

cântara Machado e Alex Periscinoto, colados à DDB. Órgãos públicos eram grandes

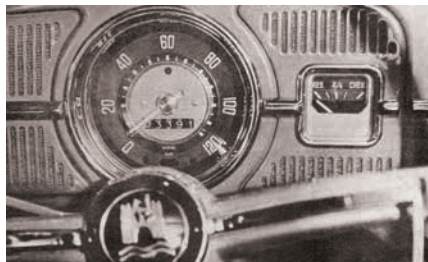
adeptos do Volkswagen, o carro mais adequado às condições de trânsito no Brasil.

## 1961 – 1ª MARCHA SINCRONIZADA

Nesse ano o Fusca recebeu o acréscimo de primeira marcha sincronizada, que acabou com demonstrações de habilidade do motorista para a dupla-debreagem; limitador da abertura das portas, o que evitava torções no batente e avarias nas dobradiças; além de capô frontal suspenso por molas e incorporação de quebra-sol para o passageiro dianteiro como item de série.

Schultz-Wenk almejava 100.000 unidades por ano, em um país com 480.000 automóveis. Para fins comparativos, na

época havia 58,3 milhões nos Estados Unidos, 4,9 milhões na Inglaterra, 4,1 milhões na França e 3,5 milhões na Alema-



O marcador de nível de combustível eletromecânico substituiu a torneira sob o painel de instrumentos.



na. A Volkswagen do Brasil era a maior empregadora, com 5.000 contratados. No 2º Salão do Automóvel, a maioria apressava-se em *sair* do estande da Volkswagen,

pois a cada 5 minutos um gongo ensurdecedor anunciava que um novo Fusca ou uma nova Kombi havia ficado pronto em São Bernardo do Campo.

## 1962 – MAIS PLÁSTICO E CORES

Neste ano o Fusca recebeu numerosos equipamentos feitos de plástico: o gancho do cabide interno na coluna central; o reservatório translúcido do fluido de freio, que possibilitava aferição visual do nível; e o friso recobrimdo a saída do ar quente nas

extremidades superiores do painel de instrumentos. A oferta de cores também foi ampliada; e recebeu facho assimétrico nos faróis, além de acionamento do lavador de para-brisa por válvula hidromecânica concêntrica ao interruptor do limpador.



No final de 1963, já haviam sido produzidos 50.000 Volkswagens Sedan brasileiros.

Nos países tropicais, reclamava-se da falta de ventilação interna, pouco aliviada com janelas traseiras basculantes.



## 1963-1964 – NOVA CAIXA DE DIREÇÃO

Nesse período, o índice de nacionalização era de 95,17 por cento no Sedan e 95,12 por cento na Kombi, por causa da caixa de redução no cubo da roda traseira, igual à do Kübelwagen. Alguns dos defeitos pequenos e irritantes apresentados eram: limpadores de para-brisa montados por meio de parafusos sem arruela-trava, em metal doce, que exigiam frequentes reajustes e provocavam

folgas por espanamento; essa característica foi suavizada com a adoção de mola sobre a lâmina. Persistiram a fácil ejeção sob chuva e os choques com as bordas da borracha de fixação do vidro, perfurando-a: a água escoava para o interior do carro e ocasionava pontos de ferrugem de difícil acesso. Uma única modificação mecânica foi a caixa de direção com setor e rolete.

## 1965 – PÉ DE BOI

Nesse ano alguns investimentos produziram 210 veículos por dia, a maior produção do país, e esperanças infundadas como o Pé de boi, modelo popular especial para venda financiada pela Caixa Econômica Federal. Schultz-Wenk adorava fazendas e essa versão era dotada da frugalidade europeia do pós-guerra, sendo ainda mais simplificada do que a Standard alemã. Foi mal aceito, como todos os populares, entre o público consumidor e bem-sucedido entre os fabricantes de acessórios.

A presença de teto solar com acionamento importado, idêntico ao original alemão, deu origem ao apelido “Cornowagen”, maledicência que colocava o proprietário do carro como sendo traído pela esposa. Em um país latino, a implicação de tal brincadeira foi séria e fez com que a

maior parte dos usuários soldasse a porção rebatível, para evitar a diminuição do preço de revenda. Boa parte deles teve como destino o ferro-velho, com a inutilização precoce da cuidadosa pintura de fábrica, a melhor do país. A Volkswagen, acostumada a dominar o mercado, experimentava pela terceira vez o gosto amargo do fracasso, já ocorrido com a Kombi de seis portas.



Propaganda do Pé de Boi, modelo com para-choques e aros de faróis pintados, além de forração interior das portas em fibra e bancos simplificados.







Rejeitada pelo público, a versão com  
teto solar é hoje a mais procurada pelo  
coleccionador do Fusca brasileiro.









CAPÍTULO 4

# CURIOSIDADES



# UM CARRO POPULAR

Grande responsável pela motorização da civilização ocidental por mais de sessenta anos e um dos grandes ícones da industrialização, o Fusca apresentava honestidade em sua construção e persistência em seu desenvolvimento. O fim de sua produção provocou a revolta de milhões de pessoas, que acharam seu

fim precoce. Mesmo com o encerramento de sua fabricação na Alemanha, no início de 1978, continuou a ser produzido apenas no México e no Brasil, onde o Fusca havia praticamente se “naturalizado”.

Reflexo do carinho conquistado entre o público, teve muitos apelidos:

Foram produzidos  
47.000 Fuscas “Itamar”  
em três anos.



Barata, pela aparência; ou, como hoje é mais conhecido, Fusca. Em outros países também ficou conhecido como Beetle, Käfer, Coccinelle, Maggiolino, Vocho. A popularidade do carro, tão grande que o faz objeto de constantes antropomorfizações, o levou ao estrelato em filmes da Disney e de Woody Allen. Também acumulou muitos records, como o maior encontro de Fuscas do mundo, ocorrido em Interlagos no dia 1º de maio de 1995, promovido pelo Fusca Clube do Brasil, de São Paulo, situação em que congestionou vias de acesso e o próprio autódromo.



## OBJETO DE DESEJO

Quando chegou ao Brasil em 1950, o Fusca despertou muita curiosidade. Tendo em vista o ponto no qual a arte de fazer automóveis se encontrava, seus maiores atributos eram não ter água nem radiador, o que eliminava o problema comum do superaquecimento e da fervura da água em condições de esforço como subir a serra nos carros da época, e ter barras de torção em vez de feixes de molas, que eram frágeis e se quebravam com frequência. Ainda trazia no seu bojo a engenharia alemã, conhecida mundialmente pela qualidade, robustez e precisão.

Em pouco tempo tornou-se bastante desejado e, em certa medida, símbolo da democratização do automóvel, uma vez que o desejo de ter um Volkswagen independia de classe social. A procura por ele logo despertou interesse da fábrica em montá-lo no Brasil, o que acabaria resultando numa monumental fábrica construída em São Bernardo do Campo, região da Grande São Paulo.

Era um carro especial, que despertava certa dose de paixão em seus donos. Era comum, por exemplo, seus motoristas piscarem os faróis ao se cruzarem, num verdadeiro espírito de camaradagem.