

Rogério de Simone e Fábio C. Pagotto

Clássicos do Brasil

CORCEL

EDITORA
ALAÚDE

Copyright © 2018 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

PREPARAÇÃO:
Shirley Gomes

REVISÃO:
Rose Ribeiro Melo e Claudia Gomes

IMAGEM DE CAPA:
Cesar Godoy

1ª edição, 2018 / 2ª edição, 2023

Impresso no Brasil

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

Simone, Rogério de
Corcel / Rogério de Simone e Fábio C. Pagotto. - 2. ed. - São Paulo: Alaúde Editorial, 2023. -
(Coleção clássicos do Brasil)

Bibliografia.
ISBN 978-65-5568-169-7

1. Automobilismo - História 2. Automóveis - Brasil 3. Corcel (Automóveis) 4. Corcel (Automóveis) -
História I. Pagotto, Fábio C. II. Título. III. Série.

18-17141

CDD-629.22209

Índices para catálogo sistemático:

1. Corcel : Automóveis : Tecnologia : História : História 629.22209

Alaúde é uma Editora do Grupo Editorial Alta Books



ALTA BOOKS
GRUPO EDITORIAL

Rua Viúva Cláudio, 291 – Bairro Industrial do Jacaré

CEP: 20.970-031 – Rio de Janeiro (RJ)

Tels.: (21) 3278-8069 / 3278-8419

www.altabooks.com.br – altabooks@altabooks.com.br

Ouvidoria: ouvidoria@altabooks.com.br

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1 – A origem	5
CAPÍTULO 2 – A evolução dos modelos	27
CAPÍTULO 3 – Curiosidades	99
CAPÍTULO 4 – Dados técnicos	103
Fontes de consulta	106
Crédito das imagens.....	107





Mostra

CAPÍTULO 1

A ORIGEM



DOIS GIGANTES AMERICANOS

Lançado no fim da década de 1960, o Ford Corcel foi um dos carros mais importantes da indústria automobilística brasileira. Seu enorme sucesso possibilitou que a empresa fizesse dele uma grande família, com versões simples, luxuosas, esportivas e disponível também nas carrocerias do tipo perua e picape. A linha Corcel foi fabricada por quase vinte anos

e, até os dias de hoje, conta com muitos entusiastas, e ainda muitas de suas unidades rodam pelos rincões do Brasil.

A história desse pequeno guerreiro se entrelaça com a história de dois gigantes americanos – a Willys-Overland e a Ford Motor Company. Entender um pouco da história dessas empresas permite conhecer melhor as origens do Corcel.

WILLYS-OVERLAND

A origem da marca remonta ao ano de 1902, quando o primeiro automóvel Overland, com direção por barra inclinada e motor de apenas um cilindro, foi lançado. Foi construído pela fábrica de rodas Standard Wheel Company, que se aventurava a fabricar carros, ainda em pequeno número. Em 1905, já denominada Overland Motor Company, a empresa passou a produzir novos modelos, denominados 17 e 18.

Em 1907, vivendo em má condição financeira, a Overland aceitou uma interessante proposta do comerciante John

North Willys, que assumiu sua administração. Nesse mesmo ano, a empresa sofreu uma grande reforma administrativa devido ao seu crescimento, que culminou com o controle acionário de Willys, na época presidente da American Car Sales, representante de diversas marcas de automóveis. Após tomar posse da Overland, ele passou a acumular diversas funções importantes e estratégicas na administração da companhia.

O primeiro lançamento da empresa, agora chamada Willys-Overland, ocorreu

em 1909 e foi um modelo de seis cilindros ao custo de 2.000 dólares, denominado Tipo 34, cujo sucesso foi enorme. A partir de então, a companhia começou a crescer e passou a adquirir diversas outras fábricas ligadas ao setor automobilístico, como a fabricante de chapas de aço Kinley Manufacturing Company, a fábrica de engrenagens Warner Gear Company, a fábrica de transmissões Morrow Manufacturing Company (depois denominada Willys-Morrow) e, finalmente, para garantir o suprimento das partes elétricas, a Electric Auto-Lite Company. Quanto aos carburadores, criou a Tillotson Carburetor Company. Assim, o

que era apenas uma fábrica de automóveis passou a ser um grupo bastante complexo de empresas ligadas à produção de veículos chamado Willys Corporation.

Durante os anos seguintes, a Willys continuou crescendo e prosperando, e se transformou numa das principais empresas automobilísticas dos Estados Unidos, chegando a figurar entre as cinco maiores no *ranking* de vendas. Mesmo assim, em 1929, John North Willys se retirou do mundo dos automóveis por não acreditar que o crescimento desse mercado duraria para sempre. Dessa forma, ele vendeu sua participação na Willys-Overland Holding para investidores de Chicago.



Tipo 34, o primeiro produto da Willys-Overland. Seu sucesso foi o grande responsável pelo crescimento da empresa.



Aero Eagle, o veículo mais luxuoso da série Aero.

Respeitado na comunidade financeira, John Willys foi um forte apoiador do Partido Republicano. Com a eleição de Herbert Hoover como presidente dos Estados Unidos, em março de 1929, Willys foi nomeado o primeiro embaixador dos Estados Unidos na Polônia, onde serviu até maio de 1932.

No início da década de 1930, a Willys, assim como a maioria das empresas americanas, foi afetada pela crise econômica mundial, que começou com a quebra da Bolsa de Nova York em 1929. As vendas caíram vertiginosamente e as finanças da empresa se complicaram, até que, em 1933, praticamente quebrou. Inconformado com a situação financeira da empresa que levava seu nome, John Willys decidiu retornar aos Estados

Unidos para ajudar na recuperação da empresa, objetivo ao qual se dedicou plenamente até agosto de 1935, quando faleceu em decorrência de um ataque cardíaco, imprimindo seu nome para sempre no mundo da indústria automobilística.

No ano seguinte, seu antigo colaborador Ward Murphey Canaday formou a Empire Securities Inc. para assumir as obrigações da Willys, iniciando um período de recuperação da empresa. Esse arranjo, aceito pela Justiça, fez surgir a Willys-Overland Motors, que assumia os ativos da antiga Willys-Overland Company. Sob a presidência de Canaday, iniciou-se uma nova era para a Willys, com bom índice de crescimento nos anos seguintes.

Em 1952, ocorreu um dos lançamentos de maior peso da empresa, a série Aero, que anos depois seria fabricada também no Brasil. Inicialmente, nos Estados Unidos, a série Aero foi apresentada em quatro versões – Aero Ace, Aero Eagle (topo de linha), Aero Wing e Aero Lark –, que apresentavam diferenças na motorização e no acabamento.

Em 1953, a Willys mudou de dono novamente, sendo vendida para seu concorrente, o grupo Kaiser-Frazer, o que a tornou a quarta maior fabricante de automóveis dos Estados Unidos. Um ano depois, os Aéros passaram a ser oferecidos somente nos modelos Lark, Ace e Eagle. A produção desses carros foi caindo

gradativamente, não por causa da qualidade, mas pela dificuldade da empresa de reduzir seus custos – o preço final em que esses carros eram apresentados era muito elevado, bem próximo ou até superior aos dos carros maiores da concorrência.

O último ano de produção do Aero nos Estados Unidos foi 1955, quando foram oferecidos os modelos Ace (apenas 663 unidades produzidas para exportação), os rebatizados Custom nas versões de duas e de quatro portas, e o

Bermuda, oferecido somente na versão duas-portas, com grade dianteira e lanternas traseiras modificadas (o modelo brasileiro de 1960 teria esse visual, porém, com carroceria de quatro portas). No total, foram produzidos 92.046 Aeos nos Estados Unidos. Esses mesmos estampos de carroceria começaram a ser enviados para o Brasil já em junho de 1955, e então foram produzidos mais 23.379 Aero-Willys no Brasil entre 1960 e 1962.



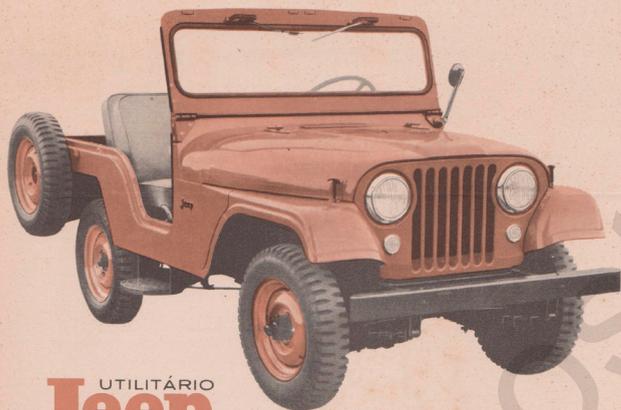
O modelo fabricado posteriormente no Brasil era praticamente igual ao Aero-Willys 1955. Na foto, o modelo Bermuda.

WILLYS NO BRASIL

A Willys-Overland do Brasil S.A. iniciou suas atividades em 26 de abril de 1952, em São Bernardo do Campo, com

a montagem do Jeep. Em 1956, foi lançado o modelo Jeep Station Wagon no país, com o nome de Rural.

O VEÍCULO MAIS ÚTIL DO MUNDO !



UTILITÁRIO
Jeep
UNIVERSAL

UM PEÃO PARA TODO SERVIÇO NOS MAIS DIVERSOS SETORES DA PRODUÇÃO

Na lavoura, no campo ou na cidade, o utilitário "Jeep" Universal vai onde os outros veículos não chegam! Forte e econômico, vence barro, lamaçal, areia — abre sua própria estrada. Aumenta a produção, incrementa rendas, constrói progresso. É útil no transporte de pessoas ou cargas leves, e sua excepcional versatilidade o consagrou como o melhor e mais completo veículo utilitário do mundo.

Equipado com o famoso motor Willys de 6 cilindros e 90 H.P., fabricado no Brasil para atender as condições específicas do nosso país. Esse motor, de baixa rotação e torque elevado, garante máximo rendimento com consumo mínimo de combustível. Lubrificado por sistema de circulação contínua sob pressão, é mais protegido nas partes vitais e é de manutenção fácil e econômica.



O Jeep foi o primeiro veículo produzido pela Willys-Overland do Brasil.

Em 1957, a Renault da França fechou um acordo com a Willys do Brasil através do qual passava a participar de 15% de seu capital, podendo iniciar a fabricação

de alguns de seus modelos com a transferência de tecnologia, o que se concretizaria em 1959 com o lançamento do Dauphine. Nesse ano, o capital da Willys-Overland do Brasil dividia-se da seguinte forma: 15% da Renault, 30% da Kaiser e 55% distribuídos entre acionistas brasileiros.

O próximo lançamento da empresa ocorreria no dia 25 de março de 1960: com o nome genérico de Aero-Willys, chegava ao Brasil o modelo de quatro portas do Aero Wing americano, mas trazendo alguns detalhes externos do modelo Custom e do Bermuda, como a grade dianteira, as lanternas, os frisos e as calotas.

Em 1962, foi lançada uma evolução do Dauphine, o modelo Gordini, versão existente na França e desenvolvida a pedido da Renault por Amédée Gordini, preparador com muito sucesso em competições com veículos Renault na Europa. Para identificar a evolução dos modelos Gordini nos anos seguintes, adotou-se a numeração em algarismos romanos e, assim, surgiram o Gordini II, III e IV — cada um com importantes inovações como câmbio sincronizado, freio a disco nas rodas dianteiras (novidade no Brasil) e suspensão traseira mais resistente. Houve ainda uma versão esportiva, o 1093 com carburador de corpo duplo, e uma versão espartana, com acabamento simples, considerada precursora dos carros populares no Brasil e que ficou com

o criativo nome de Teimoso, sugerido pelo publicitário Mauro Sales, titular da agência que detinha a conta da Willys, depois que um modelo Gordini, ao participar de

um teste de resistência no Autódromo de Interlagos, em São Paulo, capotou e, ainda assim, continuou o teste até o final, mesmo todo amassado e sem o para-brisa.



O pequeno e valente Dauphine, com motor Renault, que ganhou melhorias em 1962, passando a se chamar Gordini.

A Willys obteve muito sucesso em competições, inclusive com uma equipe oficial da fábrica, que chegou a contar com os melhores pilotos do país. Esse sucesso motivou o lançamento do primeiro carro esporte nacional, o Willys

Interlagos, fabricado em fibra de vidro (pioneiro também no material) e baseado no bonito e aerodinâmico Renault Alpine A-108 francês. Usando a mesma mecânica do Gordini ou do 1093, era muito veloz graças ao seu peso baixo.