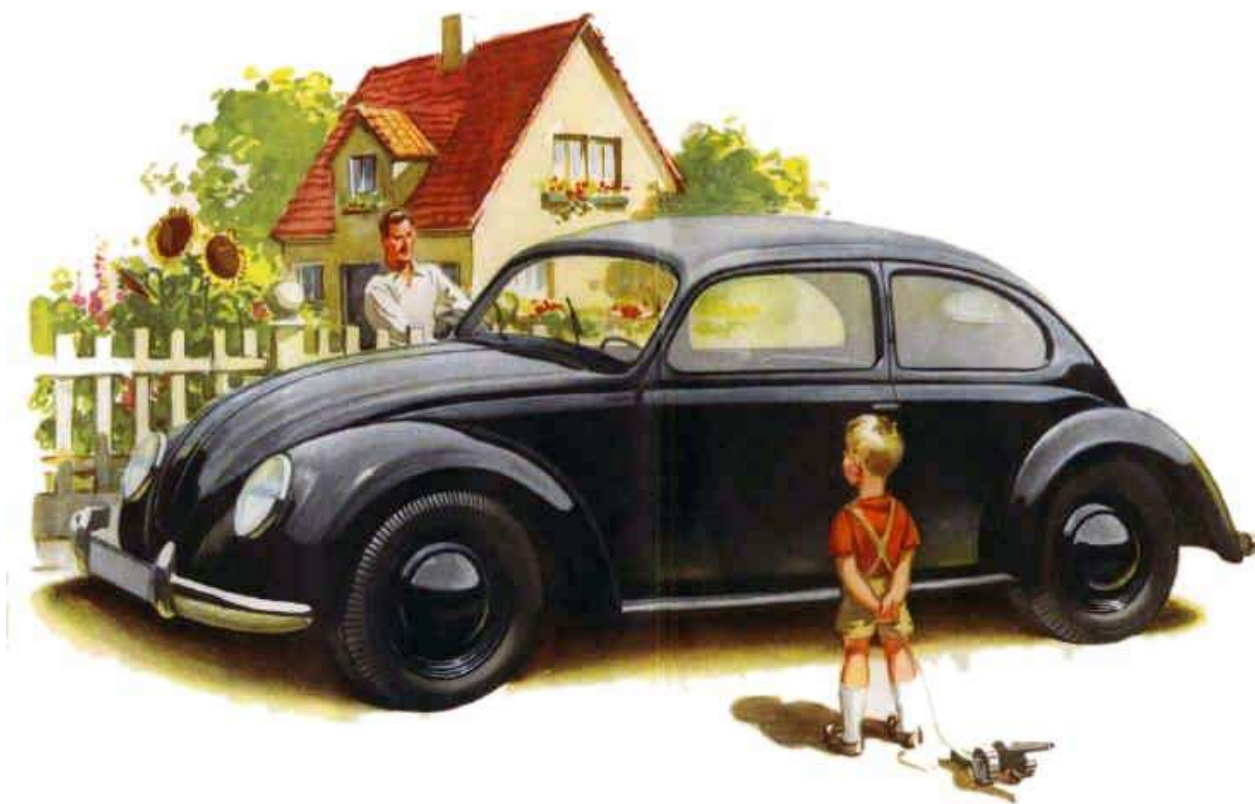


DE ONDE VEM TANTO AMOR?
Best Cars Web Site
Fabiano Pereira e Fabrício Samahá



De itens de decoração a toda uma série de brinquedos e material didático infantil, nenhum carro rendeu tantos produtos baseados em sua forma quanto o Fusca. Camisetas, chaveiros, pins, porta-retratos, almofadas, sabonetes, carrinhos de controle remoto... Uma infinidade de produtos tira das formas arredondadas do primeiro modelo da Volkswagen a base de seus contornos e fatura com o carisma dele por tabela para atrair crianças. Por outro lado, isso permite que as novas gerações se familiarizem com um carro já não mais produzido e, desde cedo, comecem a nutrir uma paixão que seus pais e avós tinham como parte de sua realidade cotidiana. A força do Fusca como ícone se revelou até maior do que seu já resistente apelo como produto.

Quando relançado em 1993, nem mesmo a manutenção barata e a valentia longe do asfalto garantiram o sucesso do renascido Fusca. E, se comparado ao mexicano, o nosso ficava para trás: não dispunha de injeção eletrônica ou da carroceria com vidros maiores. O modelo "Itamar" vinha com evoluções discretas: pára-brisa laminado, pneus radiais sem câmara em medida 165/80-15 (a ideal para ele, 155/80-15, não era mais fabricada) e catalisador. O interior recebia volante espumado, bancos com apoio de cabeça, cintos dianteiros de três pontos e revestimento protegido contra fogo. Havia até versão a álcool, ao contrário dos demais "populares". Por fora, o tradicional friso cromado dava lugar a um adesivo nos tons verde e amarelo, os pára-choques vinham na cor do carro e o escapamento passava a ter saída única, abaixo do pára-lama traseiro esquerdo.

O novo Fusca durou até 1996. Vendeu pouco mais de 46 mil carros, que se somaram aos 3,3 milhões comercializados no Brasil antes de sua volta. Três anos depois, o mercado nacional de certa forma já conseguia outra maneira de matar as saudades do carrinho sem precisar ir a encontros

de modelos antigos: as primeiras unidades do New Beetle desembarcavam por aqui.

Mesmo sendo um campeão de vendas, o VW Sedan - ou Fusca, Beetle, Käfer, Vocho ou qualquer um dos tantos nomes que ele recebeu - não acompanhou boa parte das inovações tecnológicas da indústria enquanto esteve no mercado. Ele era um pedaço da estética dos anos 30 em meio aos carros retangulares que predominam desde os anos 50, um zunido rouco entre os diversos sons afinados em coral dos outros motores. Nunca mais as ruas estiveram repletas daquelas curvas repetidas, como num horizonte de besouros mecânicos visto diariamente no Brasil dos anos 60 e 70.

Os tempos são outros e isso já faz tempo. Mas que outro carro começou sua carreira ligado a um dos mais hediondos episódios da história e terminou como um herói infantil do cinema? Que outro carro durou mais de seis décadas e vendeu tanto com mudanças mínimas de projeto? Que outro carro nacional conseguiu ser vendido usado com tanta facilidade e tão baixa depreciação? Que outro carro desperta tanto carinho em pessoas nascidas depois do fim de sua produção? Passam-se dias, meses, anos e a resposta não vem. E tudo que Ferdinand Porsche queria era motorizar o povo alemão...

Como todos os grandes personagens da história que um dia viveram, pode-se argumentar com razão que a existência do Fusca pertence à posteridade. No mundo dos automóveis, a única vida que essas máquinas possuem são aquelas de quem as cria, as produz, as dirige ou sonha com elas. Poucas delas conseguem despertar o ser humano para sentimentos mais intensos, marcam vidas, criam memórias que não se apagam. Nenhum outro carro, entretanto, é percebido, lembrado e sentido com a intensidade próxima à de um bicho de estimação, um amigo, um de nós. Só o Fusca.

De nada importa que nenhum mais saia da linha de produção ou que em breve o New Beetle seja cancelado. O Fusca é mais que um carro, é um personagem — e dos grandes. Da história dos livros, da história de nossas vidas. Um protagonista na história do automóvel. Os tempos são outros, mas o tempo do Fusca é o agora. O presente da posteridade para a qual ele mereceu ficar. Se na finitude do mercado ele já atingiu seu limite, não há qualquer outro limite que o impeça de ser um símbolo do presente e do futuro, além do passado. Como nenhum outro carro, o Fusca continua e continuará vivo. Em cada um de nós e em quem de nós vier.