

SP2 **a história de** **um ícone**

Juan Dierckx

Botucatu / SP
2021

Copyright© 2021 by Juan Robert David Dierckx.

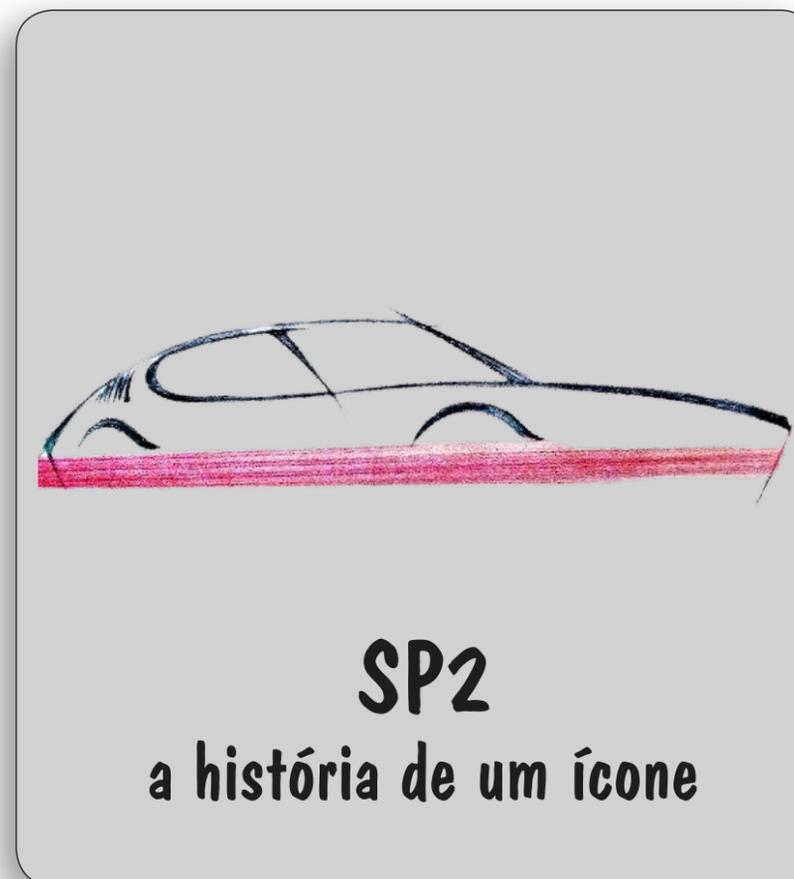
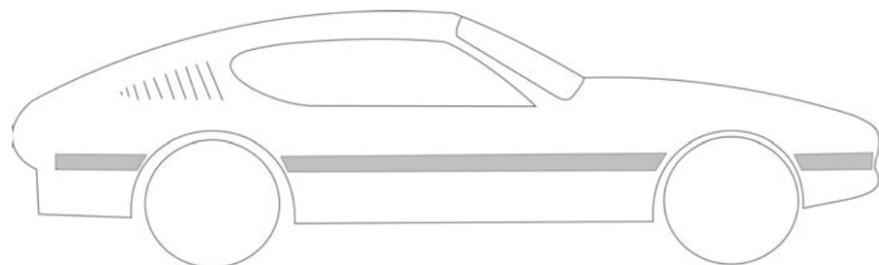
Todos direitos reservados. Proibida a tradução, versão ou reprodução, mesmo que parcial, por quaisquer processos mecânicos, eletrônico, reprográfico etc., sem a autorização por escrito do autor.

1ª Edição Março de 2021

Capa: *Nicholas Augusto Fabio Dierckx*

Diagramação: *Ricardo Sterchele (www.frontis.com.br)*

Revisão ortográfica: *Prof. Edson Geraldo Luiz Lopes,*
professor, escritor e membro da Academia Botucatuense de Letras (cadeira 14)



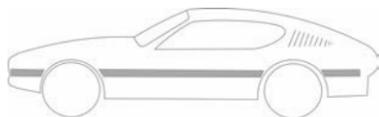
SP2 a história de um ícone

“A existência do SP é o feliz resultado do improvável cruzamento simultâneo de várias linhas no espaço e no tempo. É o magnífico resultado da fusão de vários elementos. Pessoas e elementos que se encontraram no mesmo local, ao mesmo tempo. O momento dos anos dourados, de um presidente audaz, de profissionais vindos de países distantes, da aquisição da Vemag pela VW, de projetistas e desenhistas inspirados, de maquetistas, de modeladores, de mecânicos, todos entusiastas e no apogeu de suas artes respectivas, da condescendência da diretoria alemã, no período em que a filial brasileira gozava de um respeito de reverência por, naquela altura, sustentar a matriz, da parceria com a Karmann Ghia, da fusão, quase casual, de muitas pessoas geniais e motivadas, do momento que o Brasil e o mundo viviam.

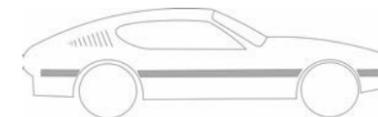
Tudo se encontrando no mesmo local, na mágica linha do tempo.

O concorrer dessas circunstâncias não se reproduzirá jamais.

**Por muito pouco,
ele jamais teria existido.”**



*Em memória a meu amigo
Helio Luiz de Oliveira,
o maior e mais renomado especialista
em ônibus do Brasil.*



À guisa de prefácio

Foi no âmago dos Tempos Dourados – os Anos 70's - que em múltiplas vertentes iam surgindo, ousou dizer, detalhes dotados de magias nunca experimentadas, que incrivelmente não se reeditariam jamais. Aconteceram tão somente naquela década. Maravilhas não são obviamente privilégios desse tempo; todas as fases, anteriores e posteriores, têm seus predicados, porém o inebriante pairou sobre essa geração que a todo momento deparava-se com o fantástico em todos os sentidos do tato ao olfato, pérolas que hoje são arquivos, peças de coleção ou simplesmente desapareceram.

Aos leitores contemporâneos desse tempo, nada preciso dizer; a ímpar sensação invadirá suas almas assim que volverem os olhares para esses anos! Aos que lá não estiveram peço um mínimo de esforço para compreenderem que o vivenciado em sua respectiva época - certa, provável e possivelmente satisfatória – àquela não se compara! Foi de veras muito diferente, ímpar, mágica!

Onde está o Índigo Blue das calças Lee Americanas?

Essa indumentária era como o bom vinho – quanto mais velha, melhor, mais bonita!

E o inesquecível original sabor da Coca-Cola? Ficaré na abstração posto ser indescritível o que ao paladar proporcionava o sorver.

Onde andaré o aroma de Studio, real, sensível, oriundo talvez da varinha mágica da icônica e charmosa loja de discos “A Cinderela” , onde às portas madrugávamos a fim de garantir um exemplar de algum dos “Monstros Sagrados”, anteriores, nascidos ou confirmados no recente Woodstock? O “Long Play” vinha impregnado desse aroma! A vestimenta ainda existe, assim como o refrigerante. Todavia, seus particulares que os tornavam obsessivos objetos de desejos, não mais!

Me alongaria indefinidamente explanando sobre subliminares detalhes únicos que fizeram mágicos aqueles idos, há trinta anos das viradas do Século e do Milênio. E foi nesse cenário que nasceu o SP, objeto deste magnífico trabalho de Juan Dierckx. O singular coupê da Volkswagen chegou dotado dessa

“força estranha” que a quase tudo envolvia. Tomou para si todos os olhares, todas as atenções e de pronto, hipnotizou! Paixão à primeira vista!

O esportivo, que você enxerga quase por inteiro de um só ângulo, sem que o seu cérebro necessite completar a íntegra, teve e tem dentre os seus milhares de apaixonados, uma paixão exclusiva, intensa, incondicional. O autor o namorou por décadas, noivou por vinte anos e finalmente, o idílio!

Se algo faltava ao SP era este livro, que Juan Dierckx ora nos oferece. Juan Dierckx e o SP se conhecem há muito tempo! Não há exagero em afirmar, valendo-me de teor poético e transcendentalmente verossímil, que um dia lá atrás, ainda na tenra juventude do autor eles encontraram-se, quando o coupê se cristalizou na mente de Juan Dierckx. De sua pena nasceu o esboço, que temos a felicidade de apreciar no decorrer desta obra. Fica patente o mergulho profundo do autor no que tange à pesquisa minuciosa, esmiuçando a série de eventos que culminaram com a aprovação do protótipo, não simplesmente de mais um veículo esportivo, mas de uma autêntica obra de arte, que atingiria acima de dez mil unidades nos anos seguintes.

E que felicidade naquele dia em que o “Show Room” da então concessionária VW do Albertinho Losi exibia o primeiro exemplar na cidade de Botucatu! Nunca antes aquelas vitrines foram tão contempladas! Entre os boquiabertos observadores estava o autor, entregue aos devaneios, por estar frente a frente com a materialização do que havia latente em sua mente!

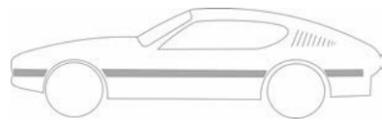
Um flerte que perdurou por décadas até a feliz união.

No mais, é convidá-los a essa gostosa viagem aos Anos Dourados, confortavelmente no banco do passageiro, tendo Juan Dierckx ao volante do SP2.

E quanto a ti caro Juan, lembra-se quando disse que teve a “impressão” de que o SP foi feito para você? Não, meu amigo, não foi impressão. O SP tem a sua cara. Feito para você!

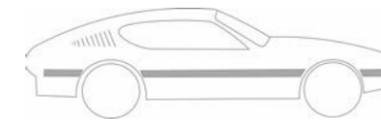
Irineu Cardoso

Escritor, Membro Honorário da Academia Botucatuense de Letras e da Associação de Poetas e Escritores de Botucatu



Índice de matérias

3	SP2, a história de um ícone
5	À guisa de prefácio
6	Índice de matérias
7	Prefácio
9	Agradecimentos
10	SP, a origem
22	A motivação
26	Os criadores
33	Mãos à obra
39	Desenvolvimento
42	Primeira apresentação
47	Características e detalhes
50	Origem da mecânica
51	Diferenças entre o SP1 e o SP2
53	Processo de fabricação e produção
54	Gama de cores por ano de fabricação
57	Especificações técnicas – SP1
58	Especificações técnicas – SP2
59	Chegada ao mercado
62	Comercialização
64	Quantidade de exemplares fabricados e participação no mercado
67	Exportação e quantidade de sobreviventes
68	Sobreviventes
69	O SP3
72	O SP e eu
74	Curiosidades
79	Fontes de consulta
82	Sobre o autor



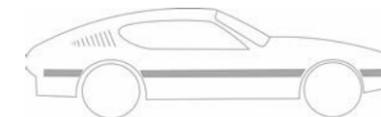
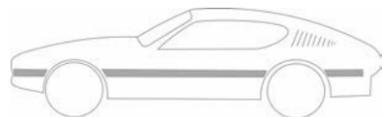
Prefácio

Há tempos alimento o desejo de escrever uma matéria sobre o Volkswagen SP, uma matéria consistente, muito ilustrada, um livro talvez, com informações confiáveis e sem falhas. Quando se diz “sem falhas”, a tarefa fica bastante difícil. Meu objetivo era escrever um livro que pudesse servir de “vade-mecum” ilustrado para todos aqueles que pudessem se interessar pelo SP, este carro tão especial.

Gostaria de não ser prolixo, no entanto, quando se escreve sobre uma paixão, isso é inevitável.

O SP marcou uma época e, além de ser um carro emblemático, é um verdadeiro marco da indústria automobilística brasileira. Ele representa, de alguma forma, a realização de um sonho. Realização esta que vai muito além de possuir um exemplar. Esta realização é mais intrínseca para mim, pois o SP retrata muito bem meus desenhos de adolescente. Há uma verdadeira sinergia entre esse carro e eu. Ele é quase exatamente tal e qual meus sonhos que eu transformava em desenhos.

Este livro exigiu muita pesquisa, muita consulta, muita verificação de informações, às vezes até parecendo trabalho arqueológico, além de muito tempo e esforço de memória. No entanto, devo reconhecer que este longo e extenuante trabalho me proporcionou muita satisfação. E me deu a oportunidade de externar minha experiência, meus conhecimentos e minha familiaridade com esta obra de arte sobre rodas.



Agradecimentos

Para realizar este trabalho, contei com a preciosa colaboração de Stéfano Glioli, verdadeiro apaixonado por SP, um dos maiores conhecedores e entusiastas do Brasil que, com sua generosidade, não poupou esforços e sempre se mostrou muito prestativo, compartilhando seus arquivos. Ao longo dos anos, Stéfano acumulou um rico acervo de fotos e informações sobre este carro.

Meu muito obrigado de coração aos projetistas José Vicente Novita Martins, o Jota, que me deu acesso a seu acervo de fotos e desenhos, e ao George Yamashita Oba, dois dos pais do SP. Eles foram imprescindíveis e me forneceram muitas informações precisas e detalhadas da época do desenvolvimento. Afinal, eles “estavam lá”.

Fica registrado aqui meu agradecimento ao Guilherme Sabino, ex-piloto de testes e responsável pelo resgate do museu da Volkswagen do Brasil, por complementar e fornecer valiosas informações, e também ao Paulo Guino, ex-gerente geral do controle de qualidade da Volkswagen e sempre presente e ativo no universo automobilístico.

Também contei com o apoio de Douglas Mendonça, editor do “Autoentusiastas”. Jornalista de longa data, foi piloto de testes da revista Quatro Rodas e diretor de redação da revista Motor Show, vencedor das 1000 Milhas Brasileiras em 1983 e dos 1000 Quilômetros de Brasília em 2004.

O renomado fotógrafo Claudio Lorangeira, com décadas de experiência automobilística, me forneceu muitas informações da época do lançamento do SP.

Contei igualmente com a preciosa colaboração de Emilio Camanzi, editor responsável de “Carroscomcamanzi” no Youtube e no Instagram, que manteve o programa “Vrum” no SBT durante anos, e que testou o SP2 na época, vasculhando em seus arquivos e me fornecendo muitas informações do lançamento do SP.

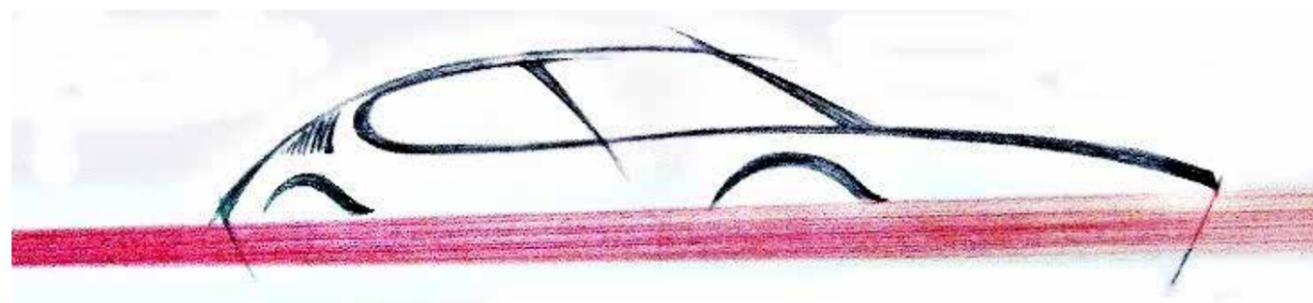
Marcelo Lóss cedeu-me gentilmente desenhos de Marcio Piancastelli, seu sogro.

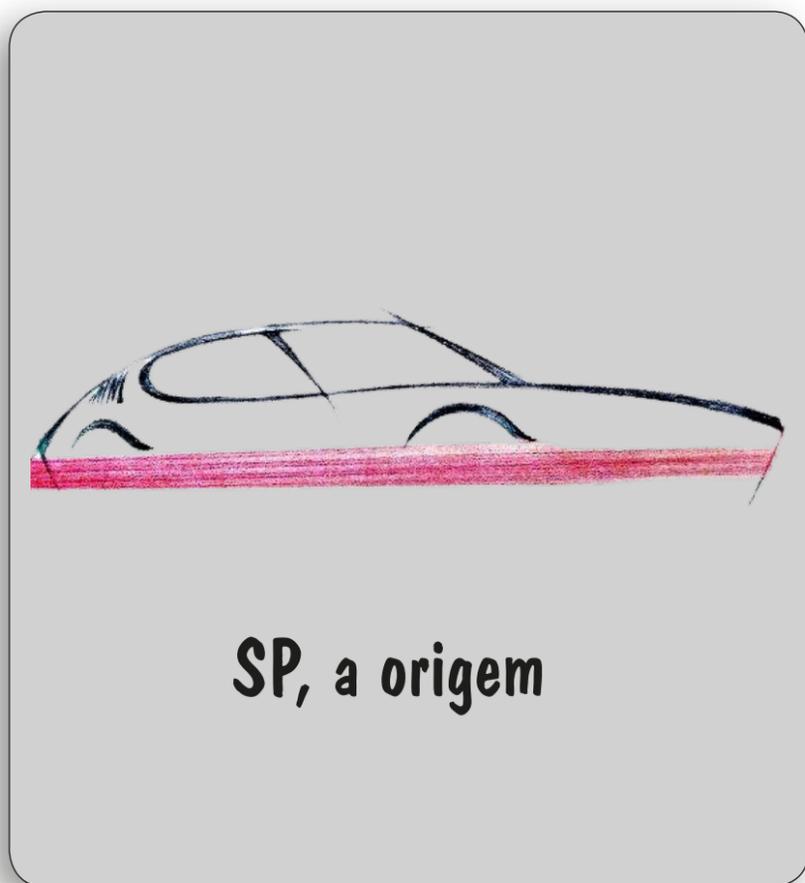
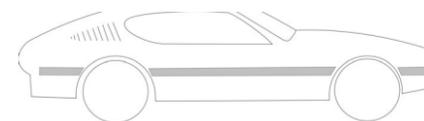
Recebi também o apoio de Claudio Grossi, eterno apaixonado de SP e um dos primeiros proprietários desse carro. Hoje Claudio é vice-presidente do VW SP2 Club.

Todos esses conhecimentos compartilhados só fizeram enriquecer e dar credibilidade ao meu livro.

Agradeço aos meus filhos Stephan e Nicholas, ambos também apaixonados por carros, pelo incentivo e ajuda com informações complementares e até o “layout” da diagramação.

E, como não poderia deixar de ser, deixo meu especial agradecimento à Marcia, minha esposa, que me apoiou e sempre compreendeu (penso eu), e tolerou (isto sim, com certeza), minha paixão tão antiga e intensa por esse carro.





Não, o SP não foi o primeiro carro projetado inteiramente no Brasil. Longe disso. Antes mesmo da implantação da indústria automobilística no Brasil, o brasileiro, reconhecidamente criativo, fez muito carro por conta própria, às vezes em fundo de quintal, às vezes utilizando a estrutura fabril de outros ramos de atividade, ou mesmo investindo massivamente.

Entre 1920 e 1970, antes portanto do SP, existiu mais de uma centena de projetos genuinamente brasileiros. A bem da verdade, a grande maioria desses carros foi montada sobre chassis de carros importados ou de carros nacionais, o que representava meio caminho andado. E não foi diferente com o SP.

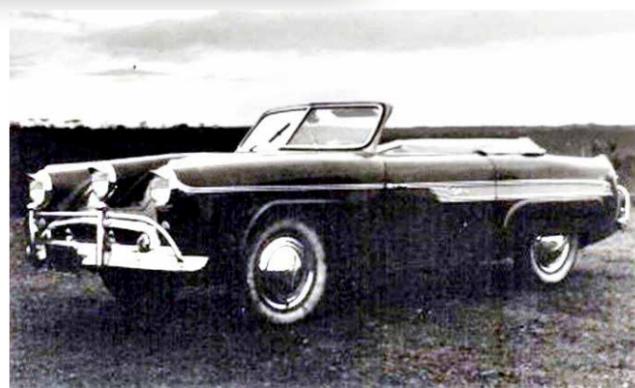
Muitos carros foram construídos em oficinas de funilaria, em exemplar único, e sequer tinham nome que os diferenciavam. Esses eram documentados com o nome do chassi “modificado”, dificultando muito as buscas de informações, e a grande maioria desses carros exclusivos acabou no esquecimento, ou quase, como, por exemplo, o Küsters Alfa Romeo, Auto Drews, Major, Cosmos, Cysne

Prateado, Jocar Coruja, Pirão, Prass, Volks Tchê, Woerdenbag, Fiat Pedro Poza, Ford Fauad e Munir Aby, Dodge Danilo Saturnino Michel, MG Beliazário, Porsche João Rebelatto, Ailton Bontorin, Catiguá, de Manoel Alves da Silva, Delazzeri, Gibi, Elva, Alfa Romeo, de Nikola Muzevic, Lepper Special, Casini Alfa-Cadillac, Brasília conversível 1960 (não confundir com o VW Brasília), Centaurus, Cosmos, Capixaba, Chemuniz, Curitiba, Guido Weber, Pietro Gemesio, ou ainda o Carpo e o Moldex.

Outros projetos brasileiros têm alguma notoriedade. Entre eles temos os Joagar, de Jaboticabal, o Pinar, que pretendia ser o primeiro fabricante genuinamente brasileiro de automóveis, o Monarca, o Aruanda, o Centaurus, de Campinas, o Nautiplas, o GT Piquet, Scardua, Lorena GT, Nirico GT, Thomas Woerdenbag, Tucker Joseph Molitor, Bimotor de Deoclides Carpenedo, Caçador de Estrelas, Elgar, Passoni Firebird, Meta 20, ou mesmo o Pan Rad, que não chegou a sair do papel, além de outros menos conhecidos. Guido Cé, da Carrocerias Sul (Sturm), transformou uma centena de caminhonetes Ford e algumas Chevrolet na década de '60.



Küsters



Auto Drews



Cysne Prateado



Jocar Coruja



Centaurus



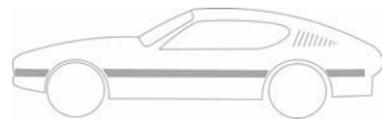
Cosmos



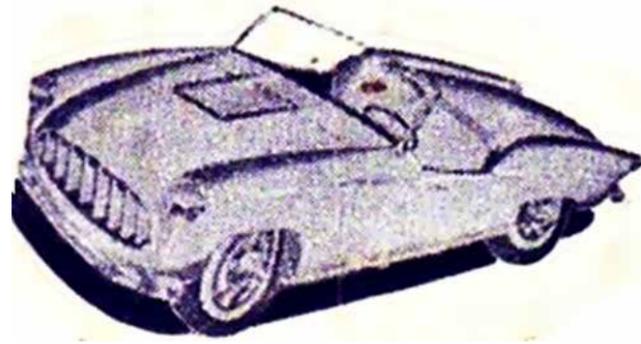
Pirão



Ruben Prass e seu carro



Juan Dierckx



Pan Rad



Thomas Woerdenbag em seu carro



Tucker Joseph Molitor



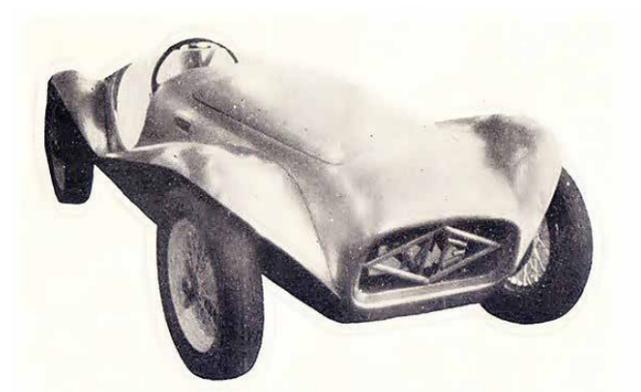
Fiat Pedro Poza



Ford Fauad e Munir Aby



Dodge Danilo Saturnino Michel

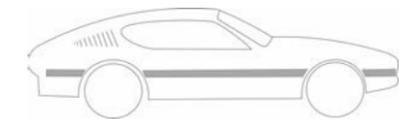


Ailton Bontorin



Catiguá

SP2 A história de um ícone



Ailton Bontorin



Catiguá



Delazzeri



Gibi



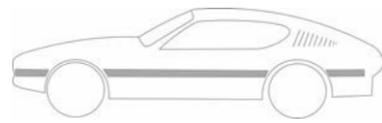
Elva



Chemuniz



Curitiba



Juan Dierckx



Guido Weber



Pietro Gemesio



Major



Capixaba



Lepper



Brasília conversível 1960

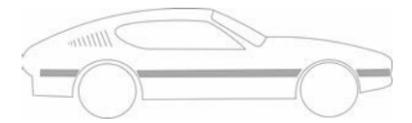


Nautiplas



Casini Afa-Cadillac

SP2 A história de um ícone



GT Piquet



Scardua



Carmo



Pinar



Moldex cupê e conversível



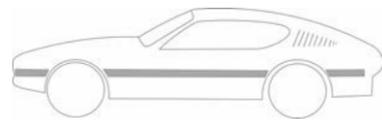
Lancia Monarca



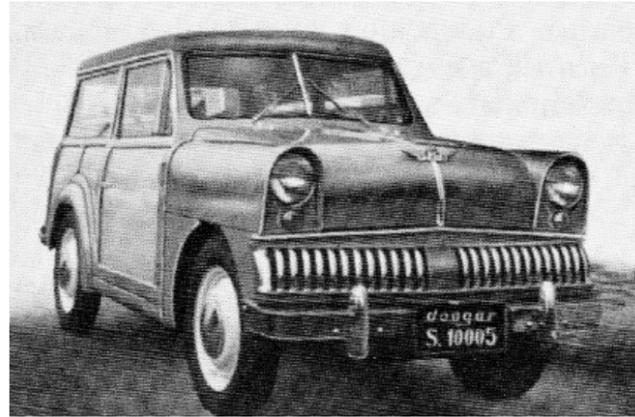
Porsche Monarca



Ford Monarca



Juan Dierckx



Aqui, três modelos Joagar



Ford perua Carrocerias Sul



Chevrolet "Cimpala" Carrocerias Sul

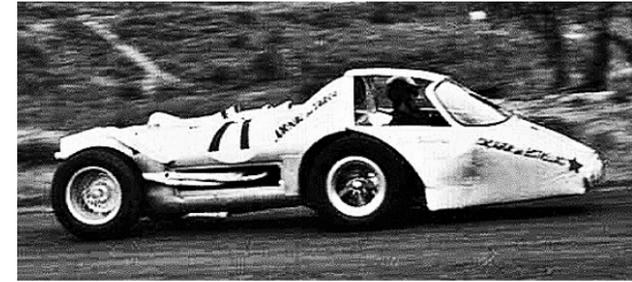
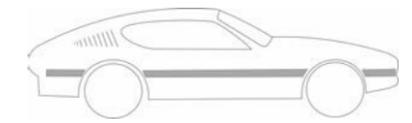


Ford 4 portas Carrocerias Sul



Bimotor de Deoclides Carpenedo

SP2 A história de um ícone



Caçador de Estrelas



Caçador de Estrelas



Passoni Firebird



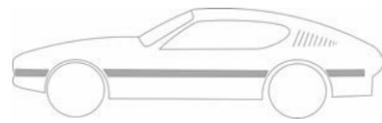
Meta 20

Masteguin, Mário César de Camargo Filho, o famoso piloto "Marinho DKW", e Rino Malzoni, que criou e colocou no mercado muitos carros, começando com o GT Malzoni e o Puma GT, sua evolução, ambos com mecânica DKW, o Puma GT 1500 (VW) e suas derivações GTE e GTS, além do GT 4R, todos eles anteriores ao SP.

Houve também o impressionante Brasinca Uirapuru, nascido 4200 GT, lançado em 1964. Tivemos também o Onça, da FNM, em suas duas versões, que não chegaram a ser comercializadas, e o Fúria FNM também em duas versões: de passeio e de pista (este, anos mais tarde, serviu de base ao Bianco S), que precederam por poucos meses o SP.

E tivemos a Gurgel, de Rio Claro, que lançou o Macan 1200 em 1966, ainda em São Paulo, e o Ipanema em 1969, antes, portanto, do SP.

Também não poderíamos nos esquecer do Democrata, da IBAP - Indústria Brasileira de Automóveis Presidente.



Juan Dierckx



GT Malzoni



Puma GT



GT Malzoni



Puma GT



Onça 1



Onça 2

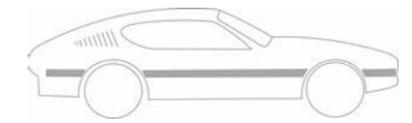


Democrata 1



Democrata 2

SP2 A história de um ícone



Fúria FNM GT



Fúria FNM



Houve também o Aruanda, de Ari Antonio da Rocha, vencedor do Prêmio Lucio Meira de 1964.



Tempestade

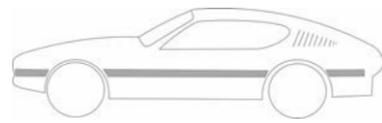


Espingarda



O Aero Willys 2600, apesar do desenvolvimento ter sido coordenado por Brooks Stevens, também foi inteiramente desenvolvido no Brasil, com a participação de técnicos brasileiros.

Além do Aero, a Willys Overland do Brasil desenvolveu os carros de corrida Bino Mark I e Bino Mark II.



Juan Dierckx



Bino Mark 1



Bino Mark 2

A somar-se a esses dois carros desenvolvidos para as competições, a Willys também desenvolveu alguns protótipos de carros esporte na primeira metade da década de '60, entre eles, o Saci (uma evolução do Jeepster, que não é propriamente esporte), o Brasinca Boulevard e o Capeta, todos utilizando a mecânica do Aero Willys, com motor Hurricane BF-161, 6 cilindros em linha.

E tivemos o Carcará, carro de recorde nacional, da Vemag, inspirado no Abarth 1000 Monoposto.



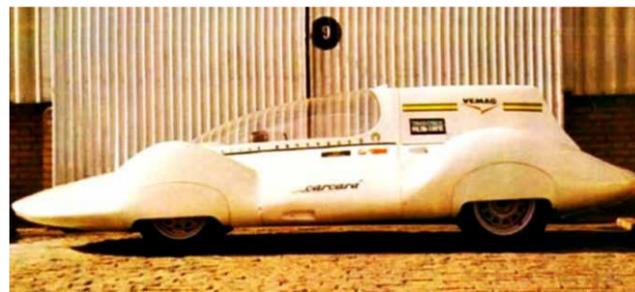
Saci



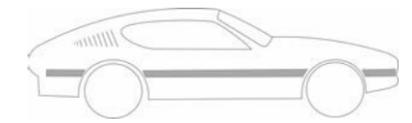
Boulevard



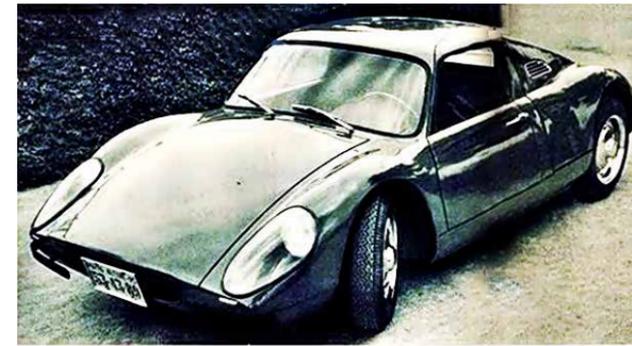
Capeta



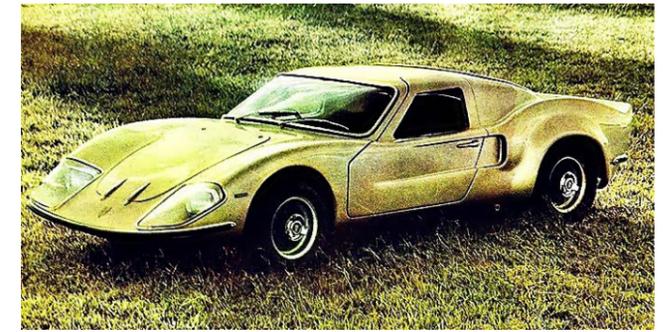
Carcará



SP2 A história de um ícone



Voks Tchê



Lorena GT



Puma GT 1500



Puma GT 4R



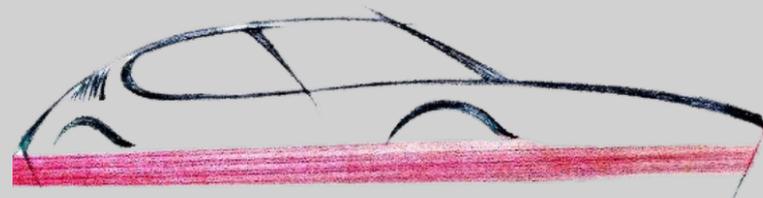
Casella



Nirico GT

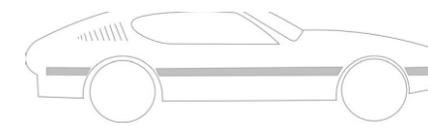
Esses carros foram desenvolvidos dentro de empresas estrangeiras, porém concebidos no Brasil por brasileiros.

São quase incontáveis os carros esportivos, utilitários e “bugies” criados no Brasil utilizando, em sua maioria esmagadora, a plataforma Volkswagen “a ar”.



A motivação

A história do SP começou no segundo semestre de 1969, época em que a Volkswagen do Brasil dominava amplamente o mercado brasileiro, com mais de 50% das vendas. Em julho de 1968, a matriz alemã enviou Rudolf Leiding para substituir Friederich Schultz-Wenk, direção da filial no Brasil pois, com as recentes compras da NSU e da Auto Union, compostas pelas marcas Audi, DKW, Horch e Wanderer, novos ventos começavam a soprar, haja vista que esses fabricantes produziam automóveis com motor e tração dianteiros, e a empresa alemã começava a planejar uma forte modernização nos anos a seguir, lançando no mercado europeu em início de 1970 seu primeiro carro com motor refrigerado a água e tração dianteira com a marca Volkswagen, o K70, um projeto herdado praticamente pronto da NSU.



VW K70



DKW F102



Audi F103

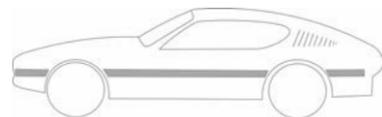


Aqui, os protótipos EA97 em três volumes e em “perua”, de 1960



Em fins de 1969, a Volkswagen do Brasil fabricava o esportivo Karmann Ghia clássico, desenhado por Mario Boano e Luigi Segre em 1953, eternamente bonito mas ultrapassado, e o Karmann Ghia TC (Type 145), que estava saindo do forno. O Karmann Ghia clássico (Type 14) estava com seus dias contados e a diretoria da Volkswagen preferiu descartar o Type 34, versão modernizada do Type 14, temendo repetir no Brasil o fracasso comercial desse modelo. Isso explica a existência de um novo projeto.

O TC, cuja missão era de substituir o modelo antigo, estava em fase de pré-lançamento mas, mesmo se teve vendas expressivas para esse tipo de carro, principalmente em seus primeiros três anos (1970, 1971 e 1972), representava uma tentativa pouco convincente de modernização do Type 14, o modelo clássico. E Leiding nunca escondeu sua decepção com o TC.



Juan Dierckx



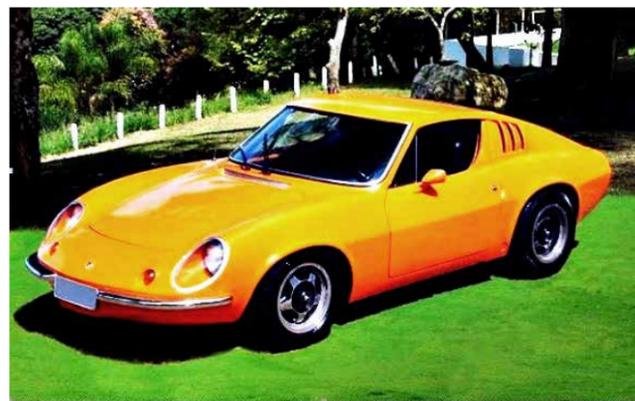
Karmann Ghia modelo clássico (Type 14)



Karmann Ghia Type 34



Karmann Ghia TC (Type 145)



Puma GT 1970

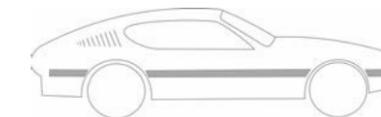


Um estudo de aberturas laterais em um protótipo para a aeração do motor (FT 087)

E havia no mercado o incontornável, o belo e bem-sucedido Puma GT (GTE), com suas vendas em franca ascensão.

Assim sendo, calcado no sucesso do Karmann-Ghia, do TC e principalmente do Puma GT, em outubro de 1969 ele deu sinal verde para a criação de um esportivo genuinamente VW Brasil.

SP2 A história de um ícone



Concepção

A tarefa foi dada ao Departamento de Estilo (hoje “Design”) de Interiores, departamento este submetido à Engenharia de Carroçaria, gerenciada na época pelo engenheiro Claudio Menta.

Faziam parte da equipe os estilistas (hoje “designers”) Marcio Lima Piancastelli, que era chefe de departamento, o estilista José Vicente Novita Martins (Jota) e o estilista/projetista George Yamashita Oba.

O projeto era conhecido na matriz como “Tipo 149”, mas no Departamento de Estilo ele era chamado simplesmente de projeto X, e posteriormente SP.

Há quem diga que SP seja a abreviação de “Sport Prototype”, ou ainda “Special Project”, mas SP faz alusão a São Paulo, estado onde o carro foi desenvolvido e fabricado.

Claudio Menta, gerente do Desenvolvimento de Carroçaria, engenheiro e bom administrador, cuidou principalmente do aspecto administrativo, deixando o desenvolvimento do projeto nas mãos dos estilistas, liderados pelo genial e muito criativo belorizontino Marcio Piancastelli.

No entanto, foi da prancheta de José Vicente Novita Martins que saíram os desenhos escolhidos para aquilo que se tornaria o SP.

Os verdadeiros “pais” do SP são José Vicente Novita Martins (Jota), George Yamashita Oba e Marcio Lima Piancastelli, além de Rudolf Leiding, evidentemente.

Foi pelas mãos de Claudio Menta que se deu o “casamento” entre a Engenharia de Carroçaria e a Engenharia Mecânica, uma vez que o projeto “X” exigiu várias adaptações, principalmente em decoração da baixa altura do carro.

O problema que mais causou polêmica entre a Engenharia de Carroçaria e a Engenharia Mecânica foi com relação à refrigeração do motor.

Jota havia previsto em seus desenhos entradas de ar sutis, localizadas no prolongamento das faixas refletivas, entre os recortes dos para-lamas e as lanternas traseiras, com a utilização de filtros. A segunda opção era de fazer a admissão de ar por baixo do motor e pela grelha próxima aos escapamentos, que originalmente eram duplos. Desta forma, as laterais seriam lisas, fiéis ao projeto, tal e qual o protótipo exposto em 1971.

A Engenharia Mecânica argumentou que havia risco elevado de entrada de poeira no motor, mesmo com o uso de filtros em papelão, já utilizados pela Puma, e exigiu que se fizessem entradas nas laterais. Foram realizados dois ou três estudos, sendo um deles parecido com duas “orelhas” para captação de ar.

Originalmente, o SP não deveria ter as aberturas para ventilação nas laterais. Seu projeto inicial previa ventilação por grelhas instaladas na altura das faixas refletivas, entre o recorte do para-lamas e a lanterna traseira.

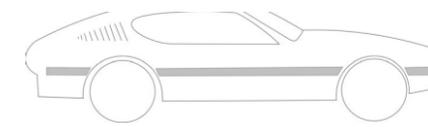
Antes de se definir as tão marcantes dez aberturas laterais de ventilação, a engenharia estudou outras possibilidades.

Acabaram por adotar os famosos rasgos laterais que tanto caracterizam o carro.

Havia ainda a prática e econômica vantagem de se obter essas aberturas já na estamparia, com apenas uma operação.

José Vicente Novita Martins (“Jota”), criador do desenho, ficou muito revoltado na época, pois sua ideia era de uma lateral limpa, sem recortes.

Ele também imaginou uma saída de escapamento com aletas de refrigeração semelhantes aos motores de motocicletas, porém as dificuldades técnicas para fabricação, e o custo, evidentemente, tornaram esta solução inviável.



Os criadores



Rudolf Leiding



Aqui vemos o protótipo Mercedes Benz W118, de 1960, equipado com motor MD-270.

Visionário, Leiding queria modernizar toda a linha Volkswagen que, com carros defasados frente a uma concorrência canibal e com projetos mais modernos, além da chegada dos japoneses no Mercado ocidental, vinha perdendo mercado na Europa e nos Estados Unidos. A tal ponto que, em 1972, a Opel vendia mais que a Volkswagen. Apenas no Brasil as vendas iam de vento em popa. Foi nesse período que a filial brasileira levantou as finanças da matriz, que estava gravemente deficitária. Em 1974, a VW Alemanha havia acumulado um prejuízo de 800 milhões de DM (Deutsch Mark).

Leiding queria “fazer Audi”, inspirado na configuração FWD (Front Wheel Drive) utilizado pela FIAT nos seus modelos 127 e 128. Já havia os DKW com esta configuração no grupo VW, mas estes, com chassi datando do início dos anos ‘50 e com motores 2 tempos, estavam completamente defasados.

Foi sob a gestão de Leiding que a Volkswagen criou o Golf, carro mundial, chamado Rabbit em seu lançamento e também na América do Norte. Contrariando os demais membros da cúpula da VW, ele contratou o virtuoso italiano Giorgetto Giugiaro para criar a nova identidade da marca.

Sem o menor exagero, Rudolf Leiding salvou a Volkswagen de uma provável falência. Ele representou para a marca alemã o mesmo que Lee Iacocca representou para a Chrysler.

Como presidente da Audi, ele foi responsável pelo lançamento do Audi 100 e do Audi 80, modernos e com mecânica vigorosa. O interessante é que o motor inclinado, denominado MD-270 e conhecido no Brasil como “motor AP”, é de origem Mercedes-Benz.

A Auto Union pertencia à Mercedes-Benz até a primeira metade da década de ‘60. E foi pelas mãos do genial engenheiro Ludwig Kraus que se desenvolveu esse tão conhecido motor para substituir o arcaico e poluente motor 2 tempos do DKW F102 (página 14). A inclinação do bloco e o deslocamento do radiador para o lado esquerdo do carro foi a solução encontrada para que se pudesse alojar o novo propulsor no cofre, antes ocupado por motor menos volumoso.

O Audi F103 nada mais é de que um DKW F102 com motor 4 tempos e acabamento mais primoroso.

A Auto Union passou para o grupo Volkswagen em 1º de janeiro de 1965, e esse motor fazia parte do pacote, evidentemente.

No Brasil, foi sob a gestão de Leiding que se deu o lançamento do VW Sedan 1600, do “Fuscão”, da Variant, do TL e do Karmann Ghia TC, além de ter deixado o projeto do SP quase pronto para entrar em produção.

É importante salientar que Leiding soube gerir e superar com maestria o incêndio que destruiu a novíssima linha de pintura na Ala 13 da Volkswagen em dezembro de 1970. Naquela época, a produção da Volkswagen era de cerca de 1.200 carros/dia.

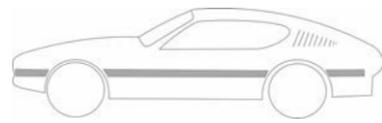
Antes de seu retorno à Alemanha para substituir Kurt Lotz, então presidente da Volkswagen, em março de 1971, Leiding havia também iniciado o projeto de um novo carro com as características básicas do Fusca, porém muito mais espaçoso e moderno. Tratava-se do projeto do Brasília (o Volkswagen Brasília tem artigo definido masculino por tratar-se de um carro compacto inicialmente projetado como sucessor do Fusca, e portanto não é “perua”), que seria apresentado em 1973.

Em menos de três anos, Leiding aumentou a produção da filial do Brasil em 50%, e com redução de custos. Além de todos esses lançamentos, ele havia determinado o início da era moderna da VW do Brasil, que se daria com o lançamento do Passat em 1974.

As honras do lançamento do SP, no entanto, ficaram para o controverso Werner Paul Schmidt, que havia sucedido a Leiding na VWB em 1971.

Werner Paul Schmidt ficou poucos meses na presidência da Volkswagen do Brasil, sendo substituído pelo dinâmico Wolfgang Sauer, que ficou no cargo até 1987.

Desde 1974, a Volkswagen do Brasil já havia iniciado uma consistente modernização de produtos, com a chegada do Passat, uma cópia quase fiel do Audi 80, com motor e tração dianteiros, refrigeração líquida, muito mais moderno do que os produtos oferecidos pela marca no Brasil até então. Isso fez com que os demais modelos fabricados pela marca, todos com mecânica antiquada, perdessem pouco a pouco seu espaço, canibalizados pelos novos modelos.



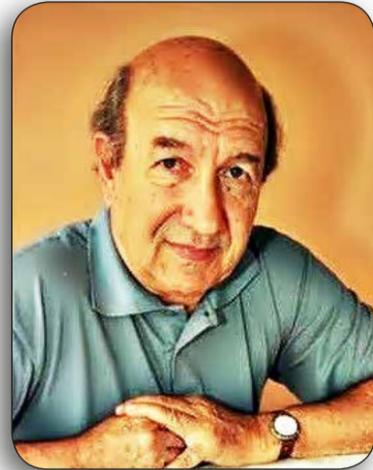
Juan Dierckx

Piancastelli é merecidamente reconhecido como um dos maiores “designers” de automóveis. Deixou marcas indeléveis por onde passou, por sua competência e simpatia.

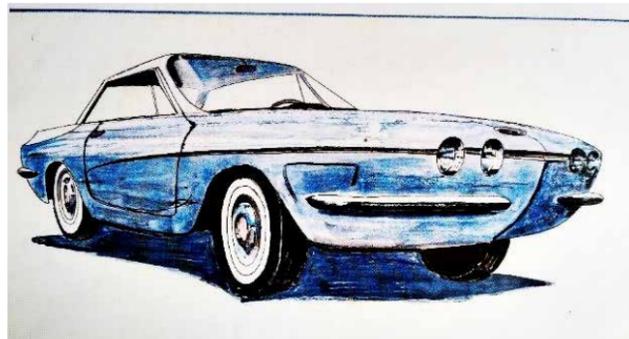
Com muito profissionalismo e pronunciado espírito de equipe, ele soube manter a equipe motivada e unida.

O Itapuan, desenhado por Piancastelli em 1962, valeu-lhe a segunda colocação no Concurso Lucio Meira, da Alcântara Machado Comércio e Empreendimentos, que premiava os melhores projetos de designers e arquitetos, por ocasião do Salão do Automóvel entre 1960 e 1974, nos anos pares. Graças a esse projeto, ele foi convidado a fazer um estágio na Carrozziere Ghia. Estava lançada sua carreira.

Naquele ano de 1962, o tema era “Carros de passeio”, e faziam parte do júri “designers” de renome internacional, tais como Giuseppe “Pinin” Farina, Luigi Segre (sim, aquele que desenhou o Karmann Ghia) e Brook Stevens, responsável pela modernização do Aero Willys em 1963 e criador da “obsolescência programada” no setor automobilístico.



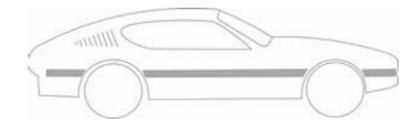
Marcio Lima Piancastelli



Desenhos em três vistas do Itapuan e a maquete apresentada no concurso, confeccionada por Piancastelli



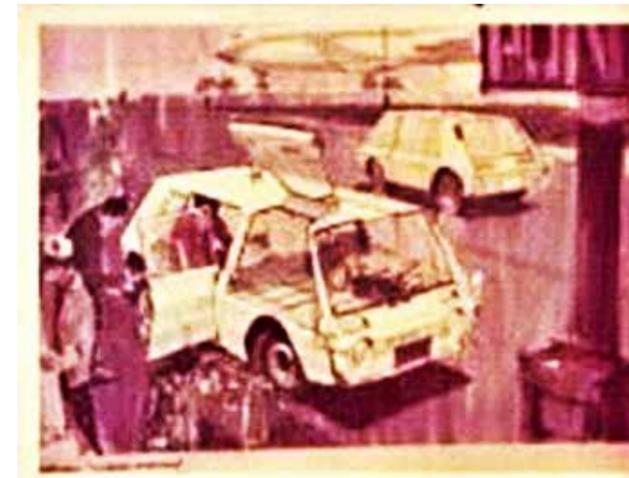
SP2 A história de um ícone



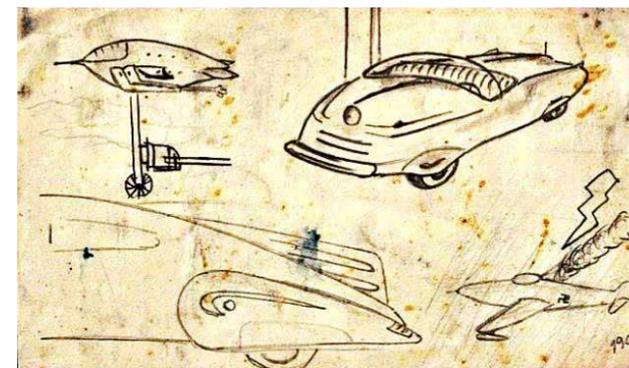
Nos estúdios Ghia, Marcio Piancastelli participou de numerosos projetos. Aqui, uma proposta de um cupê para a extinta Borgward



O “Projeto E”, carro econômico da Willys Overland do Brasil, em 1966, que não passou da fase de protótipo. Observamos a inconfundível identidade da marca na dianteira. Este protótipo foi abandonado em prol do “Projeto M”, futuro Corcel, baseado no Renault R-12.

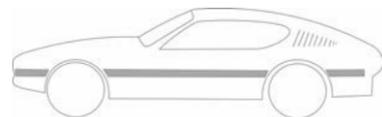


E aqui, o projeto Brucutu, de 1966, projeto conjunto de Piancastelli, José Ramis e Adolfo Carmona, conquistando novamente a segunda colocação no mesmo Concurso Lúcio Meira. Naquele ano, o tema era “Taxi”



Alguns desenhos de Piancastelli, datados de 1946, que evidenciam sua genialidade e vanguardismo





Juan Dierckx



E aqui, flagrantes de seu bom humor.

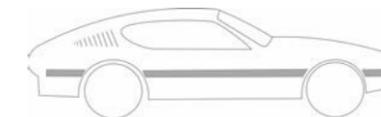
Ao voltar da Itália, Piancastelli trabalhou, ainda como aprendiz, no projeto de um carro compacto na Willys Overland, entre outros.

Em 1967, com a compra da Vemag, a Volkswagen aproveitou não somente a excelente ferramentaria da primeira como também seu potencial humano. Modeladores, estilistas e engenheiros experimentados continuaram a trabalhar na fábrica da Vemag, no bairro do Ipiranga, em São Paulo, então renomeada “Fábrica 2”.

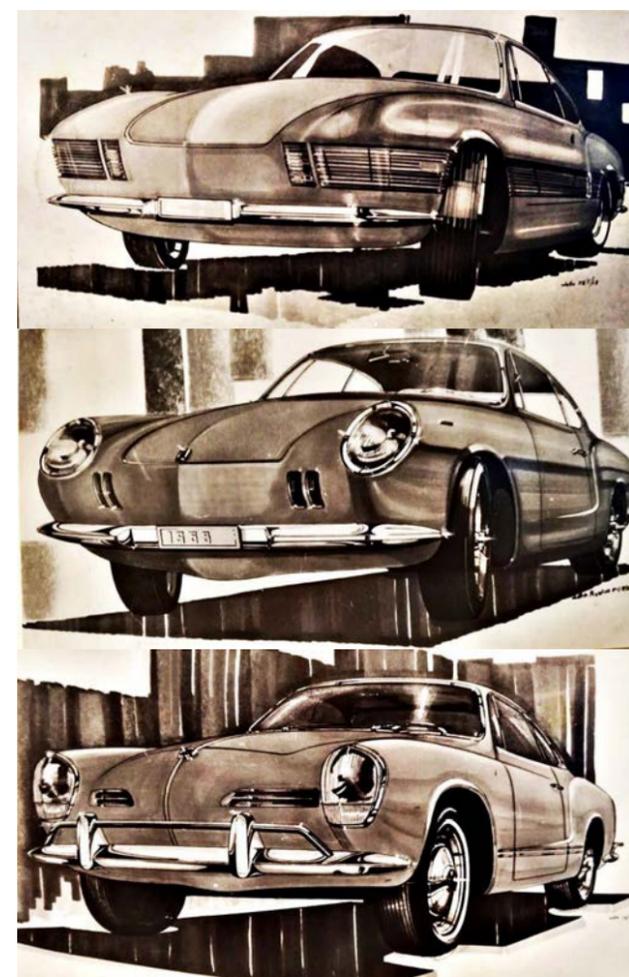
Foi sob essas circunstâncias que Piancastelli recebeu o convite da Volkswagen para chefiar o novo Departamento de Estilo.



SP2 A história de um ícone



José Vicente Novita Martins “Jota”



Três estudos para o TC, realizados por Jota em 1968. Observa-se, no segundo desenho, faixas laterais semelhantes às que foram adotadas no SP

Filho de um dos fundadores da CTBC (Companhia Telefônica da Borda do Campo), Jota nunca escondeu sua paixão pela arte do desenho.

Apaixonado por aerodelismo e admirador declarado de Rudolf Leiding e de Marcello Gandini, e do Jaguar E-Type, Jota é o verdadeiro “pai” do SP.

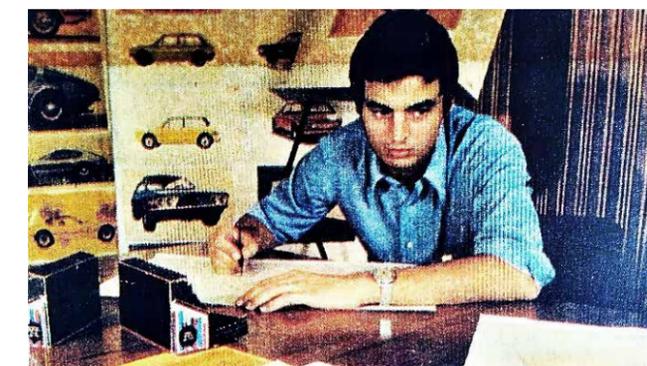
Foi admitido como desenhista no Departamento de Estilo de Interiores da Volkswagen em 1968, após dois dias de testes.

Extremamente criativo e dono de um talento transbordante, seus desenhos eram os mais ousados.

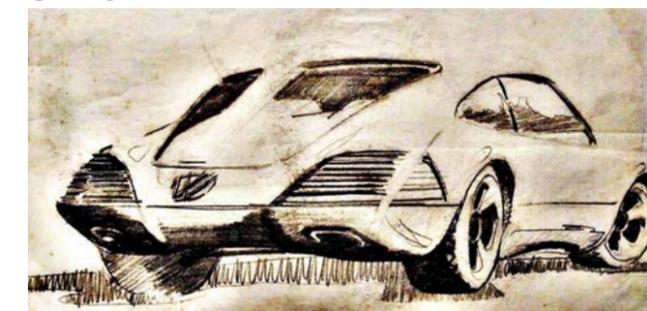
Formou-se em Direito em São Bernardo do Campo, o que não o fez abdicar de sua carreira de desenhista.

O carro foi desenvolvido a partir de seu projeto, praticamente sem alterações.

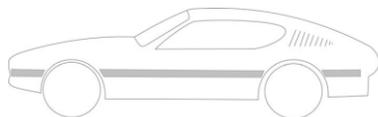
Jota também teve participação decisiva no desenvolvimento do Brasília, da Variant II e do Gol de primeira geração (projeto BX), em um trabalho que começou no Brasil e terminou em Ingolstadt, na Alemanha, em companhia de Marcio Piancastelli e George Yamashita Oba.



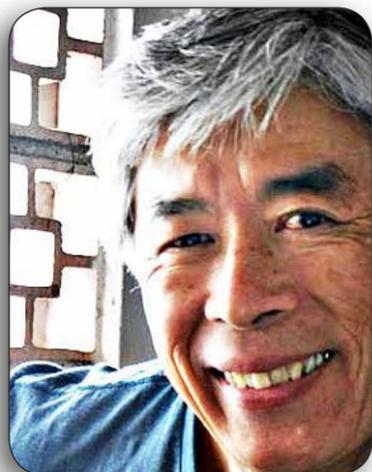
Jota em plena atividade na fábrica 2, no bairro do Ipiranga, em São Paulo



Mais uma de suas ideias que expõem sua enorme criatividade.



Juan Dierckx



George Yamashita Oba

Natural de Álvares Machado, ele sempre quis trabalhar com automóveis. Frequentou o Instituto Nobel de Tecnologia e se formou na Faculdade de Desenho Industrial de Mauá.

Dono de enorme talento, George Yamashita Oba exerceu um papel fundamental não apenas no desenvolvimento do SP como também no desenvolvimento do Brasília e do Gol na Alemanha, em Ingolstadt.

Inicialmente, George era projetista de carroceria, e passou a trabalhar com o Demerval Brito então “estilista” da antiga Vemag, que acabou sendo comprada pela VW.

Demerval Brito é irmão de Valter Brito, conhecido estilista da Ford.

George Yamashita Oba, trabalhando com pragmatismo, era a pessoa que transformava os desenhos em objetos. Sua participação foi determinante para tornar o projeto do SP viável.

Também projetou pranchas de “windsurf” com vistas à competição, onde também obteve êxito.

Posteriormente seguiu carreira na Mercedes-Benz do Brasil até sua aposentadoria.

Hoje cultiva sua outra paixão, não somente projetando caiaques, mas também praticando.



George Yamashita Oba

Botucatuense de nascimento, Sidney foi, seguramente, um dos maiores artistas modeladores do Brasil, e veio enriquecer a equipe de estilo da Volkswagen do Brasil trazendo sua experiência da Indústria Aeronáutica Neiva (futura Embraer), participando ativamente na nacionalização dos aviões Sertanejos (Piper Saratoga) e do Bonanza.



George Yamashita Oba

Português de nascimento, Amandio era capaz de desenvolver com perfeição qualquer elemento, e em qualquer material. Trabalhava no protótipo e seu trabalho foi essencial na definição do SP. Ele confeccionou as maquetes experimentais em madeira, resina, massa plástica e “clay” (argila). Confeccionou também todas as etapas do painel de instrumentos, desde o modelo em poliestireno expandido (isopor), que serviram de base para o “negativo” (molde) em gesso, até o modelo em resina preenchido com espuma de poliuretano.

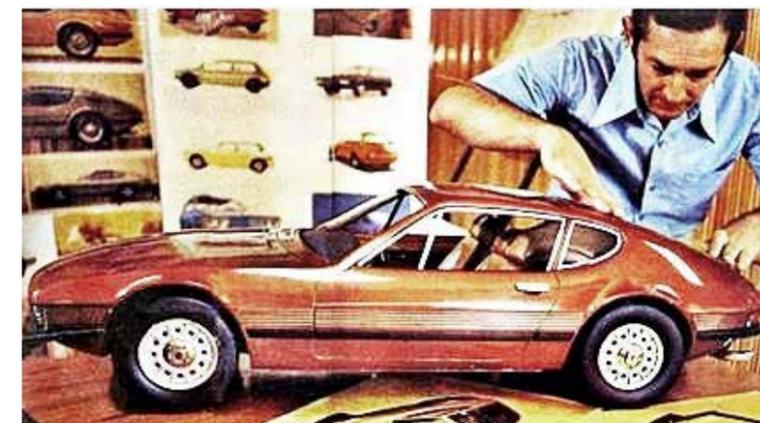
Teve participação ativa também no desenvolvimento do Brasília e do Gol.

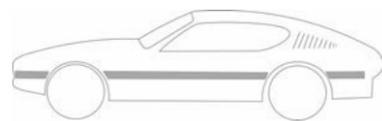


Mãos à obra

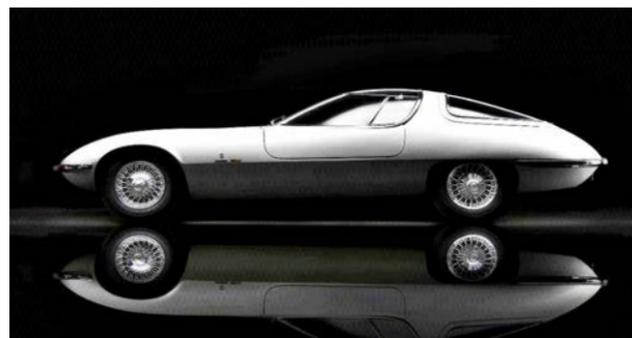
Graças ao enorme talento e dedicação da equipe, bastaram poucos meses para que o projeto ficasse pronto.

Os numerosos esboços realizados entre os meses finais de 1969 e fevereiro de 1971 mostraram que os projetistas brasileiros rivalizavam com os melhores do mundo.

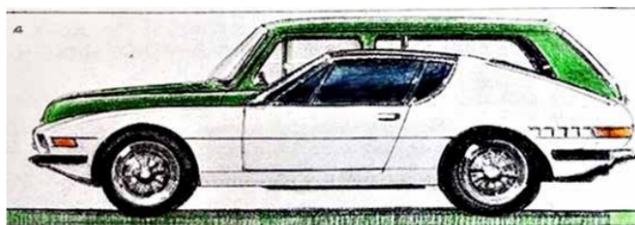
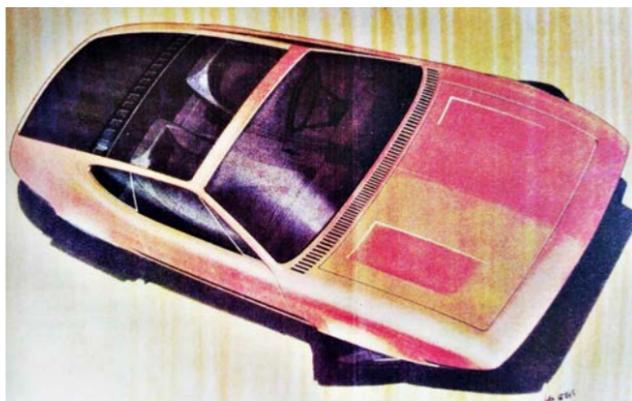
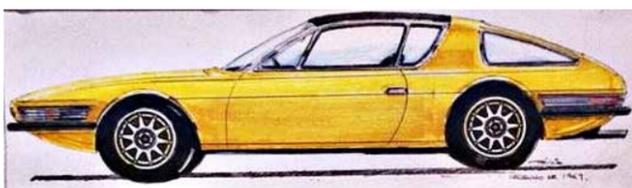
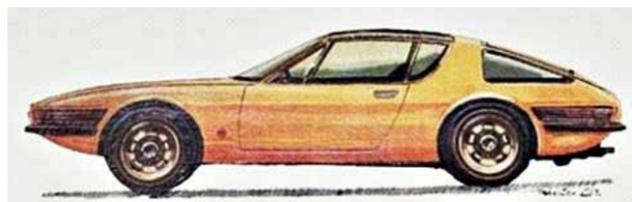




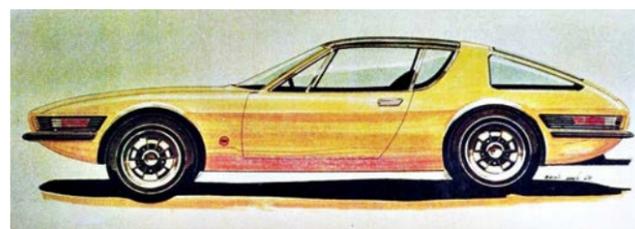
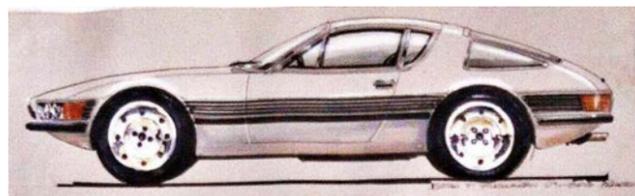
Juan Dierckx



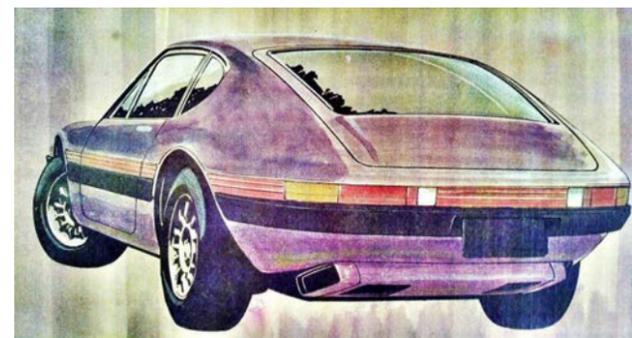
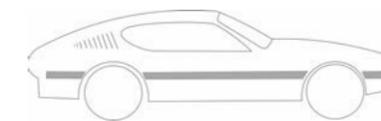
Atendendo à sugestão de Leiding, uma das fontes inspiradoras foi o Corvair Testudo, do estúdio Bertone, de 1963.



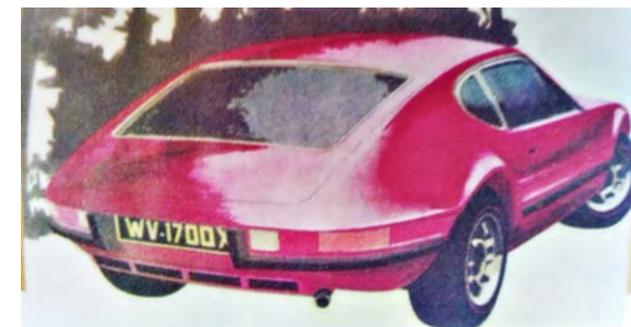
Atendendo à sugestão de Leiding, uma das fontes inspiradoras foi o Corvair Testudo, do estúdio Bertone, de 1963.



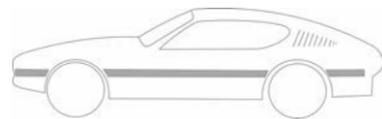
SP2 A história de um ícone



Notamos que, dentre todos os estudos, nenhum propõe ventilação na coluna "C"



A foto cima foi tirada pelo fotografo Chico Aragão, da revista Manchete, na sala da Engenharia de Carroçaria na fábrica 2 da VW (antiga Vemag), no bairro do Ipiranga em São Paulo, para uma publicação em data próxima ou pouco após o lançamento do SP. A maquete e o desenho em primeiro plano foram colocados apenas para fins de se criar um cenário para a matéria da revista.



Juan Dierckx



A maquete verde, em primeiro plano, é um estudo para o SP com mecânica do Passat, que era chamado internamente de SP3 e poderia ser a evolução do SP2. A maquete do meio é a do SP2, e a prateada, ao fundo, é mais um estudo daquilo que poderia vir a ser o SP3.

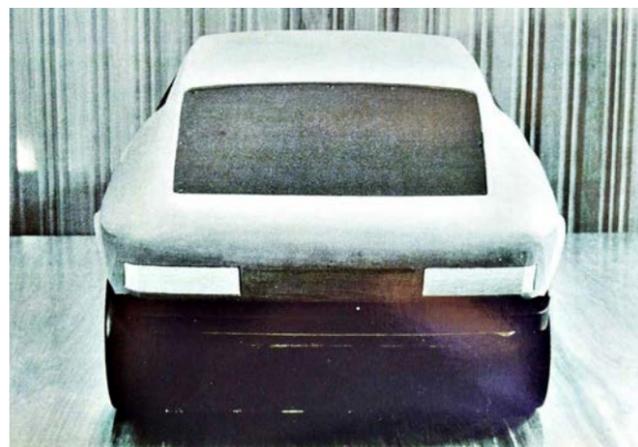
Várias maquetes foram confeccionadas, na maioria das vezes em “clay” (argila).

Esta foto foi tirada em uma das salas da Engenharia de Carroçaria nas dependências da Fábrica 2. A fábrica 1 ficava localizada em São Bernardo do Campo, às margens da Via Anchieta.

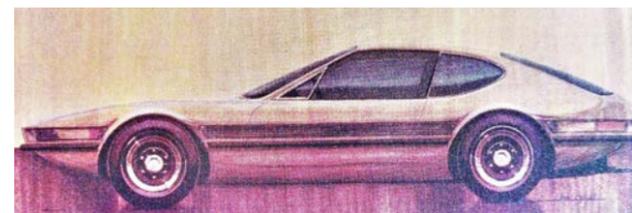
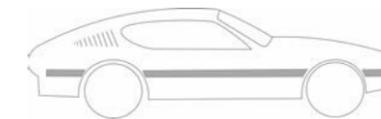
O “corte” da frente do SP

Após a aprovação dos desenhos por Rudolf Leiding, e observando a maquete confeccionada por Sidney Fávero, na escala de 1:4, George Oba teve a ideia de “cortar” literalmente a frente do modelo. De comum acordo com Jota, autor do desenho, e Piancastelli, decidiram alterar os desenhos que envolviam a frente do carro e reduziram o balanço dianteiro da maquete em cerca de 25 mm (100 mm proporcionais), dando mais harmonia ao modelo e melhorando a dirigibilidade.

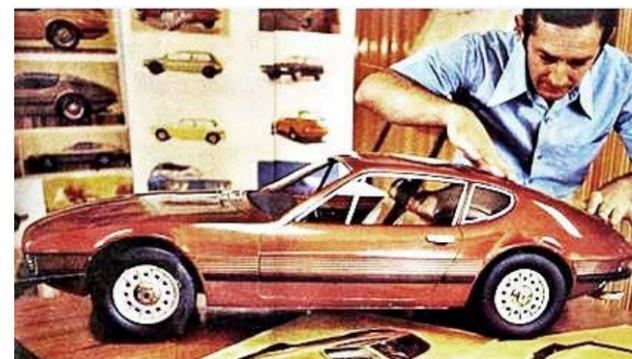
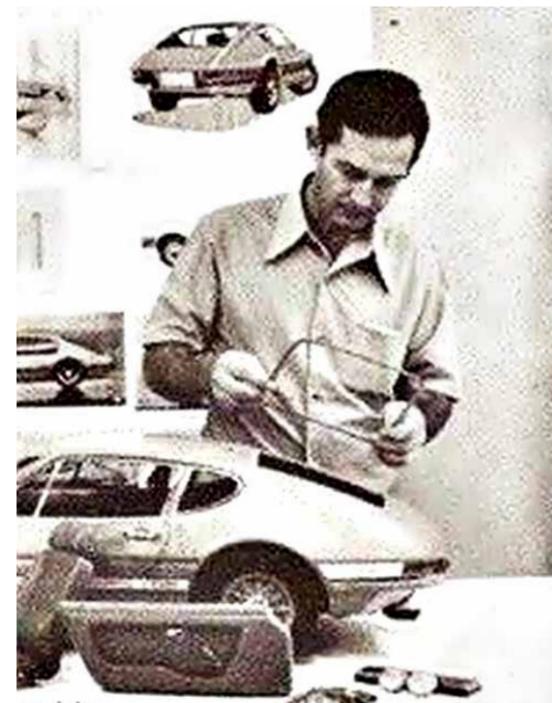
Essa alteração foi realizada secretamente, na calada da noite. Leiding nada percebeu e jamais soube disso.



SP2 A história de um ícone



Aqui, o desenho aprovado por Leiding, ainda com a frente “comprida”. Apenas alguns retoques foram efetuados, como a altura do para-brisa, os quebra-vento, vidros laterais traseiros e a ventilação do motor.

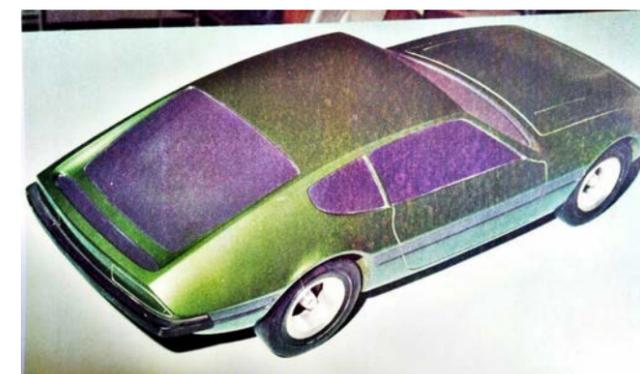
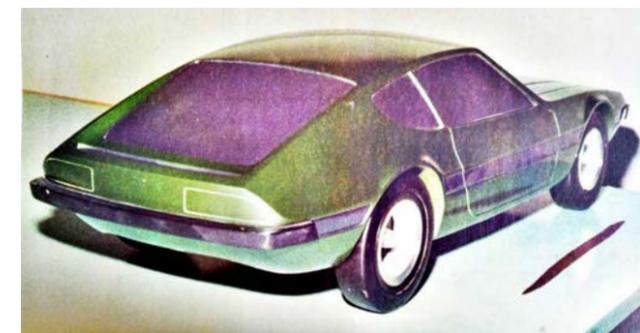


Aqui vemos dois flagrantes de Sidney Randolph Fávero modelando a maquete na escala 1:4. Observa-se que a maquete foi enriquecida com todo o acabamento interno. Podemos observar também alguns esboços do SP e do Brasília na parede.

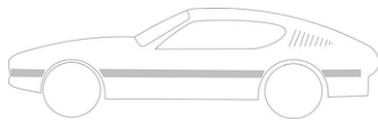
Durante o período dos desenhos de estudo, em que Marcio, Jota e Oba apresentavam numerosas propostas, houve uma passagem interessante:

O pessoal da Engenharia de Carroçarias considerava que os desenhos do Jota apresentavam para-brisa com inclinação exagerada. Argumentavam que o para-brisa muito inclinado era impraticável do ponto de vista técnico, além de que haveria muita incidência do sol e o calor no interior do carro seria muito elevado. Jota ficou proibido de expor alguns de seus desenhos no dia em que Leiding e a diretoria viriam fazer uma visita no Departamento de estilo, desta vez para escolher uma proposta.

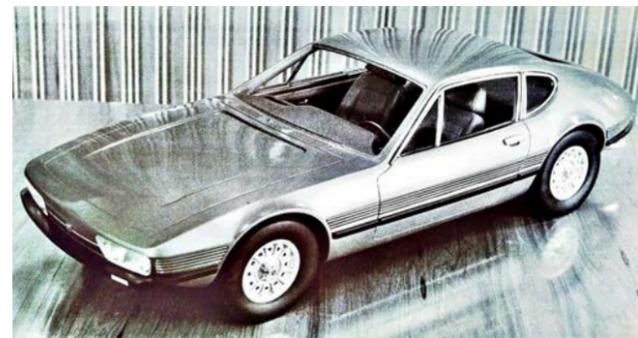
Apesar da proibição, e apoiado por Marcio, Jota expôs seus desenhos, e foi o que Leiding escolheu.



Três vistas da maquete do projeto SP3



Da esquerda para a direita: George Yamashita Oba, Marcio Lima Piancastelli, Durval Augusto de Andrade, Antonio Carmelo Peres e Sidney Randolpho Fávero.



Toda a beleza e perfeição da maquete na escala 1:4 realizada por Sidney.



Claudio Menta, Piancastelli e Jota, em 1971.



A equipe. Da esquerda para a direita: o espanhol Antonio Carmelo Peres (maquetista), Marcio Lima Piancastelli (chefe do Estilo), Sidney Randolpho Fávero (maquetista), José Vicente Novita Martins "Jota" (estilista), George Yamashita Oba (projetista/estilista) e Durval Augusto de Andrade (estilista), que não participou deste projeto. A maquete em primeiro plano é um estudo do SP3. O capacete da foto foi desenvolvido, fabricado e pintado artesanalmente pelo Oba, motociclista inveterado.



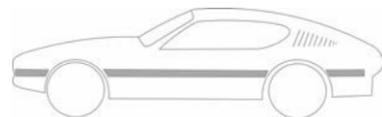
José Vicente Novita Martins "Jota", Marcio Lima Piancastelli e George Yamashita Oba.



Desenvolvimento



A maquete na escala 1:4 pronta para medição na sala de medidas de peças estampadas.



Juan Dierckx

O primeiro protótipo do SP foi fabricado em chapa de aço por Giuseppe Accasto, um especialista na confecção artesanal de automóveis, inicialmente enviado da Itália para o Brasil pela Fissore para o desenvolvimento do DKW Fissore.

Este protótipo de chapa foi utilizado na preparação dos gabaritos de montagem.

O interior, desde bancos e forrações de porta até o revestimento do assoalho e forro, foi completamente realizado pelo talentoso tapeceiro Dionisio, oriundo da Vemag.

Naquela época, o chefe na Ala 4 e responsável pelo chassi e pela suspensão era o Sr. Vieira.

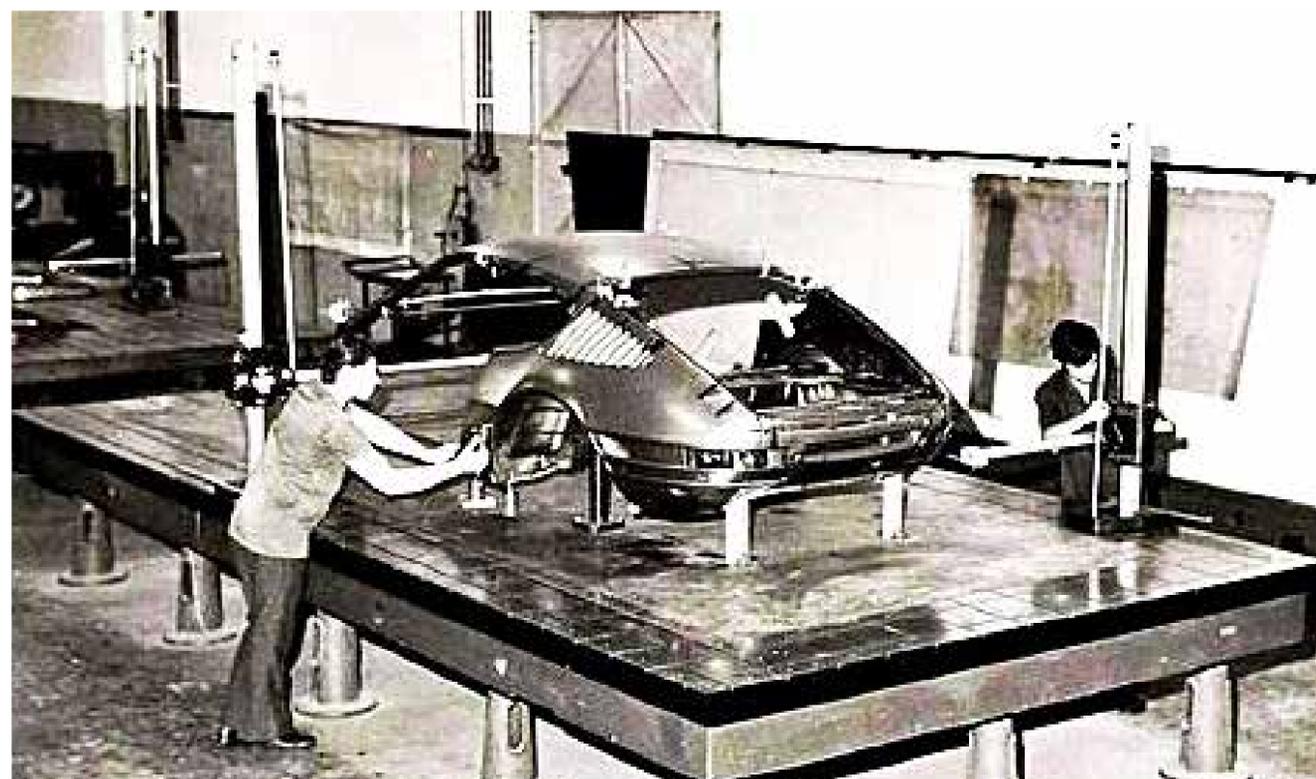
Quem constatou que as rodas de magnésio não resistiram ao teste de impacto foi o Sr. Barbosa, também oriundo da Vemag, além de apresentar falhas grosseiras de acabamento. Por causa disso, o engenheiro Aperloo queria fabricar as rodas dentro da própria Volkswagen, mas Senhor Schiemann, gerente da Engenharia, se opôs. Também não se dis-

cutiu a possibilidade de propor parceria de fornecimento com outro fabricante de rodas. Havia alguns fabricantes de rodas de qualidade superior, entre elas a Jolly e a Scorro, que fornecia as rodas para a Puma. Não houve negociação, e acabaram sendo adotadas as rodas em aço estampado de oito furos oblongos curvos também para o SP2, originalmente previstas apenas para o SP1, a versão mais barata.

Senhor Schiemann, chefe-remoto do projeto, veio substituir o Engenheiro Paulo Ivanyi, ex diretor da Vemag e primeiro chefe do projeto do SP.

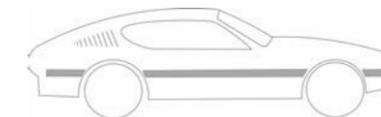
O desenvolvimento do SP também contou com a imprescindível atuação de Elio Dotta. Trabalhando na Estamparia da fábrica 1, Dotta era um mago no que tange processo de fabricação e ferramentaria.

Muito produtor, era dono de uma visão espacial excepcional e seu trabalho foi determinante na elaboração de cada peça e cada painel da carroceria do carro.



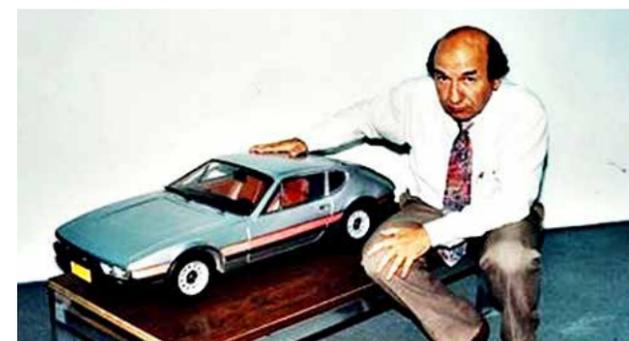
A carroceria do SP em processo de gabaritagem na ferramentaria da Vemag no final de 1971. Essa etapa antecede a produção e é necessária para preparar os gabaritos da linha de montagem.

SP2 A história de um ícone



No desenho em “raio X”, observa-se que a configuração mecânica é basicamente semelhante a todos os carros da marca naquela época. No entanto, devido à altura reduzida do carro, algumas mudanças na configuração mecânica foram necessárias. O radiador de óleo foi colocado na horizontal, e alguns periféricos, como a bobina e a bomba de combustível, foram reposicionados. Os carburadores e o filtro de ar tiveram que ser redesenhados.

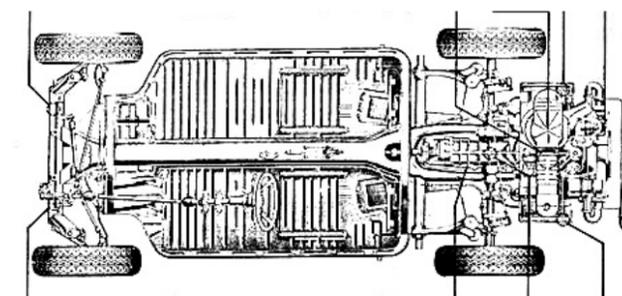
A pedaleira presente nos demais modelos da marca no Brasil não pôde ser aproveitada por conta da baixa altura e da posição de dirigir bastante horizontal. Foi utilizado o conjunto de pedais alemão. Adaptação pertinente.



Marcio Piancastelli, um dos “pais” do SP, com a maquete no centro de desenvolvimento da Volkswagen, em 1971.



O protótipo, confeccionado à mão e literalmente no martelo pelo grande artista Giuseppe Accasto, em 1971. Ele confeccionou, também no martelo, o Brasília. Observamos o alto perfil dos pneus 185 SR 14 nas duas fotos acima, tiradas pouco antes da apresentação em março de 1971.



A plataforma do SP era, basicamente, a mesma de todos os Volkswagen produzidos desde 1932.



Marcio Piancastelli, um dos “pais” do SP, com a maquete no centro de desenvolvimento da Volkswagen, em 1971.





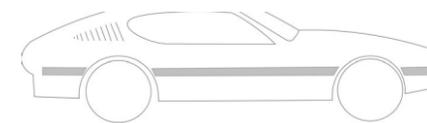
Primeira apresentação

O SP foi apresentado pela primeira vez ao público já em março de 1971, sob nome de Volkswagen Esporte, por ocasião da Exposição da Indústria Alemã, realizada entre os dias 24 de março e 4 de abril no Pavilhão da Bienal do Parque Ibirapuera, em São Paulo.

Como curiosidade, o Mercedes-Benz C-111, lindíssimo carro-laboratório, foi exposto na mesma ocasião.



Mercedes-Benz C-111

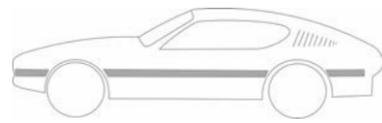


Mais adiante, o protótipo, identificado como “Modelo de estudo”, exposto em 1971, era de responsabilidade do Teixeira, chefe do Departamento de Protótipo. Observa-se a ausência das tomadas de ar laterais, a presença de rodas de liga leve (em magnésio), desenhadas por José Vicente Novita Martins e fornecidas pela Italmagnésio, o encosto de um pseudo-banco traseiro com dois ressaltos na parte superior do encosto. No protótipo, a traseira era levemente diferente do modelo definitivo, com duplo escapamento, grelha do escapamento com elementos verticais, que serviam como ventilação complementar para refrigeração do motor, e para-choques com cantos sutilmente mais arredondados do que no modelo de série. As tampas para regulagem da suspensão traseira logo à frente dos para-lamas traseiros eram inexistentes e o bocal do tanque de combustível estava situado do lado esquerdo do carro. Ele ainda não dispunha do pantógrafo no limpador de para-brisa esquerdo nem das entradas de ar para ventilação interna, entre a tampa do porta-malas e a base do para-brisa. Os frisos refletivos entre os faróis e o recorte dos para-lamas dianteiros foram fixados com parafusos. Também não possuía retrovisores externos, nem mesmo do lado esquerdo, e apenas o banco do motorista era provido de encosto de cabeça, denunciando tratar-se de um protótipo preparado artesanalmente às pressas para a exposição.

O botão da buzina, no centro do volante, a exemplo dos demais modelos da marca, ostentava a heráldica de São Bernardo do Campo, cidade onde se situa a fábrica da Volkswagen do Brasil. O SP, ao contrário dos demais produtos da marca, adotou um volante completamente diferente, com três raios em alumínio anodizado, encomendado à empresa Warrod, e imponente botão de buzina emborrachado com o logotipo VW.

O nome do carro ainda não havia sido definido, o que explica a ausência de logotipo com o nome SP1 ou SP2.

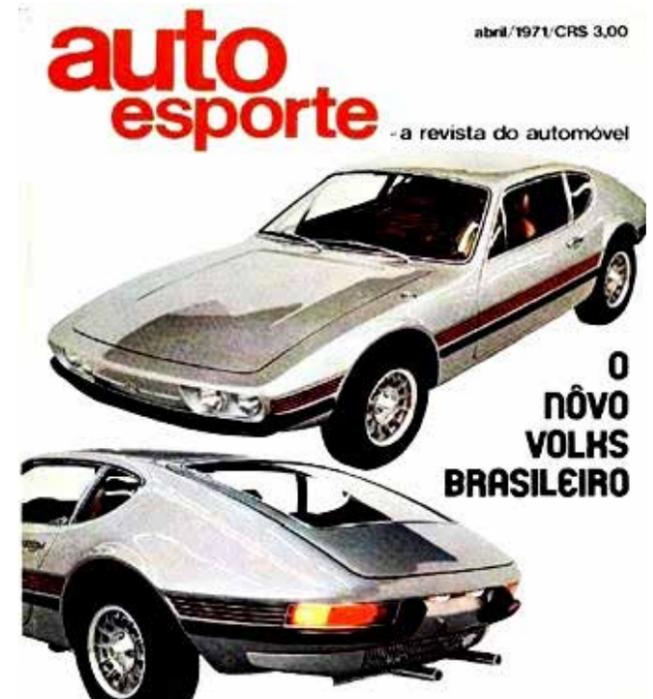
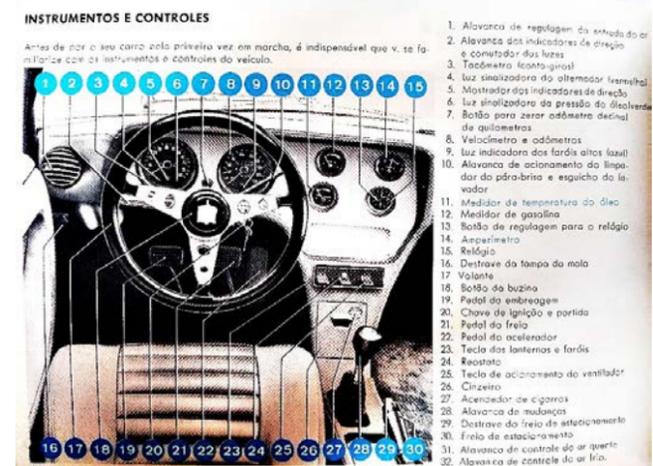




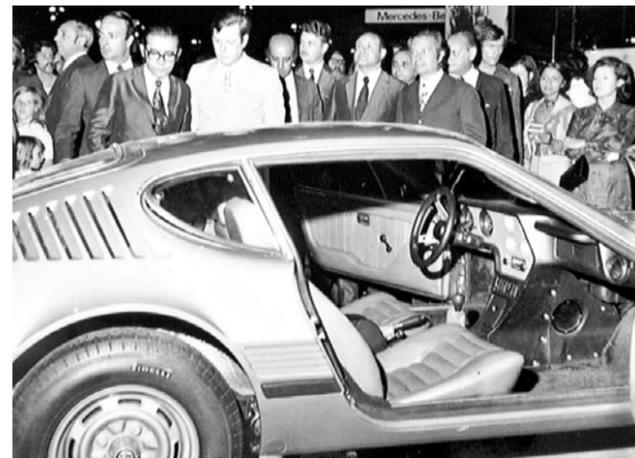
Juan Dierckx

Na foto abaixo, do manual do proprietário, podemos observar que o revestimento do painel é elaborado em couro, com costuras. Como no protótipo, e diferentemente ao modelo de produção, o botão da buzina ostenta o brasão de São Bernardo do Campo. O receptáculo para o rádio tem cantos mais arredondados e a manopla do câmbio tem formato diferente da definitiva. As teclas acima do cinzeiro são diferentes. O conta-giros e o velocímetro não são os que conhecemos. O conta-giros não possui faixa vermelha e os ponteiros não são os de série.

Observamos também que o limpador de para-brisa do lado do motorista não possui o pantógrafo.



Já em abril de 1971, a imprensa especializada apresentava, com grande alarde, o "Volks Esportivo".



Werner Paul Schmidt apresentando orgulhosamente o SP aos industriais alemães.

Como o manual do proprietário deveria ficar pronto antes da data de lançamento, este protótipo serviu de modelo para as fotos utilizadas em sua confecção. Isso explica algumas diferenças encontradas no manual com relação ao modelo de série.

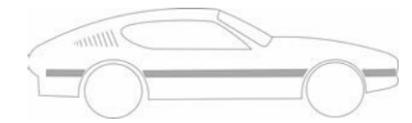


Manual do proprietário de 1972 e 1973.



Manual do proprietário entre 1974 e 1976.

SP2 A história de um ícone



Nas fotos seguintes, nota-se alguma familiaridade com outros produtos contemporâneos do grupo em um comparativo realizado na época do lançamento pela revista alemã Hobby.

VW do Brasil SP 2 und seine deutschen Vorbilder



VW do Brasil



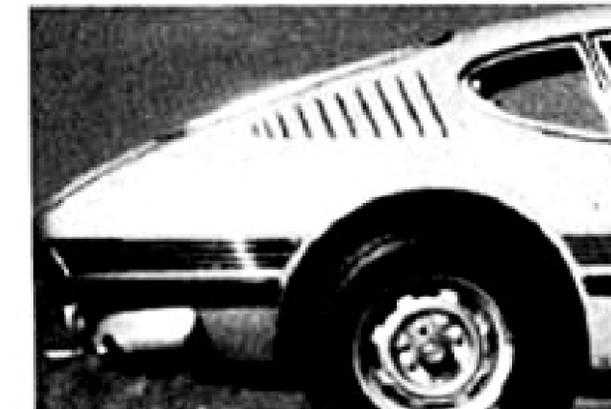
VW 412



VW do Brasil



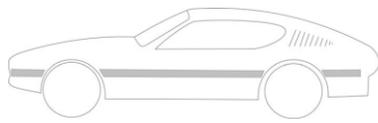
Audi 100 Coupé



VW do Brasil



Porsche



Apesar de reconhecermos alguma semelhança entre a dianteira do SP, mais precisamente dos grupos óticos, com o Volkswagen 412, a fluidez das linhas e a inclinação do para-brisa do modelo brasileiro rompiam completamente com a identidade estilística da marca.

Se no SP as aberturas laterais traseiras serviam para refrigerar o motor, no Audi 100 Coupe elas serviam como saídas de ar do habitáculo, visto que seu motor era dianteiro.

É importante lembrar que as aletas de ventilação adotadas no Ford Mustang eram muito apreciadas e influenciaram bastante o “design” dos automóveis no mundo todo até meados dos anos '70. As aletas de ventilação do SP também poderiam ser fruto dessa influência.

A similitude da traseira entre o SP e o 911 é evidente, considerando que ambos tinham o motor no balanço traseiro.

O SP causou tão boa impressão na Exposição da Indústria Alemã, que a diretoria da Volkswagen decidiu adotar grupos óticos similares não apenas na Variant e no TL, mas também no 412, produzido na Alemanha, antes mesmo do início da produção do SP.

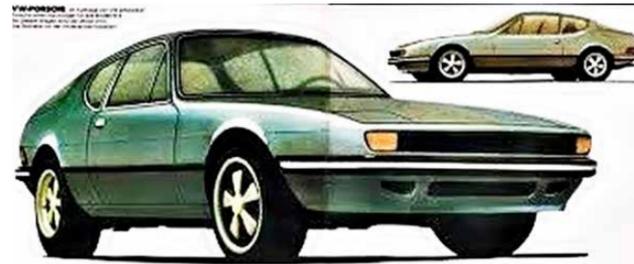
Esses grupos óticos, criados inicialmente apenas para o SP, tornaram-se a identidade da marca no Brasil por uma década.

O “design” do SP, tanto externo quanto interno, também exerceu influência no desenvolvimento do protótipo EA425, um estudo conjunto da Volkswagen e da Porsche, que resultaria no Porsche 924.



Nesse “sketch” bem definido e colorido do EA425, observa-se a inegável influência do SP.

Juan Dierckx



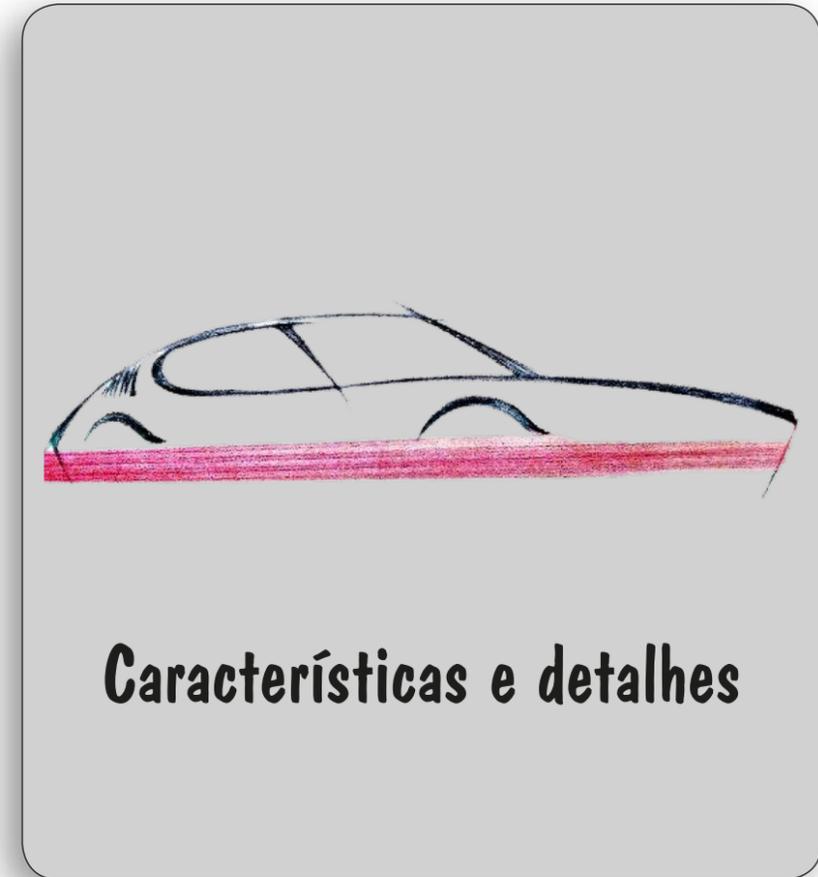
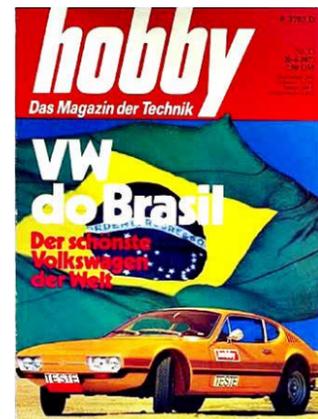
Estudo EA425



Porsche 924 protótipo.

Em 1972, a revista alemã “Hobby” considerou o SP como sendo, provavelmente, o Volkswagen mais bonito da história, pelo menos até aquela data.

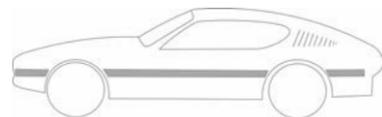
O SP apareceu regularmente em revistas espalhadas pelo mundo, mesmo anos após seu lançamento, numa evidência de que é um carro muito marcante.



No início dos anos '70, a qualidade de fabricação da Volkswagen já era reconhecida internacionalmente, mas era simplista. Até a chegada do SP, todos os modelos produzidos no Brasil apresentavam no painel apenas velocímetro e marcador de combustível. Nada além do essencial. Por conta disso, o SP representa um divisor de águas não apenas na história da Volkswagen do Brasil, mas na história do automóvel no Brasil.

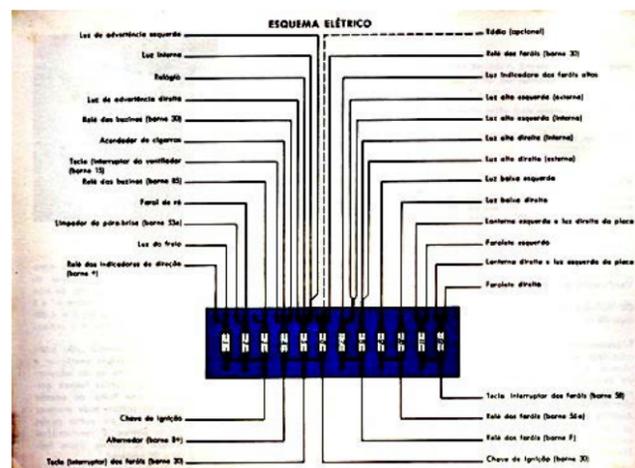
O interior, muito moderno, completo e sofisticado, rompia com a tradição da marca e apresentava detalhes raros para a época, mesmo em carros de luxo, que o colocavam na vanguarda do que se encontrava então no mercado brasileiro.

Pela primeira vez, um carro brasileiro apresentava console central interligado ao painel, separando o motorista do passageiro. Mesmo em nível mundial, poucos carros eram providos de console central, item reservado a alguns superesportivos como, por exemplo, o Maserati Ghibli.



Juan Dierckx

Por baixo de toda essa beleza e modernidade, havia porém um esquema elétrico de uma simplicidade desconcertante, mesmo para os anos '70.



Seu volante de 350 mm de diâmetro externo e três raios em alumínio anodizado perfurado, sua alavanca de câmbio bem à mão do motorista e sua posição de dirigir bastante inclinada, permitiam e convidavam a uma “tocada” mais esportiva.

Era equipado de um grande conta-giros, ladeado por um velocímetro que indicava até 200 km/h e com hodômetro parcial. A caixa do painel, bem como o console central, era moldada em material plástico semirrígido preto fosco por processo de “vacuum-forming” (processo de moldagem a vácuo que transforma chapas de polímeros termoplásticos em produtos tridimensionais, por meio de sucção) e preenchida internamente com PU (espuma de poliuretano) deformável, para proteger os ocupantes em caso de colisão frontal, e a placa interior em plástico ABS injetado cor caramelo, de desenho esportivo e mostradores voltados para o motorista, no estilo Alfa Romeo.

O console central abrigava indicador de gasolina, amperímetro, relógio e indicador da temperatura do óleo do motor. Abaixo, havia um espaço previsto para a instalação do rádio e, mais abaixo, as teclas de acionamento das lanternas, faróis, pisca-alerta e potenciômetro (reostato) para regulagem da intensidade do painel e, próximo à base do console, um cinzeiro com acendedor de cigarros embutido. Um verdadeiro requinte. O quebra-sol do lado do passageiro era dotado de espelho. Ele foi o primeiro carro nacional a ter limpador de para-brisa com duas velocidades mais a velocidade intermitente, e com acionamento na coluna do volante.

O SP foi o primeiro carro da VW do Brasil a ter ventilação interna forçada, com motor elétrico de duas velocidades, tendo um soprador de ar em cada extremidade do painel, que permitia a renovação de ar mesmo com o carro parado.

Era equipado de bancos altos, com encosto de cabeça, quase inexistentes na época, e a forração do assoalho, contrariamente ao padrão da fábrica, era em “buclê”, conhecido também como “carpete”.

Outros itens tais como luz de leitura na porta do passageiro, volante esportivo de três raios em alumínio anodizado recoberto de courvim, alavanca de câmbio e do freio de mão bem como os comandos do ar quente confeccionados de jacarandá, madeira de lei, lhe conferiam um aspecto de luxo e modernidade.

As portas tinham uma luz vermelha no canto inferior para dar visibilidade e segurança ao serem abertas.

Essa série de requintes e acabamento primoroso, aliados a um “design” muito moderno e refinado, mesmo para os padrões internacionais, eram inovadores para a Volkswagen e colocaram o SP em um patamar nitidamente superior ao do TC e a todos os demais produtos da marca.

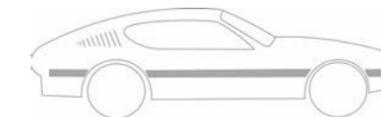
Contudo, a concepção mecânica, herdada da Variant, apesar de robusta, era antiquada (ver “Origem da mecânica” adiante). E com relação a isso, infelizmente não havia opção. Essa era a única base mecânica disponível.

A solução encontrada para o SP2 foi trabalhar o motor e o câmbio.

O Departamento de Engenharia aumentou a cilindrada inicial do motor da Variant e do TL de 1.584 cm³ para 1.678 cm³, passando o diâmetro dos cilindros de 85,5 mm para 88 mm com o mesmo curso de 69 mm, a exemplo do que havia sido feito na Alemanha com o primeiro VW/Porsche 914, e aumentou a taxa de compressão de 7,2:1 para 7,5:1, o que exigia o uso de “gasolina azul” (premium) e, ajudado por dois carburadores Solex 34PDSIT mais eficientes, resultaram em um ganho de mais de 15% de potência, passando de 65 para 75 HP SAE, números compatíveis para a época.

Levando em conta a baixa octanagem da gasolina no Brasil, não foi possível elevar a taxa de compressão até 8,1:1, como no VW/Porsche 914. Também não foi utilizado um câmbio com 5 marchas, como o de seu primo alemão. Apesar de levemente mais pesado, essas diferenças de ordem téc-

SP2 A história de um ícone



Exemplar equipado de rádio/CD JVC típico dos anos '80 e manivelas dos vidros modelo “esportivo” combinando com o volante.

nica permitiam ao VW/Porsche 914 desempenho superior ao de seu primo brasileiro.

No entanto, o SP2 recebeu um câmbio diferenciado, com escalonamento mais longo do que os demais produtos da marca montados no Brasil.

A relação da quarta (e última) marcha era de 3,88:1, enquanto que na Variant e no TL, a relação era de 4,125:1. Esta relação de marchas mais longa privilegiou a velocidade máxima, mas penalizou a aceleração, por causa da maior “distância” entre as marchas, em particular entre a terceira e a quarta marchas. Apenas o SP2 recebeu este câmbio. No SP1, foi instalado motor e câmbio idêntico ao da Variant, do TL do TC e posteriormente do Brasília, denominados “BV”.

Tanto o motor 1.700 quanto o câmbio alongado eram exclusivos do SP2, e vinham identificados com a inscrição “BL” antecedendo a numeração. A caixa de câmbio do SP2 foi utilizada, com as mesmas relações de marcha, pelo Fusca em seu relançamento a partir de 1983 (“Fuscamar” ou “Itamar”) e pelo Gol BX 1.600.

Esta caixa se diferenciava pela relação da quarta (e última) marcha, que tinha uma relação de 1:0.89, “overdrive” portanto, que privilegiava a velocidade final. Com peso de apenas 890 kg a seco, a relação peso/potência do SP2 era de 11,87 kg/HP. O torque de 120 N/m também ajudava nas retomadas. Para os padrões da época, seu comportamento dinâmico era bom. Seus freios dianteiros eram a disco, um requinte em 1972. Apesar da arcaica e penalizante suspensão traseira de semieixos oscilantes, as barras de torção saíam-se relativamente bem e a estabilidade era garantida por um centro de gravidade muito baixo e pela suspensão firme e independente nas quatro rodas.



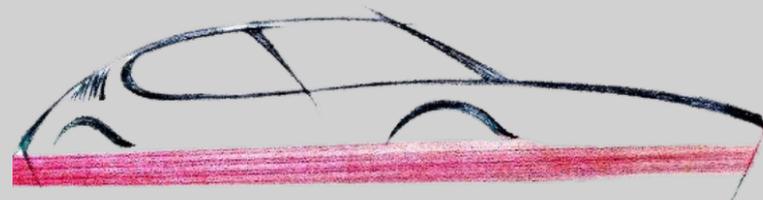
O VW/Porsche 914. Nota-se a radical diferença de estilo, tanto externo como interno, entre as escolas alemã, mais ortodoxa, e a brasileira.

Os pneus radiais 185 SR 14 também contribuíam bastante para a segurança do carro em curvas e velocidades mais elevadas. Até a chegada do SP, apenas o FNM JK (depois 2000 e 2150) eram montados com pneus radiais de fábrica e de série. Apesar da ausência de direção hidráulica, muito rara na época, a direção era relativamente leve e direta, e requeria apenas 2,54 voltas de batente a batente.

O Fusca europeu já dispunha, na época do desenvolvimento do SP, de suspensão traseira com duplos triângulos, adotada para a Kombi no Brasil, muito mais eficiente que os semieixos articulados.

O SP não se beneficiou dessa suspensão por ter sido desenvolvido sobre a plataforma da Variant e do TL, e a adoção da suspensão de duplos triângulos não era viável econômica e tecnicamente.

O SP era dotado de motor e suspensões anacrônicos. Ele merecia um conjunto mecânico mais dinâmico. O grupo Volkswagen dispunha na Europa de soluções muito mais atualizadas que poderiam ter sido utilizadas.



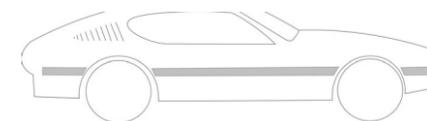
Origem da mecânica

É importante salientar que o motor refrigerado a ar foi desenvolvido inicialmente para aviões, antes de ver sua aplicação estendida aos automóveis.

O projeto original do motor traseiro “boxer”, de cilindros contrapostos, refrigerado a ar, para uso automobilístico, bem como a suspensão com barras de torção, foram inventados por Hans Ledwinka, um engenheiro austro-húngaro. Este projetou, em 1930, na antiga Tchecoslováquia, um carro de nome Tatra V570. Este carro foi praticamente plagiado, até nas linhas externas, por Ferdinand Porsche para o desenvolvimento do Zündapp Type 12 (antecessor do Fusca).

Ao ser questionado sobre a gritante semelhança, principalmente mecânica, do Porsche Type 12 Zündapp, precursor do VW Type 1 (Fusca) com o V570, Ferdinand Porsche teria admitido ter “olhado por cima dos ombros” de seu amigo Ledwinka.

Foi somente em 1961, trinta anos após a queixa de Ledwinka, que a justiça alemã condenou a Volkswagen e a Porsche a pagarem uma indenização de 3.000.000 Markos Alemães (o equivalente a mais de 1,5 milhões de Euros), à Tatra por plágio.



Tatra V570



Zündapp Type 12

A Tatra chegou a ser proibida de expor o modelo “77” no salão de Berlim de 1934, pois a cúpula do governo alemão temia que esse carro ofuscasse o Volkswagen “Type 1” (Fusca).

A concepção de Ledwinka era tão boa, que foi utilizada por mais de 60 anos. Assim como os Porsche, a quase totalidade da linha Volkswagen, incluindo o SP, era provida dessa antiga tecnologia que, mesmo se muito confiável e tivesse evoluído com o tempo, era obsoleta em 1970.

Nesseldorf, ZAZ, Fiat, Vespa, Isetta, Citroën, Chevrolet, Trabant (motor 2 tempos), Mitsubishi e Honda são outros fabricantes de automóveis que também utilizaram motores refrigerados a ar.

Essas soluções mecânicas, outrora modernas, atravessaram décadas sofrendo de uma lenta e contínua desatualização, em um “degradê” de envelhecimento.

Em se tratando das origens mecânicas do SP, não podemos deixar de mencionar Josef Ganz, criador do conceito “carro para todos”, que sustentava a ideia de carros leves, simples e de baixo custo.

Nascido em Budapeste, Ganz era um engenheiro talentoso e visionário. Em 1930, juntamente com o francês Paul Jaray, Ganz concebeu um carro muito racional, conhecido como Maikäfer (Besouro).

Em 1933, logo após o desenvolvimento de outro carro, o Standard Superior, a Gestapo prendeu Josef Ganz sob alegação que ele representava uma ameaça à indústria automobilística alemã.

Os conceitos de Josef Ganz também exerceram grande influência sobre Ferdinand Porsche.

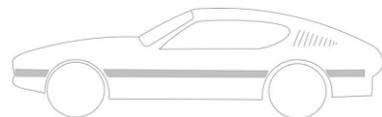


Tatra 77 - a propaganda dizia: “O carro do futuro”.

Diferenças entre o SP1 e o SP2

Esteticamente, o SP1 diferia do SP2 apenas em detalhes sutis. O SP2 era equipado de quatro faróis de iodo, e o SP1, faróis de filamento convencional, sendo os dois externos assimétricos nos dois modelos. Apenas o SP2 possuía os “bigodinhos”, pequenos frisos horizontais entre o logotipo central e as molduras dos faróis. No SP1, a ponteira do escapamento era em aço galvanizado enquanto que no SP2, a ponteira era cromada e de maior diâmetro e, evidentemente, havia a identificação com o logotipo “VW SP1” ou “VW SP2” na tampa traseira. De frente e de perfil, os dois modelos eram, a priori, idênticos.

No interior, o console central do SP1 terminava logo abaixo do cinzeiro e não se prolongava entre os bancos como no SP2. Não havia o descanso-braço, como no SP2, e não vinha equipado de amperímetro nem de indicador de pressão de óleo. Havia apenas as cavidades no painel, com tampas



Juan Dierckx

em plástico preto em duas delas, mas esses indicadores podiam ser pedidos como opcionais. Enquanto o SP1 era equipado de limpadores de para-brisa de duas velocidades, o SP2 oferecia, além das duas velocidades, também a velocidade intermitente. O SP1 também não dispunha da alça de apoio, popularmente conhecido como “PQP” na coluna “A” do lado do passageiro, presente no SP2. O SP2 dispunha de polainas em courvim para a alavanca de câmbio e o freio de estacionamento, e o SP1 vinha com esses elementos em borracha, no padrão tradicional da marca. A luz de leitura (a mesma dos ônibus rodoviários Mercedes Benz O-355) na porta do passageiro estava presente apenas no SP2.

Os dois modelos tinham acabamento em courvim, mas apenas o SP2 oferecia opção de ban-

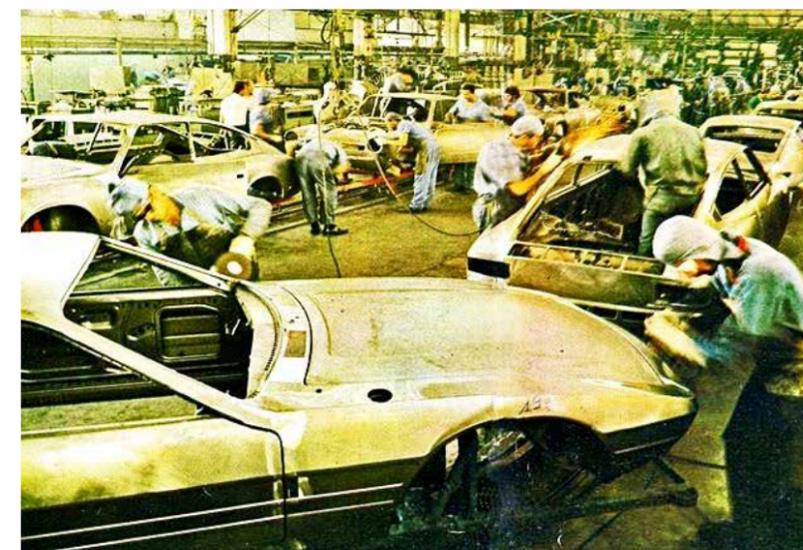
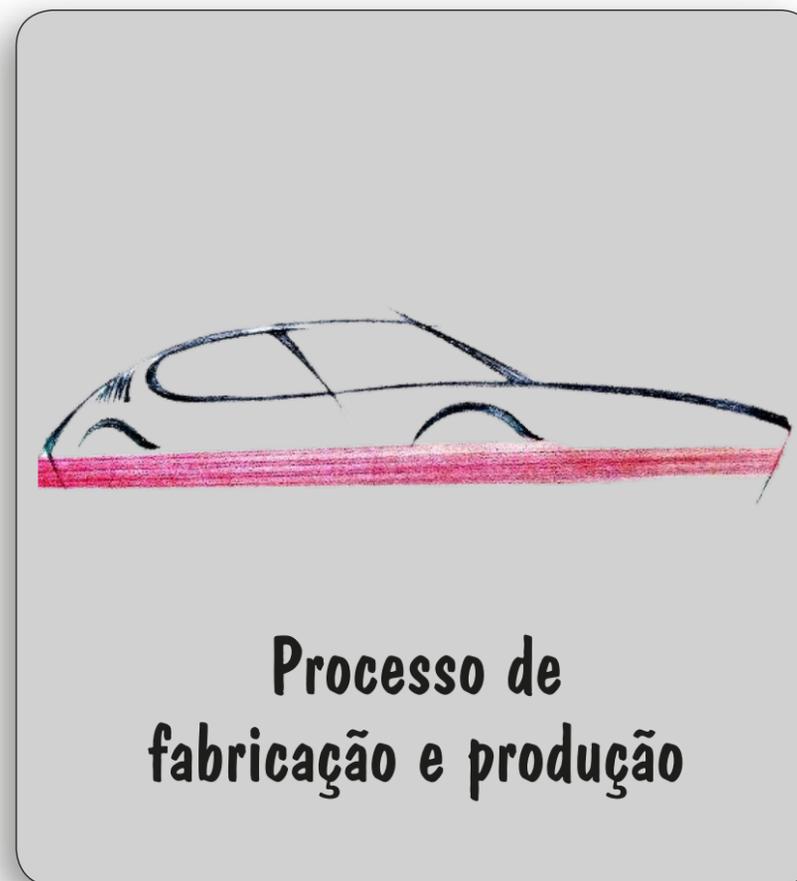
cos e forração das portas em couro. O clássico rádio Volkswagen FM/49/M era opcional para os dois modelos, bem como o retrovisor externo direito (a partir de 1974).

A grande diferença entre as duas versões não era visível, pois eram diferenças mecânicas. O SP1 era provido de motor 1600 cm³ e 65 HP SAE (54 CV DIN), acoplado à tradicional caixa de câmbio, enquanto que o SP2 contava com 1700 cm³ e 75 HP SAE (65 CV DIN), acoplado a uma caixa de câmbio diferenciada e de relações mais longas.

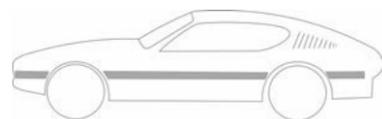
Todos os dois eram equipados de freios a disco na dianteira, porém o SP2 vinha equipado com cilindro-mestre de Ø 22,22 mm enquanto que o SP1 utilizava o cilindro da Variant e do TL, de Ø 19 mm (ver Especificações Técnicas).



Nas fotos à esquerda, os instrumentos do console central do SP1, e na direita os do SP2. Observa-se a presença do console central, bem como a coifa do câmbio e do freio de mão presentes apenas no SP2.



O SP e o TC na mesma linha de montagem da fábrica da Karman Ghia, na Via Anchieta. Contrariamente aos demais modelos da marca, o acabamento da carroceria destes dois modelos era artesanal. Podemos ver o acabamento sendo efetuado com lixadeiras pneumáticas.



Juan Dierckx

O primeiro SP saiu da linha de montagem no dia 23 de junho de 1972, e o último, no dia 16 de dezembro de 1975. Nos primeiros 6 meses, mais de 3.000 exemplares foram produzidos. Mesmo tendo sua produção encerrada em dezembro de 1975, os exemplares vendidos em 1976 constam como sendo 1976 e não 1975.

O processo de fabricação era laborioso. A primeira etapa da fabricação dos SP se dava na fábrica 1 da Volkswagen. Os painéis que compunham a carroçaria do SP eram estampados na estamparia da fábrica 1. A seguir, essas chapas eram cuidadosamente embaladas sobre “pallets”, que eram transportadas de caminhão pela Via Anchieta até a fábrica da Karmann Ghia, a apenas 4 km. Lá, a chapa era colocada no gabarito e soldada manualmente. O processo de união e solda dos painéis se chama encarroamento.

Assim que a carroceria estava completamente soldada, as imperfeições eram corrigidas com solda de mistura eutética (estanho e chumbo). A seguir, os ajustes finais eram realizados com o uso de lixadeiras manuais pneumáticas, por profissionais experientados. Vide Karmann Ghia e Karmann Ghia TC. Uma vez o trabalho terminado, as carrocerias voltavam para a fábrica 1 da Volkswagen, para tratamento das chapas, aplicação de “primer” e pintura em “Duco” por processo KTL (banho de tinta por imersão). Este era o processo utilizado na época pela Volkswagen, antes da introdução do processo de pintura eletrostática (processo de pintura muito mais eficiente em todos os sentidos, utilizando cargas elétricas contrárias entre a peça e a tinta,).

Depois de pintadas, as carroçarias retornavam à fábrica da Karmann Ghia, desta vez acompanhadas das plataformas, componentes mecânicos, bancos, chicotes elétricos, forrações internas e os demais itens de acabamento, para a conclusão da montagem. Todo esse trabalho era realizado manualmente na Karmann Ghia.

Uma vez completos, ainda na Karmann Ghia, eles retornavam à fábrica 1 da Volkswagen para serem submetidos ao controle de qualidade final.

Esse processo de idas e vindas, em um total de 4 trajetos, era praticado apenas para os SP. Tendo em vista que os painéis dos Karmann Ghia clássico e Karmann Ghia TC eram estampados na própria Karmann Ghia, esses dois modelos requeriam apenas 3 trajetos.

A partir de 1974, os carros já prontos passaram a ser submetidos ao controle de qualidade final por funcionários da Volkswagen para liberação dentro da própria Karmann Ghia, evitando, desta forma, um quarto trajeto.

Só então é que eles ficavam disponíveis para o Departamento de Vendas, gerenciado naquela época por Mariano Dias.

A maioria dos SP eram embarcados em caminhões-cegonha no pátio da Karmann Ghia para entrega nas concessionárias.

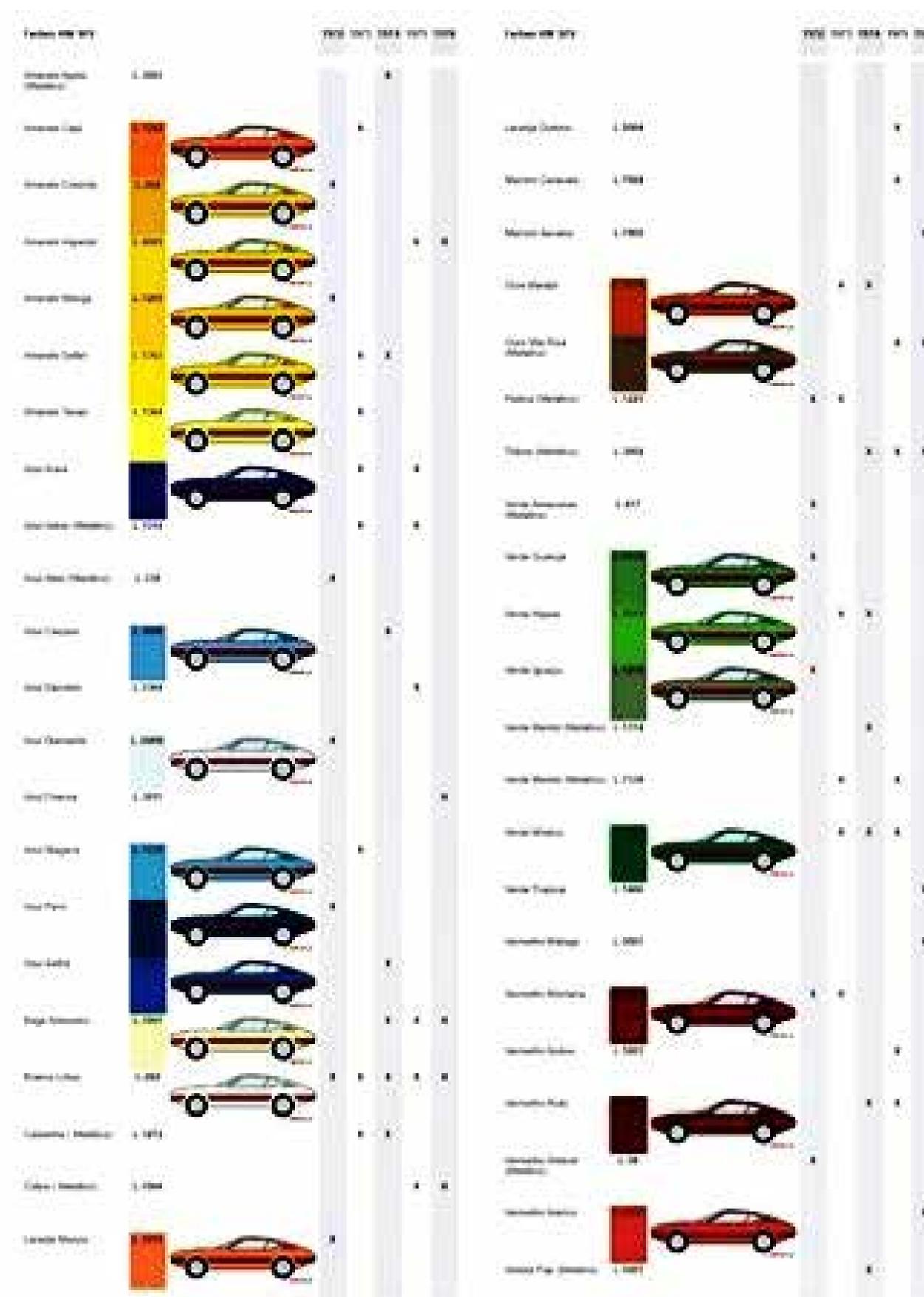
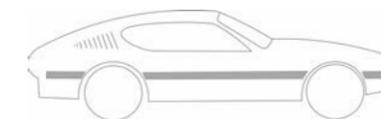


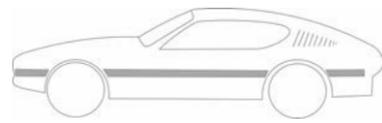
Aqui, um exemplar depois do “crashtest”, com os recursos da época.

Gama de cores por ano de fabricação

Durante os três anos e meio no mercado, a Volkswagen ofereceu para o SP nada menos que 44 cores para o SP, das quais 12 metálicas, todas escolhidas ou criadas pelo Departamento de “Marketing”.

SP2 A história de um ícone





As combinações entre a cor da carroceria e a cor do acabamento interno eram estas

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	VW SP-1	VW SP-2
MOTOR		
Diâmetro dos cilindros	88,5mm	88mm
Curso do pistão	60mm	60mm
Cilindrada	1.584cm ³	1.679cm ³
Razão de compressão	7,5 : 1	7,5 : 1
Potência máxima	55cv	75cv
RENDIMENTO E CAPACIDADE		
Reservatório de gasolina	40L	40L
Consumo de combustível (velocidade máxima)	12 km/l	12,5 km/l
Consumo de combustível (velocidade máxima)	16 km/h	16 km/h
Capacidade de óleo no cárter	2,5L	2,5L
Óleo na caixa de transmissão	2,5L	2,5L
DIMENSÕES EXTERNAS		
Distância entre eixos	2.400mm	2.400mm
Distância entre as rodas dianteiras	1.342mm	1.342mm
Distância entre as rodas traseiras	1.380mm	1.380mm
MEDIDAS E PESOS		
Comprimento	4.217mm	4.217mm
Largura	1.610mm	1.610mm
Altura	1.158mm	1.158mm
Distância entre eixos e eixo (eixo traseiro)	143mm	143mm
Peso líquido	890kgf	890kgf
Carga útil	249kgf	249kgf
Peso total admissível	1.139kgf	1.139kgf
Peso admissível no eixo dianteiro	500kgf	500kgf
PORTA-MALAS (medidas médias)		
Capacidade volumétrica	140L	140L
PORTA-PACOTES (medidas médias)		
Capacidade volumétrica	205L	205L
CHASSI		
Suspensão independente nas quatro rodas, por barras de torção, sem amortecedores hidráulicos, estabilizador da chassi e barra compensadora na traseira. Trem dianteiro é suspensão macia e de extrema aderência ao solo.		
Amortecedor de direção. Freio de serviço hidráulico nas quatro rodas. Freio a disco nas rodas dianteiras e no tambor a tambor de grande área de frenagem e de ação segura.		
TRANSMISSÃO		
Caixa de mudanças sincronizada, acionando as rodas traseiras. Todos os agregados são compactados sobre o eixo traseiro, sem eixo propulsor, mantendo assim o eixo de potência.		
N.B. Especificações sujeitas a mudanças sem prévio aviso.		

ASSISTÊNCIA TÉCNICA
Para cuidar de seu Volkswagen, a Fábrica mantém à sua disposição mais de 800 Revendedores e Postos Autorizados VW em todo o Brasil. Pode ficar tranquilo. V. terá sempre a melhor assistência técnica onde quer que esteja. Peças originais e serviços gerados lhe darão tranquilidade. A tranquilidade que v. já conhece e que só a Volkswagen lhe oferece.

FINANCIAMENTO
V. pode ter o seu Volkswagen hoje. Seu orçamento não é problema. A FINANCIADORA VOLKSWAGEN S.A. põe à sua disposição, em todos os Revendedores Autorizados VW, planos de todos os tipos, com inúmeras formas de pagamento. Mas se v. já tem o seu próprio plano, apresente-o. Não levamos em consideração todas as suas sugestões. De uma ou de outra forma, v. não vai ficar sem o seu Volkswagen. E o melhor - pagando de forma que v. deseja.

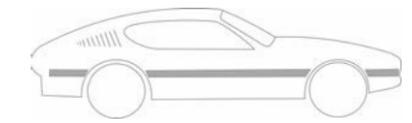
SEGURO
V. compra um carro para sua tranquilidade. Por isso v. compra Volkswagen. Mas, mesmo assim, é interessante saber se do seguro que a VVD VOLKSWAGEN CORRETAGEM DE SEGUROS S.A. lhe oferece em qualquer parte do País. Em toda a rede de Revendedores e Postos Autorizados VW o seguro está através da VVD VOLKSWAGEN CORRETAGEM DE SEGUROS S.A. lhe garante uma assistência rápida e eficiente. Seu Volkswagen é um patrimônio. Segure-o através da VVD VOLKSWAGEN CORRETAGEM DE SEGUROS S.A.

Combinações de cores e Estofamentos

BRASIL: Não são cores naturais, o tecido preto com o aspecto de couro sintético é uma novidade. Não esquecer de solicitar: Pintura, Cinto de Segurança, Vidro Escuro e Luz Azul.

Consulte um Revendedor Autorizado ou Posto de Serviço Autorizado Volkswagen e ele lhe dará todas as informações de como adquirir seu Volkswagen na cor e estofado de sua preferência.

CARROÇERIA	ESTOFAMENTO		
	PRETO	AMARELO	VERDE
Branco-Litua L. 262	•	•	•
Vermelho-Montana L. 3088	•	•	•
Ocre-Maranj L. 1271	•	•	•
Amarelo-Caju L. 1362	•	•	•
Amarelo-Texa L. 1364	•	•	•
Amarelo-Safar L. 1363	•	•	•
Verde-Matita L. 1312	•	•	•
Verde-Hipop L. 1313	•	•	•
Azul-Regata L. 1329	•	•	•
Azul-Azua L. 1337	•	•	•



Especificações técnicas – SP1

Identificação da carroceria: BL (“B” de Brasil e “L” do modelo SP)

Identificação da caixa de câmbio: BV (“B” de Brasil e “V” da caixa da Variant, igualmente utilizada no TL, TC e no Brasília)

Motor traseiro horizontal 4 cilindros opostos dois a dois refrigerado a ar

Cilindrada: 1.584 cm³, diâmetro X curso: 85,5 mm X 69 mm

Alimentação: 2 carburadores Solex 32PDSIT e “shoke” automático com bomba de aceleração a ar por ventoinha

Potência máxima: 65 HP SAE – 54 CV DIN - 58 CV ABNT - 56 kW, a 4.600 RPM

Torque máximo: 12 kgfm a 3.000 RPM SAE

Taxa de compressão: 7,2:1

Sequência de ignição: 1-4-3-2

Câmbio de 4 marchas sincronizadas com as seguintes relações:

1ª marcha: 1 : 3,80

2ª marcha: 1 : 2,06

3ª marcha: 1 : 1,32

4ª marcha: 1 : 0,89 (“overdrive”)

marcha à ré: 1 : 3,88

Relação pinhão/coroa: 8x33

Razão de Transmissão do diferencial: 1 : 4,125

Embreagem: monodisco a seco

Suspensão dianteira independente, braço arrastado e barras de torção com amortecedores telescópicos de dupla ação e estabilizador

Suspensão traseira independente: semieixos oscilantes e barras de torção com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra compensadora

Freios dianteiros a disco Ø 278 mm e cilindro-mestre de Ø 19 mm

Freios traseiros a tambor Ø interno 248 mm

Caixa da direção: setor e rosca sem fim

Rodas: aro 14” - 5 1/2 J x 14

Convergência (sem carga): 2 a 4,5 mm

Pneus: 185 SR 14 (185 indicando a largura da banda de rodagem em milímetros, a letra S indica que o pneu suporta velocidade de até 180 km/h, a letra R indica que o pneu é radial, e o 14 indica o diâmetro do talão do pneu em polegadas).

Observação: A partir de 1974, os fabricantes de pneus adotaram novas identificações para os pneus, unificadas, tais como conhecemos hoje.

Até 1974, pneus identificados como 185 SR 14 tinham 82% da largura da banda de rodagem como altura de flanco, o que equivale a 151,7 mm.

Pressão dos pneus dianteiros: 17 lbs

Pressão dos pneus traseiros: 22 lbs

Bateria: 12 V - 42 Ah

Dimensões:

Comprimento: 4.217 mm

Largura (sem espelho retrovisor): 1.618 mm

Altura: 1.190 mm (segundo o manual do proprietário)

1.158 mm (segundo dados fornecidos à imprensa)

Distância entre eixos: 2.400 mm

Bitola dianteira: 1.342 mm

Bitola traseira: 1.380 mm

Vão livre do solo: 149 mm

Peso a seco: 890 kg

Carga útil: 249 kg

Tanque de combustível: 41 L (40 L declarado)

Capacidade do cárter: 2,5 L

Volume do porta-malas dianteiro: 141 L

Volume do porta-malas traseiro: 205 L

Desempenho aproximado

Velocidade máxima: 149 km/h

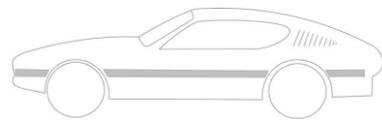
Aceleração de 0 a 100 km/h: 22 s

Frenagem de 60 a 0 km/h: 16,25 m

Frenagem de 100 a 0 km/h: 45 m

Consumo urbano: 6.5 km/L

Consumo rodoviário: 10 km/L



Especificações técnicas – SP2

Identificação da carroceria: BL (“B” de Brasil e “L” do modelo SP)

Identificação da caixa de câmbio: BL (“B” de Brasil e “L” do modelo SP)

Motor traseiro horizontal 4 cilindros opostos dois a dois refrigerado a ar

Cilindrada: 1.678 cm³, diâmetro X curso: 88 mm X 69 mm

Alimentação: 2 carburadores Solex 32PDSIT com bomba de aceleração a ar por ventoinha (modelos fabricados até novembro de 1972)

2 carburadores Solex 34PDSIT e “shoke” automático com bomba de aceleração a ar por ventoinha (a partir de novembro de 1972)

Potência máxima: 75 HP SAE - 65 CV DIN - 68 CV ABNT - 56 kW, a 5.000 RPM

Torque máximo: 13 kgfm a 3.400 RPM SAE

Taxa de compressão: 7,5:1

Sequência de ignição: 1-4-3-2

Câmbio de 4 marchas sincronizadas com as seguintes relações:

1ª marcha: 1 : 3,80

2ª marcha: 1 : 2,06

3ª marcha: 1 : 1,32

4ª marcha: 1 : 0,89 (overdrive)

marcha à ré: 1 : 3,88

Relação pinhão/coroa: 8x31

Razão de Transmissão do diferencial: 1 : 3,875

Embreagem: monodisco à seco

Suspensão dianteira independente, braço arrastado e barras de torção com

amortecedores telescópicos de dupla ação e estabilizador

Suspensão traseira independente: semieixos oscilantes e barras de torção com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra compensadora

Juan Dierckx

Freios dianteiros a disco Ø 278 mm e cilindro-mestre de Ø 22,22 mm

Freios traseiros a tambor Ø interno 248 mm

Caixa da direção: setor e rosca sem fim

Rodas: aro 14” - 5 1/2 J x 14

Convergência (sem carga): 2 a 4,5 mm

Pneus: 185 SR 14 (185 indicando a largura da banda de rodagem em milímetros, a letra S indica que o pneu suporta velocidade de até 180 km/h, a letra R indica que o pneu é radial, e o 14 indica o diâmetro do talão do pneu em polegadas).

Pressão dos pneus dianteiros: 17 lbs

Pressão dos pneus traseiros: 22 lbs

Bateria: 12 V - 42 Ah

Dimensões

Comprimento: 4.217 mm

Largura (sem espelho retrovisor): 1.618 mm

Altura: 1.190 mm (segundo o manual do proprietário)

1.158 mm (segundo dados fornecidos à imprensa)

Distância entre eixos: 2.400 mm

Bitola dianteira: 1.342 mm

Bitola traseira: 1.380 mm

Vão livre do solo: 149 mm

Peso a seco: 890 kg

Carga útil: 249 kg

Tanque de combustível: 41 L (40 L declarado)

Capacidade do cárter: 2,5 L

Volume do porta-malas dianteiro: 141 L

Volume do porta-malas traseiro: 205 L

Desempenho aproximado

Velocidade máxima: 156 km/h

Aceleração de 0 a 100 km/h: 19 s

Frenagem de 60 a 0 km/h: 16,25 m

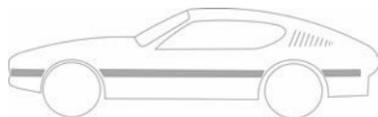
Frenagem de 100 a 0 km/h: 45 m

Consumo urbano: 7 km/L

Consumo rodoviário: 11 km/L



O primeiro lote, no Volkswagen Clube, em 1972.



Juan Dierckx

Oficialmente lançado em 26 junho de 1972 no Santapaula Iate Clube, às margens da represa Guarapiranga, com a presença de jornalistas de São Paulo e do Rio de Janeiro, o SP começou a chegar nas revendas mais importantes do Brasil no mês seguinte. Foi um acontecimento importante no mundo automobilístico.

Lembro-me de ter sido informado por um amigo, no final de uma tarde, que havia um SP2 exposto na Losi, agência Volkswagen de minha cidade. Mal dormi à noite. No dia seguinte de manhã, tive que ir para a escola, mas não consegui me concentrar nas aulas. Assim que as aulas acabaram, ao invés de voltar para casa, corri para a Losi. Ofegante, deparei com um exemplar no “showroom”, um SP2 prateado. Foi um momento marcante para mim. Foi quase hipnotizante.

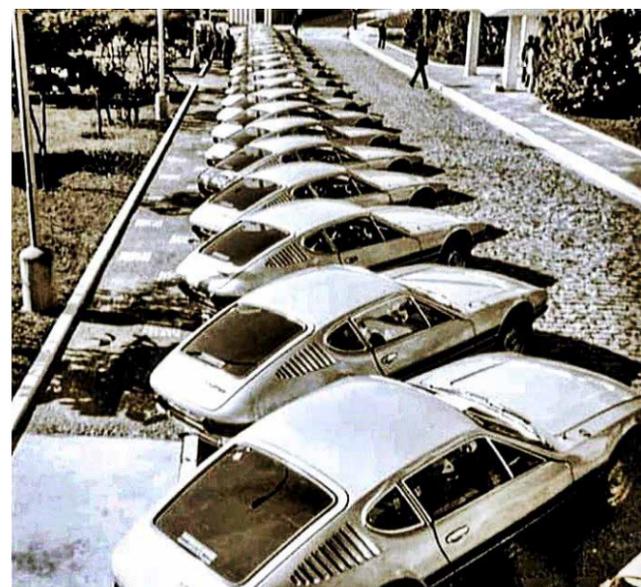
Naquela época, o brasileiro tinha como carros esportivos o Puma GT, o Karmann Ghia TC, o Corcel GT, o Opala SS e o Charger RT. O Maverick 302 GT foi apresentado quase dois anos mais tarde, e o Chevette GP, em 1976. Opala SS4 e Maverick GT4 surgiram em 1977, após o encerramento da produção do SP. No entanto, exceção feita ao TC e ao Puma, todos eles eram versões derivadas de carros de grande produção.



Aqui vemos o Presidente da Volkswagen do Brasil Werner Paul Schmidt e Bernard Eland, então Diretor de Vendas.



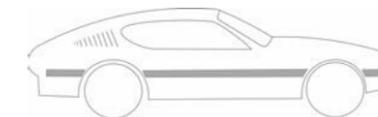
Apresentação do SP na Somaco, revendedora de Maringá, em julho de 1972.



O primeiro lote, no Volkswagen Clube, em 1972.



SP2 A história de um ícone



o VW SP2
espera você na Volkar
de portas abertas!

Venha recebê-lo, conhecê-lo e senti-lo, acariciando-o à vontade. Ele é barbaço! Ele é o máximo! É aerodinâmico, é feroz, é luxuoso, é possante, é tudo!

Venha a VOLKAR... Você vai Gostar!

VOLKAR S.A. Comércio e Importação
Rua Major Carlo Del Prado, 661
Jardim Cotia - São Paulo

Traga o seu chapeuzinho vermelho pra conhecer a toca do lobo.

O novo VW-SP, aqui, em nossa loja. Agil, de desempenho esportivo, capaz de devorar tudo o que vem pela frente. Levando v. dentro de um interior luxuoso e sóbrio, ideal para ficar à espreita dos chapeuzinhos vermelhos. A mecânica robusta e a garantia Volkswagen serão parte importante da conquista no momento decisivo. E tudo isto está ao seu alcance. V. vai uivar de alegria quando conhecer nossos planos de financiamento. Leve de nossa loja a toca que todo lobo de verdade precisa. E quando ela estiver admirando o VW-SP bem juntinho de v., distancie: — Que carro tão bonito v. tem! — Para v. passear melhor... — Que interior tão luxuoso! — Para v. sentir melhor... E assim por diante.

AUTO PATOS S.A.
Praça Champagnat 10 - Fones: Oficina e Peças: 24-07
Vendas: 27-50 P. de Minas

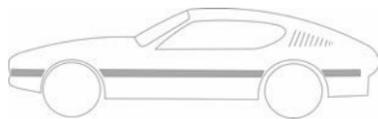
Se v. nem acredita no que está vendo, imagine quando examinar ao vivo. Que tal hoje mesmo?

Porque finalmente incrível! Já vendo. E vendo de perto. E esse beleza toda está em nossa loja apenas esperando. E v. não vai querer sair daqui sem ele. Nisso, v. já nos conhece: toda conversa termina sempre com as chaves em suas mãos o plano que v. preferiu. Venha vê-lo. Ele foi criado por brasileiros de bom gosto, para pessoas de bom gosto como v.

Revendedor Autorizado: A. LOSI S/A Comércio de Automóveis
Rua Amador de Barros, 1455 - Fones: 20955
e 20037. - BOTUCATU

Anúncios de autorizadas nos jornais deixavam claro que não se tratava de um carro comum.

As ilustrações não correspondem exatamente ao carro comercializado, pois tratavam-se de desenhos realizados nas gráficas e baseadas em fotos, provavelmente do protótipo. Observa-se o escapamento duplo, ausência de ventilação abaixo do para-brisa e rodas que não correspondem ao modelo



Juan Dierckx



O primeiro SP2 de Criciúma, em 1972.

O recém chegado SP era diferente de tudo aquilo que existia no mercado. Independentemente de seu desempenho aquém do esperado, ele era o único carro brasileiro de estilo puramente esportivo. Não se tratava de um carro adaptado, modificado. Ele tinha sido concebido sobre uma folha branca. Seu interior era, de longe, o mais completo e moderno e remetia aos mais avançados esportivos italianos. O SP foi objeto de desejo de muitos. E eu era um desses muitos.

Comercialização

Como já mencionado, os primeiros exemplares de SP1 e SP2 chegaram nas concessionárias em julho de 1972.

Na data de seu lançamento, o SP1 custava 27.700,00 CR\$, e o SP2, 29.700,00 CR\$. A pequena diferença de preço entre as duas versões inibiu muito as vendas do SP1.

Tem-se registro de apenas 84 SP1 fabricados, sendo 42 exemplares em 1972 e 42 em 1973. Com esses resultados, a Volkswagen interrompeu sua produção. Em 1974, o SP1 ainda aparecia na linha de produtos oferecidos pela montadora, mas apenas sob encomenda. Não houve pedidos.

Fica evidente o erro de “marketing” da Volkswagen em comercializar uma versão despojada e mais barata de um carro esportivo, e que era o “top de linha” da marca. A diferença de preço entre as duas versões era da ordem de 6,73 %.

A Simca já havia proposto o Profissional e, anos mais tarde, o Alvorada, versões simplificadas do Chambord, e finalmente o Regente, versão despojada e mais barata do Esplanada. Esses modelos



Apresentação do SP “em desfile” em uma cidade do interior

não viram suas vendas deslançarem, mesmo com o incentivo fiscal do governo.

Anos mais tarde, a Ford apresentou o Galaxie, versão simplificada do Galaxie 500. Este também não agradou ao público.

No Brasil, versões simplificadas e despojadas não obtiveram o sucesso esperado. Willys Teimoso, DKW Caiçara e Pracinha e Volkswagen Pé de Boi tiveram vendas muito tímidas, ou mesmo inexpressivas, se comparadas com seus modelos de base.

Para comparação, abaixo, os preços de outros carros em julho de 1972:

Fusca:	CR\$ 16.230,00
Karmann Ghia TC:	CR\$ 25.240,00
Puma GT (GTE):	CR\$ 31.500,00
Corcel GT:	CR\$ 28.549,00
Opala SS4:	CR\$ 30.250,00
Opala SS6:	CR\$ 35.222,00
Charger RT:	CR\$ 49.633,00

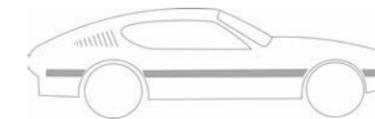
Testes

Via de regra, todo fabricante declara números de desempenho e de consumo muito otimistas, quase nunca confirmados nos testes.

Com o lançamento do SP, não foi diferente. A Volkswagen anunciava 149 km/h de velocidade máxima para o SP1, e 161 para o SP2.

O primeiro teste foi realizado pela revista Quatro Rodas com um exemplar cedido pela Daccon, com a gentileza de Paulo Goulart, então diretor.

SP2 A história de um ícone



Em julho de 1972, nas mãos do piloto de testes da revista na época Mathias Petrich o SP2 cobriu o 0 a 100 km/h em 17,4 s, e alcançou a velocidade máxima de 153,8 km/h, desempenho similar ao de seu primo europeu Porsche 912, de 1.600 cm³, alimentado com gasolina europeia, de maior octanagem.

Em teste realizado em agosto do mesmo ano pela revista Auto Esporte, o SP2 demorou 16,6 s para chegar aos 100 km/h, e atingiu 152 km/h de velocidade máxima. Diferenças de resultado entre dois testes com o mesmo carro eram fato comum na época.

O contemporâneo europeu Volkswagen-Porsche 914, com o mesmo motor de 1.700 cm³, graças à gasolina de 81 octanas, produzia 9 CV a mais que o SP2, e também graças ao câmbio de 5 marchas, acelerava de 0 a 100 km/h em 13 s e atingia cerca de 175 km/h. Contudo, Mathias Petrich achou que o SP2 andava pouco, provavelmente por conta do estilo do carro, que sugeria alto desempenho. Em janeiro de 1974, nas mãos de Expedito Marazzi, ele ultrapassou os 162 km/h em sua melhor passagem. Apesar da alta velocidade máxima alcançada para os padrões nacionais, a grande deficiência estava na aceleração. Penalizado por seu câmbio de 4 marchas e relações longas, ele demorava quase 20 s para chegar aos 100 km/h.

No mesmo teste, o TC, 30 kg mais pesado que o SP2 e com 65 HP, alcançou a velocidade máxima de 141 km/h e levou quase 25 s para atingir 100 km/h.

O SP2 apresentava desempenho nitidamente superior a toda a gama Volkswagen contemporânea. A Variant e o TL pediam morosos 25 segundos para chegarem aos 100 km/h, e sua velocidade máxima se aproximava dos 135 km/h. O Karmann Ghia alcançava 139 km/h, e o TC, 141 km/h. O sedan 1.500 (Fuscão) beirava 125 km/h e levava mais de 23 segundos para chegar aos 100 km/h, enquanto o 1.300, modestos 117 km/h e mais de meio minuto na aceleração de 0 aos 100 km/h.

Para efeito de comparação, em 1976, o Passat TS alcançava a velocidade máxima de 155 km/h e o 0 a 100, em quase 15 s, o Chevette GP e o 0 a 100, em cerca de 19 s, 140 km/h, e o Corcel GT, pífios 137 km/h e o 0 a 100, em cerca de 18 s.

O Chevrolet Opala Cupê 2.500 cm³ produzia 80 HP SAE, e com peso de 1.100 kg, resultava em uma relação peso/potência de 13,75 kg/HP. Pedia igualmente longos 20 s para alcançar os mesmos 100 km/h e atingia a velocidade máxima de cerca de 145 km/h.

Em agosto de 1972, a revista Auto Esporte testou o SP2, nas mãos dos pilotos Jan Balder e Heitor Feitosa. Nessa ocasião, o SP2 atingiu a velocidade máxima, na média de duas medições, de 151,89 km/h e o 0 a 100 km/h em 16,6 segundos, marcas boas para a época.

A exemplo de seu primo Porsche 911, o SP era sobresterçante, mas apresentava prestações acima da média para a época. No entanto, por conta de seu estilo muito diferente do convencional, fazia com que se esperasse desempenho muito superior.

O SP foi poucas vezes submetido a teste pela imprensa especializada pelo simples fato de que ele não sofreu alterações mecânicas durante os três anos e meio em que esteve em produção.

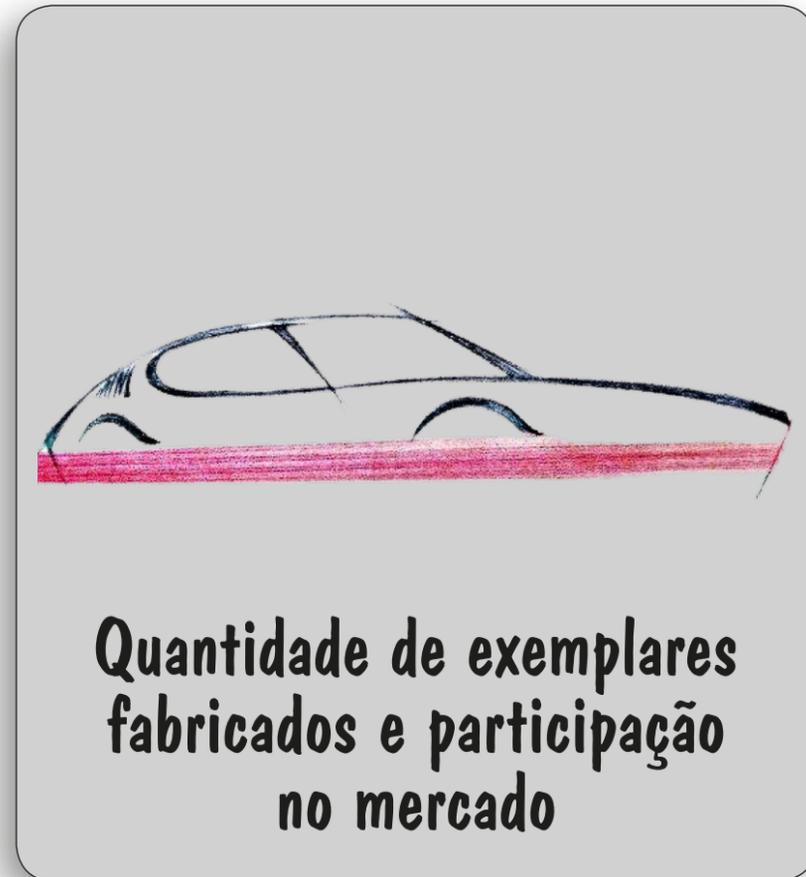
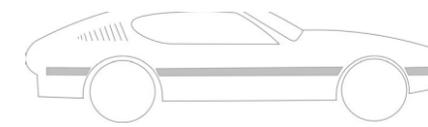
Opinião dos proprietários

Um ano após seu lançamento, em pesquisa realizada pela revista Quatro Rodas, o SP agradou aos seus proprietários. 85 % deles disseram estar satisfeitos com o carro, e 79 % o comprariam novamente.

Quanto ao desempenho, 76 % acharam boa a velocidade máxima, e 73 % acharam a aceleração boa.

O que mais agradou foi a beleza, mecânica, bom acabamento, conforto e desempenho.

E o que desagradou foi a falta de espaço para a bagagem, a má visibilidade e a ventilação interna deficiente. A ressaltar que a maioria absoluta (99 %) gostou do estilo do carro.



Os automóveis de passageiros da VWB, na virada de 1970 para 1971, no breve período em que o Karmann Ghia clássico e o TC estiveram em produção simultaneamente.

A quantidade de SP fabricados é motivo de controvérsias e informações desencontradas. Esse número oscila entre 10.081 e 10.207.

Quanto ao SP1 isoladamente, a quantidade produzida é de 84 exemplares confirmados.

O primeiro SP tinha número de chassi BL-000101, e o último, BL-0010307. Isso mostra que os números não batem.

A explicação mais coerente para estes dados desencontrados é que até 1988 os carros da Volkswagen do Brasil entravam na linha de montagem segundo a sequência das fichas de produção. Não havia, nessa época, uma linha de montagem para apenas um modelo específico.

Por este fato, a numeração de chassi de um determinado modelo não era necessariamente sequencial.

Há um outro fator que vem dificultar a contagem de carros produzidos. Apenas os carros destinados para venda tinham, obrigatoriamente, um número de chassi. No entanto, vários exemplares produzidos não eram destinados para venda. Alguns carros eram utilizados para testes de fábrica ou para estudos de transformações e desenvolvimento, que podiam ser de ordem mecânica, de estilo ou até mesmo de cores de interior, por exemplo. Por tratar-se de modelos experimentais, estes ficavam sob propriedade da Volkswagen e não tinham número de chassi definido.

Tomando o número mais confiável, ou seja, 10.206, entre junho de 1972 e dezembro de 1975 teriam sido produzidos 10.122 SP2 e 84 SP1. Considerando o período de produção de menos de três anos e meio, e por tratar-se de um carro esportivo, esses números são expressivos. Durante os anos em que esteve em produção, o SP2 foi o esportivo mais vendido no Brasil, ao lado do Karmann Ghia TC, de preço sensivelmente menor. Apenas em seu primeiro ano de fabricação, o TC vendeu cerca de 7.300 exemplares. Com a chegada do SP em 1972, suas vendas despencaram drasticamente.

Vendas de carros esporte no Brasil entre abril de 1972 e dezembro de 1975:

TC: cerca de 9.500 (foram fabricados cerca de 18.000 exemplares no total, de 1970 até 1976)

Puma GT (incluindo o GTC): 3.814

É importante levar em conta que o Puma tinha carroceria em fibra de vidro, e esse processo de fabricação limitava muito o ritmo de produção. Mesmo com a capacidade de produção da Puma aumentando em curva exponencial, passando de 151 carros produzidos em 1968 a significativos 3.595 em 1979 (acumulado de GTE, GTS e GTB), o Puma GT (GTE) não rivalizava numericamente com o SP.

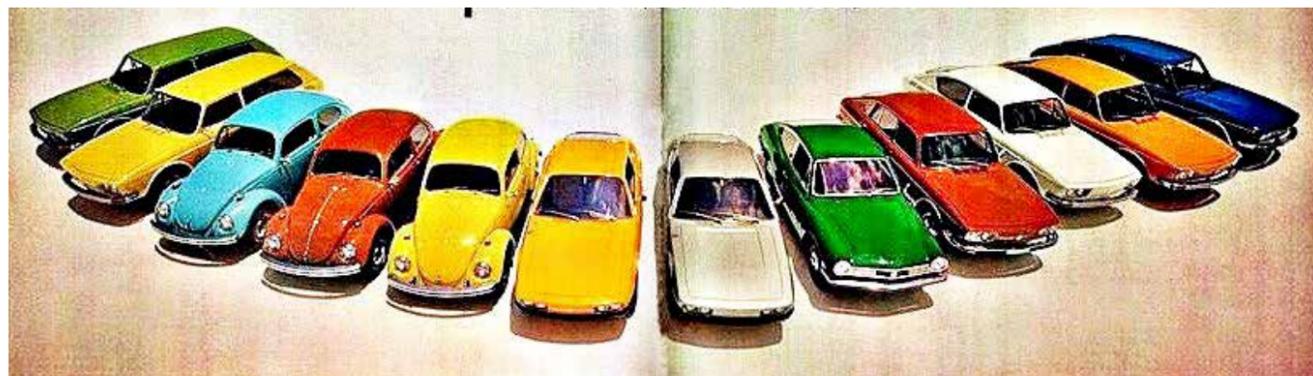
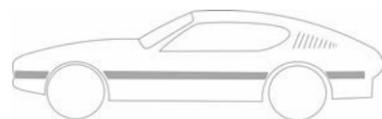
E a Puma jamais conseguiu suprir a demanda. Havia muito mais compradores do que sua capacidade de produção. Por conta disso, todo comprador de Puma 0 Km devia aguardar, às vezes meses, na fila de espera.

Também para o SP havia fila de espera. Poucas eram as revendas autorizadas que disponibilizavam um SP de imediato ao cliente. Entre julho de 1972 e meados de 1974, o tempo médio de espera era de sete semanas.

O Puma ficou em produção entre 1968 e 1990 e é de fibra. Por conta disso, existem mais Puma sobreviventes do que SP. Analisando esses números, constatamos que o SP não foi um fracasso comercial. O que determinou seu fim precoce foi a mudança de diretoria da Volkswagen do Brasil e suas novas diretrizes.

Wolfgang Sauer assumiu a diretoria da Volkswagen do Brasil em 1973, após uma breve passagem de Werner Paul Schmidt, quando Rudolf Leiding retornou à Alemanha para assumir a direção da matriz.

Excetuando-se o Fusca e a Kombi, por se tratarem de casos excepcionais, apenas o Brasília, que ainda se vendia muito bem, e a Variant II, lançada em 1977 e ainda recente, continuaram até 1981, por falta de substitutos, que só chegaram em 1980 com a linha BX. A prioridade, nessa nova fase, era a produtividade e os benefícios. Com a crise mundial do petróleo, havia também a clara intenção de se produzir carros mais econômicos. Por conta disso, SP2, Karmann Ghia TC e o cupê TL pararam de ser produzidos quase que simultaneamente.



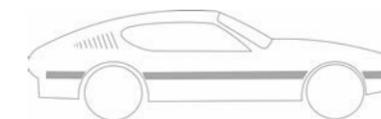
Em 1973, antes da chegada do Passat, a linha era composta apenas de motores refrigerados a ar. O Brasília também ainda não havia sido lançado, o que indica que esta foto data do primeiro semestre de 1973, pois o Brasília foi apresentado no início de junho de 1973.



Aqui, a gama completa de automóveis da Volkswagen do Brasil em 1974, considerando a Kombi Luxo como veículo de passageiros. Brasília e Passat já faziam parte da linha.



Foto do final de 1974, apresentação parcial da linha para 1975. Observa-se a ausência do TC e do Passat 2 portas.



Exportação e quantidade de sobreviventes

Exportação

Cerca de 680 exemplares de SP2 foram exportados oficialmente para diversos países, entre eles a Bolívia, Chile, México, Nigéria, Congo, Arábia Saudita, Emirados Árabes Unidos, Kuwait e principalmente para a Alemanha. Há relatos oficiais de exportação também para Barbados, Índia, Curaçao, Iraque, Israel, Jordânia, Peru e Venezuela.

É grande a dificuldade em se quantificar os exemplares existentes. Sabe-se que há uma considerável quantidade de SP na Alemanha.

Abaixo, uma das várias unidades que rodam nos Estados Unidos. Observa-se que este exemplar foge do original.



Na Bélgica, são 6. Um verde em perfeito estado, um cinza modificado, um vermelho em má conservação, um azul metálico, um laranja e um branco. (FT 202/203)

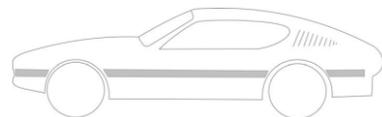
A tendência é de que muitos exemplares sejam exportados, tendo em vista o interesse crescente de colecionadores mundo afora.

O exemplar abaixo foi comprado zero quilômetro em Kinshasa, no ano de 1973. Anos mais tarde, seu proprietário o levou para a Bélgica, onde teve o prazer de dirigi-lo.



Mesmo jamais tendo sido exportado para as terras do Tio Sam, o SP também chamou a atenção nos Estados Unidos, particularmente depois de uma reportagem da revista Car & Driver.

Apesar do interesse por parte de alguns importadores nos Estados Unidos, nenhum SP foi exportado para lá durante seu período de produção, pois ele não respondia à legislação vigente naquele país. Para-choques, faróis e lanternas eram o maior problema.



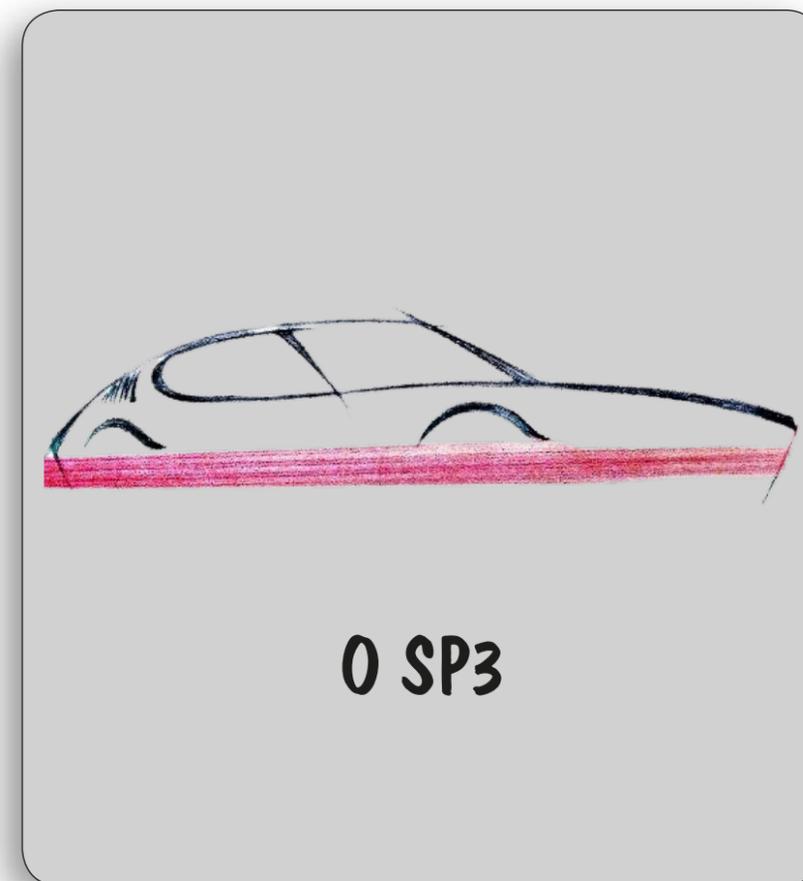
Sobreviventes

Segundo dados do DENATRAN, em julho de 2020, 1.297 SP tinham registro.

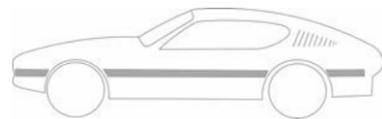
A quantidade por estados no Brasil:

Acre	1
Alagoas	3
Amazonas	4
Bahia	21
Ceará	14
Distrito Federal	6
Espírito Santo	19
Goiás	29
Maranhão	6
Mato Grosso	18
Mato Grosso do Sul	20
Minas Gerais	173
Pará	3
Paraíba	3
Paraná	153
Pernambuco	11
Piauí	4
Rio de Janeiro	165
Rio Grande do Norte	2
Rio Grande do Sul	175
Rondônia	3
Roraima	1
Santa Catarina	100
São Paulo	358
Sergipe	4
Tocantins	1

Muitos exemplares ainda documentados já estão sucateados e, em contrapartida, alguns exemplares sem documentação ainda rodam. Isso faz com que a quantidade de SP documentados seja imprecisa e flutuante.



Dacon SP3



Juan Dierckx

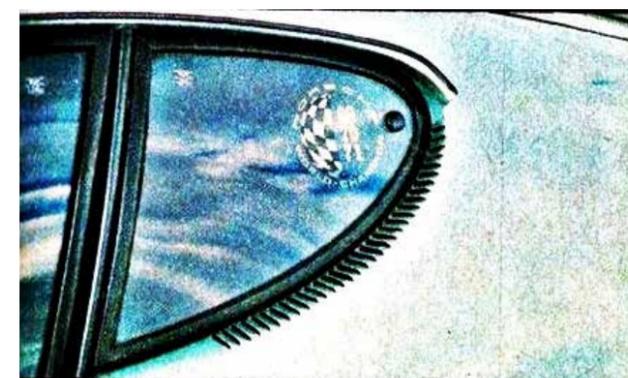
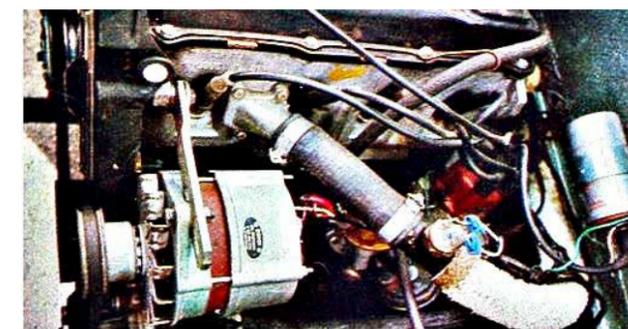
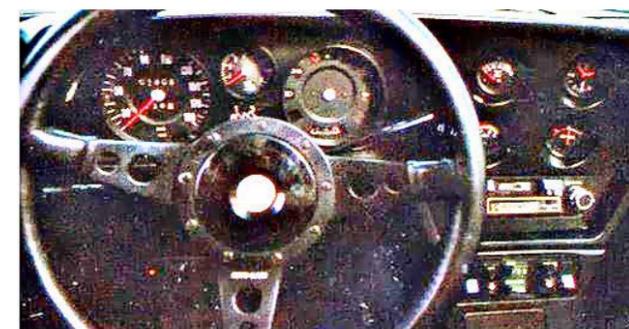
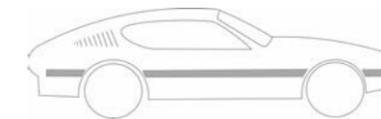
No departamento de engenharia da Volkswagen, no final de 1975, surgiu a ideia de mudar radicalmente a parte mecânica do SP2, adotando motor, câmbio, suspensão e transmissão do Passat TS. Seria quase um Passat com carroceria de SP2. Ele teria motor e tração dianteiros. Com motor moderno de 1600 cm³ e potência 85 HP e muito elástico, ele alcançaria seguramente os 170 km/h e a aceleração melhoraria substancialmente. Para poder alojar o motor, a suspensão dianteira seria McPherson, as rodas seriam as do Passat, menores, de 13 polegadas. Infelizmente, este projeto jamais saiu do papel. Esse projeto teria talvez prolongado a vida desse carro tão especial.

Entretanto, em 1976, a Dacon, uma forte revendedora VW da cidade de São Paulo, foi a vias de fato e modificou um SP2, porém adaptando motor e câmbio do Passat TS na traseira e instalando o radiador com ventoinha na dianteira. A tubulação de água passava pelo túnel central da plataforma. Os

motores “AP” (MD-270) em 1976 tinham 1.500 e 1.600 cm³, mas a Dacon retrabalhou o motor, aumentando sua capacidade cúbica para 1.800 cm³, elevando sua potência para 100 HP. Também foram realizadas algumas mudanças estilísticas. O interior foi preservado, mas era todo em preto, e os mostradores do painel foram substituídos pelos do Passat TS. Esse carro ficou conhecido como SP3, e foi apresentado à Volkswagen que, no entanto, não demonstrou grande interesse.

Testado pela revista Quatro Rodas em agosto de 1976, ele apresentou desempenho nitidamente superior ao SP2, com velocidade máxima de cerca de 180 km/h e aceleração mais enérgica. A Dacon fez um segundo exemplar de SP3, mas este foi acidentalmente destruído pelo fogo, em decorrência de um problema apresentado na parte elétrica. No entanto, o preço proibitivo da transformação tornava esse projeto inviável.

SP2 A história de um ícone



SEGREDO EXCLUSIVO

Superando a marca de 1.600 cc do Passat TS, motor com grande e moderna capacidade de 1.800 cc, o SP-3 vem equipado com motor, câmbio, suspensão e transmissão do Passat TS. Seria quase um Passat com carroceria de SP2. Ele teria motor e tração dianteiros. Com motor moderno de 1600 cm³ e potência 85 HP e muito elástico, ele alcançaria seguramente os 170 km/h e a aceleração melhoraria substancialmente. Para poder alojar o motor, a suspensão dianteira seria McPherson, as rodas seriam as do Passat, menores, de 13 polegadas. Infelizmente, este projeto jamais saiu do papel. Esse projeto teria talvez prolongado a vida desse carro tão especial.

O que muda

As mudanças são revolucionárias: motor, câmbio e transmissão do Passat TS, motor com grande e moderna capacidade de 1.800 cc, o SP-3 vem equipado com motor, câmbio, suspensão e transmissão do Passat TS. Seria quase um Passat com carroceria de SP2. Ele teria motor e tração dianteiros. Com motor moderno de 1600 cm³ e potência 85 HP e muito elástico, ele alcançaria seguramente os 170 km/h e a aceleração melhoraria substancialmente. Para poder alojar o motor, a suspensão dianteira seria McPherson, as rodas seriam as do Passat, menores, de 13 polegadas. Infelizmente, este projeto jamais saiu do papel. Esse projeto teria talvez prolongado a vida desse carro tão especial.

O novo motor

O novo motor do SP-3 tem 1.800 cm³ de capacidade (1.500 cc do Passat TS) e a potência é de 85 CV (75 CV do Passat TS). O motor é mais moderno, mais elástico e mais econômico. O novo motor do SP-3 tem 1.800 cm³ de capacidade (1.500 cc do Passat TS) e a potência é de 85 CV (75 CV do Passat TS). O motor é mais moderno, mais elástico e mais econômico.

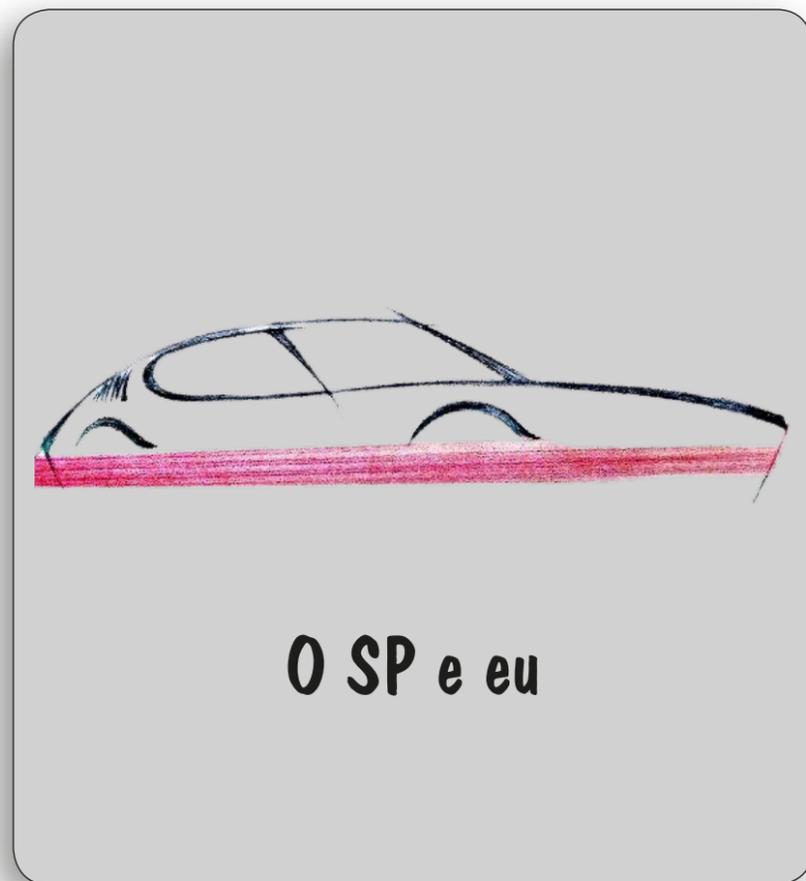
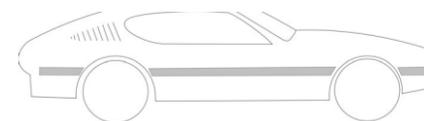
Motor e suspensão

O novo motor do SP-3 tem 1.800 cm³ de capacidade (1.500 cc do Passat TS) e a potência é de 85 CV (75 CV do Passat TS). O motor é mais moderno, mais elástico e mais econômico. O novo motor do SP-3 tem 1.800 cm³ de capacidade (1.500 cc do Passat TS) e a potência é de 85 CV (75 CV do Passat TS). O motor é mais moderno, mais elástico e mais econômico.

Para o lançamento no ano que vem

O SP-3 vem com a MECÂNICA PASSAT

A revista Quatro Rodas de dezembro de 1975, como furo de reportagem, chegou a dar detalhes do que poderia ter sido o SP3, projeto da fábrica.



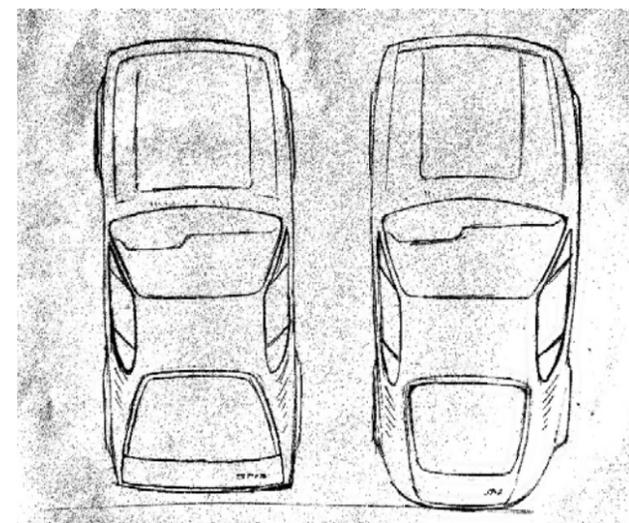
Meu encanto com o carro foi imediato. Eu tinha visto o “Volks Esporte” na revista Autoesporte de abril de 1971 e já sonhava acordado com esse carro de linhas tão afiladas, tão diferentes, e com seu interior tão sofisticado. Ele era muito parecido com alguns desenhos meus. Eu tinha a impressão que havia sido feito para mim. Ele era muito diferente de tudo aquilo que tínhamos no Brasil. Em junho de 1972, ao folhear a revista Quatro Rodas, logo de cara, deparei-me com esta propaganda de página dupla.

Eu tinha apenas 17 anos e não tinha dinheiro. Pouco tempo depois, uma professora da escola comprou um, idêntico ao da propaganda. Durante o intervalo, e quase diariamente, eu corria no estacionamento para admirar esse brinquedo de gente grande.

Veç ou outra via um SP se introduzir no cenário de maneira intempestiva; como era bonito esse carro.

Em 1975, um amigo, de família rica, ganhou de seu pai um SP2 marrom Caravela. Ele, assim como eu, gostava muito do carro. Ficávamos observando o carro e comentando seus detalhes durante horas. Às vezes esperávamos o cair da noite para admirarmos a beleza daquela obra de arte sobre rodas sob as luzes dos postes ou do luar. Como era lindo aquele carro.

A traseira arredondada do SP é, para mim, provavelmente a parte mais bonita do carro. Mas nem sempre foi assim. Cheguei a esboçar uma forte alteração na traseira, ainda em 1972.



Descemos e subimos a serra de Botucatu inúmeras vezes, eu sempre como passageiro, e tenho na memória um carro de linhas perfeitas, delicioso, ágil e de bom desempenho. Meu amigo Chimba guiava muito bem e só andava “de pé embaixo”. Quanto “pau” a gente deu em Corcel, Chevette e Opala 2500.

Minha obsessão pelo carro nunca diminuiu, mas, por conta de outras prioridades em minha vida, a compra de um SP parecia, ou era de fato, uma coisa inviável, e aparentemente cada vez mais improvável.

Em 1992, já casado e pai, deparei-me com um SP2, bege alabastro, rodas gaúchas e, por ironia do destino, era de um vizinho, que o tinha comprado, quando ainda era jovem, de uma engenheira da Volkswagen. Como não podia deixar de ser, tentei comprar o carro a todo custo, mas ele se recusava sistematicamente a vendê-lo.

Esperei e tentei convencê-lo a fazer o carro mudar de dono durante 20 anos. Sim, 20 anos.

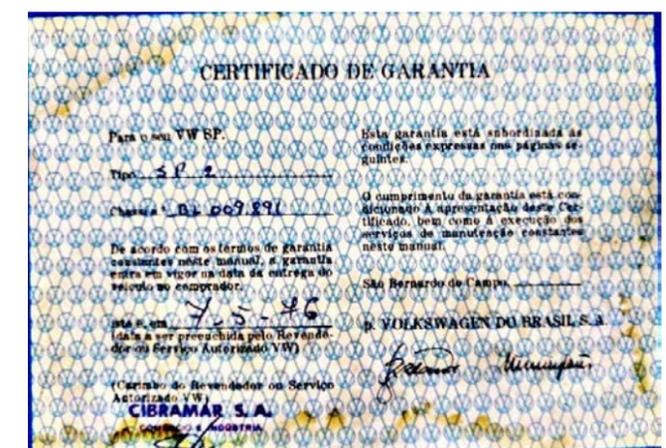
O SP2 com chassi número BL 009 891 na cor bege Alabastro foi comprado na Cibramar, de São Bernardo do Campo, em 7 de maio de 1976.

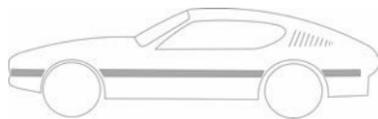
Até que, em julho de 2012, depois de muita conversa, e bebedeira, chegamos a um acordo.

Assim que cheguei em minha casa, “todo cheio”, com o SP2, um vizinho me disse em tom de ironia: _”Que pau véio você foi comprar”.

Para muitos, eu estava comprando um carro velho. Para alguns, eu estava comprando um carro antigo.

Para mim, era a materialização de um sonho de juventude.





Juan Dierckx



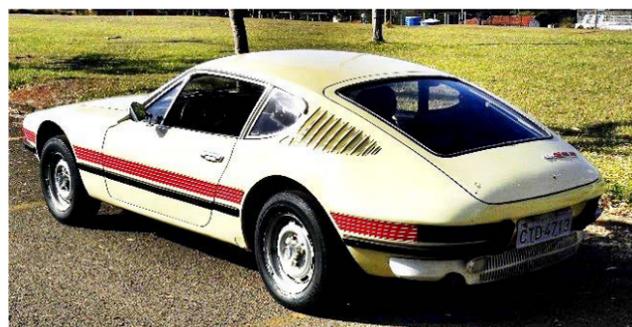
Meu exemplar, calçado com rodas da época, em magnésio, confirmam que o SP merecia rodas especiais, e ainda com sua pintura original em "Duco".



A plaqueta com o número de chassi BL009891 e a menor com o código da cor bege Alabastro.

Curiosidades

Embora Leiding tenha sugerido o Corvair Testudo como fonte de estudo, a traseira arredondada do SP buscou inspiração no Jaguar E-type.



Existe, em algum recanto do Reino Unido, um SP2 adaptado com volante à direita. A transformação foi bem realizada e, pelo que se nota, foi utilizado painel de algum carro nipônico, provavelmente de um Nissan.



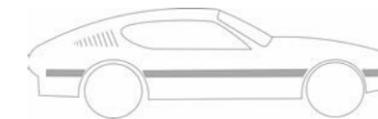
Apesar de baixa altura total, o SP podia acolher pessoas de grande estatura sem o menor problema, graças à grande distância entre eixos, à boa ergonomia e à posição de dirigir, bastante inclinada.

Paulo Ivanyi, primeiro chefe de projeto, considerava desenhos coloridos coisa de criança. Ele aceitava apenas as propostas em preto sobre branco.

As maçanetas do SP eram semelhantes (mas não idênticas) às do DKW Fissore. Desenhadas na Itália pelo estúdio Fissore, essas maçanetas foram montadas em diversos modelos FIAT, Maserati, Monteverdi e outros. Maçanetas semelhantes foram utilizadas também no Puma DKW, Puma GT 1.500 e no GT 4R.

Apesar dos estudos desenvolvidos no Departamento de Estilo para o Karmann Ghia TC, nenhuma proposta foi aproveitada. Para surpresa geral, o projeto do TC, tal como o conhecemos, foi fornecido pelo estúdio Bertone, e provavelmente desenhado pelo então jovem Giorgetto Giugiaro.

SP2 A história de um ícone



Giorgetto Giugiaro havia desenvolvido em 1965, a pedido da Volkswagen Matriz, um protótipo de um novo Karmann Ghia que, no entanto, jamais teve sua produção cogitada, quer seja na Alemanha, quer seja no Brasil.

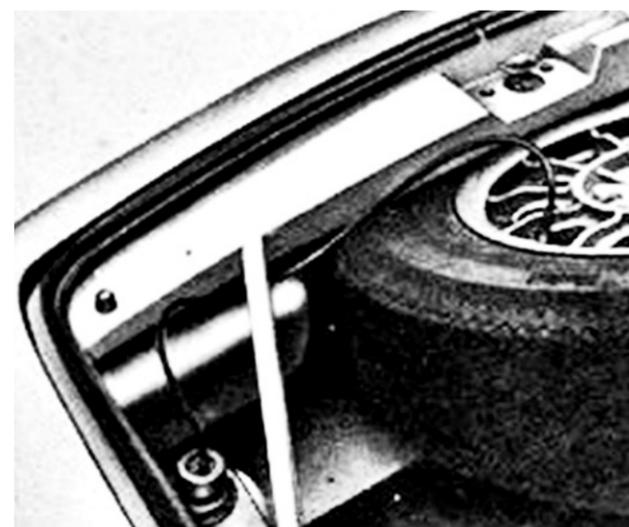


Graças ao vão livre do solo de quase 15 cm, assim como o Fusca e a Kombi, ele passava com facilidade pelos piores caminhos sem muita dificuldade.

Ao longo de seus três anos e meio de produção, com exceção dos carburadores em seus primeiros meses de produção, o SP2 não sofreu modificações mecânicas ou estéticas. Apenas a gama de cores variava de ano a ano.

A simplicidade mecânica, similar ao restante da gama Volkswagen, fazia com que o custo de manutenção do SP fosse irrisório. Isso era uma enorme vantagem com relação a seus concorrentes.

As rodas de liga leve (em magnésio) chegaram a constar no catálogo do SP mas jamais foram oferecidas de fato.



Fotos extraídas do manual do proprietário de 1972. Observa-se, pelo rebaixo do fecho, diferente do modelo definitivo, e pela ausência das nervuras na chapa, que se trata do modelo experimental.

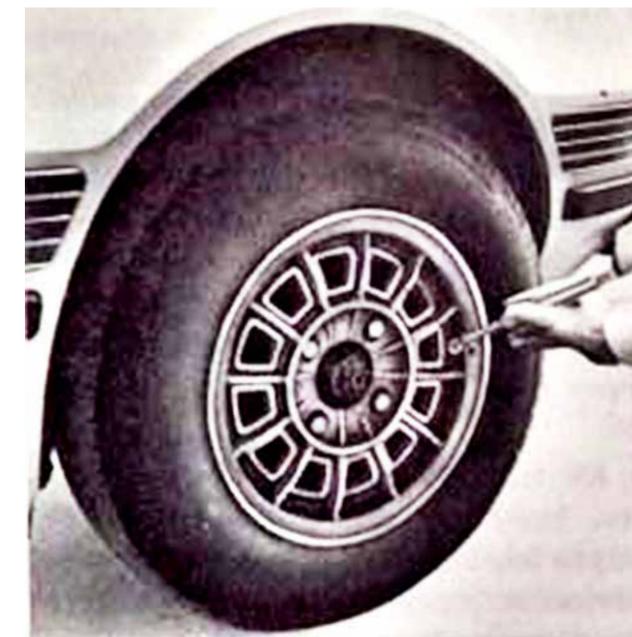


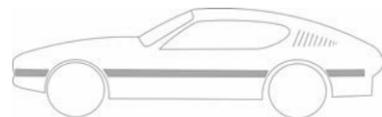
Aqui, o fecho adotado na produção.

No entanto, a Italmagnésio produziu e, por intermédio da Magnaweels, seu representante em São Paulo, vendeu essas rodas no mercado paralelo.

Até as vésperas do lançamento, estava determinado que as rodas de liga leve equipariam o SP2, enquanto que, para o SP1, as rodas seriam as de aço estampado, que acabaram por ser padronizadas tanto para o SP1 quanto para o SP2.

As faixas refletivas de cor vívida nas laterais do SP haviam sido imaginadas inicialmente em um estudo do Karmann Ghia TC, e foram desenvolvidas pela 3M. O efeito refletivo foi obtido com a uti-





Juan Dierckx

lização de microesferas de vidro. As lâminas em alumínio eram fixadas através de “plugs”, com exceção das traseiras, que eram fixadas com parafusos, para poderem ser desmontadas e dar acesso às lanternas traseiras.

Os vidros do SP tinham transparência que iam de 75% a 95%, em conformidade com legislação, e eram fornecidos pela Santa Marina. A identificação era impressa na cor branca até 1974, e na cor azul claro em 1975, até o final de sua produção. A Shallon Vidros também produziu para-brisas em “degradê”, e vidros em “fumê”, sob encomenda da Dacon.

O SP2 participou poucas vezes de corridas homologadas. Sua primeira participação em competição enquanto estava em produção se deu no Rally do Kuwait em 1974 e, mesmo sem preparação alguma, chegou no pelotão da frente.

Dois TC também participaram da competição.



Um VW SP-2 e um Karmann-Ghia TC — exportados pela VWB — foram destaque no Rallye Rothmans do “Automobile Club” do Kuwait. Nossos carros rodaram cerca de 400 km de deserto, sem preparação especial ou equipamentos sofisticados, chegando ao final da prova em ótima classificação. Participaram do rallye 70 veículos — quase todos de cilindrada maior que os nossos VW.

Ainda teve participação no Rally Tenerife-Espanha em 1979, nas mãos dos pilotos espanhóis Moisés García Pacheco e Gregorio Reyes Mesa. Nesta competição, o SP2 abandonou a prova em decorrência de um acidente, sem muita gravidade. Em

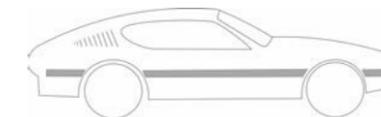
1980, participou de algumas provas do campeonato de rally da Espanha, nas mãos dos dois pilotos acima citados e de Durán Díaz Carmelo, no entanto sem grande destaque.



O icônico SP teve direito a réplicas nas escalas 1:18, 1:43 e 1:64, e até mesmo em papel, para montagem.



SP2 A história de um ícone



Aqui uma escultura de propriedade de Jota.

D'Ieteren, o maior importador de automóveis da Bélgica e distribuidor das marcas VW, Audi, Porsche, Skoda, Seat, Lamborghini, Bentley e Bugatti, além dos pesados MAN e Scania, também possui um exemplar em seu museu em Bruxelas.



Ainda hoje, o SP é uma referência para muitos “designers” de automóveis. A Volkswagen expõe orgulhosamente um exemplar de SP2 em seu museu em Wolfsburg.

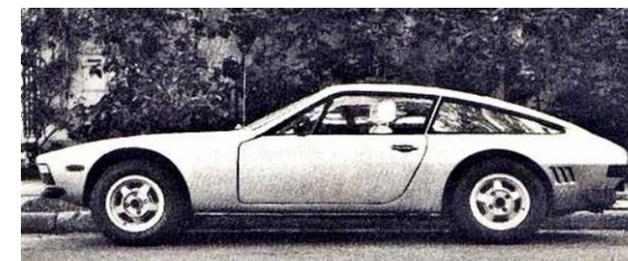


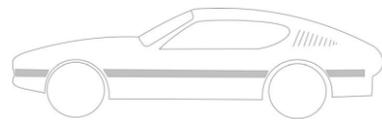
O SP é cada vez mais procurado por colecionadores do mundo todo, o que torna o preço de um exemplar em bom estado de conservação cada vez mais proibitivo.

Um encontro realizado na Alemanha deixa claro que o SP tem seu lugar em meio a carros icônicos e mais famosos.



A D'Norbert Remodelagem, pequena e extinta empresa paulistana localizada no bairro da Mooca, transformava SP2, sob encomenda. Utilizando os grupos óticos dianteiros do Fiat 147 Europa, além de alguns componentes de outros automóveis, a modernização era surpreendente e muito bem-feita.



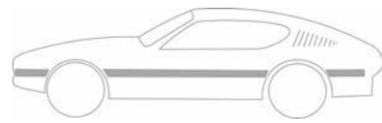


A empresa L'Automobile Distribuidora de Veículos Ltda. construiu o Ventura tomando como referência o SP. Seu interior era baseado no interior do SP, muito primoroso para a época. Com carroceria em fibra de vidro, faróis dianteiros do Dodge Polara e lanternas traseiras do Alfa Romeo 2300, ele denunciava sua fonte inspiradora pelos vidros e pela tampa traseira.

Existem hoje diversas iniciativas e associações, até mesmo na Europa, que ajudam a preservar a história do SP, com destaque ao VW SP2 Club que, trabalhando de maneira séria, organiza diversos eventos ao ano e disponibiliza informações sobre o carro.

Por causa de aplicação de estanho para corrigir imperfeições das soldas realizadas manualmente na linha de montagem, sendo a carroceria formada por bloco único, ao tipo de estrutura da carroçaria com “caixas fechadas, onde não penetravam o “primer” e a pintura, e das idas e vindas entre a fábrica 1 da Volkswagen e a Karmann Ghia, o SP, bem como seu irmão TC, era sensível à umidade e tinha forte tendência a enferrujar. Com o passar dos anos, muitos exemplares foram literalmente corroídos pela ferrugem e deixados ao abandono em garagens e terrenos baldios.





Juan Dierckx

Meu arquivo pessoal

Manual do Proprietário

http://3.bp.blogspot.com/_sCDILbXDmI/Sv2UANp92NI/AAAAAAAAAfo/gz6a-hpbEMw/s1600-h/4+Rodas+-+Dezembro+1974.JPG

<https://www.autoentusiastas.com.br/2017/05/legitimo-brasileiro/>

<http://www.automafia.com.br/vw-sp-a-joia-rara-nacional/>

https://www.volkswagenag.com/presence/konzern/documents/Historische_Studie_Christopher_Kopper_VW_B_DoBrasil_14_12_2017_PORTUGIESISCH.pdf

https://translate.google.com.br/translate?hl=fr&sl=en&u=https://en.wikipedia.org/wiki/Rudolf_Leiding&prev=search

<http://vwsp2.zbr.com.br/dados/>

http://vwsp2.ch/index.php?option=com_content&view=article&id=32&Itemid=248&lang=pt

<https://vwsp2.wordpress.com/2011/05/09/cores-de-sp2-1974/>

<https://www.pneuslider.pt/conselhos-pneus/dimensoes-carros-antigos>

<http://forum-auto.caradisiac.com/pole-technique/equipement-automobile/sujet383712.htm>

<http://vwsp2.zbr.com.br/dados/>

https://en.m.wikipedia.org/wiki/ZAZ_Zaporozhets

<http://bigtoys.free.fr/PNEU%20EQUIVALENCE%20TAILLE%20CONVERSION.htm>

<https://www.allopneus.com/pneu-auto/collection/tableau-correspondance-dimensionnelle/>

<https://www.centralepneus.be/conseils-pneus/dimensions-voitures-anciennes>

<https://www.lexicarbrasil.com.br/>

<https://www.lexicarbrasil.com.br/premio-lucio-meira/>

<https://www.autoentusiastas.com.br/2018/08/marcio-piancastelli-um-grande-designer-parte-1/>

<https://www.autoentusiastas.com.br/2018/09/marcio-piancastelli-um-grande-designer-parte-2-final/>

<https://books.google.be/books?id=snpKDwA-AQBAJ&pg=PA23&lpg=PA23&dq=jorge+yamashita+oba&source=bl&ots=YK0kWFSS8B&sig=ACfU3U3QDfh9ae85iOj3oHJ4ipXY4ub7CQ&hl=fr&sa=X&ved=2ahUKEwiV-qoiyldPpAhWF2KQKHfZBkkQ6AEwBXoE-CAkQAQ#v=onepage&q=jorge%20yamashita%20oba&f=false>

<https://books.google.be/books?id=9KEmDAAA-QBAJ&pg=PT19&lpg=PT19&dq=marconi+del+bisogno+belo+horizonte&source=bl&ots=m2Epjfc-DGT&sig=ACfU3U2ZjJtopWNqmqmKxDqDL-Vwm5AHQ&hl=fr&sa=X&ved=2ahUKEwjysz-JydvAhVS2KQKHbheBbEQ6AEwCnoECAsQA-Q#v=onepage&q=marconi%20del%20bisogno%20belo%20horizonte&f=false>

https://translate.google.be/translate?hl=fr&sl=en&u=http://vwsp2.ch/index.php?option=com_content%3Dcom_content%26view%3Darticle%26id%3D55%26Itemid%3D234%26lang%3Den&prev=search&pto=au

<https://br.pinterest.com/pin/353391902011102864/>

<https://bestcars.uol.com.br/bc/informe-se/passado/paginas-historia/historia-volkswagen-sp1-sp2-ousado-esportivo-menos-no-desempenho/2/>

https://www.volkswagenag.com/presence/konzern/documents/Historische_Studie_Christopher_Kopper_VW_B_DoBrasil_14_12_2017_PORTUGIESISCH.pdf

<http://www.vwsp2.de/>

<https://quatorodas.abril.com.br/noticias/grandes-brasileiros>

<https://mundoemverdeamarelo.wordpress.com/2015/04/30/sp2-o-esportivo-brasileiro-inovador-da-volkswagen/>

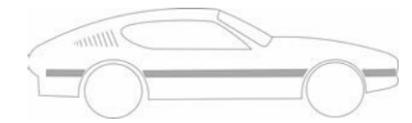
<https://www.jerome-kassel.de/portraet/legende-leiding-der-etter-von-vw-und-audi/>

<https://extra.globo.com/noticias/carros-e-motos/morre-designer-marcio-piancastelli-pai-da-brasilia-do-sp-2-16501203.html>

<https://www.facebook.com/photo?fbid=973040143160073&set=a.220428028421292>

<file:///H:/SP%20-%20livro%20-%20JD/Cores.html>

SP2 A história de um ícone



<http://autosclassicos.blogspot.com/2012/03/comparativo-vw-sp1-x-sp2.html>

<https://garagembrasil.wordpress.com/2015/01/11/gt-piquet/>

https://www.google.com/imgres?imgurl=https%3A%2F%2Fgaragembrasil.files.wordpress.com%2F2014%2F11%2F10441329_794006330623673_742735691615361065_n.jpg&imgrefurl=https%3A%2F%2Fgaragembrasil.wordpress.com%2Fcategory%2Ffora-de-serie%2Fpage%2F5%2F&tbid=jM_r_witq_jFZM&vet=12ahUKEwjEpanH-fzsAhUZDrkGHXC4DHoQMygAegUIARCNAQ..i&docid=tE6TANc0nFBtKM&w=799&h=547&q=scardua-mut%20prototipo&ved=2ahUKEwjEpanH-fzsAhUZDrkGHXC4DHoQMygAegUIARCNAQ

<https://www.viennaautoshow2018.com/2018/12/02/fnm-furia-gt-2150-1971-fabrica-nacional-de-motores-was-a/>

<http://www.lexicarbrasil.com.br/furia/>

<https://drive-my.com/en/retro-carss/item/2885-1960-mercedes-benz-w118-w119-project-compact-benz-that-never-was.html>

<https://gasolinanaveiaeferrugemnapele.wordpress.com/2017/11/12/puma/>

<https://jornaldocarro.estadao.com.br/fanaticos/puma-dkw-1967-revive-corridas-do-passado/>

<http://showroomimagensdopassado.blogspot.com/2010/09/salao-do-automovel-trinta-anos-de.html>

<https://silodrome.com/wp-content/uploads/2019/03/Volkswagen-SP2.jpg>

https://www.google.com/search?q=puma+4r&hl=fr&sxsrf=ALeKk02LHifEXJkY9dRcxXT47XB-Z1ku9-A:1611074371234&source=lnms&tbid=isch&sa=X&ved=2ahUKEwiamurct6juAhUtEbk-GHTJkDY0Q_AUoAXoECAEQAw&biw=1600&bih=799#imgsrc=rtXgEnqTRfZwoM

<http://www.pumaclassic.com.br/2008/09/puma-gt-1968.html>

<http://ofuscando.com.br/tag/karmann-ghia/>

<https://www.facebook.com/665771026889032/posts/1865419310257525/>

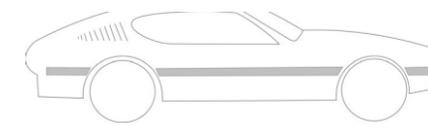
<https://mycarquest.com/2016/04/mystery-ghia-volkswagen-karmann.html>

https://produto.mercadolivre.com.br/MLB-1529553289-manual-do-sp2-originalimp-1972-tiragem-1500-exemplares-_JM

https://www.google.com/search?q=lorena+gt&tbid=isch&ved=2ahUKEwi6leOGuajuAhX-MbkGHbXjBF4Q2-cCegQIABAA&oq=lorena+gt&gs_lcp=CgNpbWcQAzIECAAQEzIGCAA-QHhATMgYIABAEbMyCAgAEAgQHhATO-gIADoECAAQQzoECCMQJzoECAAQHICnzy-VYjeMIYJzoJWgAcAB4AIABeogBIAeSAQMxLjiYAQCgAQGqAQtdnd3Mtd2l6LWltZ8ABAQ&sclient=img&ei=pwwHYPqIJv7j5OUPtceT8AU&bih=799&biw=1600&hl=fr#imgsrc=AmR__Gb-FXrxE4M

https://www.econologie.com/file/technologie_energie/Moteur_a_pistons_en_aeronautique.pdf

<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-denatran/frota-de-veiculos-2020>



Sobre o autor



Juan Deirckx

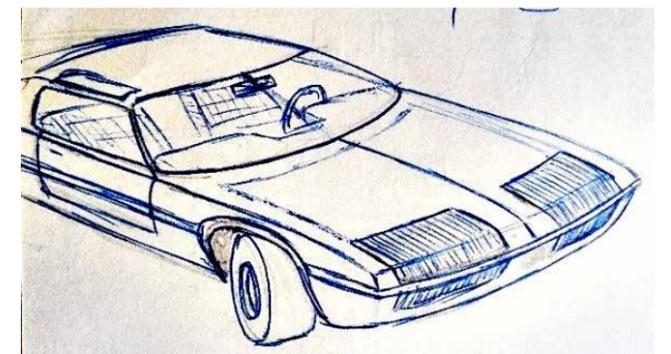
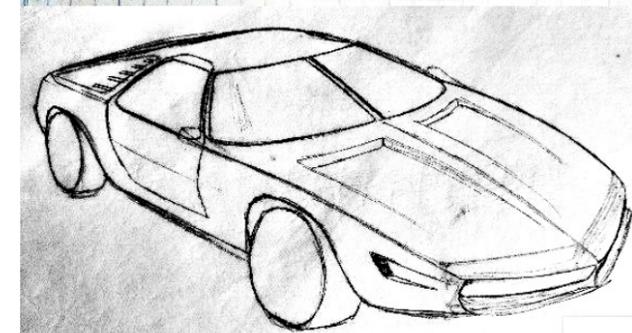
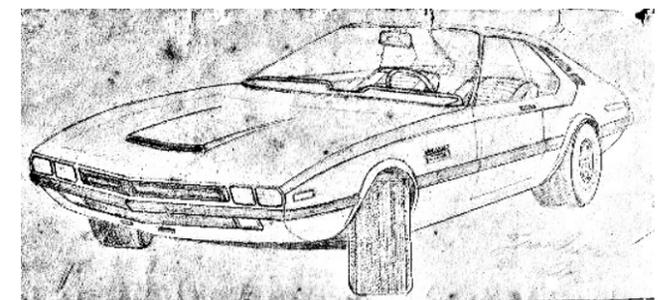
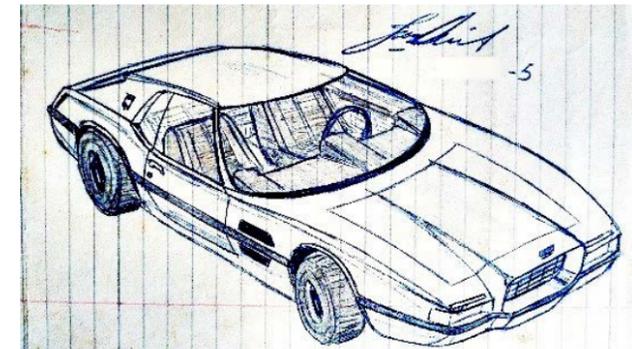
Filho de pianista e professora, nasceu em Bruxelas no final de 1954. Apaixonado por automóveis desde a mais tenra infância. Com 4 anos de idade, desapareceu de casa e foi encontrado dormindo no estribo da caminhonete de seu pai. Com 6 anos, seu carro era a tampa de uma lata de cera. Com 10, fabricou um carrinho de rolimã com sistema de direção e volante, e com o qual se ralou inteiro.

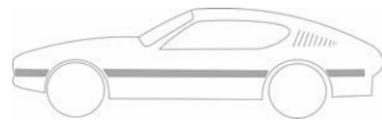
Na escola, durante a puberdade e adolescência, seus cadernos escolares tinham mais desenhos de carro do que escritos. Seus cadernos se pareciam com isso:

Ainda criança, confeccionou seus próprios álbuns de carros, alguns deles com recortes de revistas:

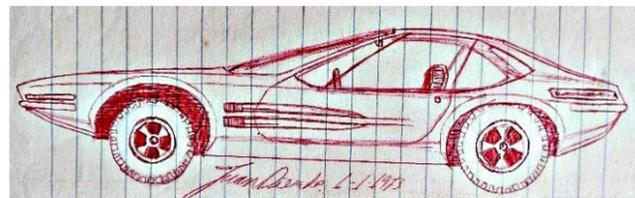
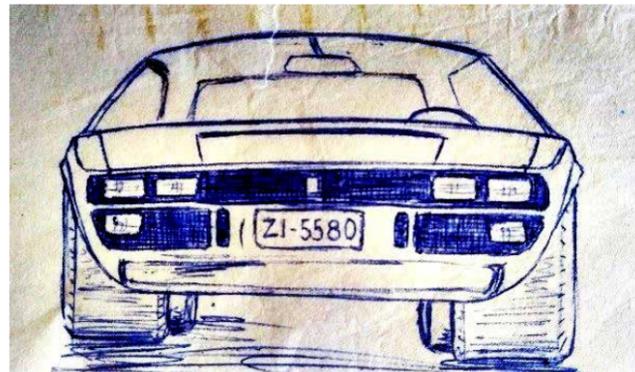
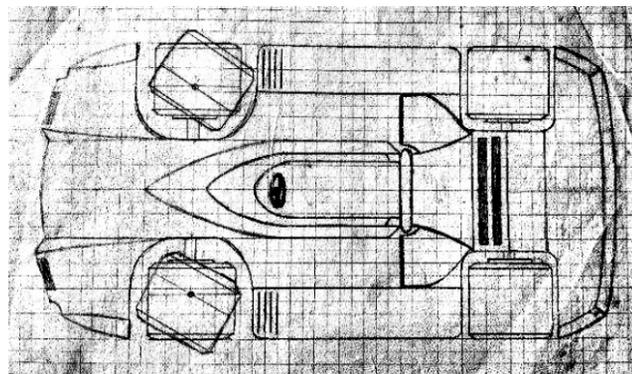
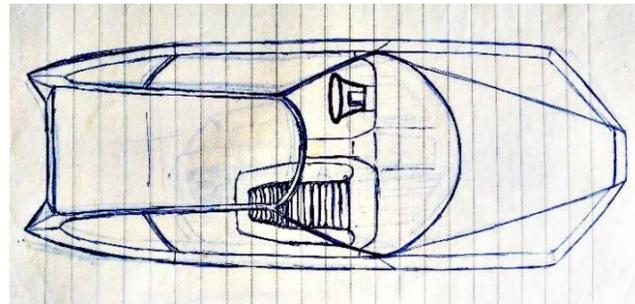
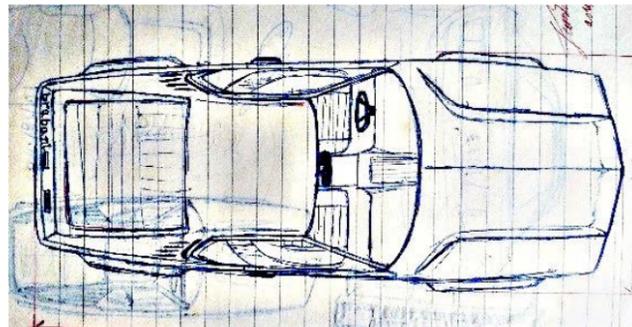
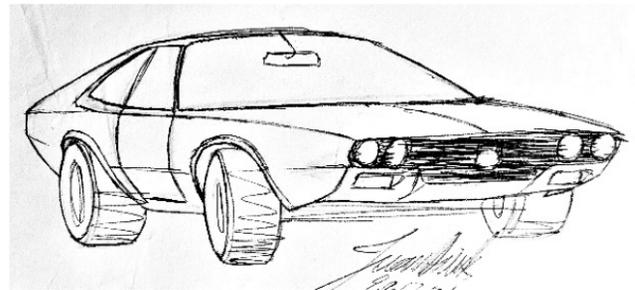
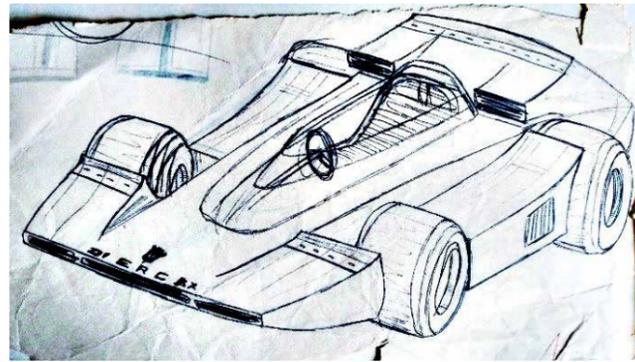
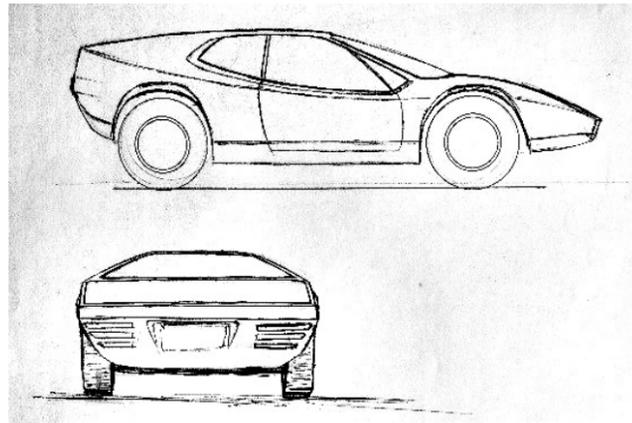


Alguns rabiscos, quase sempre em folha de caderno:

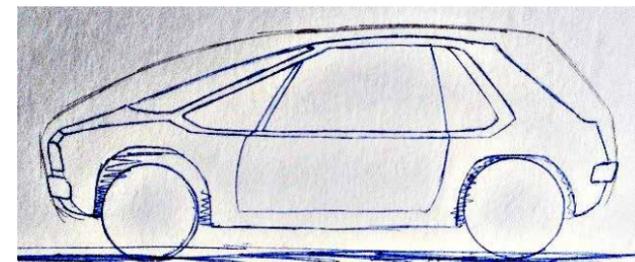
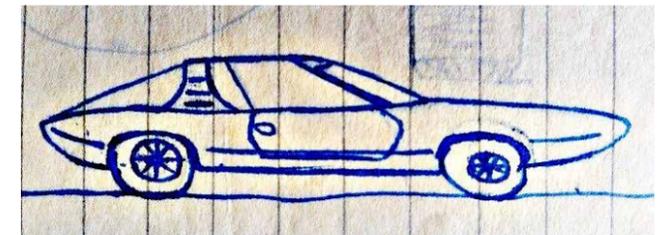
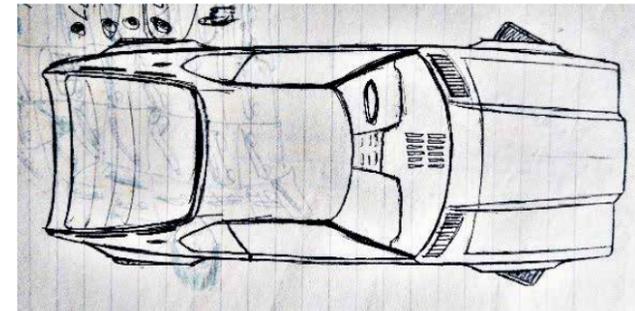
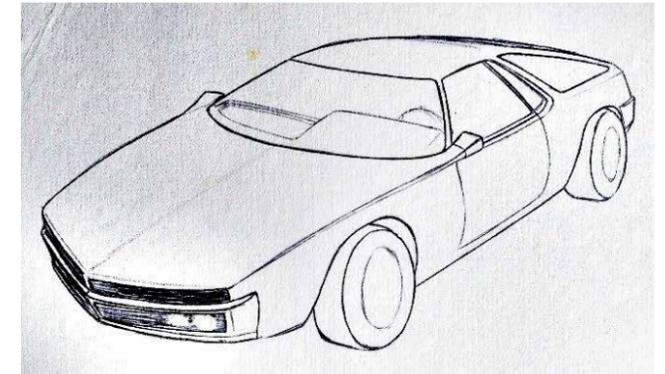
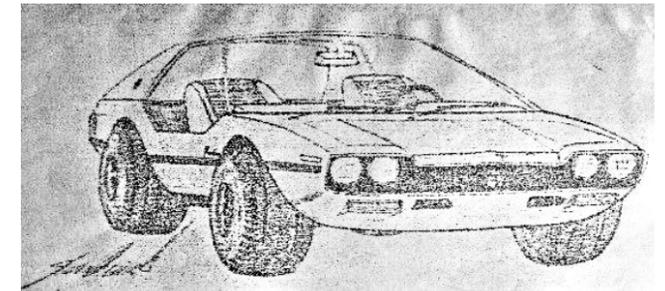
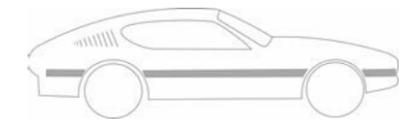




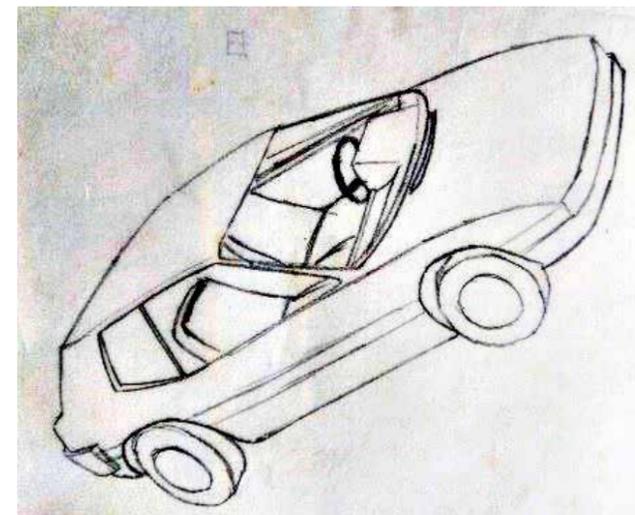
Juan Dierckx



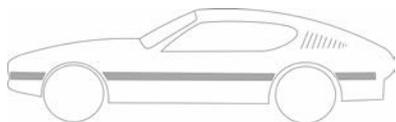
SP2 A história de um ícone



Este desenho data de sua infância: A semelhança seria mera coincidência?



Em 1972, enviou um desenho para a revista Auto Esporte (desenho n° 3):



Juan Dierckx

Na ingenuidade de seus 17 anos, bateu na porta da Volkswagen, munido de algumas dezenas de desenhos. Não passou da portaria.

Antes de ser professor, trabalhou como desenhista na CPFL, e como projetista na CAIO, Co-brasma, Pirelli, Brastemp, Furglass, onde participou do desenvolvimento da Furglaine II, e na Thamco, fazendo parte da equipe que desenvolveu o primeiro ônibus “double-decker” (dois andares) do Brasil.



Thamco ODA (Fofão)



Thamco Gemini



CAIO Squalo



Aqui, na companhia de Jota, durante uma videoconferência com Oba



Furglaine II



Durante uma proveitosa conversa com Jota que durou cerca de 12 horas