

GM completa 100 anos de atuação no Brasil; conheça a história e os principais modelos nacionais

Chevrolet viveu momentos de glória nas décadas de 1980 e 1990, mas primeiros anos do século 21 foram desafiadores

Eduardo Sodré
São Paulo

No início de 1925, a inscrição "General Motors of Brazil S.A." foi exibida na fachada de um galpão da avenida Presidente Wilson, no bairro do Ipiranga (zona sul de São Paulo). Surgia a montadora que, neste domingo (26) completou cem anos de atuação no país, com cerca de 20 milhões de veículos produzido

Antes, seus veículos eram trazidos por importadores independentes: no início do século 20, mais de 150 marcas eram oferecidas por essas empresas.

Fachada da primeira linha de montagem da GM no Brasil, no Ipiranga (zona sul de São Paulo) - Divulgação

Naquela época, a GM já era um conglomerado que reunia mais de dez fabricantes. A origem de tudo está na Buick, fundada em 1899. William Durant, principal sócio e financiador da empresa, iniciou uma série de aquisições que, em 1905, deram origem à gigante do setor automotivo.

A Chevrolet foi criada em 1911. Anúncios publicados no Brasil em 1917 afirmavam que um carro da marca equipado com motor de quatro cilindros conseguia percorrer 10,5 quilômetros com um litro de gasolina. Não diz, contudo, em qual condição essa média era atingida.

Foi também um Chevrolet o primeiro modelo montado oficialmente pela GM no Brasil, em setembro de 1925. O pequeno furgão de entregas veio desmontado dos EUA, ainda não havia peças manufaturadas pela montadora no país.

Em dezembro de 1926, a empresa exibiu 60 carros na rua da Consolação, região central de São Paulo. Havia de automóveis desmontados a Cadillacs luxuosos, além de veículos da Oldsmobile, da Oakland e da então recém-criada Pontiac.

O interesse pelo automóvel crescia no país, o que incentivou investimentos maiores. Em 1927, a GM iniciou a construção da fábrica de São Caetano do Sul. A montagem teve início em 1930, ainda com peças importadas dos EUA.

Entre agosto e setembro de 1929, um Chevrolet apelidado Pássaro Amarelo manteve-se em funcionamento por 1.170 horas e percorreu 24 mil quilômetros entre idas e voltas de São Paulo ao Rio. Em um anúncio publicado na Folha da Noite, a GM afirmava ter batido o recorde mundial de resistência de motor.

Em 1956, o governo de Juscelino Kubitschek criou o Geia (Grupo Executivo da Indústria Automobilística), que definiu um cronograma para a nacionalização de veículos e seus componentes. Em 1957, a General Motors lançou seu primeiro modelo com algumas peças locais, o caminhão Chevrolet Brasil. No ano seguinte, a picape 3100, chamada de Expresso de Aço pela montadora, chegou ao mercado.

Ainda em 1958, foi inaugurada a fábrica de São José dos Campos (interior de São Paulo). No início, a unidade produzia motores que equipavam os modelos feitos em São Caetano do Sul. Em seguida, foram lançados os utilitários Amazona (1959) e Veraneio (1964). Mas ainda faltava um carro de passeio na linha, lacuna que só foi preenchida em 1969.

A GM teve de optar entre nacionalizar modelos vendidos nos EUA ou ficar com as opções disponibilizadas pela marca alemã Opel, que fazia parte do grupo desde 1929. A linha europeia foi a escolhida, e o primeiro foi o sedã Rekord C, rebatizado como Chevrolet Opala.

"Rivelino, que tal seu Chevrolet Opala?", perguntava o narrador em um vídeo publicitário em preto e branco. "Ah, é sensacional", responde o jogador, que nem tinha bigode nessa época. Ele aparecia no banco do motorista, mas o veículo estava sobre uma plataforma puxada por uma locomotiva. O anúncio revelava que o lançamento estava próximo.

As versões equipadas com o motor 3.8 de seis cilindros (125 cv de potência bruta) se destacavam pelo desempenho. Havia ainda as opções 2.5, com quatro cilindros e 90 cv. O famoso 4.1 (140 cv brutos) estreou em 1970, a bordo da versão SS.

Em 1973, surge o compacto Chevette. Sua origem estava no alemão Opel Kadett C, modelo que sucedeu o que aparece no filme "Ainda Estou Aqui", dirigido por Walter Salles. O motor 1.4 não era dos mais potentes, mas caiu bem em meio à primeira grande crise do petróleo, que explodiu seis meses após o carro ser lançado.

Posicionado entre o Chevette e o Opala, o Chevrolet Monza estreou em 1982. Derivado do Opel Ascona, foi um dos maiores sucessos da montadora no país e teve opções hatch e sedã. A propaganda de lançamento publicada em revistas trazia a frase "Você e o futuro, frente a frente". Fez tanto sucesso que chegou a ser líder de vendas entre 1984 e 1986.

Nascidos em meio à ditadura militar (1964 A 1985), o primeiro trio de carros de passeio da GM no Brasil teve vida longa, algo normal em um mercado que passou anos fechado às importações e abalado por diferentes crises.

Na falta de opções, era preciso improvisar. O Chevette, por exemplo, chegou a disputar espaço com os carros populares com motor 1.0. Contudo, a versão Júnior (1992) chamou mais a atenção pelo desempenho fraco do que por preço ou economia de gasolina.

Surgiam situações curiosas. O Chevrolet Kadett foi lançado em 1989, quando finalmente o nome foi adotado no Brasil. Estava duas gerações à frente do Chevette, mas os modelos conviveram no mercado por cinco anos.

Mas foi também na década de 1990 que a GM conseguiu chamar a atenção em meio aos importados que chegavam após a reabertura do mercado. Foram seguidos lançamentos: O Omega estreou em 1992, seguido pelo Vectra (1993). Já o campeão de vendas viria em 1994.

"Por favor, não se precipite", dizia André Beer, então presidente da General Motors do Brasil, em um comercial do compacto Chevrolet Corsa veiculado na TV. O compacto gerou a cobrança de sobrepreço em lojas independentes. O ágio era um problema nos primeiros anos do Plano Real.

Revendedores compravam lotes de carros junto às concessionárias e os ofereciam a pronta-entrega com valores bem maiores. Enquanto isso, quem ia às autorizadas precisava entrar na fila e aguardar alguns meses para receber seu "corsinha". Era um problema, mas também um sinal de sucesso.

O hatch compacto fez família, sendo vendido ainda nas versões perua, sedã e picape. Houve até o esportivo GSI, com motor 1.6 16V (108 cv) importado da Hungria. Contudo, sua imagem foi arranhada por um problema no cinto de segurança, cujos fechos poderiam se romper em caso de acidente. O recall envolveu mais de 1 milhão de unidades.

A boa fase continuou com os lançamentos da picape média S10 e do SUV Blazer, em 1995. No ano seguinte, o Vectra recebia uma nova geração para se tornar

sonho de consumo. Era o mais moderno dos modelos feitos no Brasil, em dia com a versão europeia da Opel.

Em 1997, a GM anunciou a construção de uma fábrica de componentes em Mogi das Cruzes (região metropolitana de São Paulo) e confirmou a escolha da cidade de Gravataí (RS) para sediar uma nova unidade de produção de veículos.

O Astra veio em 1998 para substituir o Kadett. Foi também um sucesso de mercado, mas a concorrência estava mais complicada. As japonesas Honda e Toyota já produziam seus carros no Brasil, assim como a francesa Renault. Uma nova onda de incentivos trazia mais fábricas para o país, e ainda havia os modelos que chegavam com preços competitivos da Argentina, do Uruguai e do México.

A plataforma do Astra gerou ainda a minivan Zafira (1999), outro projeto da Opel. Seu destaque estava nos dois bancos embutidos no porta-malas.

Mas o volume de mercado estava nos populares, o que motivou o lançamento do Celta, em 2000. Básico e barato, o compacto feito em Gravataí vendeu bem, mas destoava dos modelos de origem europeia.

A GM ainda se manteve atualizada com a chegada do novo Corsa, em 2002, ainda em linha com o que a Opel oferecia. Em junho de 2003, estreou a versão Flexpower, que combinava etanol e gasolina.

Além das carrocerias hatch e sedã, houve a picape Montana e a minivan Meriva. Essa tinha desenho próprio, desenvolvido no Brasil. Com o sucesso das minivans, chegou ao mercado europeu, o que comprovou o prestígio da filial brasileira.

A partir daí, veio uma série de lançamentos controversos. Em, 2005, o Vectra foi transformado em uma versão estendida do Astra hatch europeu lançado no ano anterior. Fez algum sucesso, mas não recuperou o espaço perdido para Honda Civic e Toyota Corolla. O Prisma, versão sedã do Celta, chegou em 2006.

Em 2007, chegou o Vectra GT, que era exatamente igual ao Opel Astra da Alemanha, mas com mecânica e tecnologias inferiores. Foi mal no mercado, refletindo tempos difíceis para a montadora no mundo. À beira da falência em 2008, a empresa recebeu um aporte de 9,4 bilhões nos EUA concedido pelo governo Barack Obama.

O plano de reestruturação global afetou o Brasil, e os modelos de origem Opel foram sendo abandonados enquanto a empresa preparava a venda da marca.

A velha plataforma do Corsa dos anos 1990 foi readequada para dar origem ao hatch Agile (2010). O Cruze (hatch e sedã) veio no meio de 2011, seguido pelo sedã Cobalt. Em 2012, a minivan Spin foi lançada, aposentando Zafira e Meriva.

O ano foi movimentado e teve ainda a apresentação da primeira geração do Chevrolet Onix, que liderou o mercado por alguns anos e deu origem ao segundo sedã Prisma. Para encerrar o interminável 2012 da GM, houve o lançamento da nova S10 e do SUV Trailblazer.

A segunda geração do Onix chegou no fim de 2019 e foi marcada pela pandemia de Covid-19. Foi o primeiro projeto de origem chinesa da GM para o Brasil, que gerou ainda o SUV compacto Tracker e a nova picape Montana. A linha passa por renovação neste ano, adotando tecnologias híbridas flex, e há também os elétricos. São os primeiros capítulos dos próximos cem anos.

<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2025/01/gm-completa-100-anos-de-atuacao-no-brasil-conheca-a-historia-e-os-principais-modelos-nacionais.shtml>

Veículo: Online -> Portal -> Portal Folha de S. Paulo

Seção: Economia