

Assista & Reflita do Club 33

História: A DKW-VEMAG

Amigo Queiroz,

Conheci bem a Vemag.

Meu avô Leoncio Zambel (PY2TJ), na época em que nasci, tinha concessionária Studebaker em São Carlos (além disso também era concessionário Skania e Fordson).

Quando a Vemag começou a fabricar os DKW ele encerrou a venda das outras marcas e passou a ser concessionário DKW Vemag.

O presidente da Vemag, Lélcio Toledo Piza (também Banco Novo Mundo), era primo de minha avó Conceição Toledo Piza Zambel.

Nessa época não havia caminhões-cegonha e os carros 0km iam rodando para São Carlos (pela Anhanguera e Washington Luis - 230 km).

Ainda menino, acompanhei muitas vezes meu avo Leoncio para São Paulo quando ele ia cuidar de negócios na Vemag. Saíamos antes do amanhecer e chegávamos em SP por volta de 9 da manhã (4 horas de estrada). Iamos na Vemag e na volta (a saída era pelas ruas da Lapa) almoçávamos no restaurante Careca, na Lapa (eu gostava de comer rã) e depois passávamos na Sears (onde hoje é o West Plaza) para tomar sobremesa - sorvete tipo sunday ou banana split, que não havia em São Carlos.

As vezes passávamos na Doceria Pão de Açúcar (do Sr. Diniz - deu origem a rede de supermercados Pão de Açúcar) onde Dona Eliete, uma portuguesa amiga de minha avó, era gerente. Eu gostava, porque ganhava doce de graça.

Quando era necessário pernoitávamos no Lux Hotel (ainda hoje existe, na Av. São João, praça Julio Mesquita). Aí tinha jantar no Restaurante Brahma (Ipiranga com São João) ou no File do Moraes ou no Almanara ou no Gato que Ri.

De volta, mais 4 horas de estrada, passando pelo Frango Assado (o que deu origem a rede), onde comprávamos frango a passarinho e polenta frita para ir comendo e um pão enorme, para levar para minha avó.

Aprendi a dirigir, com uns 12 ou 13 anos, com meu avo ao lado, nos DKW (Vemaguet, Belcar e o jipinho Candango) na estradinha de terra que ia para o sítio de meu avô (hoje bairros de São Carlos: Vila Conceição - homenagem a minha avó - e Madre Cabrini - homenagem a Santa Madre Cabrini, tia de minha bisavo Stella Cabrini Zambel). Dirigi todos os Vemag e fui o terceiro em minha cidade a dirigir o Fissori (o primeiro foi meu avo e o segundo foi meu tio).

Meu avô teve a concessionária DKW Vemag até o encerramento da produção em 1967.

Bons tempos.

Orlando .
PT2OP e PY2TJ

As incríveis histórias da VEMAG, pioneira da indústria automobilística brasileira

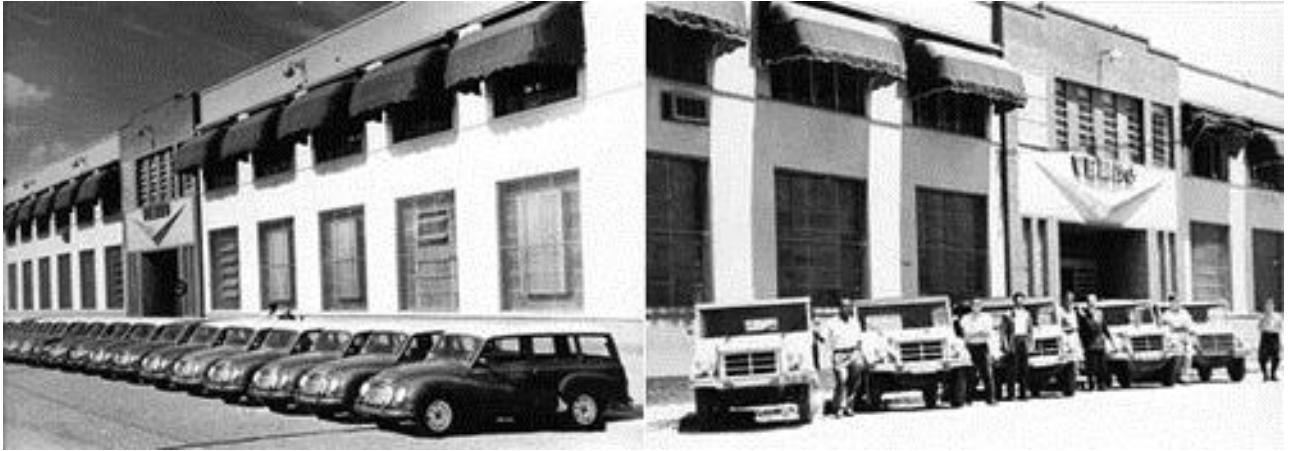
Fonte: <http://the-rioblog.blogspot.com/2011/12/as-incriveis-historias-da-vemag.html>



Vemag e seus modelos DKW produzidos no Brasil

Quem passa hoje pelos quarteirões de galpões abandonados no bairro do Ipiranga nem imagina que ali foram escritos alguns dos mais interessantes capítulos da história da indústria automobilística do Brasil.

Assista & Reflita do Club 33



A Fábrica da Vemag em seus tempos áureos (acima) e hoje (abaixo)
As instalações do Ipiranga poderiam ser protegidas pelo patrimônio histórico,
tal sua importância para a história da indústria automobilística nacional
Muitas das imagens deste post foram obtidas no ótimo site São Paulo Antiga, Vale a pena conferir!
<http://www.saopauloantiga.com.br/vemag-uma-fabrica-que-agoniza-no-tempo/>

Assista & Reflita do Club 33

Durante mais de uma década, ali ficava a fábrica da **VEMAG - Veículos e Máquinas Agrícolas S.A**, uma das pioneiras na produção de automóveis em nosso país, uma empresa nacional que foi fundada em 1945 como Distribuidora de Automóveis Studebaker Ltda, e iniciou suas operações montando caminhões e tratores americanos.



Saiba mais sobre a história da Vemag em...
<http://pt.wikipedia.org/wiki/Vemag>

Em 1956, com o incentivo governamental para a fabricação de automóveis no país, obteve licença para produzir no Brasil os modelos da DKW, uma das empresas do grupo alemão Auto Union, que era

Assista & Reflita do Club 33

formado por 4 montadoras: DKW, Horsch, Wanderer e a emblemática Audi.



Logo da DKW, empresa que fazia parte da Auto Union, criada durante a [Grande Depressão dos anos 30](#)

Entre elas estava a Audi

Assista & Reflita do Club 33



<http://pt.wikipedia.org/wiki/DKW>

Os automóveis da DKW eram robustos e se adaptaram muito bem às péssimas condições de nossas ruas e estradas. Talvez tenha sido esta confiabilidade dos primeiros DKW que ajudou a formar a ótima imagem que os carros alemães tem no Brasil, e que foi consolidada com a chegada da Volkswagen.

Assista & Reflita do Club 33

- o tão esperado

DKW



agora nos REVENDEDORES VEMAG em todo o país.

DADOS TÉCNICOS	
Motor	DKW, de 2 tempos
Potência	38 HP (40 HP SAE)
Número de cilindros	3 - em linha, sem válvulas
Cilindrada	900 cm ³
Câmbio	4 - vel. e marcha-à-ré - 2.a, 3.a e 4.a sincronizadas
Tração	Nas rodas dianteiras
Carroceria	Inferiormente de aço
Chassis	De perfil fechado
Dirigido	Com cremalheira
Freios	Hidráulicos, nas 4 rodas Mecânicos, de mão
Capacidade do radiador	8 litros
Capacidade do tanque de combustível	40 litros
Consumo de combustível em condições normais	8 litros/100 km

- V., que até ontem só pôde vê-lo... HOJE pode adquiri-lo !

Perfeito nos mínimos detalhes, o DKW brasileiro foi construído dentro das exigências de nossas condições geográficas. É um automóvel ideal para as ruas e estradas do Brasil.

CONSULTE logo o Revendedor Vemag mais próximo!



VEMAG S. A. - Veículos e Máquinas Agrícolas

Propaganda da Vemag de 1956, no lançamento de sua linha de automóveis

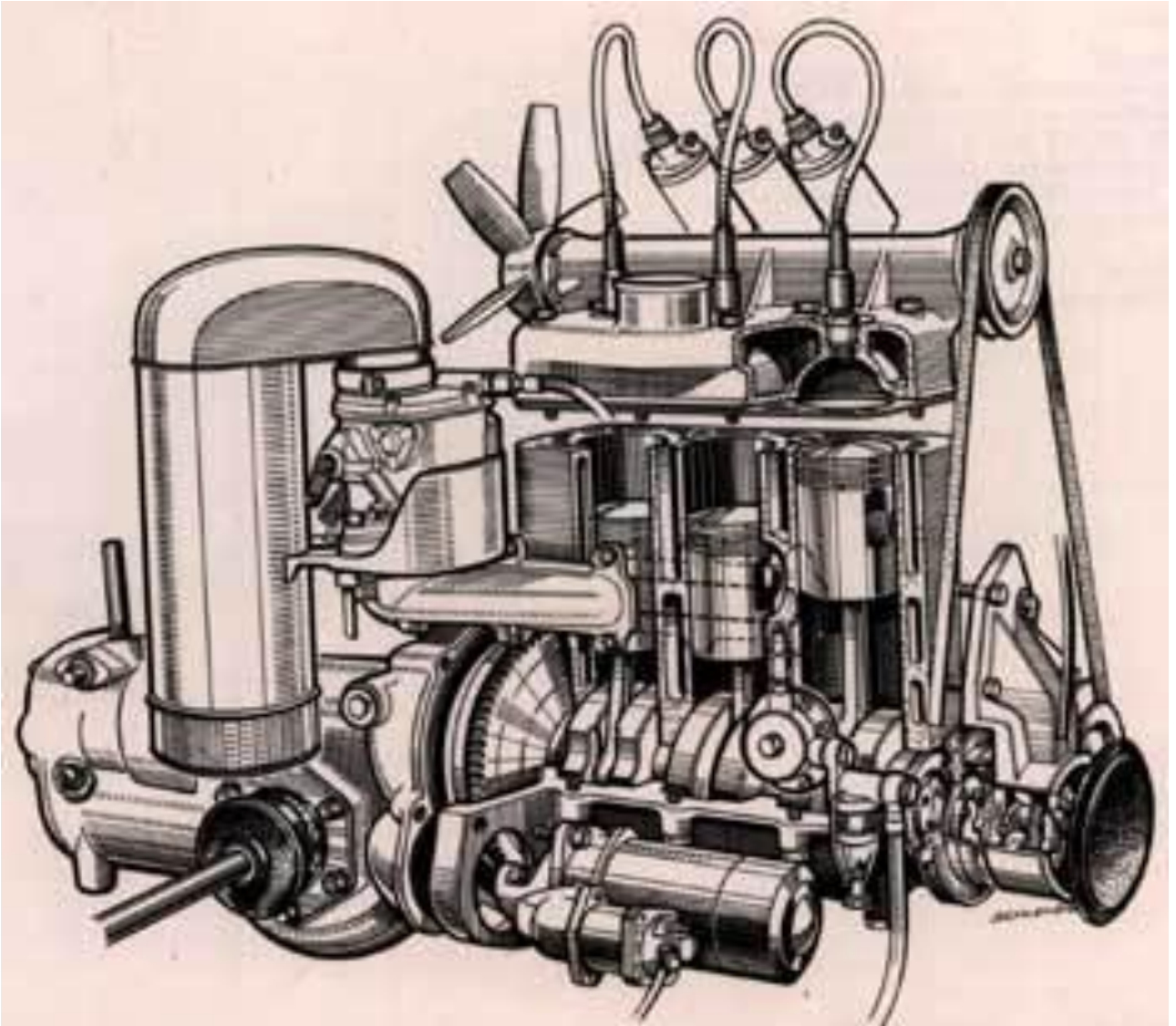
Assista & Reflita do Club 33



O DKW Belcar, o sonho de consumo de quem queria sair do Fusca

Outra curiosidade sobre os modelos DKW era que funcionavam com motores "dois tempos", uma tecnologia que hoje está abandonada para automóveis, mas ainda é usada para motoserras, modelismo e aviões de pequeno porte, que precisam de motores mais leves com ótima relação peso x potência.

Assista & Reflita do Club 33



O motor de 2 Tempos do DKW
http://pt.wikipedia.org/wiki/Motor_a_dois_tempos

Entre os motivos que levaram ao seu desuso está o fato de que poluem 30% mais do que um motor atual de 4 tempos e tem uma pior eficiência térmica. Outra desvantagem é que precisam receber óleo diretamente no tanque de combustível na proporção média de 1 para 40. A DKW contornou esta última questão com o desenvolvimento de um sistema próprio de lubrificação

Assista & Reflita do Club 33

automática, chamado **Lubrimat**, que equipou seus carros no Brasil a partir de 1964.



Propaganda da Perua Vermaguet

Assista & Reflita do Club 33



se ele estiver pensando num carro importado, encontrará a solução lógica para não importar:

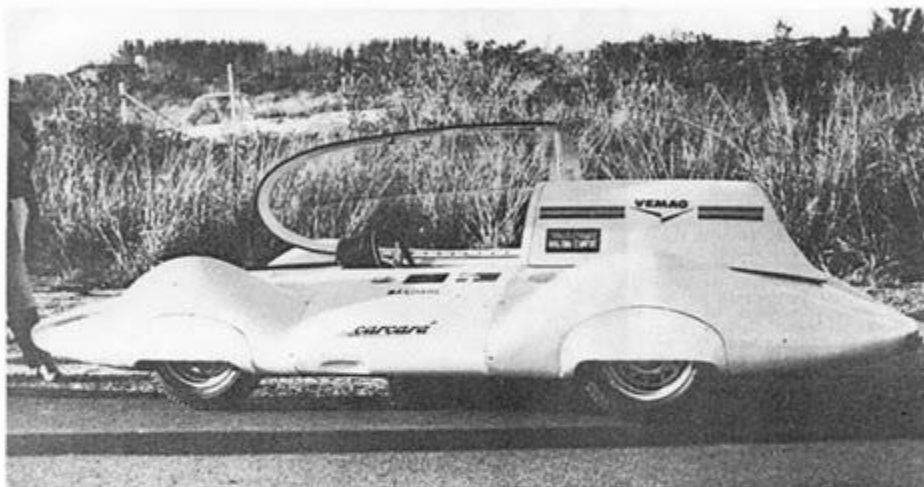
VEMAG-FISSORE 66

Tem 7 anos de idade. Novas lanternas direcionais de última geração, com alças e do comando com retardo automático. Estofado moderno com contêtil, individual. No interior, bancos, assento adaptado para 3 passageiros, com revestimento em tecido e ajustável em três posições. Volante da direção em forma cônica. Portamalas com espaço para malas. E, muitas outras inovações, além do equipamento opcional: cintos de segurança reguláveis, freio a disco e cintos de segurança.

Fissore, o modelo mais sofisticado da Vemag

Um dos grandes feitos da Vemag foi ter batido o recorde brasileiro de velocidade, com o protótipo Carcará, que alcançou na BR-2 Rio Santos (atual Avenida das Américas, na Barra da Tijuca, onde hoje está um Supermercado Carrefour) a marca de **212,903 km/h**.

CARCARÁ ESTABELECE RECORDE: 212,903 km/h



A lcançando a média horária de 212,903 km/h para o quilômetro lançado, o CARCARÁ da Vemag estabeleceu, na manhã de 29 de junho último, na Barra da Tijuca, o primeiro recorde brasileiro de velocidade absoluta em terra. Construído especialmente para altas velocidades, o CARCARÁ foi desenhado por Anísio Campos e teve sua carroçaria aerodinâmica fabricada em Matão, por Rino Malzoni. Os componentes mecânicos são todos DKW-Vemag e o motor, bravíssimo, estava preparado por Jorge Lettry. A tentativa foi controlada por cronometragem eletrônica, em promoção da revista Quatro Rodas, e o CARCARÁ foi dirigido pelo carioca Norman Casari, em substituição ao paulista Marinho César de Camargo F.º, ambos pilotos oficiais da Vemag.

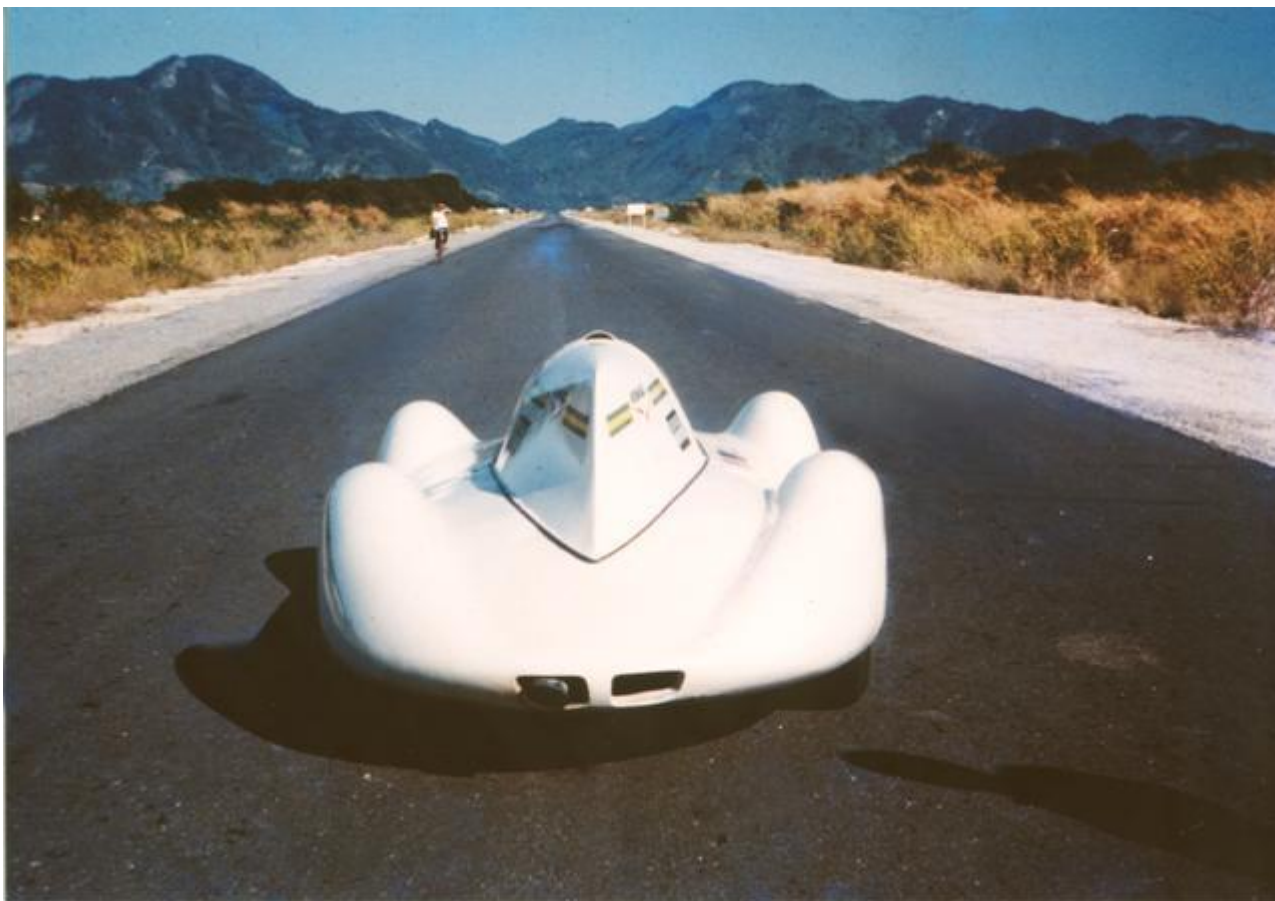
O primeiro percurso do quilômetro foi realizado às 8,30 h da manhã, no sentido Barra-Motel da BR-101, assinalando o CARCARÁ a velocidade de 214,477 km/h, com o tempo de 16 segundos e 785 milésimos. Vinte minutos depois, no sentido Motel-Barra, o CARCARÁ marcou 211,329 km/h de velocidade, com o tempo de 17 segundos e 35 milésimos, contra o vento. A média oficial para os dois percursos foi, assim, de 212,903 km/h, o que constitui o primeiro recorde brasileiro de velocidade absoluta para o quilômetro lançado.



Matéria da Revista Auto Esporte com o recorde do Carcará em 1966, válido até hoje

Com um design futurista e aerodinâmico projetado por Anísio Campos e um motor de apenas 1.000 cc, permanece até hoje como o recorde absoluto para automóveis 1.0.

Assista & Reflita do Club 33



O Carcará na Barra da Tijuca, andando pela Rio-Santos (hoje Avenidas das Américas)
Foi a primeira medição oficial de velocidade em reta feita no Brasil
<http://www.obvio.ind.br/O%20Carcara%20estabeleceu%20em%201965%20um%20recorde%20brasileiro%20ate%20hoje%20absoluto%20!.htm>

Assista & Reflita do Club 33

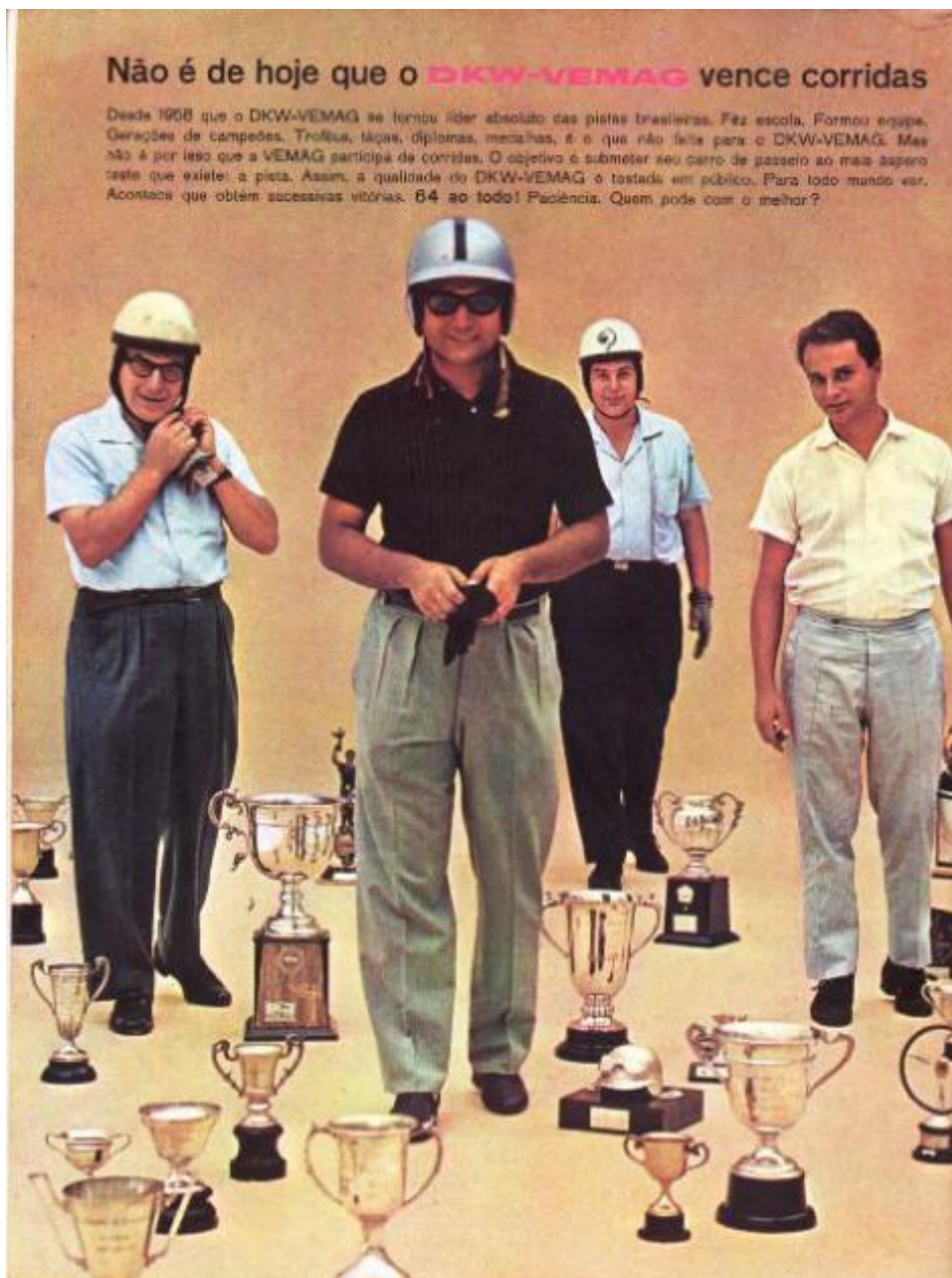


Modelo computadorizado do Carcará
Para mim, ele tem um quê de Match 5...

Vídeo do Programa Auto Esporte de 2006, comemorando 40 anos do feito do Carcará

Além da experiência com o Carcará, a Vemag teve uma das mais importantes equipes de pilotos da década de 60.

Assista & Reflita do Club 33



Equipe Vemag, uma das mais respeitadas do país

<http://www.obvio.ind.br/A%20equipe%20Vemag%20e%20seus%20ases%20do%20volante%20-201965.htm>

Em seu auge, a Vemag tinha mais de 4.000 funcionários trabalhando na fábrica do Ipiranga (mais exatamente na Vila Carioca), e vestir "o macacão azul" de seus operários era o sonho de 9 entre 10 metalúrgicos (isto é até citado na biografia do

Assista & Reflita do Club 33

Presidente Lula). A Vemag foi para a época um orgulho da indústria nacional, comparável ao que é hoje a Embraer. Durante os 11 anos em que operou, foram produzidos cerca de 115.000 automóveis.



Foto aérea da Fábrica do Ipiranga nos anos 60. Mais de 4.000 funcionários

Assista & Reflita do Club 33



Linha de produção do Fissore, também no bairro do Ipiranga

Em 1967, a Volkswagen do Brasil anunciou a compra da Vemag, uma manobra até certo ponto esperada, pois a detentora da marca DKW, a Auto Union, havia sido vendida em 1964 para a Volks alemã, transformando-se em AUDI.

O que vai acontecer agora que a Volkswagen e a Vemag trabalham em conjunto?



Mais pessoas vão comprar VW.



Mais pessoas vão comprar DKW.

V. esperava coisa diferente?

É claro que quem vai comprar VW deve estar pensando: a Volkswagen acredita que a sua concepção técnica (motor traseiro, refrigeração a ar, tração nas rodas traseiras) é a melhor que existe. E agora está colaborando justamente com a Vemag, que acredita numa concepção técnica completamente diferente (motor dianteiro, refrigeração a água, tração nas rodas dianteiras).

Isto não significa apenas que a Volkswagen quis criar uma concorrência dentro de casa. Significa também que vai ajudar

a Vemag a fabricar o DKW ainda melhor.

Da mesma forma, quem vai comprar DKW deve estar pensando: agora a Vemag poderá unir toda sua experiência à experiência da Volkswagen.

Bom exemplo é o Controle de Qualidade: quando é feito por duas grandes empresas, os resultados são melhores. Tudo isso vai fazer mais pessoas comprarem VW. E mais pessoas comprarem DKW. Pois, se duas firmas trabalham em conjunto, não é para uma ficar mais fraca. Mas as duas ainda mais fortes.

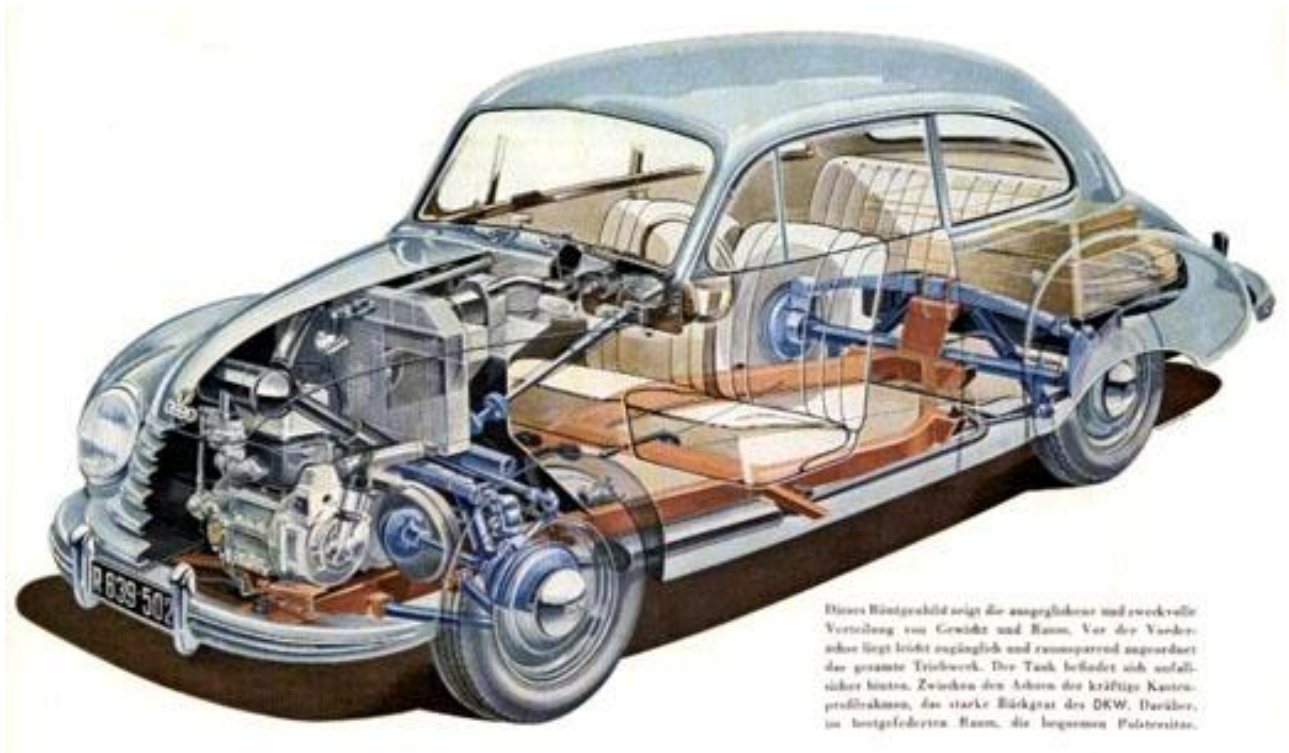
Anúncio polêmico veiculado na imprensa logo após o anúncio da compra da Vemag pela Volks, em 1967.

Propaganda enganosa?

Apesar das declarações de que a produção dos automóveis DKW seria mantida no Brasil, menos de 3 meses depois a fábrica da Vemag no Ipiranga interrompeu a produção de seus automóveis, e suas instalações passaram a abrigar a linha de produção da Kombi, mantendo grande parte dos operários, e

Assista & Reflita do Club 33

transferindo para sua planta de São Bernardo do Campo parte de seu corpo administrativo.



Raio X do DKW Belcar

Os proprietários de DKWs e seus admiradores reclamaram muito do presidente da empresa após a venda da Vemag para a Volks, e muitos nunca o perdoaram pela "traição", mas na versão de Lélío de Toledo Piza, a venda de sua empresa foi a salvação de milhares de empregos, e uma "jogada de mestre" para que os acionistas da VEMAG não perdessem todo o seu patrimônio.

Assista & Reflita do Club 33



Lélío de Toledo Piza (1913 - 2008)
O homem que "enganou" a Volkswagen

Após a venda da Vemag para a Volkswagen em 1967 seu ex-presidente Lélío de Toledo Piza (1913-2008) foi nomeado para a presidência do Banespa. Em 1968, Lélío fez uma viagem à Florianópolis para visitar uma agência na capital catarinense. O funcionário destacado para buscá-lo no Aeroporto tinha adquirido uma Vemaguet 1967 0 Km na cor azul Tramandaí. Ao chegar na Vemaguet, Lélío ficou muito constrangido e deu um sorriso desconcertado. Já dentro da Vemaguet, Lélío tomou timidamente a iniciativa de começar uma conversa:

- Bonita Vemaguet

Ao que respondeu o funcionário:

- Pois é, seu Lélío, eu acreditei na Vemag e comprei esta Vemaguet 0 Km recentemente, pouco tempo depois vocês venderam a Vemag para a Volks e prometeram que a fabricação do DKW continuaria. Agora, estou com um carro semi-novo desvalorizado que ninguém quer.

Lélío, vendo o inconformismo do proprietário pediu que ele encostasse o carro e contou uma versão até então desconhecida da história:

Assista & Reflita do Club 33

- Vou lhe contar o que houve, meu filho. Em 1964 fomos à Alemanha conversar com o presidente da Volkswagen alemã Heinz Nordhoff, pois a Volks havia comprado o Grupo Auto Union, que foi quem nos deu a licença para produzir o DKW no Brasil por 10 anos. Chegando lá ele nos avisou que a produção do DKW seria encerrada na Alemanha e que a Volkswagen não renovaria a concessão para a Vemag, concessão esta que se encerrou no ano passado (1967). Ele nos ofereceu a concessão dos carros Audi, mas a Vemag estava muito endividada e os carros DKW já não vendiam tanto no Brasil, não tínhamos capital de giro para adequar o maquinário da fábrica para a fabricação dos Audi, portanto, a Vemag estava inviabilizada comercialmente. Daí num domingo de 1966 eu estava no Jôquei Clube de São Paulo onde também se encontrava o presidente da Volkswagen do Brasil. Circulando entre os convidados se encontrava um colunista social importante de São Paulo que veio me cumprimentar e me perguntou se eu tinha alguma novidade sobre o desfecho das negociações da Vemag com a Volkswagen. Eu respondi que as negociações com a Fiat estavam concluídas e que todo o parque industrial da Vemag a partir de 1967 passaria a produzir carros da FIAT sob o comando da montadora italiana. Na mesma hora a tal colunista foi contar ao presidente da Volks que ficou branco, pois eles tem muito medo que a FIAT se instale no Brasil e prejudique a hegemonia deles no mercado brasileiro. Na segunda-feira ele me ligou e chamou para uma conversa em que fez uma proposta irrecusável pela

Assista & Reflita do Club 33

Vemag, pois com o montante pagaríamos todas as dívidas e ainda sairíamos com algum dinheiro para os acionistas da companhia. Se não tivesse feito isto, eles teriam feito uma proposta ridícula pela Vemag. Durante as negociações eles prometeram que por um período manteriam o DKW em linha no Brasil, bem como suas peças de reposição, mas infelizmente não honraram a palavra empenhada. Então, meu filho, foi isto que aconteceu.

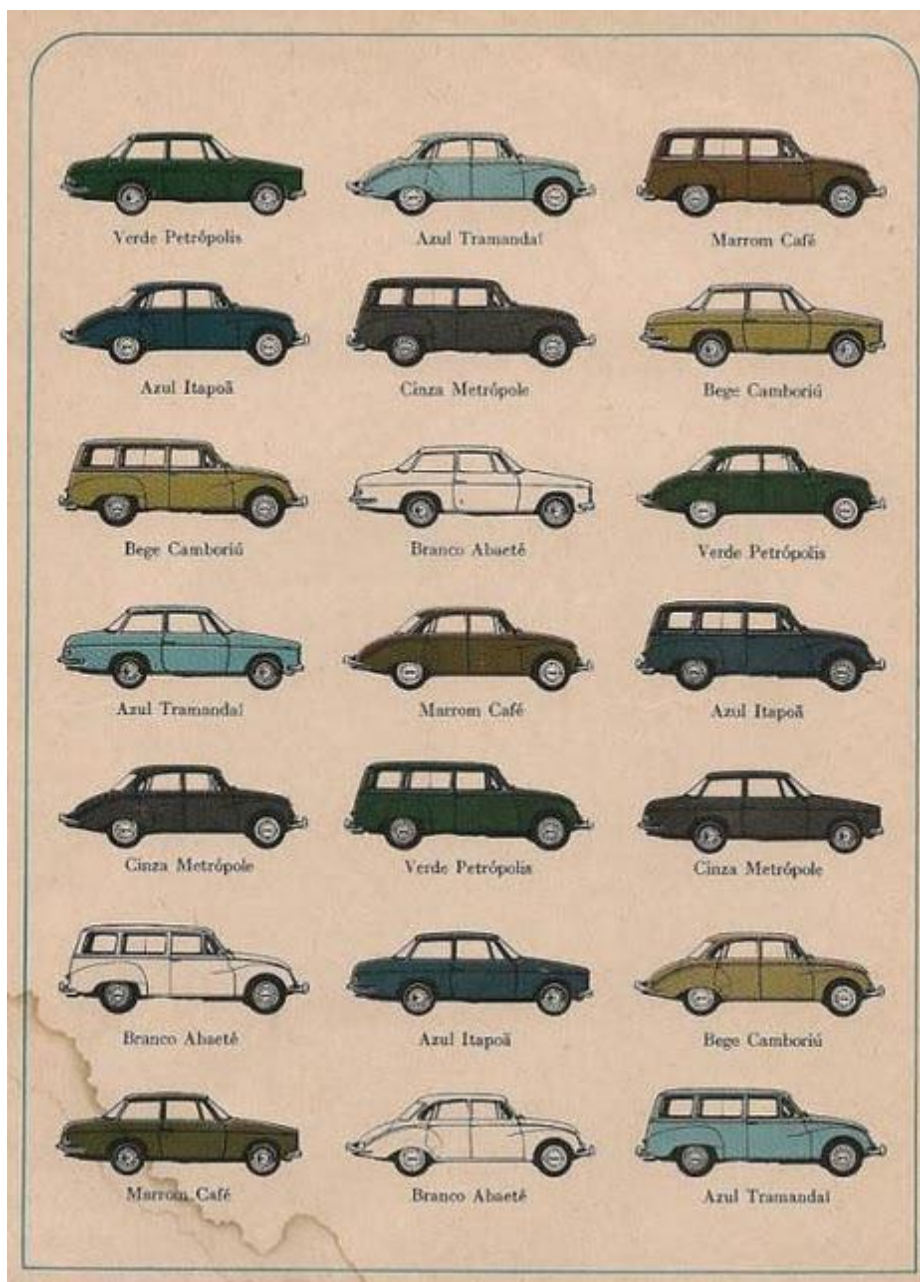


Fábrica da Auto Union na Argentina, também comprada pela Volkswagen
Os argentinos, porém, continuaram com peças de reposição
http://www.interney.net/blogs/saloma/2009/04/09/auto_union_argentina_1960/

Na Argentina a Volks adquiriu a subsidiária local que montava o DKW para produzir peças de reposição, mas no Brasil entregaram a terceiros a fabricação de

Assista & Reflita do Club 33

peças do DKW, e devido à péssima qualidade, os DKWs desapareceram rapidamente das ruas brasileiras.



Catálogo de cores da Vemag

Apesar dos esforços da Volks para impedir, a FIAT instalou-se em Betim, Minas Gerais na década de 70,

Assista & Reflita do Club 33

e em 1977 lançou seu primeiro carro no Brasil, o Fiat 147, um sério concorrente do Fusca.



Lançamento do Fiat 147 no Brasil, em 1977
O maior pesadelo da Volks tornou-se realidade
http://pt.wikipedia.org/wiki/Fiat_147

Fazer este post sobre a Vemag foi muito especial para mim, pois meu pai, um imigrante espanhol que chegou ao Brasil em 1960 fugindo da pobreza e desemprego, conseguiu um emprego administrativo na Vemag. Quando a Volks adquiriu a empresa, ele não foi demitido, e sim transferido para a fábrica de São Bernardo do Campo, onde teve a oportunidade de trabalhar durante mais de 20 anos, ajudando a construir a história da montadora alemã no Brasil.

***Obrigado Vemag. Obrigado Volks.
Obrigado Pai***

Read more: RIOBLOG: As incríveis histórias da VEMAG, pioneira da indústria automobilística brasileira <http://the-rioblog.blogspot.com/2011/12/as-incriveis-historias-da-vemag.html#ixzz1jSEQDT2g>