

O modelo 1952 do comerciante Fernando Eugênio Filho está tão conservado quanto o 1986 de Leo Steinbruch

O passeio dos fuscas

Donos comemoram 30 anos do início da fabricação

Lina de Albuquerque

SÃO PAULO - Se o fusca do paulistano Leo Steinbruch, falasse, provavelmente teria pouco a contar como o penúltimo sedan da Volkswagen fabricado no Brasil, em 1986. Antes de sua chegada, quase dois milhões e meio de brasileiros já tinham adquirido o seu fusca. No entanto, apesar dos seus inexpressivos 500 quilômetros rodados, este carrinho azul da última série tornou-se um dos mais festejados durante o passeio comemorativo dos 30 anos do início de sua produção no país, realizado no último domingo nas ruas de São Paulo.

O dono do penúltimo fusca (o último foi leilado pela Legião Brasileira de Assistência em 1987), estu-

dante de Administração de Empresa da Pontifícia Universidade Católica (PUC) de São Paulo, é apenas um admirador novato do automóvel mais popular do Brasil "Quando fiz 18 anos, ganhei uma Parati do meu pai; acho que se ele tivesse me dado um fusca naquela época, eu devolveria", comenta Steinbruch, de 20 anos. "Mas hoje curto o carro pelo seu valor histórico". O fusca é o único automóvel brasileiro fabricado durante 27 anos (1959 a 1986) e o único que ultrapassou a casa de três milhões de unidades vendidas.

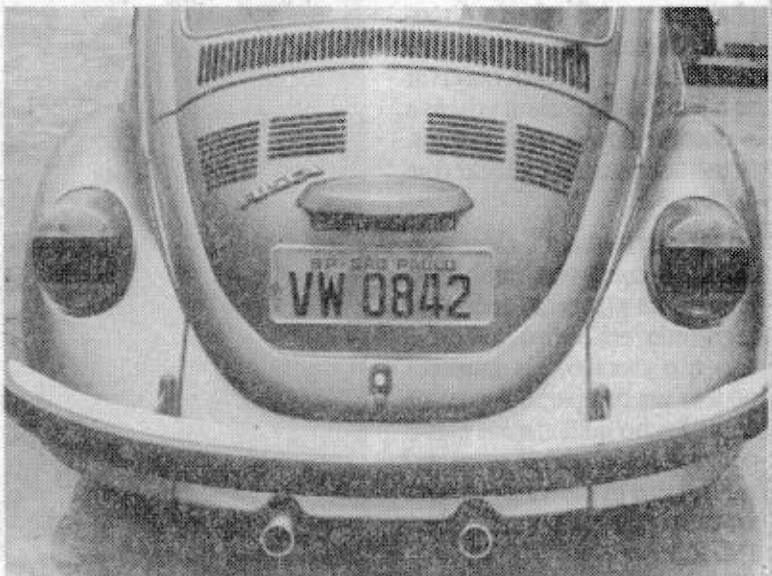
Adquirido no mês passado por Cz\$ 6 milhões 400 mil, através de anúncio de jornal, o penúltimo fusca se destacava no desfile, pelo estado de conservação, da grande maioria dos outros 250 carros participantes, muitos deles fabricados durante a

fase áurea de comercialização no país, entre 1972 e 1976, quando 200 mil foram comprados.

Na marcha domingueira, outro carro também chamava atenção pela excelente conservação: um modelo 1952 marrom, importado da Alemanha Ocidental e sete anos mais novo do que o primeiro sedan brasileiro montado em São Bernardo do Campo, no ABC paulista, e comprado pelo milionário industrial Eduardo André Matarazzo. Seu dono, o comerciante paulistano do ramo de confecção Fernando Eugênio Filho, 46 anos, mostrava animado a todos os curiosos os detalhes de sua máquina, por sinal semelhante ao primeiro fusca fabricado no Brasil. A lanterna traseira apelidada de *nariz de tucano*, as setas que saltavam para fora, o câmbio *chorão*, a janelinha de trás

dividida em duas. Tudo originalíssimo, até mesmo o manual de instruções, adquirido por ele há três anos de uma moradora do interior paulista de quem não lembra o nome.

Entre os dez carros na garagem da casa de Eugênio no Morumbi, um dos bairros mais elegantes da cidade, estão enfileirados cinco fuscas antigos. Mas somente o mais novo, de 1967, foi fabricado no país. Eugênio Filho aprendeu a gostar do fusca desde criança, quando seu pai, comerciante de carros, povoava sua imaginação com histórias dos primeiros modelos lançados na Alemanha, em 1936. "Com 18 anos, ganhei o meu primeiro fusca. Depois disso, nunca mais consegui parar de brincar de carrinho", disse ele, que também tem uma coleção de miniaturas de automóveis.



A traseira sofreu muitas alterações desde o modelo 1952 até o penúltimo fusca fabricado no Brasil