



NOTÍCIAS / ALEMANHA

ALEMANHA

Sucesso do Fusca afastou passado nazista

Origem do carro popular remonta ao nazismo: há 80 anos, Hitler lançava a pedra fundamental da fábrica de seu "Volkswagen" em Wolfsburg. Concebido para mobilizar massas, veículo se transformou em sucesso mundial.

Ferdinand Porsche (esq.) explica a Hitler seu projeto de carro popular "Volkswagen"

Dois homens e um megaprojeto: Adolf Hitler e Ferdinand Porsche foram os criadores do Fusca. Porsche como engenheiro projetista, Hitler como mentor político. "Foi o encontro de duas partes que se encaixavam", resumiu o historiador Wolfram Pyta, professor de História Contemporânea na Universidade de Stuttgart.

Com os colegas Nils Havemann e Jutta Braun, Pyta traçou a história da empresa fundada em 25 de abril de 1931, em Stuttgart, no livro *Porsche. Vom Konstruktionsbüro zur Weltmarke (Porsche. De escritório de design a marca mundial, em tradução livre)*. Sem o apoio do ditador, Porsche não teria podido finalizar o projeto do Volkswagen (carro popular, em alemão), aponta o historiador.

"Hitler precisava de uma mente criativa para construir um veículo compacto apropriado para a produção em série", explica Pyta. "E Porsche precisava de uma encomenda política que lhe permitisse projetar sem a pressão de custos."

Motorização e mobilização

Já no Salão Internacional do Automóvel de fevereiro de 1933, ou seja, poucas semanas após a sua nomeação como chanceler do Reich, Hitler anunciava a "motorização popular". Em meados de 1934, a "Associação da Indústria Automotiva Alemã do Reich" encomendava à Porsche o projeto de um carro "Kraft durch Freude" (força através da alegria), em homenagem à organização nazista homônima, de atividades recreativas.

Em 29 de dezembro de 1935, Hitler – que não possuía nenhuma carteira de motorista – recebeu pessoalmente o protótipo de seu "carro popular". Dois anos e meio depois, a pedra fundamental da fábrica da Volks em Wolfsburg era lançada em 26 de maio de 1938, com a presença do "Führer".

OS 80 ANOS DO FUSCA

Carro popular do Führer

Grande projeto de mobilização de massas: Hitler e seu protótipo de "Volkswagen" ou "carro popular", por ocasião do lançamento da pedra fundamental da fábrica da Volks perto de Fallersleben, no estado da Baixa Saxônia, em 26 de maio de 1938. Para o engenheiro projetista Ferdinand Porsche, a cerimônia marcou o início da ascensão rumo a uma marca global.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

guerra, o primeiro "Käfer" deixava a linha de montagem.

Dez anos mais tarde, a fábrica da Volks em Wolfsburg comemorava a produção da milionésima unidade. O carro com a carroceria arredondada e motor boxer avançava como símbolo do milagre econômico alemão. Com o nome de Beetle, Fusca ou Vocho, ele conseguiu recordes de vendas em todo o mundo. No total, foram produzidas e vendidas 22 milhões de unidades do carro popular da Volks.

O distanciamento do passado nazista já aconteceu no período pós-guerra. Em outubro de 1945, o Ministério da Produção Industrial da França, que na época era liderado pelos comunistas, entrou em contato com Porsche.

"Em nenhum outro campo pode-se ver tão claramente o distanciamento bem-sucedido do nazismo como no esforço do governo francês para abocanhar para si os serviços do engenheiro projetista da Volks", afirma Pyta.

"Oportunismo sem limites"

A concorrência francesa sabia que era preciso evitar que o carro popular francês fosse associado ao passado nazista. "Houve uma intriga entre as concorrentes Renault e Peugeot. Porsche e seu genro Anton Piëch foram acusados de envolvimento em crimes de guerra", aponta Pyta.

Surpreendentemente, em dezembro de 1945, Porsche foi então colocado sob a custódia das autoridades militares francesas, onde permaneceu até agosto de 1947. O sucesso mundial do Fusca não foi capaz de impedir a detenção.

Para Pyta, uma cooperação entre Hitler e Porsche não é algo tão excepcional, pois supostos homens de ação apolíticos deixam-se muitas vezes impressionar quando governantes autoritários os atraem com megaprojetos fascinantes.

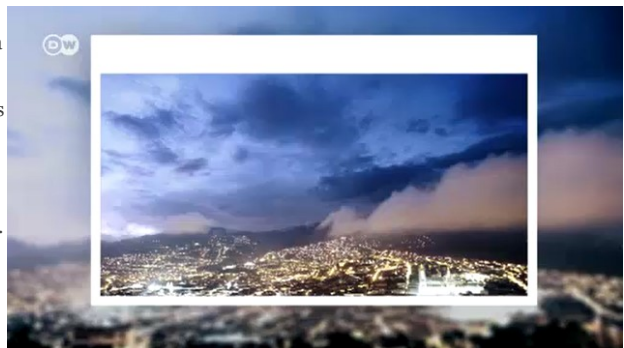
"Porsche não foi o único a cooperar com ditadores, sem nenhuma preocupação moral e num oportunismo sem limites", afirma o historiador. "Às vezes, empresários interessados somente no sucesso de sua firma ou na implementação de ambiciosos projetos tecnológicos não têm nenhum escrúpulo ao fazer acordos com governantes autoritários."

No início, o automóvel da "força através da alegria" não serviu à "motorização popular", mas sim à Wehrmacht, as Forças Armadas nazistas. Ele foi utilizado como carro utilitário e de comandante ("Kübelwagen") e veículo anfíbio na campanha de guerra.

Ninguém ficou surpreso, no entanto, com esse uso militar adicional. Pois, desde o início, tal conversão estava planejada. Num documento de 1934, Porsche afirmava que "um carro popular deve servir não somente como veículo de passageiros, mas também para entregas e propósitos militares específicos."

Um Fusca francês?

A história de sucesso do carro compacto para o povo começou, na verdade, após Segunda Guerra Mundial. Para se distanciar do passado nazista, ele foi apelidado de "Käfer" (besouro) na Alemanha. Já em dezembro de 1945, meio ano após o fim da



VW Fusca

A Deutsche Welle é a emissora internacional da Alemanha e produz jornalismo independente em 30 idiomas. Siga-nos no [Facebook](#) | [Twitter](#) | [YouTube](#) | [WhatsApp](#) | [App](#) | [Instagram](#)



FUSCA: TRAJETÓRIA DE UM CLÁSSICO

Museu do Automóvel da Volkswagen

O Museu do Automóvel da Volkswagen em Wolfsburg mostra uma parte importante da história do carro na Alemanha. Em abril de 1985, ele foi aberto ao público pela primeira vez. Em 5.000 m² de área de exposição, mostram-se a marca VW e seus dois conceitos tecnológicos: a refrigeração a ar e o motor traseiro dos primeiros anos, e a refrigeração a água e o motor dianteiro desde a década de 1970.

[LEIA MAIS](#)

Os 80 anos do Fusca

De grande projeto nazista a maravilha automotiva mundial: em 1938, Adolf Hitler lançava a pedra fundamental para a produção de seu carro popular ("Volkswagen"), cujo sucesso se estendeu por décadas. (26.05.2018)

Fusca: trajetória de um clássico

O primeiro Fusca do mundo foi produzido em 1938, na Alemanha, e o último dos cerca de 22 milhões de exemplares saiu de uma fábrica no México em 2003. (17.11.2016)

[ÁUDIOS E VÍDEOS RELACIONADOS](#)

VW Fusca

Data 26.05.2018

Autoria Astrid Prange (ca)

Assuntos relacionados [Volkswagen](#), [Bosch](#), [Fusca](#), [Daimler](#)

Palavras-chave [Volkswagen](#), [Käfer](#), [Ferdinand Porsche](#), [Wolfsburg](#), [Fusca](#), [Beetle](#)

Feedback : [Envie seu comentário!](#)

Imprimir [Imprimir a página](#)

Link permanente <http://p.dw.com/p/2yH1F>
