

www.revistaonline.com.br

# FUSCA & CIA



**RARO NA SIMPLICIDADE**  
Fuscão com "pinta" de Fusquinha

*Passo*  
EDITORA



**ROMETSCH**  
Conheça a curiosa  
versão de quatro  
portas do besouro

## TETO REMOVÍVEL

Sedan 1962 vira conversível baseado em tendência francesa

**RODAS**  
A evolução  
do componente  
no Brasil

## KOMBI DE CINEMA

Um raro modelo cabine dupla  
brilha em filmes e novelas



**REVIGORADO!** Versão "oval" escapa da sucata e ganha visual moderno

Ano 3 - Nº 18  
R\$ 9,90  
R\$ 4,70



KIT-CAR

# JORNADA CURTA

S  
oad  
TATION





**UMA MISTURA DE BUGUE COM  
CARRO ESPORTE. ASSIM PODE-SE  
DEFINIR ESTE MODELO, LANÇADO  
EM MEADOS DA DÉCADA DE 1980  
COM A MECÂNICA DO VW**

Texto: Rogério Ferraresi  
Fotos: Saulo Mazzoni



O Jornada foi mais uma das inúmeras tentativas de procurar dar alternativas ao consumidor nacional numa época em que a "bu(r)rocracia" do País teimava em manter as importações de automóveis fechadas com o intuito de "proteger" a indústria nacional. Isso acabou propiciando o surgimento de inúmeros projetos de modelos denominados, orgulhosamente por seus idealizadores, como "fora-de-série" – mas que não passavam de rudimentares variações de carrocerias de plástico reforçado com fibra-de-vidro, construídas em fundo de quintal, nas quais a única garantia de qualidade era o fato de utilizarem a confiável, versátil e robusta plataforma VW.

O Jornada pode ser considerado um dos mais significativos exemplos dessa esquizofrenia, provocada pela total

**Detalhes no acabamento procuravam dar ao Jornada aparência de carro de luxo**

falta de conhecimento de governantes assessorados por tecnocratas incompetentes. Desenvolvido por "fibreiros" do Rio de Janeiro, o projeto do modelo acabou encontrando o apoio do Consórcio Nasser, empresa que já não existe, mas que previu na época vender milhares de cotas para quem sonhava em possuir um carro diferenciado. Para isso, foi constituída a empresa Nasser Brasil Motores, que, pouco tempo depois, passou a se denominar NBM Indústria e Comércio de Veículos e ficava localizada mais precisamente no número 15.140 da Avenida Brasil, no Rio de Janeiro (RJ).

Apesar da proposta de comercializar o modelo completo no consórcio, o Jornada também podia ser vendido em forma de kit, conforme explicava um folheto da empresa:



"Para o cliente que possui um veículo VW, a carroceria pode ser montada tanto na fábrica como, pela simplicidade de sua montagem, por qualquer mecânico de confiança, mas a NBM também fornece a carroceria montada em mecânica 0 km ou revisada". Com tantas opções, os fabricantes acreditavam num futuro comercial brilhante para o Jornada. Esta visão amadorística em pouco tempo caiu por terra e a "decolagem" comercial do Jornada, na prática, nunca ocorreu. Apenas três anos após o lançamento do modelo, a NBM encerrou suas atividades.

### **SALADA MISTA**

O modelo era oferecido com duas versões de acabamento: L e LS, além de contar com detalhes exclusivos,

**No estilo, se destacava a targa, que também reforçava o conjunto**

como alardeava o fabricante. Mas, na verdade, o carro utilizava vários componentes de automóveis de série, como faróis, lanternas dianteiras e vidros de porta do Chevette 1983, maçanetas externas do Alfa Romeo 2300 e lanternas traseiras também de Chevette, mas dos modelos 1980/82. A entrada de ar da tampa do motor, metálica, era na verdade a grade da entrada de ar de cabine localizada na dianteira da Kombi.

Internamente, ocorria a mesma coisa, com difusores de ar e puxadores de porta do Passat, maçanetas das portas do Brasília e manoplas de acionamento dos vidros de Kombi. Já a versão LS vinha equipada com vidros de acionamento elétrico, além de toca-fitas, bancos exclusivos, carpete de nylon, antena com motor elétrico, rodas de

## CHAPA AMARELA

O comerciante Flávio Ferreira de Medeiros Junior, de São Paulo, SP, sempre gostou de veículos diferentes. Assim, em 2005, quando um amigo colecionador de motos colocou seu Jornada à venda, Flávio não resistiu e, apesar da marca e do modelo lhe serem completamente desconhecidos, acabou comprando o "carrinho", que estava parado há muito tempo: "Os pneus velhos e murchos denunciavam e, além disso, o carro ainda conservava as placas amarelas tendo rodado apenas 30 mil quilômetros", detalha o comerciante.

O carro deixou a garagem do antigo proprietário rebocado numa prancha e foi levado diretamente para uma oficina mecânica. Ali, os carburadores foram limpos, da mesma forma como o tanque, do qual também foram substituídas as mangueiras. Além disso, muitos itens do sistema elétrico também tiveram de ser trocados, como velas, cabos, bateria, rotor e platinados. Os piscas dianteiros, que eram da cor âmbar, foram substituídos por um par com lentes brancas, mas a pintura permaneceu original, só necessitando pequenos retoques.

As corroidas rodas de SP2 deram lugar a um jogo de liga leve, enquanto o volante original Panther foi trocado por outro, com raios prateados e aro em madeira, mesmo material da nova manopla de câmbio. Já o carpete, molado, deu lugar a um tapete de courvin e a capota de plástico, que havia se deformado, teve que ser refeita seguindo o desenho original.

Quando finalmente finalizou a restauração de seu Jornada, Flávio foi exibir o carro no já tradicional evento realizado no Sambódromo de São Paulo, onde o esportivo chamou a atenção de muita gente. Poucos, entretanto, eram aqueles que conheciam o veículo. Uma prova de que a nossa "arrojada e temerária" indústria de modelos fora-de-série, com mecânica VW, ainda pode render boas surpresas para os apaixonados por automóvel.



liga leve e pneus de perfil baixo, os mesmos 185/60-14 do Ford Escort XR3. Na versão em kit, o Jornada era comercializado por Cz\$ 190 mil, enquanto o modelo LS, o mais caro da linha, custava, montado, Cz\$ 293 mil.

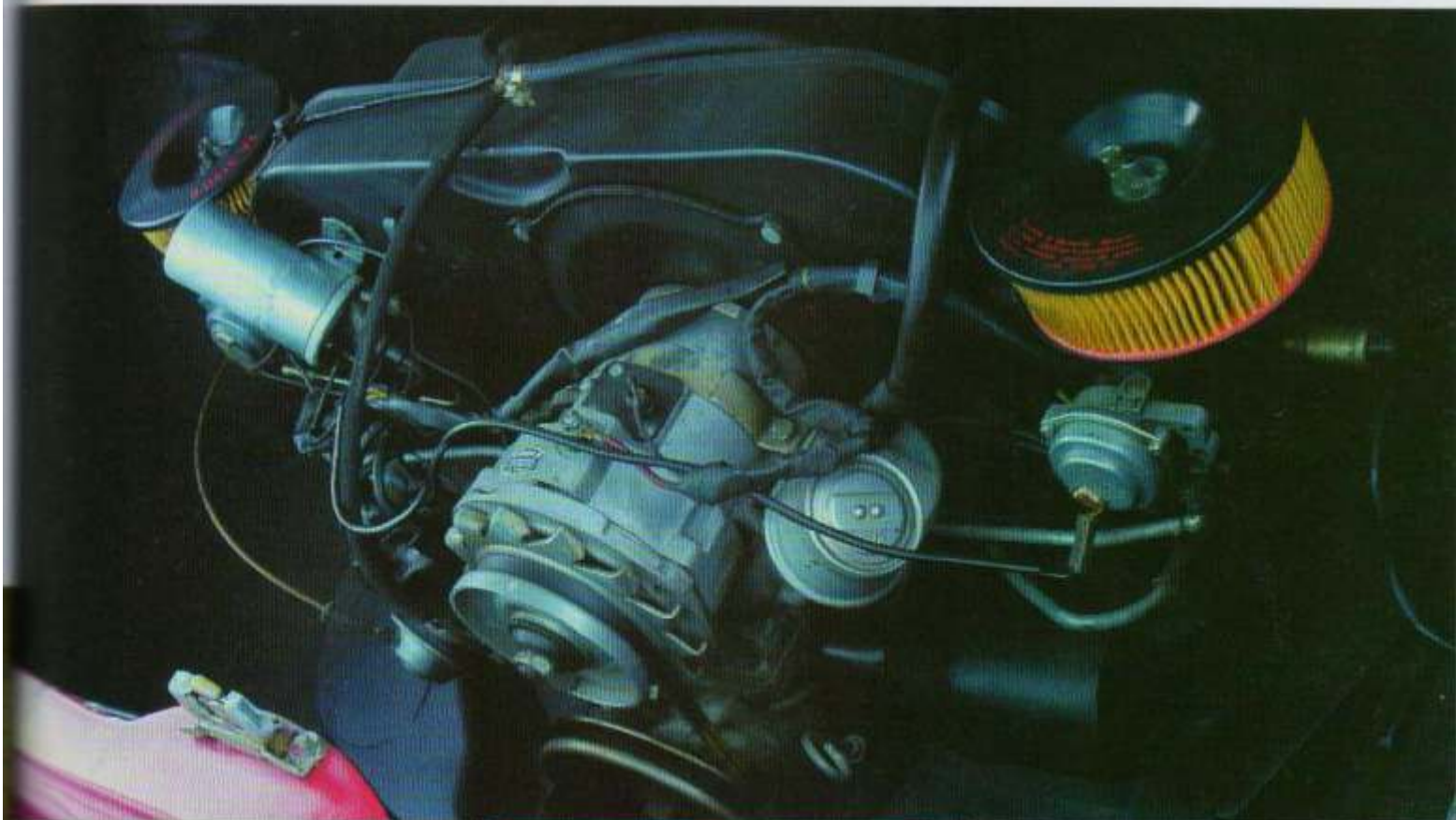
O pacote mecânico do carro era todo do Brasília. Posteriormente, a empresa desenvolveu um chassi próprio de tubos de aço, abandonando a plataforma VW e passando a utilizar na suspensão traseira molas helicoidais, braços tensores longitudinais e cintas limitadoras. Nada de revolucionário, sistema semelhante já era utilizado nos utilitários da Gurgel. A mecânica, porém, continuou a mesma, com eixo dianteiro, câmbio e motor do Brasília, que utilizava dois carburadores Solex 32, de corpo simples e fluxo

*A capota de lona era original, mas também havia a opção de teto rígido*

descendente, e potência máxima de 65 cv (brutos) a 4.600 rpm.

### DETALHES DO PROJETO

Apesar de utilizar muitos componentes de carros nacionais, o Jornada tem lá alguns detalhes de estilo originais, se assim pode-se dizer. O painel, por exemplo, teve inspiração nos do Ford Mustang da década de 1960, com dois grandes espaços ressaltados, um na frente do motorista e outro do passageiro. No primeiro ficam agrupados os cinco instrumentos feitos exclusivamente para o veículo, que se destacam pelos numerais vermelhos e o fundo quadriculado azul. O grupo de



instrumentos tem conjunto de luzes-espia (freio, farol, pisca e alternador), conta-giros, velocímetro, marcador do nível de combustível e termômetro de óleo. Já no espaço do lado direito fica o porta-objetos, sem tampa e, entre as duas estruturas, uma fileira de botões do Fiat 147. A coluna de direção é do VW Passat e o volante original, preto, com três raios, era fabricado pela Panther.

A carroceria, tipo targa, não tem coluna central, mas sua capota de vinil é fixa, com estrutura de quatro travessas metálicas. Guardá-la em um dia de sol não é tarefa muito complicada: basta apenas dobrar as janelas plásticas laterais e encaixar a peça no porta-malas. O fabricante também oferecia, como opcional, uma

**A mecânica era a mesma do Brasília, com motor de 1.600 cm<sup>3</sup> de dupla carburação**

capota rígida de plástico reforçado com fibra-de-vidro. Apesar de ser mais resistente e também conferir um aspecto mais esportivo, diferenciando o modelo de um simples bugue, este teto não podia ser guardado no porta-malas devido às suas dimensões, por isso acabou não tendo muita aceitação.

Apesar de todas alternativas de comercialização, a ambiciosa NBM não conseguiu firmar o produto no mercado e a última unidade do Jornada foi montada em meados de 1988. Dados de produção oficiais nunca foram divulgados, mas deve ter sido muito pequena. Se o Jornada não conseguiu cativar compradores naquela época, acabou se tornando uma raridade nos dias atuais, bastante cobiçada pelos colecionadores. Tal um mérito que ninguém pode tirar.