



60 ANOS DE LANÇAMENTO DO ROMI-ISETTA

O primeiro carro de passeio fabricado no Brasil

Um lançamento que mudou o Brasil

No início dos anos 1950, o Brasil iniciava sua projeção rumo ao futuro: a economia crescia, e novos comportamentos e costumes surgiam. No País, vivia-se otimismo e uma necessidade por modernidade, que se espalhava por toda a sociedade: nas artes e na cultura, na arquitetura, na indústria.

As grandes cidades brasileiras tornavam-se maiores e mais complexas, recebendo a população, de todas as partes do país, que partia do campo. Getúlio Vargas fazia um governo nacionalista. Criou a Petrobras. Fundou o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, hoje BNDES. Elaborou o Plano Nacional de Reparcelamento Econômico, o Plano Nacional de Rodovias, o Fundo Nacional de Eletrificação. O objetivo destas ações era transformar o Brasil, modernizá-lo e industrializá-lo.

Neste contexto, em São Paulo, com 2,2 milhões de habitantes, os ônibus “papa-filas” representavam a realidade do transporte público. No começo da década, existiam apenas 299 mil automóveis particulares em todo o Brasil. Estes poucos automóveis eram importados ou montados no país em regime CKD, sistema que, trabalhando com peças importadas, limitava a geração de empregos, valor e distribuição de renda.

No entanto, nesse novo país que crescia e demandava por modernidade, um fato iria modificá-lo para sempre: há 60 anos, no dia 5 de setembro de 1956, uma ensolarada quarta-feira, São Paulo testemunhou um desfile com os primeiros 16 exemplares do primeiro carro de passeio produzido em série no Brasil. Pela primeira vez, via-se circular por nossas ruas um carro que não era meramente montado com componentes importados, mas sim um carro realmente fabricado no Brasil – com 72% (em peso) de suas peças de fato produzidas localmente. Um carro Brasileiro, enfim. Um carro chamado Romi-Isetta.

1930 – O início de tudo

1930 marca o início das atividades da Romi, empresa que iria, apenas 26 anos após sua fundação, lançar o primeiro carro de passeio de fabricação nacional. Surgida como uma modesta oficina de reparação de automóveis, a *Garage Santa Bárbara* foi fundada por Américo Emílio Romi e seu enteado, Carlos Chiti. A pequena empresa, aberta no município paulista de Santa Bárbara d’Oeste, localizado a cerca de 138 km a noroeste da capital do Estado, logo se viu envolvida na manutenção de arados e outros implementos agrícolas, trazidos por imigrantes norte-americanos que povoaram a região. Da manutenção, partiu-se para sua produção seriada, e logo a empresa se transformou na maior fábrica de implementos agrícolas do País.

Durante a Segunda Guerra, com as dificuldades de importação do aço e o racionamento dos derivados de petróleo, a produção de arados sofreu uma importante queda. No entanto, havia uma nascente indústria brasileira que necessitava de máquinas, especialmente tornos.



Com os obstáculos à importação, tornos eram equipamentos essenciais. Lançados em 1941 com o nome Imor, os tornos Romi logo se tornaram presentes não só no mercado nacional, mas também internacional. No final dos anos 1940, a Romi iniciou a produção de tratores, tendo sido a primeira empresa do Brasil a fabricá-los, sob a marca Toro. A Romi se tornou uma marca sólida, e é hoje um importante produtor mundial de máquinas-ferramenta e máquinas para processamento de plásticos, além de produtor de fundidos e usinados. Os produtos da Romi atendem às necessidades da indústria automobilística e de autopeças, entre muitos outros setores industriais.

1955 – Uma revista italiana. E a Romi conhece o Iso Isetta

Carlos Chiti teve acesso a uma revista italiana, e, ao lê-la, se deparou com uma matéria sobre um carro que chamava a atenção de público e imprensa mundiais: o Iso Isetta. Um carro criado e fabricado na Itália, e inovador em todos os seus aspectos: do seu aerodinâmico formato em gota de chuva a seu projeto mecânico revolucionário. Chiti percebeu que o Isetta, um carro de conceito racional e idéias inteligentes, poderia representar uma revolução no mercado brasileiro de automóveis. Pois o Isetta poderia finalmente inaugurar a era da indústria brasileira de automóveis, com carros genuinamente fabricados no país.

Até aquele momento, os automóveis vendidos no Brasil eram ou importados já prontos ou apenas montados nas operações das multinacionais aqui instaladas, num sistema chamado CKD (*complete knock-down*, ou seja, carros completamente desmontados, cujas peças eram produzidas fora do país e aqui enviadas – para então serem montadas pelas multinacionais). No pós-guerra, o governo Getúlio Vargas iniciou o processo de efetiva industrialização do Brasil, com a criação, em 1951, da Comissão de Desenvolvimento Industrial (CDI), organismo que, pela primeira vez na história do Brasil, pôs em prática o planejamento industrial como um dos pilares para o desenvolvimento nacional.

A CDI coordenava os trabalhos da Subcomissão de Tratores, Caminhões, Jipes e Automóveis, criada para estimular a implementação da indústria automobilística no Brasil. Os reflexos desta política desenvolvimentista produziram resultados já na primeira metade dos anos 1950, quando grande parte das peças de reposição ofertadas no mercado brasileiro já eram produzidas localmente. Neste momento, começavam a ser criadas as condições para a implementação efetiva do setor no País.

Após estudar a concepção do Isetta e suas características produtivas, Chiti sugeriu a “Seu” Emílio: “Por que não trazemos um ou dois carros destes para saber que bicho são?” A idéia foi prontamente atendida, e duas unidades do Iso Isetta, de cor branca, foram logo importadas pela Romi, a fim de se estudar a viabilidade de sua produção local.

Um carro pensado em ser mini

Na indústria automobilística, uma tendência ao se produzir automóveis econômicos e pequenos é tentar miniaturizar dimensões e componentes internos do veículo – solução incorreta, pois apenas reduzir dimensões e peso não torna o carro mais econômico ou funcional. Rusticidade, desconforto, falta de equipamentos básicos e de segurança são outros recursos que podem ser usados para se reduzir custos. Na contramão destas soluções



inadequadas, o conceito do Isetta partiu do zero. Ele seria um carro econômico e confortável. Pequeno, mas espaçoso. Seguro e com performances adequadas. E sem perder a graciosidade e estilo. Assim, seus detalhes foram concebidos tendo estes e vários outros valores fundamentais em mente, entre eles: as pequenas dimensões, a sua mecânica, os materiais empregados, os processos industriais de produção seriada, seus custos de aquisição e manutenção.

Tudo no Isetta havia sido projetado de modo diferente, revolucionário, num conceito inteiramente novo: o carro foi deliberadamente pensado para não ser um carro comum.

Dos aviões ao Isetta

O Isetta nasceu de um conceito do engenheiro aeronáutico Ermenegildo Pretti e de seu assistente Pierluigi Raggi. Pretti trouxe para a indústria automobilística sua experiência acumulada ao projetar aviões. Assim, algumas das características marcantes do Isetta são puramente aeronáuticas:

- A carroceria aerodinâmica em forma de gota d'água, visando minimizar a resistência com o ar;
- A porta única frontal, trazida dos aviões cargueiros, que facilita o acesso ao interior do carro, fortalecendo a estrutura do veículo;
- A cabine totalmente envidraçada, como nos caças a jato, possibilitando grande visibilidade;
- Amplo uso de materiais caros, mas leves, como o alumínio injetado ou fundido, o que resulta em alta eficiência energética, menor peso, boas performances e redução do consumo de combustível;
- A ergonomia avançada, com todos os comandos ao alcance da mão, reduzindo a distração do motorista;
- Cuidado com a localização do centro de gravidade e distribuição de peso, resultando em altos níveis de estabilidade e segurança;

Uma das patentes do Isetta se referia a possibilidade de estacionar o carro de frente para a calçada, reduzindo o risco de atropelamentos durante a entrada e saída dos passageiros.

Dois carros, e surge uma indústria

Um dos primeiros passos para a produção do carro no Brasil foi agendar uma visita à Itália, a fim de negociar um contrato. Junho de 1955. Américo Emílio Romi e Carlos Chiti embarcaram num Lockheed Super Constellation rumo à Milão, onde se encontrariam com Renzo Rivolta, o proprietário da Iso. Emílio passou mal durante o voo e, assim que desembarcaram em Milão, foram recebidos pela diretoria da Iso que o levou a um hospital. Internado, constatou-se um infarto. Carlos Chiti se incumbiu dos negócios. Chegou-se a um consenso quanto ao direito de licença e aos royalties: 3% sobre o preço de venda de cada unidade. Carlos Chiti revelou, anos depois: “Na verdade, nossa intenção era maior, era convencer a Iso a se associar a nós, investir conosco, montar aqui uma empresa capaz de produzir 50 mil carros por ano. Só que a Iso não tinha recursos: no pós-guerra, as companhias italianas estavam mal de caixa e não podiam investir fora do país, preocupadas em colocar ordem na casa, desarranjada com a guerra. Mas acreditávamos no mercado, no potencial, na marca, e em fabricarmos o primeiro carro brasileiro.”



Produzir o Isetta no Brasil era viável, pois sua produção se encaixava em dois requisitos básicos estabelecidos pela Romi:

- O Isetta deveria ser colocado em produção rapidamente;
- A custos baixos.

A Iso enviou ao Brasil um técnico e piloto de testes, Domenico Stragliotto, que submeteu os dois Isettas importados pela Romi a todo tipo de testes de rodagem, para que se estudasse o comportamento e a durabilidade dos componentes do carro nas ruas e estradas brasileiras.

Na Romi, um pavilhão de estrutura metálica e concreto, com 25 mil metros quadrados, foi construído para se instalarem as linhas de montagem do Romi-Isetta. Ao mesmo tempo, iniciou-se a busca por fornecedores. Em São Paulo, Aldo Magnelli era o proprietário da Tecnogeral, metalúrgica dotada de ferramentaria e estamparia pesada. Contatada pela Romi, a empresa produziria todo o ferramental (estampos) e também se encarregaria de fabricar as carrocerias e chassis. Para isso, também investiu num pavilhão na rua Brigadeiro Tobias. O inovador processo produtivo acertado entre Romi e Tecnogeral previa a entrega, em Santa Bárbara d'Oeste, das carrocerias já montadas e pintadas. A Romi, portanto, procederá a montagem dos componentes ao chassis, assentando posteriormente a carroceria acabada, reduzindo o tempo de fabricação de cada unidade. Não eram muitos os componentes do carro produzidos internamente na Romi.

Processos similares foram negociados junto aos demais fornecedores, de modo que o índice de nacionalização do Romi-Isetta atingiria 72% do peso do carro: neste período, já havia mais de 400 fabricantes de autopeças produzindo localmente, reunidos sob agremiações como o Sindipeças (Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores).

Afinal, um carro brasileiro

Os jornais já haviam percebido a importância do lançamento iminente e noticiavam. Manchete do Diário de São Paulo, da rede Associados:

Deve ser lançada até o fim do ano a primeira série de automóveis de fabricação nacional.

No dia 30 de junho de 1956, um dia após o aniversário de Emílio Romi e apenas um ano após a assinatura do contrato com a Iso, Emílio; os filhos Giordano, Alvares, Romeu; e Carlos Chiti, receberam nas instalações fabris em Santa Bárbara d'Oeste uma equipe de TV que transmitiu ao vivo – ainda não existia no Brasil o VT – o momento histórico em que o primeiro exemplar do Romi-Isetta foi exibido ao País. As câmeras mostraram, ainda, o carro número um circulando pelo pavilhão fabril, mostrando a realidade que já era a indústria brasileira de automóveis; Naquele momento, estava lançado o carro brasileiro.

Um lançamento histórico

O lançamento oficial do Romi-Isetta teve de esperar um pouco mais. Foi necessário um trimestre para a composição de um estoque suficiente para o abastecimento do mercado.



Também neste período se constituiu a rede de vendas e assistência técnica. A primeira loja, a Companhia Distribuidora Brasileira Comércio e Indústria, se estabeleceu na rua Marquês de Itu, 133, no centro de São Paulo.

E foi desta loja que partiu, no dia 5 de setembro de 1956, uma caravana composta pelos primeiros 16 carros de passeio produzidos no Brasil. O desfile marcou oficialmente o lançamento do Romi-Isetta. O evento foi dividido em etapas:

Na primeira, os 16 automóveis deixaram a Marquês de Itu e seguiram pela Rego Freitas, largo do Arouche, rua do Arouche, praça da República, avenida São Luís, viaduto Nove de Julho, rua Maria Paula, avenida Brigadeiro Luís Antônio, rua Treze de Maio, até o Palácio Episcopal. O Centro ainda era o coração e o cérebro de São Paulo. No Palácio Episcopal, na Bela Vista, o cardeal D. Carlos Carmelo Motta abençoou os Romi-Isettas:

“Invoco a proteção de Deus para esta iniciativa, que visa a dar ao Brasil mais um forte apoio para sua independência econômica”.

Do palácio, seguiram para a segunda etapa, em direção à avenida Paulista, avenida Angélica até a praça Marechal Deodoro. Depois, avenida São João e alameda Gleite, chegando aos Campos Elíseos pela avenida Rio Branco, que na época abrigava a sede do governo do estado.

O governador Jânio Quadros recebeu a caravana e entrou num dos carros, acompanhado pelo secretário da Fazenda, Carvalho Pinto. D. Eloá Quadros, primeira-dama do estado, também deu uma volta. As palavras de Jânio:

“Honra a nossa indústria, honra São Paulo e honra os brasileiros um carro como esse”

Do palácio, a caravana partiu para a terceira etapa. Avenida Rio Branco, rua Guaianases, largo do Paissandu, avenida São João, rua Libero Badaró, viaduto do Chá, praça Ramos de Azevedo, rua 24 de Maio, praça da República, regressando à Marquês de Itu.

A notícia do lançamento foi dada em primeira mão pela Folha, que tinha uma edição vespertina chamada Folha da Noite:

“Lançado hoje no mercado o carro nacional de marca Romi-Isetta”. E continuava: “O primeiro automóvel brasileiro — Caravana Romi-Isetta — Características do novo automóvel — Características técnicas — É 70% nacional”

Os outros diários, matutinos, veicularam no dia seguinte. A manchete foi praticamente a mesma. No mesmo dia do lançamento, o presidente Juscelino Kubitschek recebeu um telegrama do sindicato setorial, afirmando:

“A Romi se antecipou aos projetos governamentais, estabelecendo um marco na industrialização brasileira”



O telegrama resume de modo fundamental a iniciativa da Romi: sem requisitar apoio governamental, e sem esperar por medidas de estímulo à implementação do setor automotivo, a Romi se valeu unicamente de seu empreendedorismo e crença no País e no futuro para, se adiantando à vontade governamental, lançar a Indústria Automobilística brasileira.

O Romi-Isetta visto por empresários do setor

Declarações feitas em referência ao lançamento:

“O carro brasileiro está ótimo. Creio até que melhor do que o nosso italiano.”

Carlos Kirberg, representante da Iso que veio da Itália para o lançamento

“Gostei. Gostei bastante. Agora, quero andar num.”

Humberto Monteiro, diretor da Ford do Brasil

“É um grande passo para a emancipação industrial brasileira.”

Manoel Garcia Filho, presidente da Vemag

“O carro está acabado de maneira perfeita. A pintura é agradável. Está muito cômodo e prático para a balbúrdia dos transportes. É ainda econômico ao extremo. Bela iniciativa, essa.”

Étienne Rossetti, gerente comercial da Pirelli

“Um carro pequeno para o Brasil é algo interessante e terá um desenvolvimento importante e patriótico.”

Aldo Magnelli, da Tecnogeral, fabricante da carroceria e do chassi

A primeira matrícula

A primeira matrícula registrada no livro-mestre da Produção de Veículos Romi-Isetta foi de um automóvel cujo número de chassi era RIP 56001, fabricação tecn/c-121. Número de motor RIP 56001, cárter Iso-225. Cor creme (1952) e vermelho (1591). Pneus com faixa branca. Nota fiscal 8647. O carro foi destinado à S.A. Industrial de Óleos Nordeste, em Porto Alegre – RS.

Uma campanha para um pioneiro

Além da divulgação da notícia, uma campanha publicitária extensa foi criada, com os grandes jornais paulistanos, como o Estado, os Diários e a Folha, liderando a divulgação publicitária.

Para o lançamento nacional, seriam utilizadas revistas de ampla penetração, como O Cruzeiro, Manchete, Visão e Seleções. Para a TV, com apenas cinco anos de existência no país, foram programados comerciais ao vivo ou filmados e, em menor escala, a apresentação de slides de trinta segundos.



O rádio, sempre um poderoso veículo, divulgaria jingles. A agência contratada salientava que “a promoção visa um trabalho de pioneirismo que refletirá beneficentemente em todo o futuro do produto”. Criou-se um slogan, a ser veiculado nacionalmente: “*Rodar a frente do progresso*”.

Anúncios de página inteira diziam:

O lado bom da vida é o lado de dentro de um Romi-Isetta.

Dirigir o Romi-Isetta é uma experiência única.

Só conduzindo um Romi-Isetta poderá apreciar-lhe as qualidades.

Um meio de transporte rápido, elegante e sobretudo prático em todos os percursos e durante os doze meses do ano para as senhoras, homens de negócios, profissões liberais, turismo etc.

Romi-Isetta, uma estabilidade verdadeiramente excepcional.

Romi-Isetta, realmente econômico na compra e na manutenção.

No verão, você abre a capota do carro e goza as delícias de um conversível. No inverno ou na chuva, você está 100% protegido, pois o seu Romi-Isetta é hermeticamente fechado.

Tão fácil de dirigir... Você manobra sem esforço, tem uma visão total dos quatro lados, faz a volta completa num círculo de sete metros de diâmetro.

JK, o Geia e o Romi-Isetta

O Governo de Juscelino Kubitschek iniciou-se em 31 de janeiro de 1956, iniciando um período desenvolvimentista através do Plano de Metas, estruturado em seis grupos: educação, alimentação, transporte, energia, indústria de base e a construção da nova capital.

Visando regulamentar o setor da indústria automobilística, criou-se, através do decreto 39.412, de 16 de junho do mesmo ano, o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (Geia), subordinado ao Conselho do Desenvolvimento e presidido pelo almirante Lúcio Meira.

Ao Geia não caberia homologar os automóveis, mas, como descrito no artigo 1º do decreto, “Estabelecer normas diretoras para a criação da Indústria Automobilística Brasileira”. O foco do Geia, portanto, era o *setor* automotivo, ou seja, definir as diretrizes básicas referentes à implantação dessa indústria no Brasil. Para este objetivo, o Geia emitiria documentos, em forma de decretos assinados pelo Presidente da República, concedendo estímulos aos interessados na instalação de indústrias fabricantes de automóveis ou autopeças.



A primeira ação executiva do Geia foi a emissão do decreto de número 41.018, de 26 de fevereiro de 1957, que instituía o Plano Nacional da Indústria Automobilística, relativo a automóveis de passageiros. O decreto fixava os níveis de estímulo à atividade fabril, vinculadas à exigências de realizações manufatureiras que seriam impostas aos beneficiários dos estímulos. Entre as exigências (artigo 4º), era estabelecido um cronograma que determinava, para 1º de julho de 1957, um índice de nacionalização de 50% em peso. O Romi-Isetta, com 72% de nacionalização em peso, já superava amplamente este índice desde seu lançamento, em 1956. No artigo 3º, o Geia estabelecia em quatro o número mínimo de passageiros que um automóvel deveria transportar. A intenção era estimular a fabricação de carros utilitários, e não de luxuosos, esportivos.

Como todos os investimentos para a produção do Romi-Isetta, realizados tanto pela Romi como por seus fornecedores, se realizaram num momento em que não existiam metas federais de desenvolvimento ou uma política de fomento à implementação do setor, nenhum estímulo foi utilizado – ou sequer solicitado: “Não foi necessário”, afirmou Emílio Romi ao governador de São Paulo, Jânio Quadros, durante o lançamento. Emílio se referia à proposta paulista de estímulo à produção do Romi-Isetta, realizada em 1955 pelo Governo Estadual. Com o Romi-Isetta já em produção desde 1956, o decreto 41.018 impactou apenas na composição do preço do automóvel.

No entanto, ainda em 1957, a Romi já estava em fase avançada de estudos para introdução de novos modelos: Carlos Chiti, em visita à BMW na Alemanha, negociava uma associação entre as duas empresas, para produzir no Brasil novos modelos. O programa fixava como meta a produção anual de 5 mil unidades de diferentes veículos:

- Modelo A: Romi-Isetta para dois passageiros.
- Modelo B: Pick-up Romi-Isetta para 250 kg de carga útil, com 0,86 m³ de capacidade de carga.
- Modelo C: Pick-up Romi-600 para 600 kg de carga útil, com 1,36 m³ de capacidade de carga.
- Modelo D: Furgão Romi-600, carroceria fechada, para 600 kg de carga útil, com 3,17 m³ de capacidade de carga.
- Modelo E: Romi-BMW 600, de uso misto, para quatro passageiros, 350 kg de carga útil, duas portas e velocidade máxima de 95 quilômetros por hora.

A meta de lançamento era 1958, e para isso a Romi adquiriu área 50 mil m² para a construção de uma nova unidade industrial. O investimento necessário à execução do projeto, que incluía também a aquisição de maquinário, totalizava 535 milhões de cruzeiros. O plano previa uma joint-venture entre Romi e a empresa bávara BMW.

Através da resolução 62, expedida pelo Geia em dezembro de 1957, o plano para a produção dos automóveis Romi foi aprovado.

A BMW, que produzia sob licença o BMW Isetta na Alemanha, enfrentava dificuldades financeiras devido a perdas sofridas durante a Segunda Guerra Mundial (1939 – 1945), seguida, em 1956, pela crise do Canal de Suez. Como consequência, o plano para investimento em conjunto foi cancelado, e o projeto Romi teve de ser suspenso.



Linha do tempo:

- Agosto de 1955 – assinatura do contrato entre Romi e Iso
- 31 de janeiro de 1956 – Início do governo JK
- 16 de junho de 1956 – Decreto 39.412, instituindo o Geia
- 30 de junho de 1956 – O primeiro Romi-Isetta, produzido com índice de nacionalização de 72%, deixa a linha de montagem
- 5 de setembro de 1956 – Lançamento oficial, em São Paulo, do Romi-Isetta, anterior às definições governamentais de estímulo ao setor
- 5 de setembro de 1956 – Início das vendas do Romi-Isetta
- 26 de fevereiro de 1957 – Decreto 41.018, instituindo o Plano Nacional da Indústria Automobilística, relativo a automóveis de passageiros
- Segundo semestre de 1957 – Romi apresenta plano industrial para produção de 5 mil carros ao ano
- Dezembro de 1957 – Através da Resolução 62 expedida pelo Geia, o plano para a produção de automóveis Romi é aprovado

Um carro, um astro

O Romi-Isetta teria uma vida social intensa. Por suas características únicas, despertou o interesse de uma classe particularmente sensível ao novo e à moda: os artistas. O Brasil vivia o apogeu do cinema nacional, a idade de ouro da televisão, e o rádio vivia uma grande fase. Os artistas destes meios detinham grande popularidade, e eram importantes formadores de opinião. E muitos deles se tornaram proprietários de Romi-Isetta. Anselmo Duarte, conhecido ator da companhia cinematográfica Vera Cruz, estreou na direção com o filme “Absolutamente Certo”, de 1957, um grande sucesso de público. Anselmo foi um dos artistas que se renderam ao Romi-Isetta, a ponto de ter escalado o carro como um dos protagonistas do filme: Odete Lara, que contracenava com Duarte, participava em várias das cenas a bordo de um Romi-Isetta. Para lançar o filme no Rio de Janeiro, foi organizada uma caravana com quarenta Romi-Isettas, tendo à frente Anselmo Duarte, Dercy Gonçalves, Odete Lara, Aurélio Teixeira, Liris Castelani (bailarina e símbolo sexual do momento), Camilo Sampaio. Saindo de São Paulo no dia 11, os carros foram para o Rio, desfilaram por lá e se perfilaram diante do Copacabana Palace. Regressaram no dia 14. Na capital paulista, a caravana foi recebida pelo prefeito Negrão de Lima e pelo general Porfírio da Paz, vice-governador de São Paulo. O entusiasmo era grande, e Anselmo Duarte anunciou a fundação do Clube dos Proprietários de Romi-Isetta, destinado a reunir-se em atividades sociais e esportivas, organizar excursões, gincanas e corridas.

A comédia musical “Vou te contá” (sic), filme de 1958 de Alfredo Palácios para a Cinematográfica Maristela, abusou da contratação de estrelas populares da época, como Virgínia Lane, Carmen Costa, Dalva de Oliveira, Demônios da Garoa, Francisco Egydio, Isaurinha Garcia, João Dias, Jorge Veiga, Ronald Golias, Nilton Paz, Risadinha e outros. O filme conta as estrepolias do repórter Dondoca, que investiga o seqüestro de um bebê, filho de um rico industrial. Numa das cenas memoráveis, Nilton Paz canta “Juventude Transviada”, contracenando com garbosos Romi-Isettas.



A partir de “Absolutamente Certo”, os profissionais de comunicação descobriram que qualquer evento que tivesse o Romi-Isetta no meio era êxito garantido.

A Associação dos Técnicos e Artistas de Cinema do Estado de São Paulo (Atacesp) e o Clube dos Proprietários de Romi-Isetta organizaram uma gincana, reunindo três elementos fundamentais para garantir promoção: artistas de nome, o Romi-Isetta e o Guarujá, balneário do litoral paulista. O presidente da Atacesp, o ator Alberto Ruschel, da Vera Cruz, obteve o apoio da prefeitura da cidade. A prova era para artistas, mas dela podiam participar todos os proprietários do Romi-Isetta. Entre os participantes, destacavam-se Eva Wilma e John Herbert, casal que tinha o maior ibope da TV brasileira; Odete Lara; Dorinha Duval, estrela da televisão, apresentadora, comediantes; Vera Nunes; Renato Consorte; Aurélio Teixeira; Liana Duval; Araçary de Oliveira, mulher do cineasta Lima Barreto; Maurício Nabuco; Xandó Batista; Mara Mesquita; Milton Moraes; Irene Kramer; Lola Brah; Elizabeth Henreid; Milton Ribeiro, o capitão Galdino de O cangaceiro; Jussara Meneses, garota-propaganda; e Carlos Alberto de Souza Barros, diretor de cinema.

Em São Paulo, no estádio do Pacaembu, foi organizado um grande evento pela Associação Brasileira das Emissoras de Rádio (Aber), cujo diretor operacional era Enéas Machado. Depois de um show que reuniu artistas, acrobatas, domadores, palhaços e comediantes, entrou o Clube dos Proprietários de Romi-Isetta com bolas gigantes no teto dos carros. Desfilaram pela pista de atletismo e praticaram um futebol automobilístico.

Pelé, grande sensação da Copa do Mundo de 1958, visitou Bauru, onde se revelara para o futebol. Quando desembarcou, ele encontrou 60 mil pessoas, praticamente toda a população local. No momento culminante, Pelé recebeu um Romi-Isetta. O fato ocupou as primeiras páginas da imprensa brasileira e circulou pelo mundo.

Na TV, o sitcom nacional “*Alô, doçura*”, interpretado pela atriz Eva Wilma ao lado do marido, John Herbert, atingia o auge da popularidade. Wilma dirigia o carro dentro e fora das telas, além de ser garota-propaganda do modelo.

Um carro com alma feminista

No mundo dos anos 50, Brasil incluído, as mulheres surpreendentemente não haviam ainda conquistado muitos dos direitos básicos que fazem parte do dia-a-dia atual. Dirigir era para homens. Carros eram masculinos demais, grandes demais, pesados demais: quem os projetava entendia que o lugar das mulheres deveria ser no lado do passageiro. Mas, diferentemente dos demais, o Romi-Isetta era gracioso, leve e fácil para dirigir. A direção era dócil; as trocas de marchas, suaves. A embreagem leve e a ampla visibilidade, aliados ao bom desempenho, conforto e facilidade para estacionar representavam um convite para dirigir. Assim, com o surgimento do Romi-Isetta, ficou claro para elas que “carros podiam ser coisa de mulher, sim senhor!”

A Romi havia notado esta faceta do caráter do Romi-Isetta e, percebendo as crescentes demandas femininas por maior autonomia, igualdade e liberdade, tomou a atitude social e comercialmente arrojada de endereçar grande parte da publicidade e ações comerciais ao público feminino. Dizia uma das peças:



“Agora sou livre, o Romi-Isetta é o carro que faltava para meu transporte às compras, visitas e passeios”

Em outra publicidade, o texto afirmava que “Você ficará maravilhada ao dirigir um Romi-Isetta.” Em pouco tempo, o carro se tornou uma constante nas mãos de mulheres. Grandes formadoras de opinião, como artistas do cinema, TV e rádio eram vistas circulando ao volante de seus Romi-Isettas – cenas muitas vezes registradas pelas colunas sociais:

“Nunca o Romi-Isetta foi tão heráldica carruagem quanto na tarde em que Cecília Matarazzo Braga, com um lenço multicolor sobre os cabelos, guiava um através da avenida Nove de Julho”, escreveu Tavares de Miranda.

Concursos premiavam com Romi-Isetta a “Mais bela esportista”. Foram organizadas corridas de Romi-Isettas exclusivamente para mulheres, que provaram àquela sociedade a plena capacidade feminina na condução de automóveis – incluindo as competições.

Seguro em qualquer tempo

O Romi-Isetta demonstrou grande preocupação com aspectos da chamada segurança ativa, que são as características do projeto que contribuem para se evitar um acidente: freios, suspensões, sistema elétrico, entre outros. O inovador formato da carroceria, em monovolume, permitiu a instalação dos órgãos mecânicos em posição central, o que permite a ideal distribuição da massa (“peso”) entre os eixos dianteiro e traseiro, contribuindo para a melhoria da estabilidade do veículo, seja na reta, seja nas mais fechadas curvas. A original solução da transmissão traseira, um eixo rígido com bitola de 520 mm, inicialmente pode ter levantado suspeitas de alguns, mas o comportamento do veículo demonstrou o oposto, com uma vantagem adicional: como ambas as rodas motrizes se movem de modo solidário, sem diferencial, na prática temos um automóvel com tração traseira permanente, com distribuição de força igual em ambas as rodas, (50% / 50%), melhorando a aderência ao solo – especialmente em estradas escorregadias ou não pavimentadas.

Enquanto alguns carros do período ainda possuíam freios à varão (mecânicos), no Romi-Isetta eles já eram hidráulicos, com capacidade de frenagem, modularidade e confiabilidade superiores. Grande parte dos carros do período possuíam câmbio com apenas três marchas, porém o Romi-Isetta disponibilizava quatro marchas à frente (além da ré), solução obviamente de custo superior, mas que proporciona melhor aproveitamento da força motriz, melhorando dirigibilidade, aceleração e economia de combustível.

A excelente visibilidade, obtida graças ao extenso uso de janelas de grandes dimensões, permite ao condutor amplo conhecimento do ambiente ao redor do carro, minimizando riscos. Também o sistema elétrico de 12 V (vale lembrar que muitos dos carros do período eram equipados com sistema elétrico de 6 V), alimentado por um verdadeiramente revolucionário alternador (se usava ineficientes geradores) contribuía para uma melhor iluminação – ademais, o Romi-Isetta possuía sinalizadores de direção através de pisca-piscas, enquanto muitos carros ainda optavam por instalar as arcaicas “bananinhas”, pequenos “braços” que se levantavam da carroceria, indicando a direção da conversão.



O sistema elétrico avançado também permitia o uso de limpador de pára-brisas elétrico, enquanto o usual era o ineficiente e irregular sistema à vácuo. Parar o carro de frente para a calçada, como possível com o Romi-Isetta, é um aspecto de segurança que minimiza os riscos de atropelamento.

Um esportista nato

As notáveis características de estabilidade e comportamento do Romi-Isetta logo levaram a seu uso esportivo, em competições. Em 1954, a Iso inscreveu dois exemplares para participar da conhecida e dura prova italiana chamada Mille Miglia (Mil Milhas), que atravessa regiões montanhosas daquele país. A notável média alcançada, de 79 km/h – apenas 6 km/h inferior à velocidade máxima do carro – foi mais elevada que a média obtida pelo OM, vencedor da primeira edição da prova.

O comportamento do carro, considerado pela imprensa especializada da época como exemplar, é obtido pela já citada distribuição da massa, auxiliada pelo uso de suspensões dianteiras independentes, que acompanham o movimento das rodas – mantendo a geometria das suspensões otimizada durante a tomada de curvas.

Os resultados e publicidade obtidos na Mille Miglia certamente influenciaram os corredores brasileiros a testar o Romi-Isetta. De fato, uma das atividades promovidas pelo Clube dos Proprietários de Romi-Isetta eram as competições esportivas.

Entre os primeiros que se renderam ao espírito esportivo do carro, estava Arthur Torula, acostumado a pilotar carros da Alfa Romeo, e que fez uma viagem de Belo Horizonte a São Paulo em 14 horas, via Rio de Janeiro (a rodovia Fernão Dias ainda não existia) gastando apenas 35 litros de gasolina. Foi criada uma categoria voltada para carros de 250 cc, onde participavam também João Pacheco Fernandes, Anselmo Duarte, Alberto Ruschel, Adalberto Clemente, Emilio Comino – este último um conhecido preparador de carros de competição, e cuja empresa era uma Oficina Autorizada Romi-Isetta.

A Gazeta Esportiva descreveu uma das corridas em Interlagos como um “espetáculo raro a largada, quando os dez carros saíram em direção à primeira curva em ‘bolo’, proporcionando um aspecto original e pitoresco que chegou a provocar murmúrios de espanto e expectativa entre a assistência”.

Provas de aceleração seriam realizadas no aeroporto de Cumbica, ainda uma base aérea militar. Outras provas incluíram disputadas subidas de montanha, realizadas no Caminho do Mar, um sinuoso e íngreme percurso de 7,2 km.

As provas em Interlagos eram disputadas regularmente, sem dificuldades mecânicas e com alto índice de segurança, onde os carros obtinham a média de 90 km/h. Outros nomes que se destacavam eram Eduardo Ardinghi, Álvaro Andrade, Silvio Amaral L. Júnior, Silvano Pozzi – este, mais um conhecido preparador de automóveis de competição e fabricante de karts. Pozzi e Comino também construíram um monoposto baseado no Romi-Isetta.



Maiores performances: o Romi-Isetta 300 de Luxe

Em 1959, após bem-sucedidas negociações com a BMW, que passou a fornecer os motores, é lançado no mercado brasileiro o Romi-Isetta 300 de Luxe, versão dotada de importantes modificações mecânicas, mas mantendo a grande economia de combustível que já era uma das marcas registradas do carro.

O motor BMW de quatro tempos fornecia 13 hp de potência, com torque de 18,4 N·m. O novo motor permitia alcançar a mesma velocidade de cruzeiro, de 85 km/h, mas em menor tempo. O maior torque também melhorou a elasticidade e dirigibilidade, também em subidas. As suspensões dianteiras também foram modificadas, agora com amortecedores hidráulicos telescópicos verticais, visando maior conforto de marcha.

Externamente, o carro se diferenciava dos anteriores por ter a luz de pisca-pisca no centro da lateral, nova tampa do motor, com aberturas horizontais; tomada de ar para o carburador localizada na parte traseira da carroceria e novas cores, enquanto que internamente o carro dispunha de novos acabamentos, painel, volante e comandos.

O fim de uma era

Muito se especula sobre o fim da produção do Romi-Isetta; até mesmo teorias conspiratórias –falsas – envolvendo as multinacionais instaladas no Brasil, ou até mesmo o Geia, são recorrentes entre colecionadores e até na imprensa. Em 1960, novos produtos na efervescente indústria brasileira traziam concorrência e frescor ao crescente mercado consumidor de automóveis. O país já contava, além da Romi, com modelos fabricados pela Vemag, Volkswagen, Simca, Willys, Toyota e FNM, numa indústria que alcançava crescente volume de produção local. Assim, com as evidentes qualidades do Romi-Isetta ainda atuais seu ciclo natural de vida se aproximava do fim. Deste modo, o Romi-Isetta teria sua produção planejada para até o início de 1961, com a formação de estoques suficientes para comercialização do modelo até o fim daquele ano. No dia 13 de abril de 1961, o último Romi-Isetta – um exemplar branco e amarelo-limão – deixou a linha de montagem, como planejado. Foi despachado no dia 1º de dezembro de 1961 para venda pela Premier Importação e Exportação, em São Paulo.

Carlos Chiti fez, em 2006, uma panorâmica radiografando a experiência com o Romi-Isetta: “Tínhamos razão quando quisemos entrar na produção de automóveis, pensando num carro de modestas proporções e reduzido consumo de combustível. O que se vê hoje senão carros mais compactos e uma preocupação cada vez maior com a questão da gasolina, do petróleo, da busca de soluções alternativas? Cinquenta anos atrás, estávamos avançando no tempo.”

O Romi-Isetta, afinal, entrava para a História brasileira como pioneiro de uma indústria que, em 1961, já havia redesenhado a paisagem brasileira.

Romi-Isetta - Dados Técnicos:

Modelo	Romi-Isetta motor Iso - 236 cm ³	Romi-Isetta motor BMW - 298 cm ³
--------	---	---



Período de produção	1956 - 1958	1959 - 1961
Motor		
Construção	Bloco e cabeçote em alumínio	Bloco e cabeçote em alumínio
Posição	Central entre eixos, transversal	Central entre eixos, transversal
Tipo	Ciclo de dois-tempos, dois cilindros, com câmara de combustão comum	Ciclo de quatro-tempos, um cilindro
Combustível	Gasolina	Gasolina
Câmara de combustão	Hemisférica	Hemisférica
Cabeçote	Em alumínio	Em alumínio, com válvulas em V, fluxo cruzado (cross-flow)
Diâmetro dos cilindros	48 mm	72 mm
Percurso do pistão	Pistão dianteiro: 64,3 mm; Pistão traseiro: 66 mm.	
Deslocamento	236 cm ³	298 cm ³
Potência máxima	9,5 hp a 4500 rpm	13 hp a 5200 rpm
Torque máximo	-	14kg f a 4200 rpm
Taxa de compressão	6,5:1	7:1
Carburador	Dell'Orto uc 24 b	Bing 1/22
Lubrificação	Separada, por bomba mecânica de curso variável, acionada por engrenagem	
Refrigeração	Forçada a ar, por turboventilador	
Transmissão e Câmbio		
Câmbio	4 marchas à frente e uma à ré; caixa em alumínio	4 marchas à frente e uma à ré; caixa em alumínio
Embreagem	Discos múltiplos em banho de óleo, trabalhando a 0,46 da velocidade do motor	
Transmissão	Eixo transversal articulado por borrachas; transmissão final por corrente sólida dúplex regulável trabalhando em banho de óleo,	



em caixa fechada em alumínio, em caixa fechada em alumínio,
sem diferencial sem diferencial

Reduções e velocidades	Primeira velocidade, 22,86:1 (0,226) - 20 km/h	Primeira velocidade: 10,95:1 - 23 km/h
	Segunda velocidade, 13,15:1 (0,392) - 35 km/h.	Segunda velocidade: 5,17:1 - 45 km/h
	Terceira velocidade, 7,98:1 (0,648) - 55 km/h	Terceira velocidade: 3, 54:1 - 65 km/h
	Quarta velocidade, 5,17:1 (1,000) - 85 km/h	Quarta velocidade: 2,70:1 - 85 km/h
Redução (marcha à ré)	0,234	12,15:1
Relação final de redução	2,31:1 = 13:30 dentes	2,31:1 = 13:30 dentes

Suspensões

Dianteira	Independente, em alumínio, com braços oscilantes em aço. Molas helicoidais horizontais. Amortecedores de fricção.	Independente, em alumínio, com braços oscilantes em aço. Molas helicoidais verticais. Amortecedores hidráulicos telescópicos.
Traseira	Eixo rígido de bitola reduzida, braço oscilante blindado, apoado sobre dois feixes de molas quarto-elípticas. Amortecedores hidráulicos telescópicos inclinados	Eixo rígido de bitola reduzida, braço oscilante blindado, apoado sobre dois feixes de molas quarto-elípticas. Amortecedores hidráulicos telescópicos inclinados
Rodas	De aço estampado, com aros em duas peças desmontáveis. Diâmetro: 10 polegadas	De aço estampado, com aros em duas peças desmontáveis. Diâmetro: 10 polegadas



Pneus	4,50 x 10	4,50 x 10
Freios	Tambor de 7 polegadas de diâmetro, hidráulico nas quatro rodas. Superfície de frenagem: 325 cm ²	Tambor de 7 polegadas de diâmetro, hidráulico nas quatro rodas. Superfície de frenagem: 325 cm ²
Direção	Por meio de volante com caixa de redução em alumínio. Coluna articulada, fixada na porta, tendo abertura conjunta	Por meio de volante com caixa de redução em alumínio. Coluna articulada, fixada na porta, tendo abertura conjunta

Sistema Elétrico

Sistema Elétrico	12 V, alternador	12 V, gerador
Potência	-	130 W
Bateria	12 v – 24 A/h	12 v – 24 A/h
Vela	Marelli cw 240 b, 14 mm	Bosch W 240 T 1

Chassis e Carroceria

Chassis	Estrutura tubular em aço, trapezoidal	Estrutura tubular em aço, trapezoidal
Carroceria	Em chapa de aço de 8/10 mm; Pára-brisa de vidro temperado, janelas laterais e janela posterior de chapa acrílica, quebra-vento regulável. Teto solar.	Em chapa de aço de 8/10 mm; Pára-brisa de vidro temperado, janelas laterais e janela posterior de chapa acrílica, quebra-vento regulável. Teto solar.

Dimensões, Peso e Consumo

Comprimento	2285 mm	2285 mm
Largura máxima	1380 mm	1380 mm
Altura	1340 mm	1340 mm
Entre-eixos	1500 mm	1500 mm
Bitola dianteira	1200 mm	1200 mm
Bitola traseira	520 mm	520 mm
Peso	350 kg	350 kg
Carga útil	230 kg	230 kg



Consumo de combustível	25 km/l	25 km/l
Velocidade máxima	85 km/h	85 km/h

PRINCIPAIS DIFERENÇAS DOS MODELOS PRODUZIDOS NO BRASIL

1956-1958 (modelo Iso)

Motor e caixa de câmbio Iso.

Suspensões dianteiras com molas horizontais e amortecedores de fricção.

Tampas de combustível e óleo cobertas por uma capa metálica em forma de “bolha”.

Aberturas do capô para a refrigeração do motor verticais, estilo “guelra de tubarão”.

Painel: de formato triangular de estilo retilíneo e velocímetro de cor dourada. Marca Isetta em relevo, no centro do conjunto. Luzes-espia: faróis altos e carga de bateria. Luz de cortesia acionada por interruptor no lado direito do painel

Volante de direção com dois raios, de cor preta ou marfim.

Alavancas de pisca-pisca e faróis instaladas no lado esquerdo do painel.

1956

Faróis em posição baixa, integrados aos pára-lamas.

Faroletes e Indicadores de direção (pisca-pisca) sobre os faróis.

Pára-lamas dianteiros “curtos”.

Rebaixo na carroceria para encaixe do suporte de placa traseiro.

Porta dianteira minimamente mais estreita em relação aos demais anos.

Suporte de placa dianteiro instalado em posição levemente mais baixa em relação aos demais anos

1957

Faróis acima dos pára-lamas, nas laterais e abaixo dos quebra-ventos.

Faroletes e indicadores de direção (pisca-pisca) sobre os faróis.

Pára-lamas dianteiros “longos”, alinhados ao batente inferior da porta.

1958

Faróis acima dos pára-lamas, nas laterais e abaixo dos quebra-ventos.

Faroletes e indicadores de direção (pisca-pisca) sobre os faróis.

Pára-lamas dianteiros “curtos”.

1959-61 (modelo BMW)

Motor e caixa de câmbio BMW.

Suspensões dianteiras com molas verticais e amortecedores telescópicos hidráulicos.

Tampa de combustível cromada, exposta e com a marca Romi-Isetta gravada no corpo.

“Nariz” na parte posterior da carroceria, para ingresso de ar ao carburador

Aberturas do capô para a refrigeração do motor horizontais, estilo “persiana”.

Painel: de formato triangular de estilo curvo e velocímetro de cor branca. Luzes-espia: faróis altos, carga de bateria e pisca-pisca.

Faróis acima dos pára-lamas, nas laterais e abaixo dos quebra-ventos.

Faroletes instalados dentro do bloco ótico

Indicadores de direção (pisca-piscas) centralizados nas laterais, abaixo das janelas centrais.

Todos os vidros ligeiramente menores que os do modelo Iso.



Borrachas dos vidros mais largas em relação ao modelo Iso.
Alavancas de pisca-pisca e faróis na coluna de direção

1959

Direção de três raios, bege.

Cano curto de abastecimento de óleo.
Carenagem do motor com as letras BMW.

1960

Direção de dois raios, bege.
Cano longo de abastecimento de óleo.
Carenagem do motor sem as letras BMW.

1961

Direção de dois raios, bege.
Cano longo de abastecimento de óleo.
Carenagem do motor sem as letras BMW.