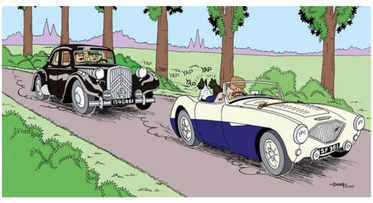

Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

Gurgel, plastik i Supermini

przez Zbigniew Kluczkowski | 13 października, 2024 — 0 komentarzy

Plastik jest odporny na upływ czasu i nie koroduje. Ma jedną wadę – jest łamliwy, przez co nie może być stosowany do budowy ciężkich konstrukcji. Dla tych celów najlepsza jest stal – jest trwała, choć trudniejsza do wytworzenia. Niestety, stal z czasem rdzewieje i po ugięciu nie wraca do swojego kształtu. A gdyby tak połączyć tworzywo sztuczne ze stalą? Tak dokładnie, to jest możliwe. Pionierem takiej technologii był brazylijski Gurgel – istniejący od 1969 roku producent buggy, mikrosamochodów oraz SUV-ów. To właśnie Gurgel jako pierwszy dokonał niemożliwego.

Założyciel firmy – Joao do Amaral Gurgel w 1969 roku rozpoczął montaż buggy opartego o mechanizmy VW. Po sukcesie Manxa w Ameryce Środkowej i Południowej powstał duży rynek zbytu na buggy. Jednak Gurgel przeszedł do historii motoryzacji głównie dzięki autorskiemu patentowi jakim było połączenie włókna szklanego ze stalą. Powstały w ten sposób materiał nazwano Plasteel – był równie wytrzymały co stal i jednocześnie na tyle pamiętał swój kształt, że był idealny do tworzenia z niego paneli nadwozia. Co ważne, materiał nadal był lekki.

Pierwsze modele – buggy i mała terenówka okazały się bardzo udanymi konstrukcjami. Podobnie Xavante – pierwsze auto z nadwoziem wykonanym w nowej technologii. W 1974 roku na rynek wprowadzono Itaipu – mikrosamochód elektryczny z silnikiem o mocy 3 KW i zasięgu do 80 km. Auto ważyło 780 kg, z czego aż 320 kg stanowiła waga akumulatorów. W późniejszych latach mikrosamochody stały się specjalnością Gurgela – wszystkie posiadały nadwozie wykonane w nowej technologii, choć nie zrezygnowano z większych konstrukcji.

Reklama Gurgela Itaipu

Źródło: murdoque.com.br

W 1979 roku Gurgel pokazał X-15. Był to 7 – osobowy furgon lub pojazd pod zabudowę o ładowności 650-1000 kg. Gurgel chciał zaistnieć na rynku zdominowanym przez „Ogórka". 5 lat później na brazylijskie bezdroża wyjechał SUV Carajas – największy Gurgel o dużych zdolnościach terenowych. Silniki Carajasa pochodziły od VW – turbodiesel o mocy 68 KM i benzynowy (lub na alkohol) o mocy 94 KM. Głównym konkurentem na rodzimym rynku była Toyota Bandeirante, czyli … Land Criuser FJ 40, która powstawała w brazylijskiej fabryce Toyoty.

> **Podobne teksty:** Wakacje z Bizonem

Lata 80 – te to złoty okres Gurgela. W tym roku Itaipu ewoluował do roli małego auta dostawczego a rok później pojawił się XEF – mikrosamochód o wyglądzie eleganckiego coupe, który posiadał trzy miejsca w jednym rzędzie siedzeń. Było to rozwiązanie nietypowe wśród pojazdów tej wielkości. Przód tego modelu do złudzenia przypominał … Mercedesa 123. Auto dysponowało jeszcze techniką VW (w tym silnikiem Garbusa), ale Gurgel miał większe ambicje. Potrzebny był własny napęd – mniejszy i bardziej wydajny.

Silnik Garbusa nie był już ekonomiczny. Gurgel w jego miejsce opracował własny, 2-cylindrowy o poj. 650 i 800 cm sześciennych. Moc 26 lub 30 KM nie była duża, ale chłodzenie wodne wyeliminowało problemy termiczne poprzednika. Nowy silnik opracowano z myślą o nowym modelu mikrosamochodu, którym Gurgel miał ambicję rywalizować z najtańszymi modelami na rynku. Co ciekawe, postanowiono zostawić tylny napęd, choć silnik przeniesiono do przodu. Nowy model ostatecznie zerwał z liniami pierwszych Gurgeli i mógł śmiało rywalizować z europejską konkurencją.

BR – 800 był wzorowany na Fiacie Panda. Był od niego nieco mniejszy – 3,2 ma długości, rozstaw osi zaledwie 1,90 m. Auto mieściło 4 osoby i mały bagaż. Pierwsze sztuki powstały we wrześniu 1987 roku. Auto było tańsze od popularnego Chevroleta Chevette o 2 tys. dolarów i w tym upatrywano sukcesu modelu. Pierwotna nazwa 280 została szybko zastąpiona przez nazwę BR-800 a już w pierwszym roku zrezygnowano ze słabszego silnika. 30 – konny napęd wydawał się być wystarczający na krótkie trasy i zużywał niewiele paliwa.

Gurgel BR – 800

Źródło: gurgel800.com.br

BR-800 miał przesuwane szyby boczne, plastikową deskę rozdzielczą a do bagażnika można było dostać się na dwa sposoby – poprzez uchyloną szybę lub zamykaną klapkę pomiędzy światłami. Ze względów konstrukcyjnych nie było zintegrowanej klapy. W zamian za to była niesamowita lekkość – zaledwie 650 kg i prędkość maksymalna mocniejszej wersji – 110 km/h. W ciągu 4 lat powstało zaledwie 4 tys. sztuk tych samochodów. Popyt na nie był niewielki, podobnie jak moce produkcyjne Gurgela, którego zakład bardziej przypominał manufakturę niż zrobotyzowaną fabrykę.

> **Podobne teksty:** Początki chińskiej motoryzacji

Gurgel jednak nie poddawał się i rozwijał swoją konstrukcję. Ewolucją modelu BR-800 było Supermini. Główną zaletą nowego modelu była prawdziwa tylna klapa (choć nadal niewielka). Wraz ze zwiększonymi możliwościami przewozowym i wzrosła także moc – dokładnie o 4 KM. Supermini miało większą powierzchnię szyb a jakością wykończenia dorównywał 'blaszanej' konkurencji rodem z Japonii. Szyby w drzwiach wreszcie można było wsunąć a nie zesunąć na bok. Niestety z jakością mechaniki bywało różnie – ta, choć była prosta, często unieruchamiała Gurgela.

Gurgel Supermini

Źródło: emcarro.com.br

Szczytowe osiągnięcie Gurgela – silnik Enertron ani nowatorskie tworzywa nie gwarantowały sukcesu konstrukcji. Produkowane w latach 1992-1994 Supermini było lepiej dopracowane niż poprzednik, ale wobec konkurencji taniego Fiata Uno nie miało szans na sukces. Nie pomogły nawet prototypy mikrobusa ani uterenowione (optycznie) wersje Supermini. Być może to właśnie konstrukcja karoserii zniechęcała do zakupu? Może do Brazylii dotarł „syndrom Trabanta", choć nigdy nie był tam oferowany?

Ostatecznie Gurgel zbankrutował. W 2000 roku prawa do marki przejęła prywatna firma i oferuje pod nią trójkołowce, quady oraz lekkie ciągniki. Właściciel firmy i wynalazca materiału, z którego korzysta dziś wiele branż zmarł w 2009 roku. Do dziś w Brazylii pamięta się o małych plastikowych samochodach, organizowane są złoty właściciela a marka powoli staje się kultowa. Gurgel pozostał symbolem nieskrępowanej myśli technicznej i dowodem pomysłowości południowoamerykańskich inżynierów.

Visited 6 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: Gurgel, Gurgelitaipu, GurgerBR800, pojazdzplastiku, supermini

Zobacz wpisy
← I tu, i tam — Rakieta salonowa →

Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Wyszukuj według kalendarza:

lipiec 2026

P	W	Ś	C	P	S	N
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

« cze

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

- Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od…
- Ding-dziong, youngtimery i przewaga
- Cytryna z krainy dyktatora
- Polskie przedwojenne motocykle od A do Z
- Halo, dzwonię z samochodu

Popularne na Youtube:

Tagi:

AlfaRomeo (14) AstonMartin (6) Audi (7) Bentley (10) BMW (26) Bugatti (15) Cadillac (11) cechymarki (43) cenyczęści (7) Chevrolet (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (14) DNAmarki (36) felieton (83) Ferrari (20) Fiat (30) Ford (21) Formula1 (7) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (9) Mercedes (28) mikrosamochód (7) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (15) pojazdywojskowe (14) Porsche (14) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (15) reklama (8) rekordyprędkości (15) Renault (15) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (16) V8 (9) V12 (6) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 11 455

Wszystkie wpisy: 636