# RESIS-TÊNCIA E CONFORTO

## O CLÁSSICO RURAL

ISBN: 978-65-84929-21-0
9 786584 929210
C3L

retornar

# INTRODUÇÃO

"A resistência do Jeep. O Conforto de um carro de passageiros. A força de um caminhão!" Foi assim que a Rural Wyllis foi apresentada ao mercado, em 1946. Foi a primeira caminhonete com carroceria fabricada totalmente de aço reunindo a resistência do utilitário Jeep com o conforto de um carro de passeio. Este nome contudo, só ficou conhecido em 1956, quando a A Willys Station Wagon passou a ter sua versão brasileira.

Dois anos depois, a Rural Wyllis passou a ser produzida no Brasil. A versatilidade do "avô dos utilitários" caiu nas graças do brasileiro pela facilidade do veículo em se adaptar às diferentes condições das estradas de um país que ainda engatinhava em sua industrialização. Entre 1958 e 1977 foram fabricadas, em São Bernardo do Campo, 182 mil caminhonetes. Algumas delas seguem, até hoje, demonstrando resistência e confiabilidade, na lama e no asfalto.

# ÍNDICE


| | |
|---|---|
| História em 4 Tempos | 5 |
| Veículo de Guerra | 5 |
| Willys Station Wagon | 8 |
| Chegada da Rural Willys no Brasil | 10 |
| Rural na Ford | 12 |
| Jeep Station Wagon | 13 |
| Versão Brasileira, Brooks Stevens | 17 |
| Os principais modelos | 20 |
| Rural 4x2 STD (1960-1977) | 20 |
| Rural 4x2 LUXO (1965-1972) | 22 |
| Rural Willys 4x4 1960-1977 | 24 |
| Ford Rural 3000 Luxo | 26 |
| RURAL DA FORD | 28 |
| Willys Pick-up Jeep | 30 |
| F-75 | 31 |
| Filha do Jeep, avó das SUVs | 33 |
| Motorização | 34 |
| BF-161 | 34 |
| Motor Willys 2600 | 35 |
| Motor Willys 3000 | 36 |
| Motor 4cc 2.3 OHC | 37 |
| Transmissão | 38 |
| Elétrica | 39 |
| Variações | 40 |
| F-85 – O “Cachorro Louco” | 41 |
| Jeep CJ-5 | 42 |

o “Chapéu de Couro” 42
Jeepster – Projeto Saci 43
Dicas de manutenção 44
Regulagem Geral do Motor 6 Cilindros BF-161 44
Sistema de Direção Rural 45
Limpeza do Carter Motor BF-161 47
Conservação e cuidado com a pintura 47
Borrachas 47
Cromados 47
Pneus 48
A Rural pelo mundo 50
Japão - Mitsubishi Jipe 50
Índia – Mahindra 51
Argentina – Estanciera 52
No Cinema
Station Wagon no cinema 53
O primeiro test drive na imprensa brasileira 58
Uma é pouco, duas é bom... 60
Cronologia 63

# História em 4 Tempos

## Veículo de Guerra

Fundada em 1908 a montadora americana Willys-Overland teve papel importante para a estruturação das Forças Armadas norte-americanas durante a Segunda Guerra Mundial. A Willys bateu a Ford, em uma concorrência realizada em 1940, para a produção do veículo terrestre das tropas americanas: um veículo com tração nas quatro rodas, com espaço interno para três soldados, com para-brisa dobrável, que suportasse transportar uma carga de 299 kg, mas que pesasse até 590 kg.

O Willys Quad foi o veículo escolhido pelos americanos. A demanda foi tanta, no entanto, que a própria montadora do Quad recorreu à Ford para ajudar na produção dos veículos (iniciando aí uma relação que teria desdobramentos no futuro). Durante a Guerra, a Wyllis forneceu 363 mil carros às Forças Armadas e a Ford, outros 280 mil.

Com a Guerra arrefecendo a Wyllis passou a anunciar a oferta de um carro com características semelhantes ao Jeep utilizado nas batalhas para o público comum. Seria o Victory Car, para comemorar a vitória das tropas aliadas.

## Willys Station Wagon

A ideia do Victory Car não prosperou, mas seu projetista, Brooks Stevens, não desistiu, buscando novas soluções para viabilizar o projeto: produzir uma perua totalmente em chapas de aço, uma inovação na indústria de carros de passeio, que tradicionalmente utilizava chapas de madeira para adaptar os utilitários.

Com base no chassi do jipe utilizado na guerra, e mantendo o visual militar, surgiu, em 1946, o Willys Station Wagon, um utilitário de passeio, com capacidade para seis passageiros.

No ano seguinte, era lançada sua primeira variação: A Willys Sedan Delivery, um furgão destinado ao trabalho: sem janelas laterais traseiras e com uma grande porta dupla, de abertura lateral na parte de trás da carroceria. Em seguida surgiu a Willys Pick-up, veículo comercial, destinado ao transporte de carga, com capacidade de carga de 500 kg, montado sobre a base da Station Wagon.

## Chegada da Rural Willys no Brasil

A Willys-Overland do Brasil S.A foi fundada em 1952, em São Bernardo do Campo e iniciou, em 1954, a produção do Jeep Willys CJ, conhecido como "Universal" e reconhecido pela Associação de Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) como o primeiro utilitário nacional.

Com a produção do jipe consolidada, a fábrica percebeu a oportunidade de entregar ao consumidor brasileiro um carro para a família com condições de desempenho nas precárias vias do país.

Em 1956, o Station Wagon chega ao Brasil rebatizado de Rural Willys. Dois anos depois, em 1958, a Rural passa a ser fabricada em São Bernardo e, no ano seguinte, já atinge uma nacionalização de 98%, com praticamente todas as suas peças sendo produzidas localmente. Em 1960, a Rural ganha sua primeira versão brasileira, com alterações visuais que a diferenciaram do original americano.

## Rural na Ford

Em 1967, a Ford adquire as operações da Willys aqui no Brasil. Ciente do apelo que a Rural ainda mantinha perante aos seus proprietários, a montadora resolveu mantê-la em linha, ao contrário dos sedãs Aero-Willys e Itamaraty, que saíram de produção pouco tempo depois.

Em 1972, o veículo é rebatizado de Ford Rural, fica mais cinco anos na linha da montadora mas, envelhecida, com quase três décadas de mercado, e vendo surgir concorrentes mais modernos, com as outras montadoras despertando para o mercado de grandes utilitários, a Rural tem sua produção interrompida em 1977.

## Jeep Station Wagon

Sem muita tradição no mercado de automóveis a Willys, reconhecida por sua produção de caminhões e utilitários aposta alto na adaptação do conceito jipe para o consumidor civil no pós-guerra.

Na iminência do fim da guerra, com vitória das tropas aliadas, a Willys começou uma campanha publicitária de grandes proporções anunciando um veículo civil que teria incorporado todas as características do já famoso Jeep militar, batizado de "Victory Car", o carro da vitória.

A montadora, no entanto, não encontrou fabricantes de carroceria dispostos a embarcar no projeto.

O projetista do Victory Car, Brooks Stevens, como alternativa, idealizou um novo conceito em desenho automotivo: a perua feita totalmente em chapas de aço, uma inovação para a época, em que o que se fazia era o alongamento das carrocerias com chapas de madeira.

Com, um design simples e plano, de fácil construção, o modelo se tornou um dos veículos que mais influenciaram o mercado, num período de recursos limitados por conta dos impactos da guerra.

Sua concepção era bem simples, com grade plana e para-lamas, praticamente iguais às dos Jeeps militares. Sua aparência era bastante austera e apenas uma opção de cor era oferecida: vinho escuro nos para-lamas, capô e capota. As laterais eram em creme com os painéis (que ajudavam a dar rigidez na estrutura do conjunto) em marrom claro para imitar madeira, que era um padrão para as peruas da época.

A primeira versão, no entanto, era bastante fraca em termos de potência de motor. Impulsionada pelo mesmo motor do Jeep da guerra, pesava em 300 kg à mais, o que lhe custou muito em performance. Mas já apresentava diversas vantagens práticas: um sistema de suspensão independente na dianteira; capacidade para sete passageiros mesmo com modestos 4,78 de comprimento; bancos traseiros removíveis que permitia uma capacidade de carga de 2700 litros; e uma altura interna de 1,27m, que possibilitava o transporte de objetos volumosos. Mas o maior diferencial era a construção totalmente em aço, que eliminava os persistentes problemas de manutenção comuns às peruas com carroceria de madeira.

Simplicidade, confiabilidade, economia e robustez era o lema do Jeep civil.

## Evolução:

Lançada apenas na versão 4x2, a Station Wagon ganhou seu modelo 4x4 em 1949. Um ano antes já havia sido incluída a versão de luxo: Station Sedan, com variações de pintura e de acabamento interno. Mas a principal mudança foi a adição, como opcional, de um novo motor de 6 cilindros, que resolveu, em partes, o problema de performance. Não demorou para este motor ser incorporado a todos os Jeeps Willys.

Após a aquisição da Kaiser Frazer Corporation pela Willys, em 1953, o motor Hurricane de seis cilindros, com 115 Hps de potência, padrão dos veículos Kaiser, passou a equipar o jipe. E, em 1954 a roda livre da Warm, com acionamento manual que permitia desengatar as rodas dianteiras dos semieixos passou a ser oferecida na versão 4x4.

## Versão Brasileira, Brooks Stevens

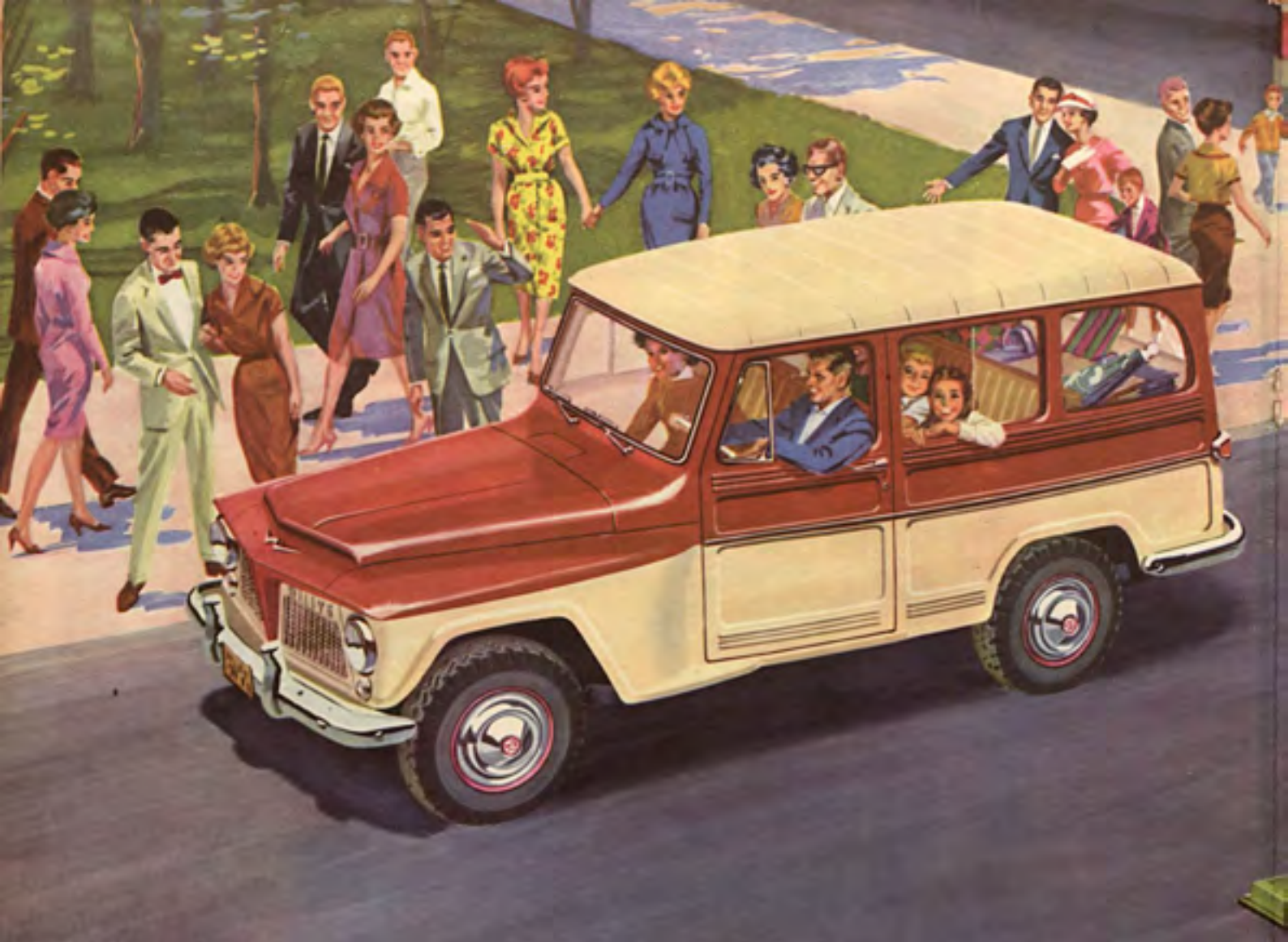
A Willys-Overland do Brasil S.A. foi fundada em São Bernardo do Campo, SP, em 26 de abril de 1952. A empresa montava desde 1954 o Jeep Universal, ainda com componentes importados dos Estados Unidos. Para diversificar a sua linha de produtos aqui no Brasil os dirigentes da Willys-Overland resolveram apostar na versatilidade e na robustez do Jeep Station Wagon. Na visão da companhia seria o modelo ideal para um país com vias de tráfego tão precárias quanto o nosso, e além de atender às famílias que começavam a se motorizar.

Em julho de 1956, a Rural começava a ser montada no Brasil, com peças importadas e com o mesmo desenho do modelo americano. A pintura "saia-e-blusa" (verde e branca, vermelha e branca ou azul e branca) dava um toque de charme a um utilitário rústico, com suspensões dianteira e traseira de eixo rígido com molas semielíticas, câmbio de três marchas com redução e tração

4x4. O motor a gasolina, de seis cilindros em linha e 2,6 litros, entregava modestos 90 cv.

Três anos depois era adotado um motor nacional, fabricado em Taubaté - SP, mas ainda mantendo o visual do modelo estadunidense de 1946. Em 1960, era apresentada a nova Rural. O visual era obra do desenhista Brooks Stevens. Chamava a atenção sua frente dotada de um estilo próprio, exclusivo para o Brasil. Larga e agressiva, há quem diga que ela se parecia com a estrutura frontal do Palácio da Alvorada, em Brasília, se vista invertida. Vinham também o para-brisa e o vidro traseiro inteiriços, como no modelo norte-americano. A produção da Rural foi quase que totalmente nacionalizada, chegando a ter 98% de seus componentes fabricados no país. Não há nenhum veículo, hoje, com índice semelhante de nacionalização.

A Rural caiu nas graças do público, tornando-se um veículo muito desejado. O merca-



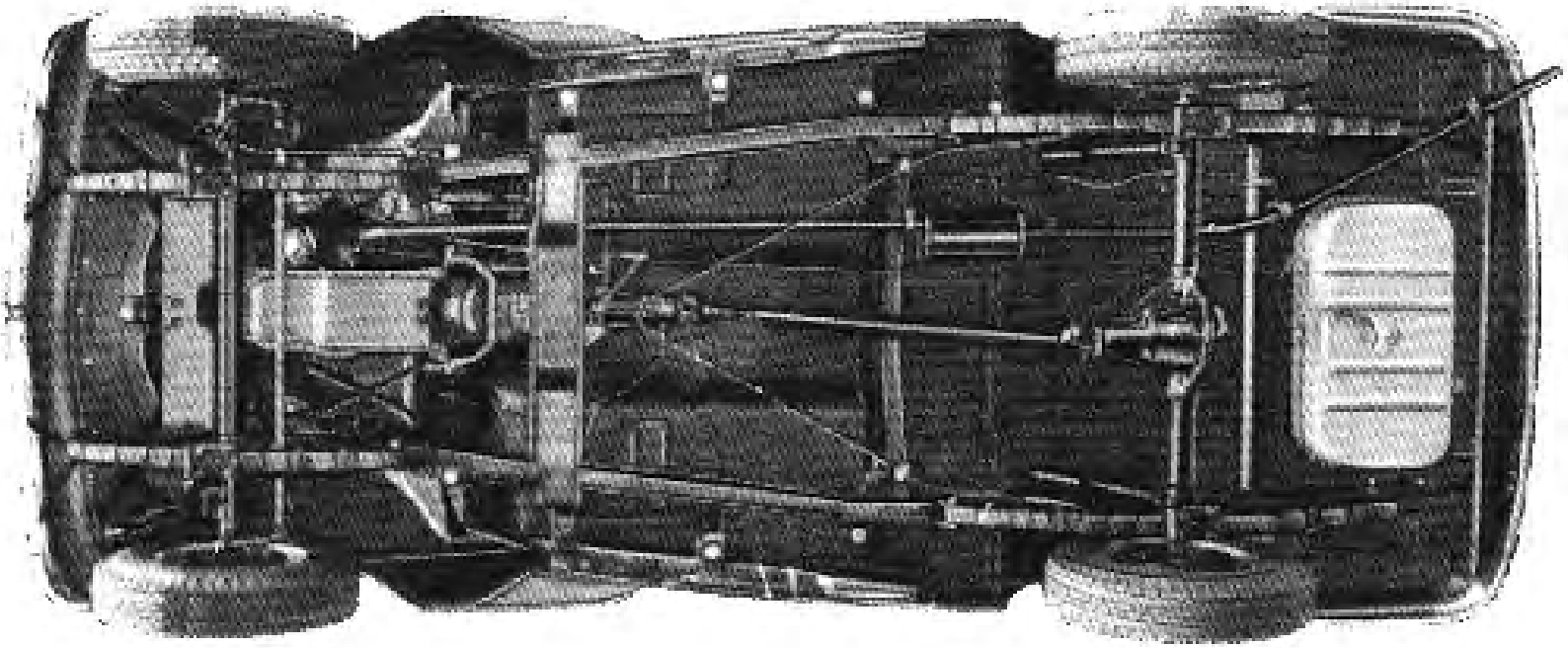
do nacional era escasso de opções, havendo apenas a Volkswagen Kombi com capacidade de transportar uma grande família, ou um grupo de trabalho, por terrenos acidentados. Tornou-se comum ver a perua da Willys em frotas de serviços e também no uso urbano.

O utilitário da Willys era visto cada vez mais nas ruas das cidades e isso motivou a empresa a lançar em 1964 a versão somente com tração traseira: tinha a alavanca de câmbio na coluna de direção e suspensão dianteira independente, com molas helicoidais, para um rodar mais confortável e melhor estabilidade.

Outro fator que contribuiu para o sucesso da Rural foi seu constante aprimoramento tanto na mecânica, principalmente com o ganho de potência, que resolveu problemas de desempenho dos primeiros modelos, como no conforto aos passageiros.

Em 1965 ganhava limpador de para-brisa elétrico (não mais a vácuo), outra grade na versão 4x2 e câmbio de três marchas com a primeira sincronizada.

Um ano depois, alternador no lugar do dínamo, carburador recalibrado para menor consumo e roda-livre para a versão 4x4. Novo painel de instrumentos, trava de direção, nova grade e câmbio de quatro marchas sincronizadas vinham em 1967, o último ano da Willys-Overland do Brasil, adquirida pela Ford.



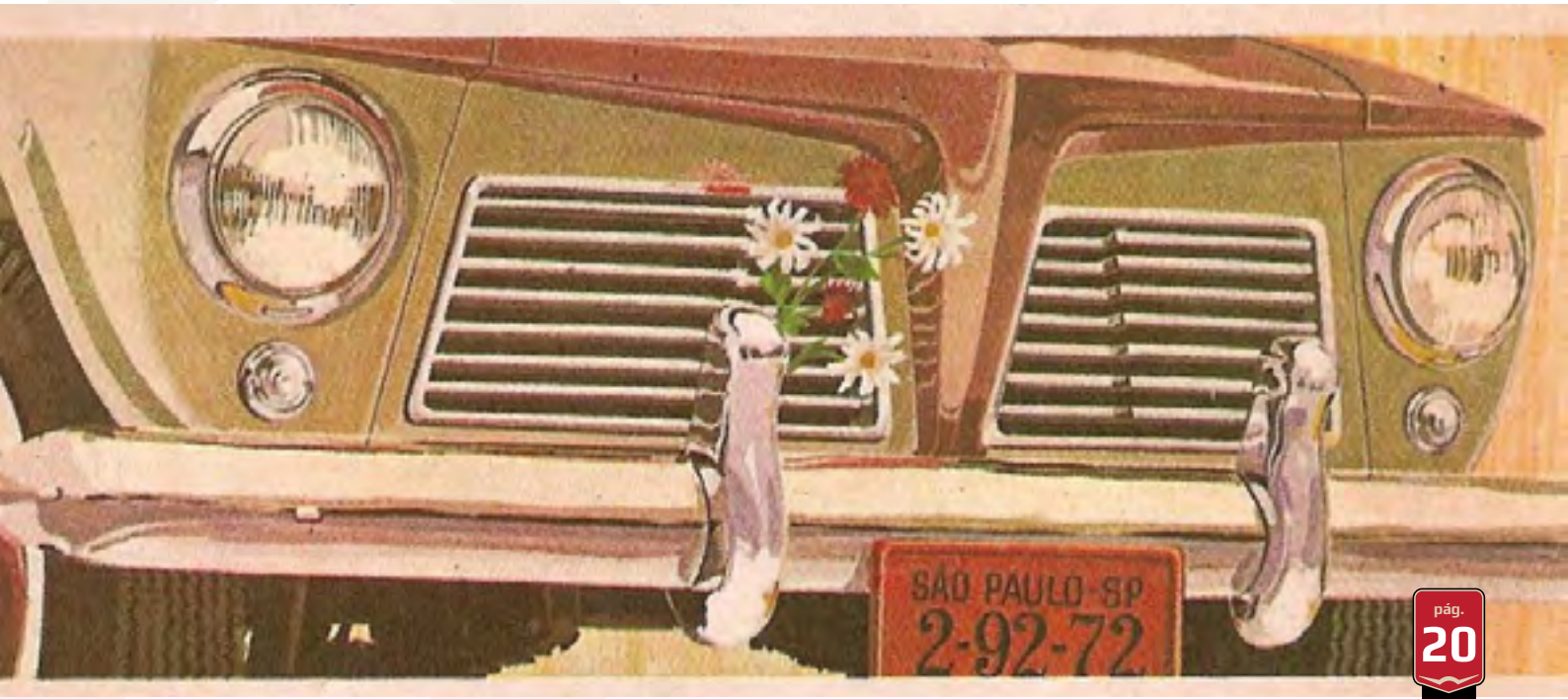
# Os principais modelos

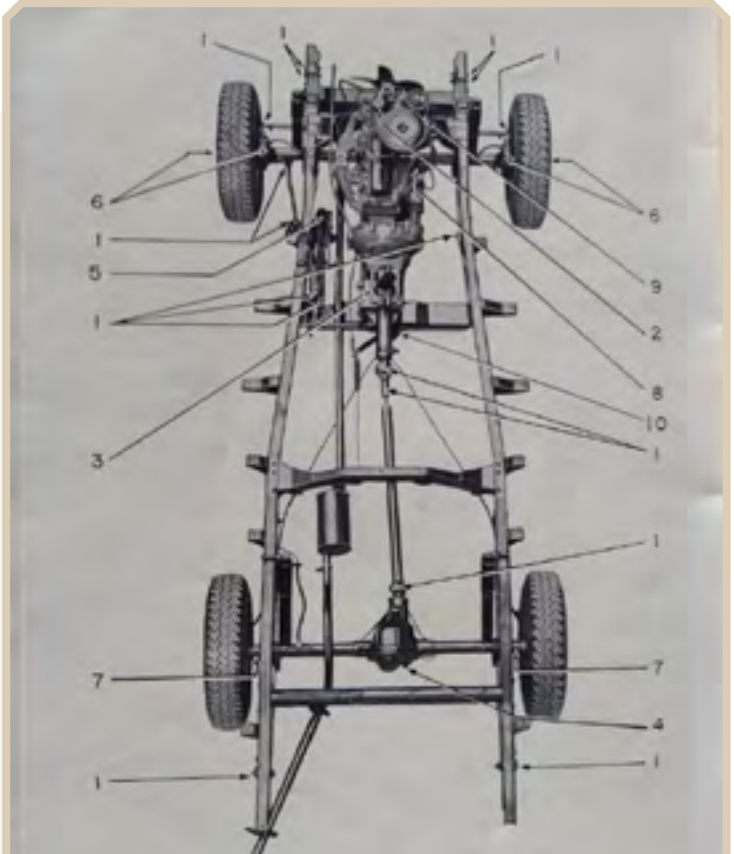
## Rural 4x2 STD (1960-1977)

A Rural com tração 4x2 modelo Standard foi lançada em 1960, no mesmo ano de lançamento do novo design da Rural no Brasil e permaneceu em produção até 1977. O chassi e a mecânica foram aproveitados da Rural 4x4, exceto o eixo dianteiro onde um eixo morto sem tração substitui o eixo de tração da Rural 4x4. A suspensão robusta é com feixe de molas na frente e atrás. Os pneus originais são medida 7.10-15 com desenho para asfalto.

A Rural 4x2 STD utilizou o motor Willys 6 cilindros BF-161 de 1960 até 1975 e a partir de 1975 usou o novo motor Ford 2300 OHC com novas relações mais curtas na caixa de 4 marchas.

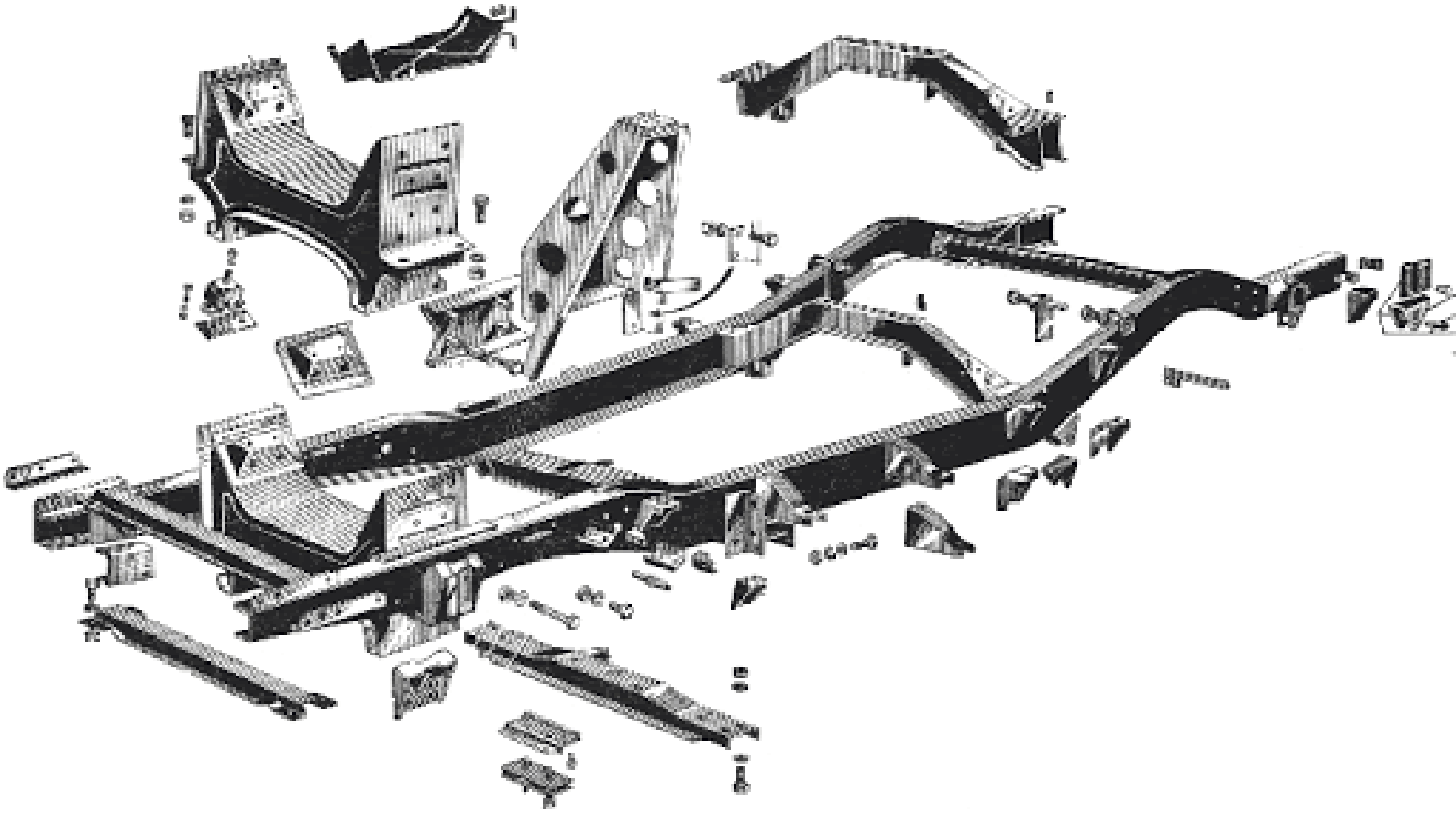
A Rural 4x2 STD é um veículo utilitário simples e robusto, e foi muito utilizado como carro de frota em muitas empresas e no governo. A ausência da tração 4x4 torna esta caminhonete ideal para uso na cidade ou na estrada com a vantagem de ser mais leve e mais silenciosa que a verão 4x4.





Características:

Modelo 4x2: Standard (modelo 8126)
Comprimento Total: 4,59m
Largura Total: 1,88m
Altura Total: 1,84m
Distância entre eixos: 2,65m
Bitola: 1,46m
Reservatório de gasolina: 66 litros
Peso em ordem de marcha (abastecido): 1494kg
Motor: Willys BF-161
Número de Cilindros: 6
Cilindrada: 2.638 cm3 (161 pol3)
Potência: 90 HP a 4400rpm
Torque: 18,67 Kgm a 2.000rpm
Número de marchas: 3 (opcional 4)
Pneus: 7.10-15
Passageiros: 6
Velocidade Máxima: 122km/h (estimado)



## Rural 4x2 LUXO (1965-1972)

A Rural Willys com tração 4x2 modelo Luxo foi fabricada entre 1965 e 1972 com detalhes de Luxo diferenciados dos demais modelos de Rural. A suspensão dianteira independente com braços e molas helicoidais é a mesma suspensão do Aero Willys com molas recalibradas e barra estabilizadora especial. Em 1965/66 o motor era o 6 cilindros BF-161 de 90hp utilizado nos demais modelos de Rural.

A Partir de 1967 foi utilizado o motor Willys 6 cilindros 2600 com dois carburadores, mais potente, com 110hp. A caixa de marchas tem 4 marchas sincronizadas permitindo um melhor aproveitamento do motor. A relação do diferencial traseiro com o motor 2600 é mais longo (4,27:1) permitindo velocidades médias mais altas aproveitando a maior potência do motor 2600.

O volante de direção igual ao do Aero Willys é mais luxuoso e possui um aro cromado para acionamento da buzina. Detalhes do acabamento luxo incluem os botões cromados (limpador, faróis, afogador) no painel, descansa braços nas portas, novas maçanetas, frisos cromados no painel interno das portas, estofamento especial nos bancos, nova grade dianteira com frisos horizontais, e calotas cromadas.

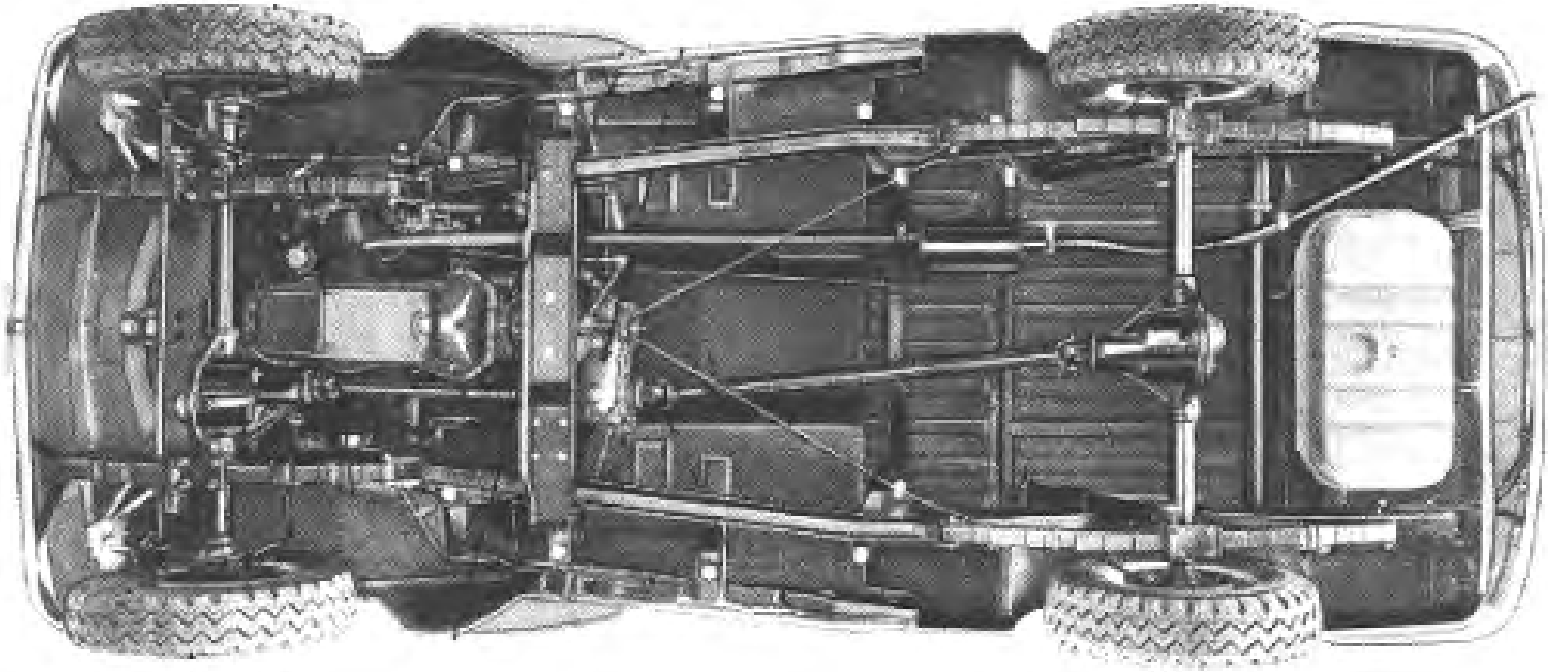
A Rural 4x2 Luxo pode ser considerada uma Rural estradeira com vários componentes aproveitados do automóvel Aero Willys e ideal para andar na cidade e viajar em estradas de asfalto. O ano de lançamento da Rural Luxo, 1965, foi o ano de lançamento da caixa de quatro marchas totalmente sincronizada com alavanca de marchas na coluna de direção.

A alavanca de marchas possui um botão na extremidade que deve ser apertado para engatar a marcha ré, igual o Aero Willys.

O chassi da Rural 4x2 Luxo é diferente dos demais modelos de Rural. A parte dianteira das longarinas é mais reta e existe uma grande estrutura que serve de suporte para o motor e para as molas helicoidais da suspensão dianteira.

Características Gerais:

Modelo: 4x2 (codigo 8322)
Comprimento Total: 4,59m
Largura Total: 1,88
Altura Total: 1,84m
Distância entre eixos: 2,65m
Bitola: 1,46m
Reservatório de gasolina: 66 litros
Peso em ordem de marcha (abastecido): 1529kg
Motor: Willys 2600
Número de Cilindros: 6
Cilindrada: 2.640 cm3 (161 pol3)
Potência: 110 HP a 4400rpm
Torque: 19,36 Kgm a 2.000rpm
Número de marchas: 4
Pneus: 7.10-15
Passageiros: 6
Velocidade Máxima: 139km/h (estimado)



## Rural Willys 4x4 1960-1977

O utilitário Rural Willys 4x4 com novo design na frente foi lançado em 1960 com índice de nacionalização de quase 100% e continuou em produção até 1977. Inicialmente se chamava Rural Jeep e depois o nome mudou para Rural Willys.

Até 1969 foi fabricado com a marca e emblemas cromados da Willys e a partir de 1970 passou a ser vendido com a marca Ford com algumas pequenas melhorias. A Rural fabricada pela Ford não tem o grande emblema cromado em forma de "W" na frente do capuz do motor. O motor Willys 6 cilindros BF-161 foi utilizado de 1960 até 1975, e a partir de 1975 usou o motor 4 cilindros Ford 2300 OHC (o mesmo motor do Maverick).

A Rural 4x4 utiliza o mesmo conjunto mecânico do Jeep CJ-5 fabricado no Brasil na mesma época, incluindo motor, caixa de marchas, caixa de transferência e reduzida, e eixos porém com maior bitola.

Foi equipada com motor Willys "Jeep" 6 cilindros BF-161 de 1960 até 1975 e a partir de 1975 usou o novo motor 4 cilindros Ford 2300 OHC com novas relações mais curtas na caixa de 4 marchas.

A tração 4x4 com reduzida, igual ao sistema utilizado no Jeep CJ-5, permite que a Rural 4x4 enfrente as piores estradas de terra no interior do Brasil. A Rural 4x4 teve participação importante no desenvolvimento do Brasil na década de 1960, porque permitia transportar 6 pessoas em total conforto até os locais mais inacessíveis.

Características Gerais

Modelo: 4x4 (codigo 8222)
Comprimento Total: 4,59m
Largura Total: 1,88
Altura Total: 1,84m
Distância entre eixos: 2,65m
Bitola: 1,46m
Reservatório de gasolina: 66 litros
Peso em ordem de marcha (abastecido): 1599kg
Motor: Willys BF-161 (até 1975)
Número de Cilindros: 6
Cilindrada: 2.638 cm3 (161 pol3)
Potência: 90 HP a 4400rpm
Torque: 18,67 Kgm a 2.000rpm
Número de marchas: 3 (opcional 4)
Relação da Reduzida: 2,46:1
Pneus: 7.10-15 Cidade Campo
Passageiros: 6
Velocidade Máxima: 120km/h (estimado)

# Ford Rural 3000 Luxo

A primeira grande mudança imposta pela Ford na Rural foi a introdução do motor 3000 e o lançamento de uma versão luxo, em 1970. Um motor de maior potência (140 HP), pneus mais largos, diferencial com relação mais longa e detalhes de acabamentos diferentes.

A suspensão dianteira é com mola espiral e o diferencial é do tipo antiderrapante com uma relação mais longa de 4,09:1. Na extremidade dos para-lamas dianteiros existem pequenas proteções metálicas contra barro próximo do para-choque dianteiro. O sistema de direção possui amortecedor.

Motor Willys 3000 com um carburador, filtro diferente montado fora do motor, filtro de óleo do lado direito da foto fixado na carroceria, bocal de abastecimento do óleo diferente. O coletor de admissão é parafusado no cabeçote ao contrário do motor BF-161, que forma uma peça única junto com o cabeçote. Uma mangueira na tampa de válvulas leva os vapores de óleo para a admissão do filtro de ar.

Características Gerais

Modelo: 4x2 (a partir de 1970)
Comprimento Total: 4,59m
Largura Total: 1,88
Altura Total: 1,84m
Distância entre eixos: 2,65m
Bitola: 1,46m
Reservatório de gasolina: 66 litros
Peso em ordem de marcha (abastecido): 1599kg
Motor: Willys 6 cilindros 3000
Número de Cilindros: 6
Cilindrada: 3014cm3
Potência: 140 Hp a 4400rpm
Torque: 22,3 kgm a 2.000 rpm
Número de marchas: 4
Relação do Diferencial: 4,09:1
Pneus: 8.25-15
Passageiros: 6
Velocidade Máxima: 139km/h (estimado)

# RURAL DA FORD

Em 1967, a Ford adquiriu a Willys do Brasil. Pouco tempo depois, a montadora interrompeu a produção do Aero-Willys e do Itamaraty, os sedãs da Willys, mas não ousou mexer com a Rural, não só mantendo-a em linha de produção, como fabricando-a praticamente sem nenhuma mudança (exceto no emblema que estampava o capô) da versão da Willys.

As primeiras, e ainda sutis, mudanças ocorreram em 1969, quando a Ford decidiu lançar uma versão luxo: em duas cores, rica em detalhes internos e com uma nova coluna de direção. No ano seguinte era introduzido o motor do Itamaraty, de 3,0 litros e carburador de corpo duplo, ainda com cabeçote em "F" e a opção do terceiro banco para passageiros. Apenas em 1972, cinco anos após a aquisição da antiga concorrente, a Ford retira o nome Willys do utilitário, o renomeando para Ford Rural.

FORD RURAL Ford

**Com a Rural você trabalha e com a Rural você passeia.**

Motor de 90 HP
6 Cilindros em Linha
Cilindrada: 2.838 cc
4 Marchas Sincronizadas
Tração nas 4 Rodas (*)
Eixo Anti-derrapante (*)
Freios Hidráulicos
Transporta 6 passageiros
Bateria de 12 volts
Comprimento Total: 4.605 mm
Largura Total: 1.880 mm
Altura Total: 1.881 mm
Distância Livre do Solo: 201 mm

(*) Opcional

Em 1973, por conta da crise do petróleo, a Ford precisou desenvolver um motor mais econômico para sua linha de veículos de passageiros. Para o modelo 1975 a Rural passou a ser equipada com o novo motor de quatro cilindros de 2,3 litros.

O trem de força era o mesmo que passou a equipar o Maverick, mas na Rural foram efetuadas algumas modificações para atender melhor o perfil do utilitário.

A potência foi reduzida de 99 cv para 91 cv e o regime em que era obtida também baixou de 5.400 rpm para 5.000 rpm. O torque aumentou de 16,9 mkgf para 17 mkgf e o regime em que isto ocorria passou dos 3.200 rpm para 3.000 rpm. Com isto, o motor ficou mais elástico, diminuindo a frequência das trocas de marchas.

Dez anos depois de adquirir a Willys, a Ford tirou a Rural de linha, em 1977.

## Willys Pick-up Jeep

Quase que paralelamente à montagem da Station Wagon, a Willys aproveitou o sucesso do Jeep para desenvolver, agora para o público geral, uma caminhonete com as características dos veículos de guerra, o que era a grande expectativa do público, visto a tradição da empresa em caminhões leves. Com a mesma frente da Wagon, sobre a mesma plataforma entre eixos de 104 polegadas e o mesmo motor, a Willys colocou no mercado, também em 1946, a Pick-up Jeep. Com capacidade de carga de 500 quilos, a pick-up usava a mesma configuração de frente e cabine das Wagons e uma caçamba com os para-lamas externos. Em 1947 uma nova versão mais robusta e mais longa foi introduzida, e a capacidade de carga foi aumentada para uma tonelada.

## F-75

A história da Rural no Brasil corre em paralelo a de sua versão pick-up. Embora o nome pelo qual ela ficou conhecido (F-75) só tenha surgido em, 1970, com a aquisição da Willys pela Ford, a Pick-Up Jeep sempre caminhou junto com a Rural, chegando ao Brasil concomitantemente à Station Wagon e entrando em produção na fábrica de São Bernardo do Campo nos mesmos anos que a versão perua.

A cara da F-75 foi dada, também, em 1960, quando a Willys nacionaliza praticamente toda a produção de seus veículos e dá à caminhonete uma carroceria exclusiva para o Brasil. O motor era um 2.6 de seis cilindros e 90 cv e havia a opção da tração traseira ou 4×4, a primeira disponível em uma picape brasileira.

A picape seguiu as atualizações do utilitário Rural e, nos anos seguintes, ganhou itens como o sistema elétrico de 12V, suspensão dianteira independente na versão 4×2 e um câmbio manual de quatro marchas. A primeira mudança na motorização veio em 1968, com a opção do motor 3.0 de seis cilindros e 132 cv empregado no luxuoso sedã Itamaraty.

Comparada à Rural, o entre-eixos da pick-up era 34 cm maior e o eixo traseiro 10 cm mais largo, apoiando uma generosa caçamba capaz de carregar 750 kg.

Era a picape mais barata e versátil: a 4×2 competia com Ford F-100 e Chevrolet 3100, enquanto a 4×4 reinou até a chegada da picape Toyota Bandeirante. E foi a pioneira na oferta da primeira marcha sincronizada.

Rústica, sua direção tinha folga, era pesada e exigia muitas voltas de batente a batente. A instrumentação se resumia ao essencial: velocímetro, marcador de combustível e temperatura do motor. Não havia ventilação forçada: uma tomada de ar basculante captava ar fresco entre o capô e o para-brisa.

Mas nem mesmo essa falta de conforto foi capaz de minar seu sucesso. A liderança do segmento veio em 1966, com mais de 50% das vendas. Para reduzir o consumo, a calibração do carburador era revista e havia a opção da roda-livre para eliminar o arrasto desnecessário da tração dianteira.

Em 1970, a picape muda de nome e começa a ser vendida com o nome de Ford F-75, reflexo da aquisição pela Ford, três anos antes, da Willys-Overland do Brasil. Sem mudanças na carroceria (que permaneceu inalterada até o fim da produção), a picape passa a trazer apenas o nome "Ford" no lugar de "Jeep" estampado na tampa da caçamba.

Junto do Jeep CJ-5 e da Rural, a picape passa a sair de fábrica em 1975 com um novo motor 2.3 de quatro cilindros, que desenvolvia 91 cv e era empregado também no Ford Maverick, que chegou até a ter uma versão movida a álcool em 1980.

Decana, a valente picape deixou de ser produzida em 1983, sendo um dos últimos veículos de origem Jeep fabricado no Brasil até o lançamento do Renegade, em 2015.

## Filha do Jeep, avó das SUVs

Se é descendente direta do Jeep, a Rural pode ser considerada a avó dos SUVs (Sport Utility Vehicle – veículo utilitário esportivo) do Brasil. A Rural é tida como o primeiro veículo fabricado no Brasil com as características de combinação entre preparação para rodar fora da estrada, com tração nas quatro rodas, porte avantajado e espaço interno amplo e confortável, para o transporte de passageiros.

E foi a própria Ford, 26 anos depois da aposentar a Rural, que reapresentou esse conceito ao mercado brasileiro, ao lançar, em 2003, a EcoSport, um utilitário compacto, derivado de um carro de passeio (o Fiesta), com versões 4x2 e 4x4, o primeiro SUVs moderno do país.

Desde então, todas as montadoras com planta no Brasil têm um, ou mais, modelo de SUV em linha de produção. Febre no Brasil, onde o segmento já tem mais de 25% do mercado automotivo, os utilitários esportivos também são sucesso no mercado americano e europeu, a ponto de marcas de luxo como Bentley, Rolls Royce e, até, Lamborghini lançarem suas versões.

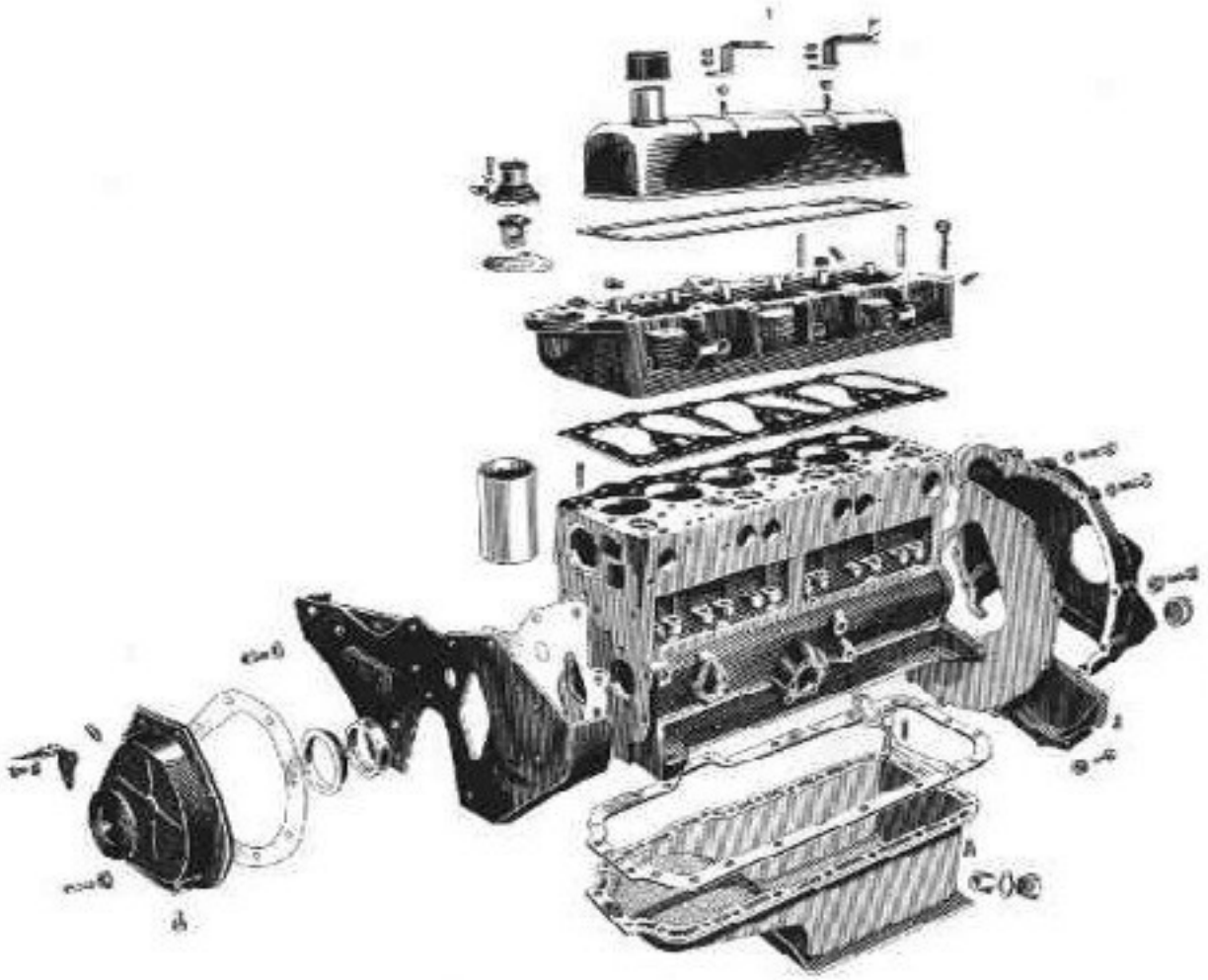
O Jeep Compass, fabricado pela Fiat Chrysler Automobiles, faz esse reconhecimento de suas origens ao homenagear, em seu design, os traços e o conceito do Willys Station Wagon.

# Motorização
## BF-161

O primeiro motor a gasolina fabricado no Brasil

A Rural chegou ao Brasil com o motor de 6 cilindros da Station Wagon, cujo desempenho era considerado ruim. Uma das primeiras mudanças na nacionalização do veículo, a partir de 1958, então, foi justamente no motor. A Rural brasileira começou a ser equipada com o Motor Willys BF-161. "Eficiente e econômico. Válvulas de admissão na cabeça. O primeiro motor a gasolina produzido no país" – como dizia a propaganda da Rural Willys em 1959. O bloco era fundido pela Willys na fábrica de motores da cidade de Taubaté/SP.

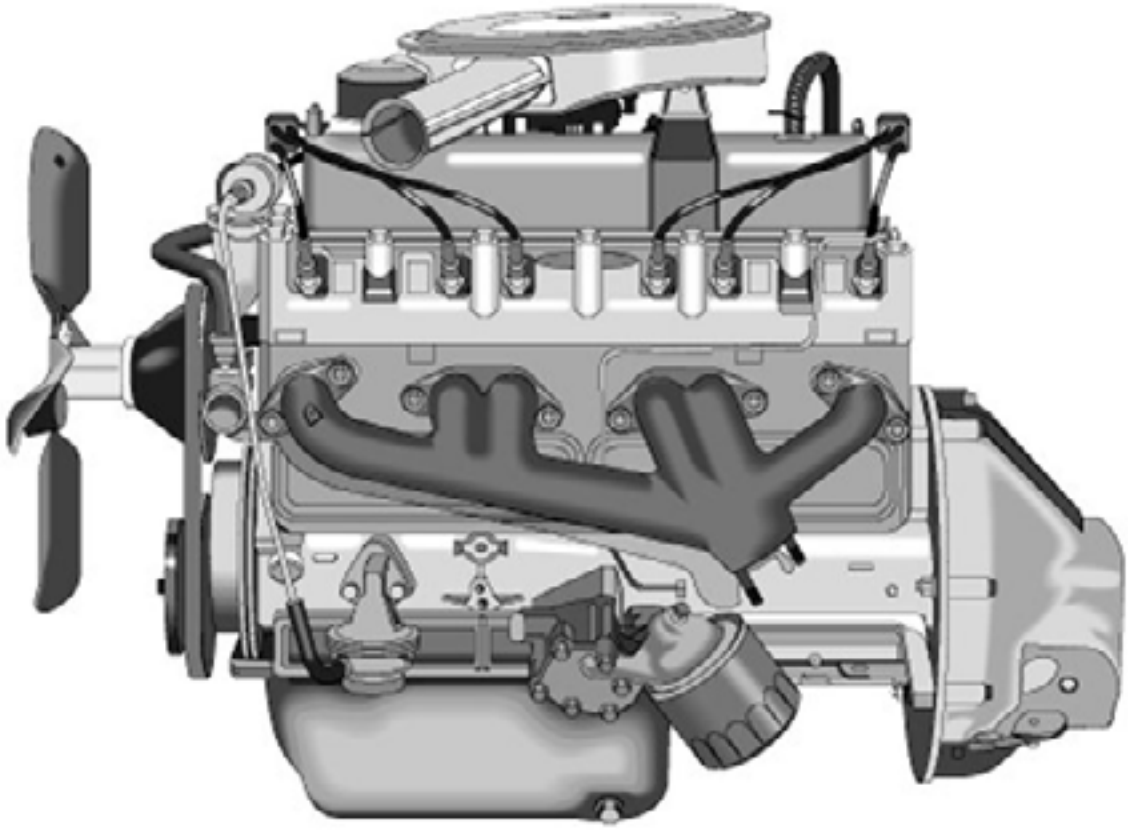
O motor Willys BF-161 é um motor de seis cilindros com cilindrada de 2638cm3 (161 pol3) que equipou a maioria das Rural Willys, Pick-Up e Jeep Willys fabricados no Brasil de 1958 a 1975. Tem potência de 90Hp a 4400 rpm com torque de 18,67 Kgm a 2.000rpm. Uma peculiaridade deste motor é que o cabeçote e o coletor de admissão formam uma peça única em ferro fundido.



Motor Willys 2600 (1964)

## Motor Willys 2600

"Possante motor Willys de 110Hp. Dois carburadores, alimentando cada um três cilindros, equalizam melhor a pressão e proporcionam ao motor maior eficiência volumétrica" era o anúncio da Rural Willys 1967, que tinha como grande novidade a introdução do motor que já equipava o Aero Willys nos últimos quatro anos. Com dupla carburação, alterações no ponto de ignição, e coletores de escapamento redimensionados do tipo 3x2, era considerado um BF-161 "envenenado de fábrica". A Rural com este motor tem relação do diferencial mais longo para aproveitar a maior potência.



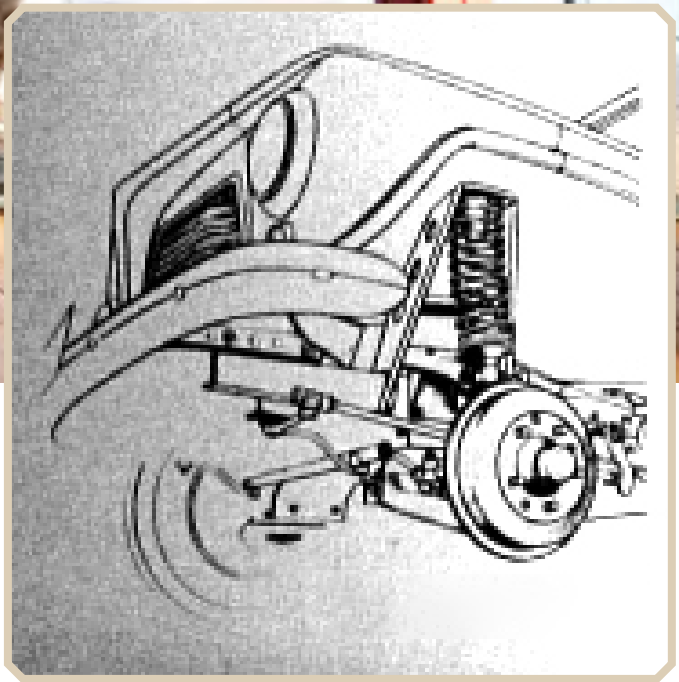
## Motor Willys 3000

O motor 3000 é quase idêntico a um motor BF-161 ou 2600 com a cilindrada aumentado para 3014cm3 através do aumento do curso dos pistões passando de 3,5 polegadas para 4,0 polegadas. O diâmetro dos cilindros é idêntico aos motores BF-161 e 2600. Desenvolve 140 Hp a 4400rpm e torque de 22,3 kgm a 2.000rpm.

O motor 3000 é relativamente raro e equipou a Rural como motor opcional a partir de 1967, a Rural série especial 1970, o Itamaraty, a Pick-Up militar F-85 entre outros, também como opcional. Na década de 1970 este motor foi adaptado pela Ford para equipar o novo carro de passeio modelo Maverick.

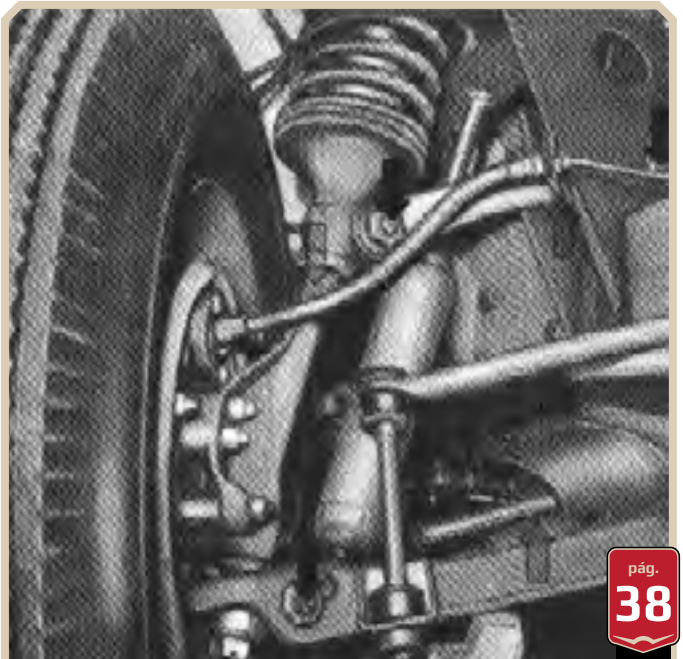
## Motor 4cc 2.3 OHC

Com a crise do petróleo foi necessário recorrer à economia e em 1975 a Ford adotou o motor OHC 4 cilindros (mesmo motor usado no Ford Pinto, Mustang e Maverick com pequenos ajustes para atender melhor o perfil do usuário). O motor com os quatro cilindros dispostos em linha, desenvolve 91 HP de potência. Possui comando de válvulas no cabeçote, sistema de alimentação "cross-flow" (admissão de um lado e escapamento de outro), com fluxo cruzado de gazes.



## Suspensão:

Chega ao Brasil somente na versão 4x4.
Lançado, em 1960, com tração 4x2 para atender as demandas de quem usava o veículo na cidade.
Em 1965, a Rural passa a ser equipada com uma suspensão dianteira independente com molas helicoidais, para dar mais conforto aos passageiros.
Em 1967 a Pick-Up Jeep recebe suspensão dianteira independente opcional (4x2)



## Transmissão:

Começa a ser montada no Brasil com câmbio de três marchas com redução e tração 4x4
Evolução do câmbio de 3 marchas em

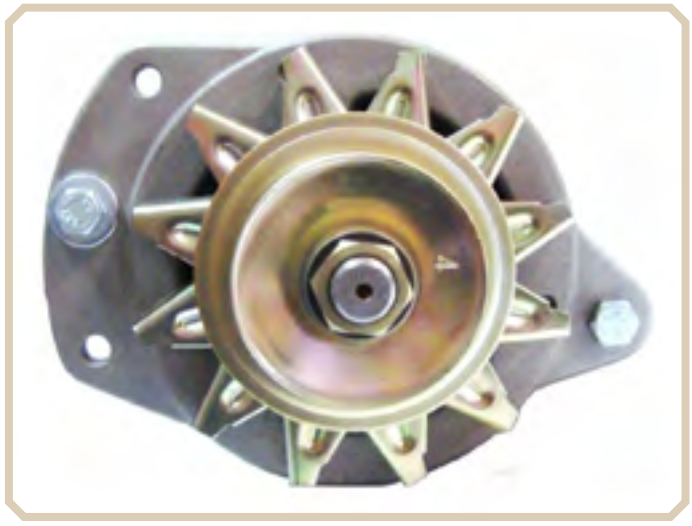
1964, com a primeira marcha sincronizada e alavanca de câmbio na coluna de direção. Mudança para 4 marchas e volante estilo "Aero Willys" disponível na Rural 4x2 Luxo em 1967.

A Pick-Up Jeep recebe cambio 4 marchas como opcional.

## Elétrica:

Inicialmente funcionando a 6, volts, o sistema elétrico, o dínamo, motor de partida e bateria passam para 12 Volts em 1964.

Em 1966, o dínamo é substituído pelo alternador, que tem a metade do peso e permite carregar a bateria mesmo em marcha lenta (sem a necessidade de aceleração).



## Variações

Jeep Universal Willys 101 ou CJ-6 - O Bernardão

Como já fabricava o Jeep CJ-5 em sua fábrica no Brasil quando incluiu a Rural Willys em sua linha de montagem, a Willys decidiu produzir, simultaneamente, o CJ-6, ou o Jeep Universal 101 - apelidado de Bernardão, em referência à cidade em que era localizada a fábrica (São Bernardo do Campo) – compartilhando vários componentes da Rural, como o motor, a transmissão e as rodas. Era uma versão alongada do Jeep CJ-5, considerado o jipe tradicional, com 20 polegadas a mais de comprimento.

O modelo 4 portas transportava 6 pessoas em dois bancos largos enquanto o modelo 2 portas transportava até 8 passageiros com dois bancos laterais na parte traseira.

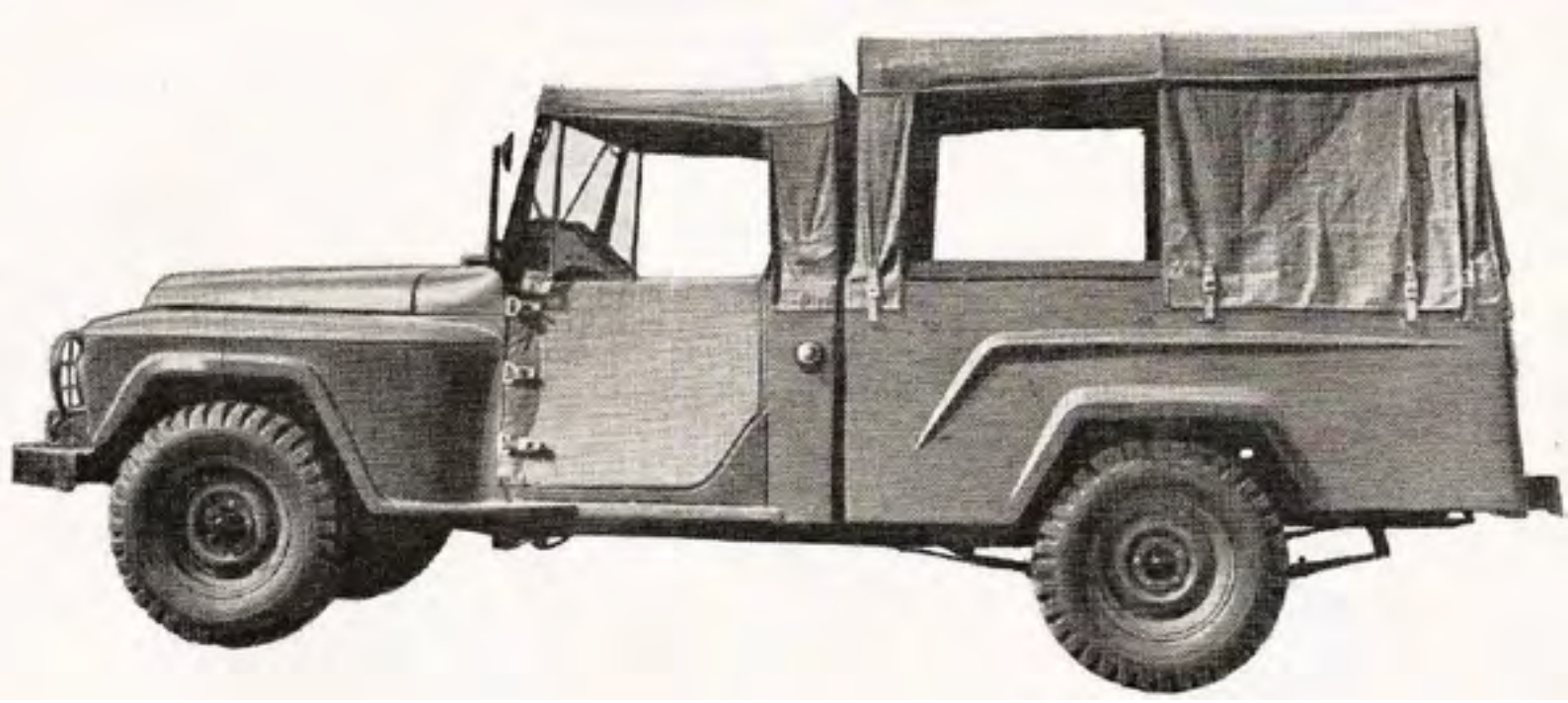
Como opcional o CJ-6 podia ser fornecido com tração em duas rodas (4x2). A produção do CJ-6 era de aproximadamente 10% do total dos CJ-5 entregues ao mercado, o que torna este veículo, hoje, uma raridade.

TRÊS NOVOS MODELOS NA MIRA DA WILLYS

A Willys Overland do Brasil está estudando o lançamento de dois novos modelos: o Jeep de quatro portas (já feito) e o Saci, cujo protótipo foi apresentado no recente Salão do Automóvel de São Paulo. É provável que os dois veículos estejam circulando até o fim do ano ou no início de 1962. No que diz respeito ao Saci, pensou por um triz no Salão do Automóvel (veja na pag. 68, deste número, a reportagem "Carro brasileiro é vedita"). Ao lado do Saci havia uma urna para receber as impressões dos visitantes. Entre outras coisas, apuramos que 77 por cento das pessoas que responderam ao questionário elaborado pela Willys acharam o carro de "bom" a "ótimo".

Dentro de um ano, mais ou menos, a linha da Willys, já bem estudada, vai, portanto, enriquecer-se. Mas, segundo tudo indica, o aumento não ficará por aí. De fato, os técnicos da fábrica estão examinando também a possibilidade da produção de um Dauphine de luxo, apresentando algumas novas características em relação ao modelo atual.

Em todo caso, parece que a Willys ainda não tomou uma decisão definitiva no que tange ao lançamento desse modelo. ●



## F-85 – O "Cachorro Louco"

A partir da F-75 a Willy desenvolveu no Brasil uma versão militar da pick-up: a F-85, apelidada de "cachorro louco". A robustez, capacidade de carga e a versatilidade da caminhonete fizeram com que ela equipasse as Forças Armadas brasileiras por diversos anos. O veículo era utilizado para o transporte de soldados, o transporte de cargas, como ambulância e, até, como lançador de foguetes. A versão militar recebia para-choques reforçados, grades protetoras nos faróis, guincho mecânico, gancho para reboque na traseira e para-brisa rebatível. Uma capota de lona eliminava o teto e não havia portas. Para transporte de pessoal podia chegar a 10 lugares. Alguns foram equipados com metralhadoras, outros com canhões de foguetes. A versão brasileira da pick-up de guerra americana também foi incorporada pelas forças militares de Portugal.

## Jeep CJ-5
## o "Chapéu de Couro"

Em 1966, o Jeep Willys passou a ser montado também em Jaboatão/PE, onde ficou conhecido como "Jeep Chapéu de Couro". Ele era fabricado pela Willys Nordeste, a primeira montadora de automóveis da região, onde também eram feitos os modelos Rural e Pickup. Pouco tempo depois, a planta pernambucana foi fechada.

O Jeep Willys – já do modelo CJ-5 – foi fabricado posteriormente pela Ford, após aquisição da Willys. O modelo foi feito até 1981 na fábrica de Taboão. Com seu fim, a marca some do mercado brasileiro e só reaparece nos anos 90 com importados.

Ela continuou assim até a era Fiat-Chrysler, quando uma nova ação foi tomada.

## Jeepster – Projeto Saci

Dentro da proposta de expandir a linha Jeep, a Willys colocou no mercado americano em abril de 1948 o Jeepster, modelo de perfil esportivo e voltado ao lazer. As linhas básicas do Jeep tornavam-se mais atraentes com a baixa altura de rodagem, a frente emprestada da Station Wagon e a traseira de formas mais refinadas, com os pára-lamas do picape. Mas, com apenas 63 e 72 cv brutos, de acordo com o motor de quatro ou seis cilindros, e tração somente traseira, não agradou: apenas 19 mil unidades foram vendidas em quase três anos.
A idéia foi recuperada em 1962 pela marca no Brasil, tendo como principais diferenças a maior distância entre eixos e a frente da Rural. Denominado Saci, o "jipe esportivo" foi apresentado no Salão do Automóvel daquele ano, mas nunca passou da fase de protótipo.

** A Rural Willys e suas variações também foram utilizadas como ambulância, viatura de polícia, carro de bombeiros e, até, carro-forte.

# A melhor opção para vencer o trabalho rude. A gasolina ou a álcool.

O Ford F-75 é força, resistência e economia. Seu robusto motor de 4 cilindros gasta menos e trabalha com baixa manutenção.

O Ford F-75 possui tração 4x4 ou 4x2 para grande desempenho em qualquer terreno com até 791 kg de carga.

Seu filtro de ar é do tipo ciclone, especial para muita poeira, que garante maior durabilidade do motor.

Se você preferir, o Ford F-75 leva para você toda essa carga também com motor a álcool.

O Ford F-75 possui motor 2.3 a álcool incluindo o carburador niquelado Ni-29 que dispensa o uso de aditivo.

## Especificações Técnicas

| | | |
|---|---|---|
| **Pesos:** | | |
| Peso bruto total | 2.268 kg (4 x 2)<br>2.359 kg (4 x 4) | |
| Capacidade de carga | 791 kg (4 x 2)<br>798 kg (4 x 4) | |
| Peso em ordem de marcha | 1.477 kg (4 x 2)<br>1.561 kg (4 x 4) | |
| Capacidade dos eixos | | |
| Dianteiro | 1.270 kg/1.497 kg (4 x 2/4 x 4) | |
| Traseiro | 1.497 kg (4 x 2/4 x 4) | |
| **Motor:** | **Gasolina** | **Álcool** |
| Tipo | I-4 OHC | I-4 OHC |
| Nº de cilindros | 4 em linha | 4 em linha |
| Potência máxima líquida (ABNT - NB 372) | 61,0 kW (83 cv)<br>a 4.600 rpm | 61,1 kW (83,1 cv)<br>a 4.400 rpm |
| Torque máximo líquido (ABNT - NB 372) | 163,2 Nm<br>(16,6 mkgf)<br>a 2.600 rpm | 162,1 Nm<br>(16,5 mkgf)<br>a 2.400 rpm |
| Cilindrada | 2.300 cc | 2.300 cc |
| Taxa de compressão | 7,8:1 | 10,5:1 |
| Diâmetro dos cilindros | 96,04 mm | 96,04 mm |
| Curso dos pistões | 79,40 mm | 79,40 mm |
| Sistema de arrefecimento | A água, circulante sob pressão | A água, circulante sob pressão |
| **Freios:** | | |
| Sistema | Hidráulico Duo-Servo nas 4 rodas | |
| Área de frenagem (efetiva) | 984 cm² | |
| Freio de estacionamento | Mecânico, com atuação nas rodas traseiras | |
| **Transmissão:** | | |
| Nº de marchas | 4 à frente, todas sincronizadas e 1 à ré | |
| Reduções | 1ª - 3,37:1<br>2ª - 2,38:1<br>3ª - 1,53:1<br>4ª - 1,00:1<br>Ré - 4,23:1 | |
| **Diferencial:** | | |
| Redução | 5,38:1 | |
| **Embreagem:** | | |
| Tipo | Monodisco, a seco | |
| Diâmetro do disco | 216 mm | |

| | |
|---|---|
| **Suspensão:** | |
| Dianteira | Eixo rígido com feixe de molas semi-elípticas e amortecedores telescópicos de dupla ação |
| Traseira | Feixe de molas semi-elípticas e amortecedores telescópicos de dupla ação |
| **Pneus:** | |
| Tipo | 6,50 x 16 - 6 lonas |
| **Direção:** | |
| Tipo | Rotativa e roscas, sem fim |
| Redução | 18,2:1 |
| **Sistema elétrico:** | |
| Ignição transistorizada | |
| Alternador | 14 V - 30A |
| Bateria | 12 V - 40 A/h |
| Velas | 14 mm |
| **Capacidades: (litros)** | |
| Óleo de motor (com filtro) | 4,7 |
| (sem filtro) | 4,1 |
| Caixa de câmbio | 1,5 |
| Óleo do diferencial | 1,7 |
| Caixa de transmissão múltipla (4 x 4) | 1,8 |
| Tanque de combustível | 60,0 |
| Sistema de arrefecimento | 9,7 |
| Reservatório auxiliar da partida (gasolina) | 1,6 |
| **Principais dimensões: (mm)** | |
| Comprimento | 4.865 |
| Distância entre eixos | 2.997 |
| Largura | 1.883 |
| Altura (sem carga) | 1.842 |
| Altura (com carga) | 1.832 |
| Bitola dianteira | 1.456 |
| Bitola traseira | 1.557 |
| Distância livre do solo | 210 |
| **Principais opções:** | |
| Diferencial antidesrimpante (4 x 2) | |
| Tração nas quatro rodas (4 x 4) | |

"As informações aqui contidas encontram-se atualizadas até a data em que foi autorizada a impressão deste folheto. A Ford Brasil reserva-se o direito de alterar as especificações e desenhos de seus produtos a qualquer tempo, ou mesmo descontinuá-los independente de aviso ou comunicação e sem incorrer em obrigações ou responsabilidades de qualquer espécie".

PICK-UP FORD F-75

# Dicas de manutenção

## Regulagem Geral do Motor 6 Cilindros BF-161

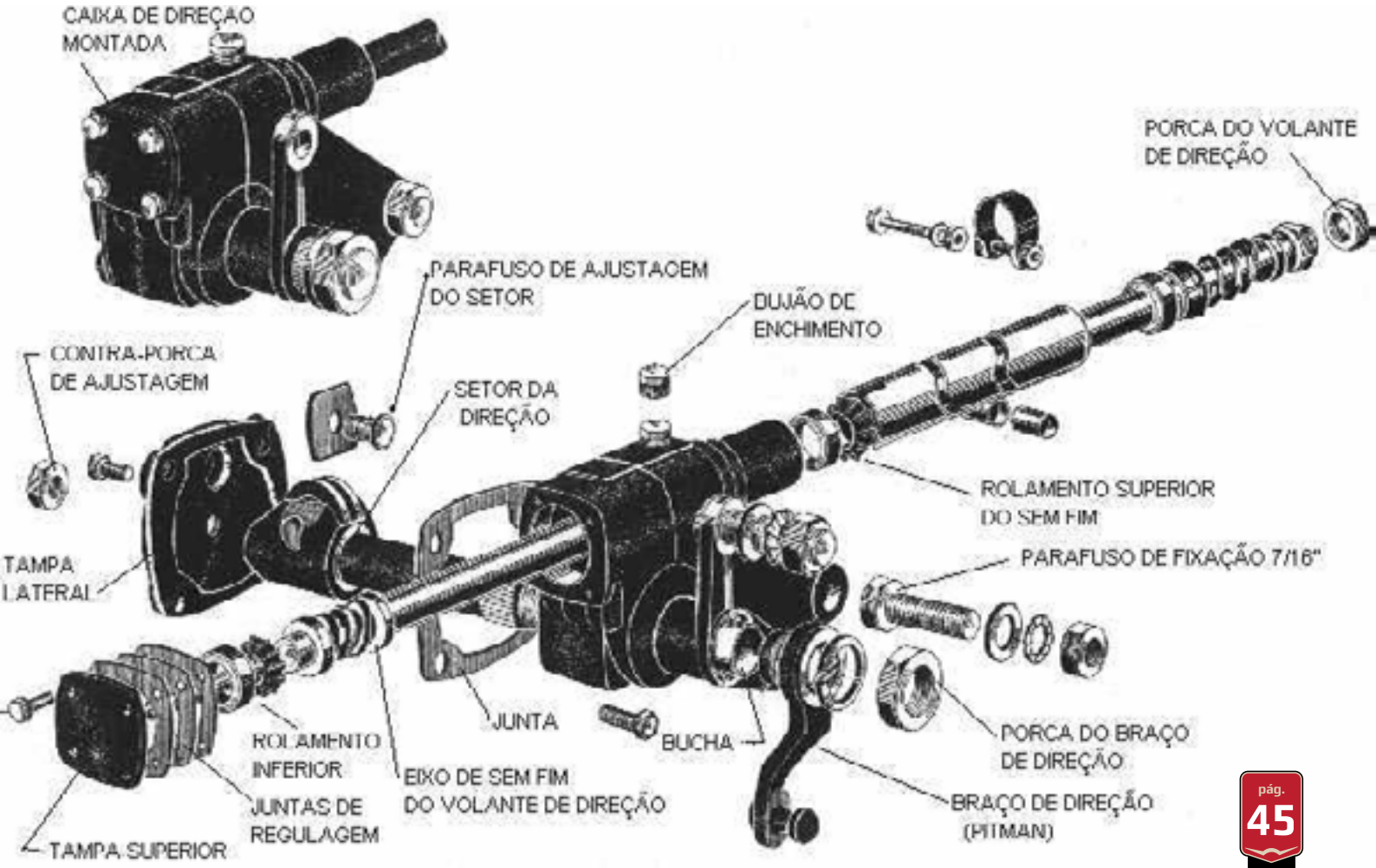
Esta regulagem era recomendada para a Rural Willys a cada 10.000km ou pelo menos duas vezes por ano.

Recomendado regular o carburador a cada 6 meses ou sempre que mudar o teor de álcool na gasolina vendida nos postos de combustível. Vale a pena lavar o motor antes de iniciar a regulagem para evitar a entrada de sujeira no motor. A regulagem cobre 7 itens que devem ser inspecionados: Baterias e Cabos; Velas; Teste de Compressão; Folga das Válvulas; Distribuidor e Platinado; Ponto de Ignição e Carburador

# Sistema de Direção Rural

O sistema de direção da Rural 4x2 Luxo fabricado entre 1965 e 1972 com suspensão independente na frente é diferente dos demais modelos de Rural. Ela exige que a barra de ligação das rodas seja articulado em mais dois pontos para permitir que os braços de direção acompanhem o movimento independente das rodas para cima e para baixo. Possui ainda um braço angular similar ao do Jeep.

A maioria dos problemas de direção da Rural são causados por desgaste das peças e podem ser resolvidos eliminando todas as folgas do sistema de direção e regulando a geometria das rodas.



# Entendendo os ângulos de Direção da Rural

É importante conhecer os ângulos de direção da Rural que devem ser medidos na verificação da geometria de direção. Um teste prático para verificar problemas óbvios no alinhamento da direção é soltar com muito cuidado o volante de direção numa estrada plana e verificar se o veículo anda reto sem puxar para os lados. Uma direção que "puxa" sempre para um lado ou que seja difícil de controlar provavelmente tem problemas de alinhamento de direção.

Os ângulos de Caster, Camber e Convergência e a Inclinação do pino mestre são itens que devem ser verificados e ajustados conforme manual do veículo.

## Limpeza do Carter Motor BF-161

Limpeza do Carter do motor Willys 6 cilindros BF-161 deve ser feita a cada ano para evitar desgaste nos mancais do motor e entupir as passagens de óleo

## Conservação e cuidado com a pintura

Quando estacionar no sol, proteja com sombra (pano ou toalha) o volante de direção e os botões plásticos do painel que envelhecem rapidamente no sol. O mesmo vale para os bancos de vinil e os pneus que podem ser cobertos com uma capa protetora.

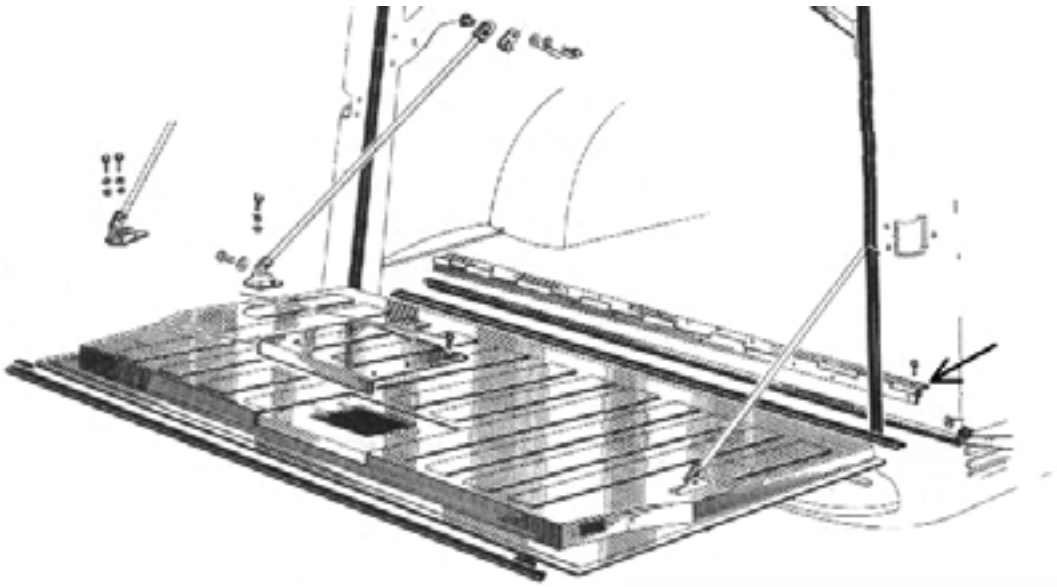
Dicas de Tratamento Pintura: aplicar cera regularmente a cada dois meses para realçar o brilho e proteção e Polidor ou Cera Polidora duas vezes ao ano para eliminar manchas de tinta pintura queimada e desbotada.

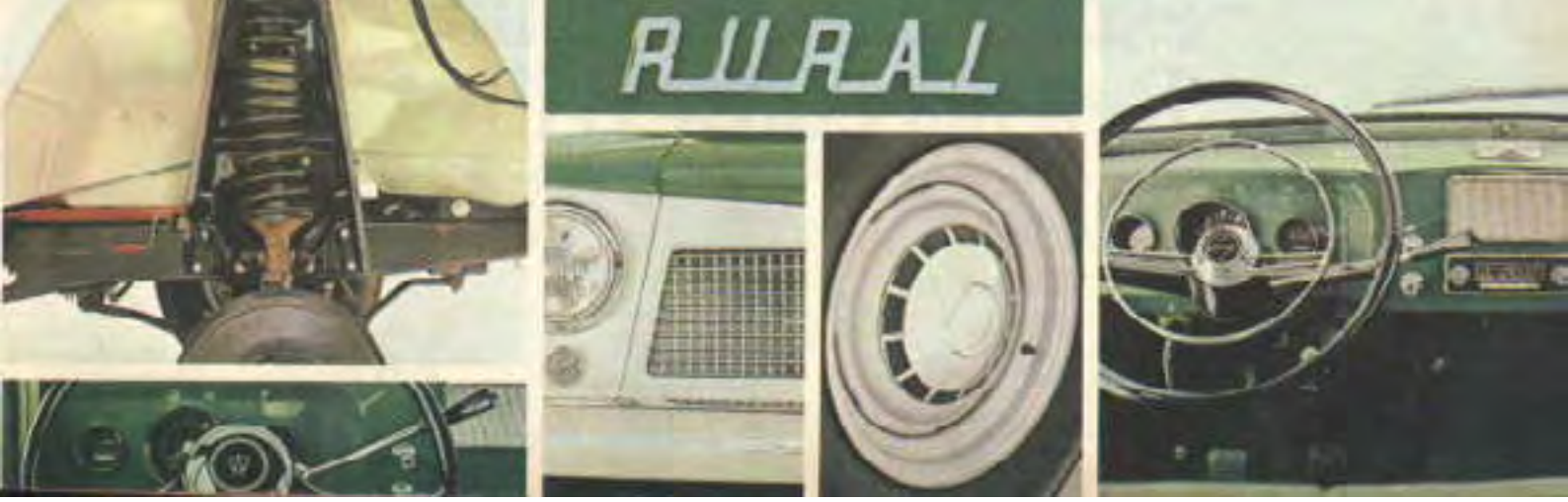
**Borrachas:** existem produtos especiais para proteger a borracha e plástico do sol e do ozônio. Estes produtos à base de água contêm silicone e filtros solares (PABA)

**Cromados:** em cromados novos evite produtos abrasivos como lixa, palha de aço, polidores de metais e pastas para evitar o desgaste da camada de cromo e a perda do brilho. Basta lavar com água e sabão e passar cera para dar brilho e proteção. Cromados velhos podem ser limpos com produto polidor de metais tipo Brasso ou Kaol usando pano ou estopa.

**Chassis:** o chassi e a parte inferior da Rural devem ser mantidos limpos e lubrificados para facilitar a manutenção (freios, direção, cardan, suspensão) e facilitar a conservação. Uma lavadora de alta pressão com água quente pode ajudar a remover óleos e graxas. Após a lavagem é recomendado pulverizar um produto especial tipo óleo para proteger as partes metálicas, caixas de rodas e longarinas contra ferrugem.

**Dobradiça da tampa traseira da Rural:** um dos problemas crônicos da Rural Willys é a ferrugem que sempre aparece na região da dobradiça da tampa traseira inferior do porta malas. A dobradiça original da tampa da Rural não é mais oferecida no mercado de reposição no Brasil. Uma boa alternativa é adaptar uma dobradiça "tipo piano" usado nas portas dos bagageiros de ônibus rodoviários.

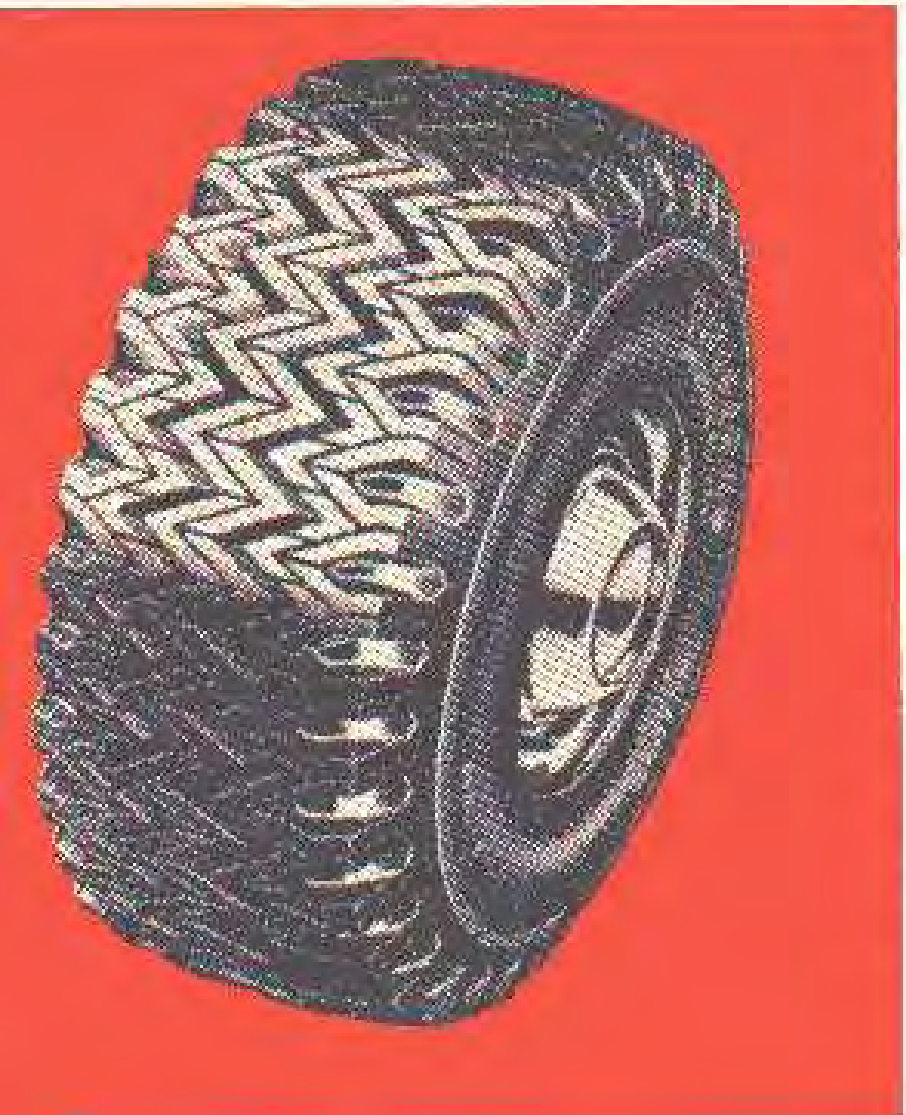





## Pneus

O pneu original da Rural 4x4 medida 7.10-15 tipo Cidade Campo com desenho borrachudo é um pneu desenvolvido na década de 50 que não é mais fabricado no Brasil. Alguns fabricantes ainda oferecem o pneu 7.10-15 mas somente do tipo liso para uso em asfalto, principalmente na Rural 4x2. O pneu original 7.10-15 tem largura da seção de 7.10 polegadas e monta no aro original (5K x 15) de 15 polegadas.

A Pick Up Willys e Ford F -75 usam aros de 16 polegadas com largura de 5 polegadas e tem o diferencial com relação mais reduzida e podem usar pneu com as medidas originais 6.50-16 ou a alternativa radial 215/80-R16 facilmente disponível de todas as marcas nacionais e com vários desenhos. A pick up militar F-85 "cachorro louco" usa aros especiais diâmetro 16 polegadas e largura 5-1/2 polegadas para montar os pneus maiores 7.50-16.



E' um pneu inteiramente novo, para ser usado em qualquer época do ano, "quer chova, quer faça sol".

As barras dos ombros são bem espaçadas, com sulcos profundos e que se limpam por si mesmos. A larga banda-de-rodagem, com barras de tração em ângulo agudo, com sulcos profundos, agarra-se firmemente ao solo, evitando as derrapagens. Seu rodar é suave e extremamente silencioso.

# A Rural pelo mundo

## Japão - Mitsubishi Jipe

A Rural também pode ser considerada a mãe da Pajero. Entre 1975 e 1979, a Mitsubishi fabricou a Station Wagon no Japão, com o nome de Mitsubishi Jipe, cujas versões variaram da J-11 à J-34. A partir da segunda metade da década de 1970, a montadora japonesa foi dando sua cara às linhas Jeep, que evoluíram para a Pajero, no mercado desde 1982.

Image - AutoWeek

## Índia – Mahindra

O antigo Jeep Universal e o furgão 475 ainda são fabricados na Índia, com tração em duas e quatro rodas e motor de quatro cilindros e 75 cavalos. A produção do Mahindra supera 10 mil unidades anuais, visto que o jipe é um dos principais meios de locomoção do país.

## Argentina – Estanciera

A Station Wagon foi fabricada pelas Industrias Kaiser Argentina (IKA), entre 1957 e 1970. Sua versão para o transporte de passageiros foi batizada de Rural. Sua produção foi interrompida após a venda da Kaiser para American Motors Corporation (AMC). A Estanciera também é considerada a percussora das SUV no país vizinho.

# No Cinema: Station Wagon no cinema

Superman and the Mole Men - 1951

O Cérebro Maligno - 1953

Deu a louca no mundo - 1963

Badlands - 1972

O Homem Cobra - 1972

Amargo Regresso – 1978

As aventuras de Tintin - 1991

Puerto Escondido - 1992

Skeeter – 1993

Os três desejos – 1995

Ace Ventura – 1995

Regras do Jogo - 2000

# Rural no Cinema

Em Ritmo de Aventura – 1968

Bye Bye Brasil – 1979

Os Trapalhões no Reino da Fantasia - 1985

Anos Rebeldes - 1992

Cidade de Deus – 2002

O Bem Amado – 2010

O Palhaço – 2012

Faroeste Cabloco – 2013

## O primeiro test drive na imprensa brasileira

A "versão brasileira" da Rural, a Rural Willys 1960, também foi o primeiro veículo a passar por um test drive de um veículo de imprensa brasileiro, inaugurando um modelo de jornalismo existente até hoje.

Mauro Salles, colunista de automóveis de O Globo, publicou, em 5 de dezembro de 1959 o teste com a nova Rural. A reportagem tinha medições de aceleração, consumo, retomada e até margem de erro do velocímetro. Além disso, havia uma ficha técnica bem completa e uma análise de prós e contras do veículo.

Na reportagem, Salles concluiu que a Rural era o carro ideal para o interior do Brasil, pela sua versatilidade e fácil adaptação ao asfalto e às estradas de terra. Afirmou que a Rural era "o mais brasileiro dos veículos fabricados no pais", destacando os mais de 97% de suas peças sendo fabricadas no país.

Automóveis Aviões

TESTA OS VEÍCULOS NACIONAIS — I

A nova "Rural 1960" da Willys Overland do Brasil, ao lado do modêlo anterior, cujo desenho era o mesmo da "Station Wagon" americana e da "Estanciera" argentina. O novo desenho é único e pertence apenas à camioneta brasileira

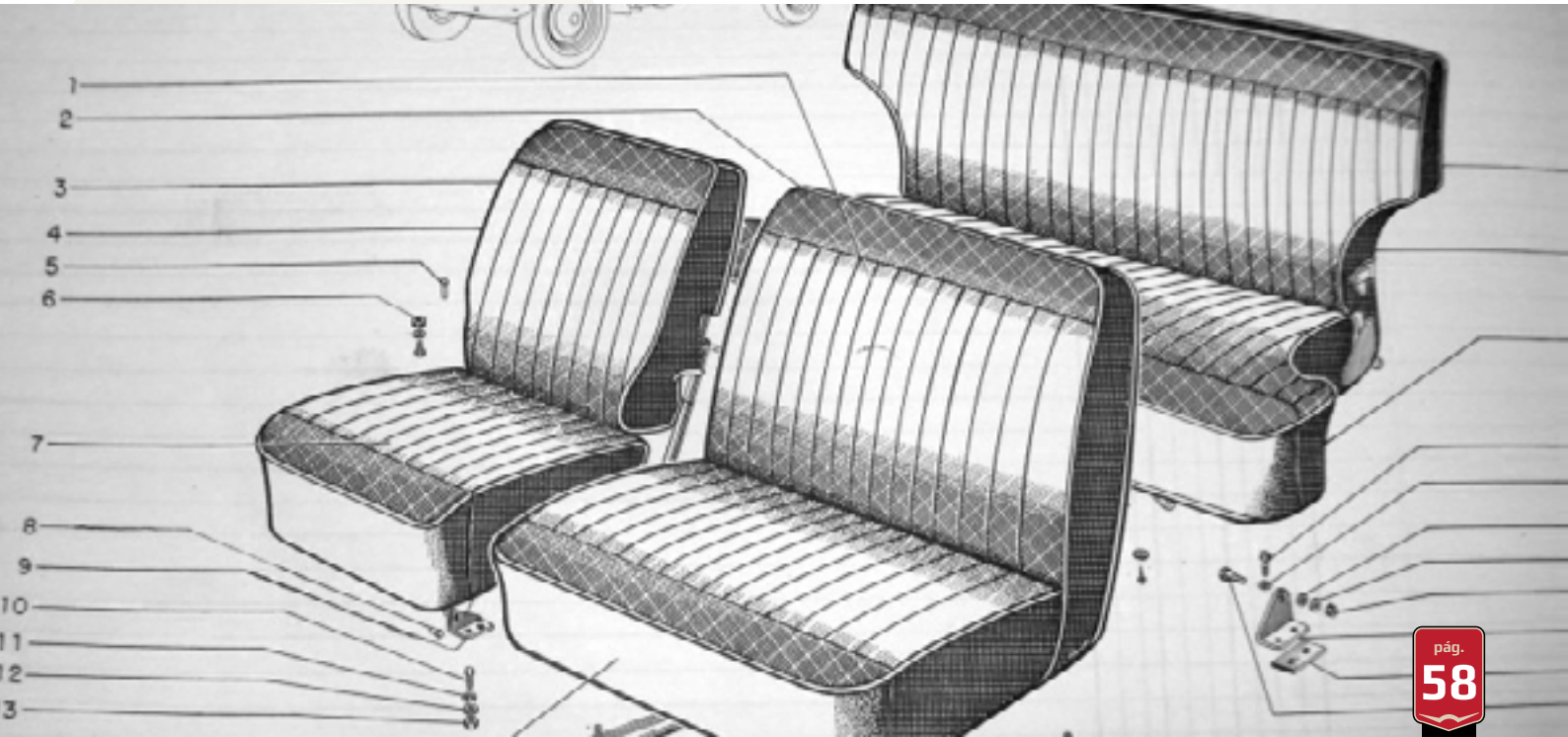
Com um banco fàcilmente dobrável, e o estepe colocado de lado, a "Rural 1960" dispõe de grande espaço (4 m3) para carga

A RURAL É UM GRANDE CARRO PARA O INTERIOR BRASILEIRO

"A soma de um caminhão, um trator e um automóvel", destacou o jornalista em outro trecho. Reforçou a versatilidade do que chamou de "o carro-de-boi mecânico", e avaliou o veículo como resistente, forte e com disposição para dar e vender. A avaliação ainda apontou a ótima visibilidade, com vidro panorâmico à frente e um inteiriço atrás e relatou a Rural venceu os mesmos obstáculos e subiu as mesmas ladeiras vazia ou com carga máxima.

Entre os pontos negativos, a matéria de Salles destacou o consumo. "Não é um carro que possa fazer carreira à base da economia de consumo de combustível. Seu motor de 90 HP não pode poupar gasolina na luta que empreende com sua forte caixa de marchas, a caixa de transferência os dois diferenciais e os 1500 quilos do veículo", escreveu.

A Rural obteve média de 7,15 km por litro de gasolina comum no teste. Ele citou, ainda, problemas de estabilidade, pedal de acelerador duro, freio de mão mal colocado e bancos incômodos e duros.



## Uma é pouco, duas é bom...

O pequeno empresário Moacir Antonio Quege é conhecido como o Rei da Rural de Curitiba-PR. Isso porque, em sua garagem, encontram-se três preciosidades, completamente restauradas, rodando normalmente e "com placa preta" a placa de colecionar, que confere a originalidade do veículo: a Penélope, uma Rural 4x2 1963; a Filomena, uma 4x4 1966; e a Margarida, uma FordRural 4x2 1970.

A paixão pelos carros antigos vem de berço. "Meu pai, que trabalhava no Detran, era aficionado por motos Harley Davidson. Quando era só ele e minha mãe, eles só andavam de moto. Quando nasceu a minha irmã, eles resolveram com um sidecar. Quando eu nasci, não teve jeito, tiveram que trocar por um carro. O primeiro foi um Chevrolet Essex 1930", conta, citando que antes da Rural, ele teve, entre outros carros, um Ford Coupe 1941 e um Buick Dynaflow 1952.

A Rural entrou na vida de Moacir em 1997. "Fomos conhecer Treze Tílias (SC) e voltamos de lá com uma Rural (a Penélope). Eu sempre quis ter uma e meu filho me incentivou a comprar. Ela já estava semi-restaurada, na lataria e pintura. Nós refizemos toda a mecânica dela", conta. "Um ano depois, meu dentista queria comprar uma Rural e me pediu para ir com ele avaliar uma que ele tinha visto. Quando chegamos lá, ele mediu a altura do carro e descobriu que não caberia na garagem dele, desistindo da compra. Então, eu acabei comprando para mim", relata, explicando a aquisição da Filomena.

Com duas Rural restauradas, participando de clubes de carros antigos e rodando com elas pela cidade, Moacir ficou conhecido como "o cara" da Rural em Curitiba. E, após sua história ser reportada pelo jornal Gazeta do Povo, em 2001, ele foi procurado por uma pessoa interessada em vender sua FordRural 1970. "Apareceu um marceneiro na nossa loja, com uma Rural que estava bem maltratada. Ele veio me oferecer, dizendo que não estava mais conseguindo cuidar do carro. De princípio, não me interessou, mas minha mulher ficou com pena dele e acabamos comprando, com o objetivo de usarmos para termos peças de reposição para as outras duas. Mas acabei restaurando ela também", contou. Assim, a Margarida se juntou à coleção de Moacir e seus filhos.

As três Rural estão cadastradas no Clube do Carro Antigo de Curitiba, possuem a placa de colecionador e estão aptas a rodar. "Tenho uma escala, cada final de semana eu rodo uns 60 km com uma delas. Quando tem encontro em São Paulo, vamos dirigindo uma Rural", relata.

O empresário calcula que gastou, na época, cerca de R$ 17 mil na aquisição e restauração dos três veículos, "o equivalente a uns R$ 50 mil hoje". "Depois das restaurações completas a única manutenção mais profundo que precisou fazer foi a troca do reparo dos carburadores. "De resto, é a manutenção básica de todo carro antigo, com a revisão anual dos freios, a troca do jogo de velas, e outras medidas preventivas", diz.

Revelando já ter recusado proposta de R$ 50 mil por um de seus carros, Moacir diz que não pretende vende-los enquanto conseguir mantê-los em boas condições. "Eu estou inteiramente ligado nestes carros. Tenho 73 anos de idade e estou vivo e ativo, grande parte, por me dedicar a esses carros. É uma terapia para meu corpo e minha mente".

# Cronologia:

**1946**

A Willys Overland lança, nos Estados Unidos, o Station Wagon, adaptação civil do Jeep militar desenvolvido pela Willys para a Segunda Guerra Mundial.

**1948**

As primeiras caminhonetes Willys importadas circulam pelo Brasil.

**1949**

A Jeep Station Wagon passa a ser oferecida com tração nas quatro rodas.

**1952**

É fundado a Willys Overland do Brasil

**1954**

A Willys do Brasil começa a produzir, em São Bernardo do Campo, o Jeep Universal

**1958**

Início da produção da Rural Willys no Brasil

**1960**

Primeira versão brasileira da Rural – com design próprio e nacionalização de 98% dos componentes. Lançamento da Pick-up Jeep

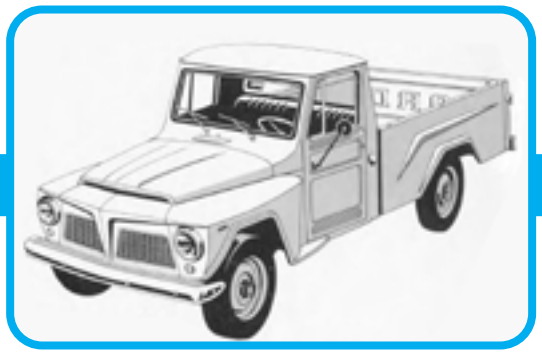
**1966**

O Pick-Up Jeep é eleito Carro do Ano pela revista Mecânica Popular. É inaugurada uma nova fábrica da Willys, em Jaboatão-PE, que passa a produzir a Rural e o Jipe "Chapeu de Couro".

**1967**

Willys Overland do Brasil é adquirido pela Ford.

**1970**



É oferecido terceiro banco opcional para até 8 pessoas. Pick-Up passa a se chamar F-75.

**1972**

Nome passa a ser Ford Rural.

**1975**

Introdução do novo motor Ford 4 cilindros OHC 2300 acoplado a um câmbio de 4 marchas com relações mais reduzidas

**1977**

Último ano de fabricação da caminhonete Ford Rural. A Pick-Up continuaria a ser fabricada.

**1982**

Último ano de fabricação da Pick-Up Ford F-75.

**PÁGINA 1**
IMG01 - ACERVO RETORNAR

**PÁGINA 2**
IMG01 - ACERVO RETORNAR

**PÁGINA 05**
IMG01 - www.offroadxtreme.com, em 07/2020
IMG02 - www.br.pinterest.com, em 07/2020
IMG03 - www4.bp.blogspot.com, em 07/2020

**PÁGINA 06**
IMG01 - www.autoentusiastas.com.br, em 07/2020
IMG02 - www.antig1.blogspot.com, em 07/2020
IMG03 - www.edmunds.com, em 07/2020

**PÁGINA 07**
IMG01 - www4x4brasil.com.br, em 07/2020
IMG02 - www.2.bp.blogspot.com, em 07/2020
IMG03 - www.blog.jocar.com.br, em 07/2020

**PÁGINA 08**
IMG01 - www.blog.jocar.com.br, em 07/2020
IMG02 - www.cdn1.mecum.com, em 07/2020
IMG03 - www.blog.jocar.com.br, em 07/2020

**PÁGINA 09**
IMG01 - www.usadobrasil.com.br, em 07/2020
IMG02 - www.pinterest.com, em 07/2020
IMG03 - www.yandex.com, em 07/2020
IMG04 - www.topworldauto.com, em 07/2020
IMG05 - www.antigosverdeamarelo.blogspot.com, em 07/2020

**PÁGINA 10**
IMG01 - www.cdn.motor1.com, em 07/2020
IMG02 - www.cdn.motor1.com, em 07/2020

**PÁGINA 11**
IMG01 - www.antigosverdeamarelo.blogspot.com
IMG02 - www.pinterest.com, em 07/2020
IMG03 - www.pinterest.com, em 07/2020
IMG04 - www.frotadocromado.com.br, em 07/2020

**PÁGINA 12**
IMG01 - www.benicomunicacao.blogspot.com, em 07/2020
IMG02 - www.topworldauto.com, em 07/2020
IMG03 - www.blogdoguilhon-car.blogspot.com, em 07/2020
IMG04 - www.blog.jocar.com.br, em 07/2020

**PÁGINA 13**
IMG01 - www.autoentusiastas.com.br, em 07/2020
IMG02 - www.timescolonist.com, em 07/2020
IMG03 - www.carrosenventasv.com, em 07/2020

**PÁGINA 14**
IMG04 - www.cdn3.mecum.com, em 07/2020
IMG05 - autoentusiastas.com.br, em 07/2020

**PÁGINA 15**
IMG06 - www.automotivereport.net, em 07/2020
IMG07 - www.jeepgarage.org, em 07/2020
IMG08 - www.hemmings.com, em 07/2020

**PÁGINA 16**
IMG01 - www.cdn.barrett-jackson.com, em 07/2020
IMG02 - www.pinterest.com, em 07/2020

**PÁGINA 17**
IMG01 - ACERVO RETORNAR
IMG02 - www.motorcities.org, em 07/2020
IMG03 - www.cdnb.artstation.com, em 07/2020

**PÁGINA 18**
IMG01 - ACERVO RETORNAR
IMG02 - www.pastorecc.com.br, em 07/2020
IMG03 - www4x4digital.com.br, em 07/2020
IMG04 - www.www.berettaautomoveis.com.br, em 07/2020

**PÁGINA 19**
IMG01 - www.propagandasdeontemedehoje.blogspot.com, em 07/2020

**PÁGINA 20**
IMG01 - www.lh4.googleusercontent.com, em 07/2020
IMG02 - www4.bp.blogspot.com, em 07/2020

**PÁGINA 21**
IMG01 - www4.bp.blogspot.com, em 07/2020
IMG02 - www.ruralwillys.tripod.com, em 07/2020
IMG03 - www.http2.mlstatic.com, em 07/2020

**PÁGINA 22**
IMG01 - www.ruralwillys.tripod.com, em 07/2020

**PÁGINA 23**
IMG01 - frotadocromado.com.br
IMG02 - www..mlstatic.com, em 07/2020

**PÁGINA 24**
IMG01 - www.lh4.googleusercontent.com, em 07/2020

**PÁGINA 25**
IMG01 - www4x4brasil.com.br, em 07/2020
IMG02 - www.ateliedocarro.com.br, em 07/2020
IMG03 - www.chapecocaminhoes.com.br

**PÁGINA 26**
IMG01 - www.frotadocromado.com.br, em 07/2020
IMG02 - www.frotadocromado.com.br, em 07/2020

**PÁGINA 27**
IMG01 - www.frotadocromado.com.br, em 07/2020
IMG02 - www.frotadocromado.com.br, em 07/2020

**PÁGINA 28**
IMG01 - www.frotadocromado.com.br, em 07/2020
IMG02 - www.pinterest.com, em 07/2020

**PÁGINA 29**
IMG01 - www.ateliedocarro.com.br, em 07/2020
IMG02 - www.pinterest.co.uk, em 07/2020
IMG03 - www.topworldauto.com, em 07/2020

**PÁGINA 30**
IMG01 - www.1.bp.blogspot.com, em 07/2020
IMG02 - www.cdn-motorshow-ssl.akamaized.net, em 07/2020
IMG03 - www4.bp.blogspot.com, em 07/2020

**PÁGINA 31**
IMG01 - www.stepside.com.br, em 07/2020
IMG02 - www.mercadolivre.com.br, em 07/2020
IMG03 - ACERVO RETORNAR

**PÁGINA 32**
IMG03 - www.mercadolivre.com.br, em 07/2020

**PÁGINA 33**
IMG01 - www.pinterest.com.mx, em 07/2020

**PÁGINA 34**
IMG01 - www.cdn1.appsisecommerce.com.br, em 07/2020

**PÁGINA 35**
IMG01 - www.pinterest.com, em 07/2020
IMG02 - ACERVO RETORNAR

**PÁGINA 36**
IMG01 - www.lh6.googleusercontent.com, em 07/2020
IMG02 - www.pinterest.com, em 07/2020

**PÁGINA 37**
IMG01 - www.frotadocromado.com.br, em 07/2020
IMG02 - www.pinterest.com, em 07/2020

**PÁGINA38**
IMG01 - www.offlimits.com.br, em 07/2020
IMG02 - www.pinterest.com, em 07/2020
IMG03 - www.www.xsarausuarios.es, em 07/2020

**PÁGINA 39**
IMG01 - www.chapecocaminhoes.com.br, em 07/2020
IMG02 - www.jornaldocarro.estadao.com.br, em 07/2020
IMG03 - www.mlstatic.com, em 07/2020

**PÁGINA 40**
IMG01 - www4x4brasil.com.br, em 07/2020
IMG02 - www.jeepguerreiro.blogspot.com, em 07/2020
IMG03 - www.pinterest.at, em 07/2020

**PÁGINA 41**
IMG01 - www.3.bp.blogspot.com, em 07/2020
IMG02 - www.museumilitarpanambi.com.br, em 07/2020

**PÁGINA 42**
IMG01 - www.motortudo.com, em 07/2020
IMG02 - www.br.pinterest.com, em 07/2020
IMG03 - www.topworldauto.com, em 07/2020

**PÁGINA 43**
IMG01 - www.cdn.motor1.com, em 07/2020
IMG02 - www.momentcar.com, em 07/2020

**PÁGINA 44**
IMG01 - www.ruralwillys.tripod.com, em 07/2020
IMG02 - www4x4brasil.com.br, em 07/2020
IMG03 - www4x4brasil.com.br, em 07/2020

**PÁGINA 45**
IMG01 - www.autoentusiastas.com.br, em 07/2020
IMG02 - www.br.pinterest.com, em 07/2020

**PÁGINA 46**
IMG01 - www.angelfire.com, em 07/2020
IMG02 - www.ruralwillys.tripod.com, em 07/2020

**PÁGINA 47**
IMG01 - www.angelfire.com, em 07/2020

**PÁGINA 48**
IMG01 - www4x4brasil.com.br, em 07/2020
IMG02 - www.ruralwillys.tripod.com, em 07/2020

**PÁGINA 49**
IMG01 - www4x4brasil.com.br, em 07/2020
IMG02 - www.ruralwillys.tripod.com, em 07/2020

**PÁGINA 50**
IMG01 - www.bringatrailer.com, em 07/2020
IMG02 - www.upload.wikimedia.org, em 07/2020
IMG03 - www.img.favcars.com, em 07/2020
IMG04 - www.i.pinimg.com, em 07/2020

**PÁGINA 51**
IMG01 - www.rushlane.com, em 07/2020
IMG02 - www.ic1.maxabout.us, em 07/2020

**PÁGINA 52**
IMG01 - www.i.ytimg.com, em 07/2020
IMG02 - www.fierrosclasicos.com, em 07/2020
IMG03 - www.i.pinimg.com, em 07/2020
IMG04 - www.thetransportjournal.com, em 07/2020

**PÁGINA 53**
IMG01 - cena extraida do filme O Cérebro Maligno - 1953, em 07/2020
IMG02 - cena extraida do filme Superman and the Mole Men - 1951, em 07/2020
IMG03 - cena extraida do filme Badlands - 1972, em 07/2020
IMG04 - cena extraida do filme Deu a louca no mundo - 1963, em 07/2020
IMG05 - cena extraida do filme Amargo Regresso – 1978, em 07/2020
IMG06 - cena extraida do filme O Homem Cobra - 1972, em 07/2020

**PÁGINA 54**
IMG01 - cena extraida do filme Puerto Escondido - 1992, em 07/2020
IMG02 - cena extraida do filme As aventuras de Tintin - 1991, em 07/2020
IMG03 - cena extraida do filme Os três desejos – 1995, em 07/2020
IMG04 - cena extraida do filme Skeeter – 1993, em 07/2020
IMG05 - cena extraida do filme Regras do Jogo - 2000, em 07/2020
IMG06 - cena extraida do filme Ace Ventura – 1995, em 07/2020

**PÁGINA 55**
IMG01 - cena extraida do filme Bye Bye Brasil – 1979, em 07/2020
IMG02 - cena extraida do filme Roberto Carlos em ritimo de aventura - 1968, em 07/2020
IMG03 - cena extraida do filme Anos Rebeldes - 1992 - 1968, em 07/2020
IMG04 - cena extraida do filme Os Trapalhões no Reino da Fantasia - 1985, em 07/2020
IMG05 - cena extraida do filme O Bem Amado – 2010, em 07/2020
IMG06 - cena extraida do filme Cidade de Deus – 2002, em 07/2020

**PÁGINA 56**
IMG01 - cena extraida do filme O Palhaço – 2012, em 07/2020
IMG02 - cena extraida do filme Faroeste Cabloco – 2013, em 07/2020

**PÁGINA 57**
IMG01 - www.oexplorador.com.br, em 07/2020
IMG02 - www.flickr.com, em 07/2020

**PÁGINA 58**
IMG01 - www.oexplorador.com.br, em 07/2020
IMG02 - www4x4brasil.com.br, em 07/2020

**PÁGINA 59**
IMG01 - foto fornecida por Moacir Antonio Quege
IMG02 - foto fornecidas por Moacir Antonio Quege

**PÁGINA 60**
IMG01 - foto fornecida por Moacir Antonio Quege

**PÁGINA 61**
IMG01 - foto fornecida por Moacir Antonio Quege
IMG02 - foto fornecida por Moacir Antonio Quege

**PÁGINA 62**
IMG01 - www.jeepblogs.azurewebsites.net, em 07/2020
IMG02 - www.jeepblogs.azurewebsites.net, em 07/2020
IMG03 - www.pinterest.com, em 07/2020
IMG04 - www.ruralwillys.tripod.com, em 07/2020
IMG05 - www.clubedocarroantigo.com.br, em 07/2020

**PÁGINA 63**
IMG01 - www.motor1.uol.com.br, em 07/2020
IMG02 - www.angelfire.com, em 07/2020
IMG03 - www.autoentusiastasclassic.com.br, em 07/2020
IMG04 - www.pinterest.com, em 07/2020
IMG05 - www.pinterest.com, em 07/2020

**PÁGINA 64**
IMG01 - www.autoentusiastas.com.br, em 07/2020
IMG02 - www.i.pinimg.com, 07/2020
IMG03 - www4x4digital.com.br, em 07/2020
IMG04 - ACERVO RETORNAR

retornar