

Seu primeiro modelo foi um carro conhecido como "Buggie" (ou Buggy, erroneamente bugre, automóvel aberto recreacional, normalmente de rodas e pneus largos). Chamava-se Ipanema e utilizava chassi, motor e suspensão Volkswagen. Gurgel sempre batizou seus carros com nomes bem brasileiros e homenageava nossas tribos de índios. [15]



Fig.2 – Modelo Ipanema da Gurgel. Fonte: www.fotolog.com.

Em 1973 chegava o Xavante, que deu início ao sucesso da marca. Este foi seu principal produto durante toda a evolução e existência da fábrica. De início com a sigla X10, era um jipe que gostava de estradas ruins e não se importava com a meteorologia. Sobre o capô dianteiro era notável a presença do estepe. Sua distância do solo era grande, o para-brisa rebatia para melhor sentir-se o vento e a capota era de lona. Tinha linhas curvas, seguindo uma tendência dos buggies da época. Um par de pás afixadas nas portas chamava a atenção e logo anunciava o propósito do veículo. [16]



Fig.3 – Modelo Xavante da Gurgel. Fonte: www.gurgel800.com.br

A originalidade não vinha apenas do design dos modelos. As soluções mecânicas e o uso de novos materiais também foram marcas de João Gurgel. São inúmeras as inovações propostas pela Gurgel ao longo de sua curta história. Inovações que não se restringiram apenas a produtos, mas também a processos e marketing.

Uma inovação em produto, da empresa, foi o chassi do modelo Xavante que era uma união de plástico e aço (projeto patenteado pela Gurgel desde o início de sua aplicação, denominado Plasteel), que aliava alta resistência a torção e difícil deformação. A carroceria era em plástico reforçado com fibra-de-vidro (FRP). Conta-se que, na fábrica, existia um taco de beisebol para que os visitantes batessem forte sobre a carroceria para testar a resistência. Não amassava, mas logicamente o teste pouco comum era feito antes de o carro receber pintura. Hoje os polímeros são utilizados em várias partes dos automóveis fabricados ao redor do mundo, mas a Gurgel foi a pioneira no uso de fibra e polímero. [15]

Os amortecedores criados pela própria Gurgel, chamados *spring shock* e utilizados na suspensão dianteira do CENA (Carro Econômico Nacional), foi outra inovação em produto da empresa. Era uma mola capsulada dentro de um cilindro blindado cheio de fluido viscoso. Na traseira, feixes de molas. Ou o painel que incluía uma maleta tipo 007, que podia ser desparafusada e levada com o dono do carro. [16]