

mercado dos populares com o lançamento do Uno Mille, postura seguida pelas demais multinacionais.

**FIGURA 12: GURGEL BR 800 - GUIMARÃES [23]**



### Década de 1990

Na década de 1990 muitos designers já trabalhavam nos estúdios das subsidiárias nacionais das empresas de grande volume de produção as quais contavam com uma maior participação e influência de designers brasileiros na criação e execução de projetos – ou componentes de projetos. Em Agosto daquele ano, o mercado brasileiro foi aberto às importações e o governo brasileiro permitiu que as indústrias aqui instaladas importassem modelos de seu portfólio produzidos no exterior dentro do limite de 10% do faturamento com suas exportações originadas no Brasil.

A partir da abertura do mercado nacional, marcas como BMW, Mercedes-Benz, Audi, Toyota, Lada, Peugeot, Citroën, Mazda e as de luxo como Maserati e Ferrari começaram a ser solicitadas pelos revendedores.

A abertura do mercado aos importados prejudicou de maneira irreversível – e previsível – o mercado dos veículos fora-de-série. A possibilidade vislumbrada pela clientela dos veículos especiais em trazer modelos de sucesso de outros países absorveu seus investimentos, os quais antes eram direcionados a pagar altos valores em veículos exclusivos ou modificados. A partir do ano de 1991 as publicações referentes ao setor foram tomadas pelos lançamentos não somente brasileiros, mas também do mercado externo, os quais se tornaram possibilidades reais de compra no Brasil.

No ano de 1992, entre os brasileiros, a Gurgel lançou sua nova proposta de veículo urbano em substituição ao BR-800, modelo que perdeu espaço quando o governo estendeu os incentivos fiscais à produção de veículos com até motorização de até 1 litro, favorecendo a entrada das multinacionais no nicho de veículos populares. Tratava-se do modelo Gurgel Supermini – Figura 13 – o qual, em sua época de lançamento, era o único veículo fabricado pela única montadora nacional. As dificuldades enfrentadas nesse período foram determinantes para o fim da Gurgel, a qual, no ano de 1995, teve sua falência decretada e suas atividades encerradas.

**FIGURA 13: GURGEL SUPERMINI- BEREZOVSKY [24]**



### Década de 2000

Nos anos 2000 a atuação dos designers nos estúdios das montadoras já era consolidada e tais estúdios foram sendo ampliados em tamanho e capacidade de desenvolvimento. Muitos projetos comercializados em escala global agora contavam com a participação das equipes de design dos estúdios anexos às subsidiárias brasileiras das empresas multinacionais atuantes no Brasil.

Na sede da Volkswagen, em Wolfsburg no ano de 2008, o designer Luiz Alberto Veiga – atual chefe de Design da Volkswagen do Brasil – fundou o Volkswagen do Brasil Design Corner, um estúdio brasileiro permanente dentro do Centro de Design da Volkswagen em Wolfsburg.

Ações como essa e a flexibilidade dos profissionais brasileiros em encontrar soluções criativas para projetos, favoreceu o reconhecimento desses profissionais e o movimento cada vez mais frequente de “exportação” dos designers brasileiros para atuação no exterior, como é o caso dos designers Raul Pires – atuou junto à Bentley e atualmente é