



Figura 2 - Messerschmitt KR17
Fonte - [2]

Paralelamente, no Brasil, iniciou-se a fabricação do primeiro carro motorizado nessa mesma década, mais especificamente em 1956, pela Indústria Romi S/A. O modelo era o *Romi-Isetta*, o qual se parecia muito com o *Messerschmitt KR17*. Com o diferencial de que possuía apenas uma porta que se situava na parte dianteira e o eixo do volante era articulado para a entrada do motorista.

Umas das dificuldades encontradas no projeto e construção desses carros foram os aspectos ergonômicos, pois devido à limitação espacial da parte interior, os projetistas foram forçados a elaborar estruturas que não prejudicassem os usuários na forma de como eles tinham que entrar, se acomodar e conduzir o veículo. Por isso, em muitos casos, adotaram-se as portas na forma de escotilhas na parte dianteira, volantes articuláveis e etc.

A Europa, com a melhora da situação econômica, grande parte desses carros foi deixado de serem fabricados, mas a popularidade foi tão alta que diversos países mantiveram o conceito, adicionando mais conforto em seu interior e aumentando a potência dos motores, elevando o número de cilindros do motor, como o *Fiat 500*, lançado em 1957 e o *Mini Austin* de 1959, apresentado na Figura 3.



Figura 3 - Mini Austin, 1959
Fonte - [3]

A inserção desse conceito levou um pouco mais de tempo nos países asiáticos. No Japão, a legislação que definia os padrões para os *Kei Cars* – minicarros – [4] foi criada em 1949, com a limitação de 150 cilindradas, sendo elevada com o passar dos anos.

As primeiras empresas a investirem nesses modelos foram a *Suzuki*, *Subaru* e *Honda* com os modelos *Suzulight*, *Subaru 360* e *N360*, respectivamente. Na figura 4 é apresentado o primeiro modelo de minicarro da *Suzuki*.



Figura 4 - Suzulight, 1955
Fonte - [5]

Nas décadas de 60 e 70, esses veículos se tornaram muito populares no mundo todo e passaram a ter significativas transformações tanto no design exterior quanto interior, tamanho e potência dos motores. Ao final da década de 80, as pessoas passaram a desejar carros supercompactos de quatro lugares, a fim de ter um meio de transporte econômico e prático para toda a família para o uso nas grandes cidades.

Umas das características marcantes em muitos modelos que vieram a ser fabricados nos anos 80 foi a estrutura traseira do tipo *Hatch*³, como no modelo *Renault 16*, de 1965.

Além disso, com o avanço tecnológico, caracterizado pelo aperfeiçoamento dos componentes eletrônicos, computadores e meios de produção, puderam-se reduzir significativamente os custos de fabricação desses veículos. Mesmo assim, em alguns países, a utilização deles não foi muito aceita devido à grande aceitação cultural de veículos grandes.

Nos Estados Unidos, por exemplo, a população se identificou mais com os modelos

³ Estrutura parecida como uma escotilha conectando o teto traseiro ao para-choque com delineamento curvo ou reto.