

Sobre o MESSERSCHMITT KR200 (1958)

A Messerschmitt AG, fabricante de aviões alemães, estava proibida, desde a Segunda Guerra Mundial, de prosseguir com a actividade de construção de aviões, tal como todos os outros fabricantes alemães.

Apesar da empresa ter voltado a sua atenção para outros empreendimentos, um dos quais foi a produção de kits para a construção de casas pré-fabricadas, utilizando técnicas de liga de alumínio derivado da indústria aeronáutica, foi a produção de microcarros que permitiu manter a fábrica em laboração.

O primeiro veículo construído pela Messerschmitt teve por base a parceria com Fritz Fend. Em 1952, Fritz Fend apresentou à Messerschmitt a ideia de construir pequenos veículos a motor, com três rodas, inspirados na motocicleta que havia sido construída para pessoas que, devido à guerra, tivessem ficado com limitações de mobilidade.

Em 1953, Fritz Fend desenvolveu, em conjunto com Willy Messerschmitt, uma espécie de motocicleta que se assemelhava a um avião: uma forma alongada, dois lugares longitudinais e uma carlinga em plexiglas que se abria para o lado para entrar e sair. Estava criado o KR175, em que KR significa kabinenroller ou "scooter fechada" e 175 significava a cilindrada do motor.

Este primeiro Messerschmitt era movido por um motor monocilíndrico Sachs a dois tempos colocado à frente da única roda traseira e era accionado por comandos no guiador, tal como uma scooter, o mesmo sucedendo para o arranque que se fazia com um pedal. Não tinha marcha atrás, mas, posteriormente, foi incorporado um sistema que invertia a rotação do motor sendo possível quatro velocidades em marcha atrás!

Medindo 2.820 mm de comprimento e 1.220 mm de largura, saltavam à vista as abas que cobrem as rodas dianteiras que lhe conferiam um ar imponente. A carroçaria estreita e uma área frontal baixa foram alcançadas com a disposição dos assentos em linha, o que permitiu à carroçaria afunilar-se como uma fuselagem de avião, obtendo uma excelente aerodinâmica dentro do comprimento de um microcarro.

A entrada dos passageiros para uma espécie de carlinga faz-se através da canópia que estava articulada do lado direito do veículo. A porta incluía todas as janelas, pára-brisas, caixilhos das janelas e tecto acrílico, e a parte da carroçaria onde as peças transparentes estavam montadas. Curiosidade era o limpa pára-brisas ser operado manualmente.

O início do fabrico do KR175 debateu-se com vários problemas, dos quais resultaram 70 modificações no seu desenho entre Fevereiro e Junho de 1953. A produção manteve-se até 1961.

O KR200 substituiu o Messerschmitt KR175 e criou um redesenho total, embora mantendo o conceito original. Com um motor de 191 c.c. e mais um CV de potência, o peso do conjunto subiu 23 kg, o que não foi impedimento para o aumento da velocidade máxima em 10 km/h. O KR200 existiu ainda nas versões cabrio, sport, roadster.

A versão tiger, uma das últimas, foi apresentada com quatro rodas, o que lhe retirou todo o encanto enquanto microcarro, e também todos os benefícios fiscais... No entanto, terá sido esta versão mais cobiçada, pois aliava ao motor de 20 CV e ao chassis bastante evoluído a estabilidade das 4 rodas, permitindo atingir os 130km/h.

Apesar do nome e o logótipo da Messerschmitt serem usados na viatura, foi criada uma empresa para fabricar e comercializar o veículo, a Regensburger Stahl und Metallbau GmbH.

No total, foram produzidas 30.286 unidades da versão KR200.

Ficha técnica

Alemanha	1 cilindro	4 velocidades + MA	100 Km/h
10 CV	191 c.c.	230 Kg	

Fundação Abel e João de Lacerda

Rua Jean Lurçat 42 | 3475-031 Caramulo, Portugal | T.: +351 232 861 270 | F.: +351 232 861 308
info@museu-caramulo.net | www.museu-caramulo.net

