AUTOMÓVEIS ANTIGOS

on Line EDITORA

Entre em nosso Canal no Telegram: t.me/BRAS

Franklin
O clássico a ar

Chevelle Malibu
O carro de sonho da Jovem Guarda

VW SP 2
Esportivo brasileiro que alcançou sucesso internacional

Volvo Amazon
Feito para conquistar o mercado americano

Mil Millas
Na Argentina, o maior rali da América do Sul





Brasil Revistas

Entre em nosso Canal no Telegram.
Acesse t.me/BrasilRevistas



Tenha acesso as principais revistas do Brasil.

Distribuição gratuita, venda proibida!



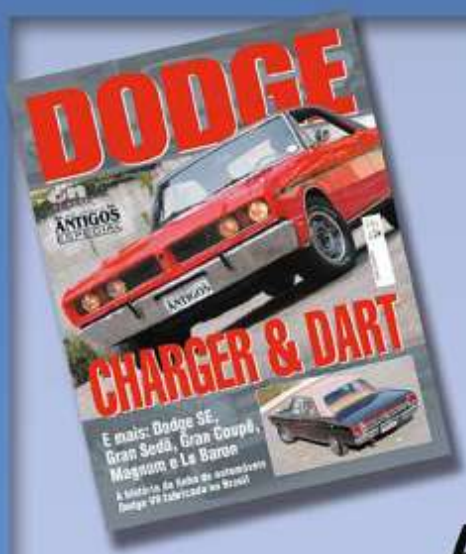
Paixão nacional

Fusca & Cia apresenta o universo do automóvel de maior sucesso no Brasil e no mundo. As alterações ao longo dos anos, os derivados, as versões que fizeram a história do modelo e muito mais!

Já nas bancas!

On Line EDITORA

Entre em nosso canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS







Acesse o site:

www.revistaonline.com.br

e conheça outros títulos da On Line editora

On Line EDITORA

PRESIDENTE: Paulo Roberto Houch
prh@editoraonline.com.br

Diretora de Redação: Andrea Calmon
redação@editoraonline.com.br

Automóveis Antigos

Colaboraram nesta edição: Fernando Calmon (Diretor de Núcleo)
veiculos@editoraonline.com.br
Wagner Gonzalez (Editor-executivo)
Luiz Guedes Jr. (Subeditor)
Fernando Irribarra (Repórter)
Boris Feldman, José Resende Mahar e Rogério Ferraresi (textos)
Itamar Aguiar, Saulo Mazzoni e Silvano Bellini (fotos)

PROGRAMAÇÃO VISUAL
Coordenação: Arlete Scantamburlo
diagramacao@editoraonline.com.br
Programação Visual: Rafael H. Micheski

ESTÚDIO
Coordenação Fotográfica: Arnaldo Bento
estudio@editoraonline.com.br

PUBLICIDADE
Diretor de Publicidade: Isidro de Nobrega
Gerente de Publicidade: Patrícia Massini Caldeira
comercial@editoraonline.com.br
Executivos de Conta: Antônio Demésio, Célia Candido, Graziella Vilela Fonseca, Luciana Lemes Rodrigues, Jussara Baldini, Márcia Figueira Rosana Franchi e Simonetta Ielo

MARKETING
Coordenação de Marketing: Daniela Cardoso
mkt@editoraonline.com.br
Assistente de Marketing: Bianca Grasseschi

CANAIS ALTERNATIVOS vendaavulsa@editoraonline.com.br
Leandro Mileski Francisco, Mauro Garbellini e Ronie Emerson Miquelino
Tel.: (0**11) 3393-7777

LOGÍSTICA Luiz Carlos Sarra

ADMINISTRAÇÃO financeiro@editoraonline.com.br
Gerente de Suprimentos: Jacy Regina Dalle Lucca
Gerente Administrativa: Isabel Cristina Ferreira

CRÉDITO E COBRANÇA
Assistentes: Nanci de Souza Monteiro, Nanci de Araújo Nunes e Patricia Silva Souza
cobranca@editoraonline.com.br

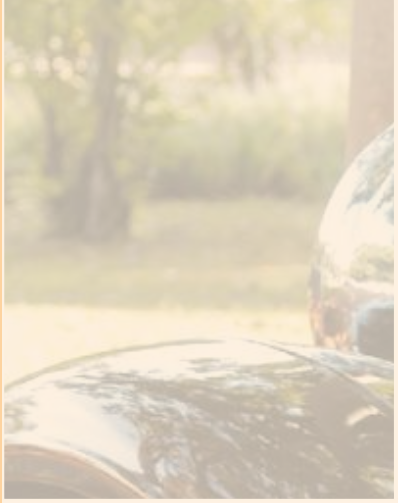
Impresso por **Prol Editora Gráfica**
Distribuido no Brasil por **Dinap**
Embalagem e manuseio **Riprell Ltda.**
Distribuição em Portugal **Midesa S.A.**

Automóveis Antigos é uma publicação do IBC Instituto Brasileiro de Cultura Ltda. - Cx. Postal 61085 - CEP 05001-970 - São Paulo - SP - Tel.: (0**11) 3393-7777
A reprodução total ou parcial desta obra é proibida sem a prévia autorização do editor.

NÚMEROS ATRASADOS com o IBC ou por intermédio do seu jornaleiro ao preço da última edição acrescido das despesas de envio.
Para adquirir com o IBC - Tel/Fax.: (0**11) 3393-7777 - Cartão de Crédito - Cheque nominal cruzado ao IBC - Instituto Brasileiro de Cultura - Depósito em conta corrente Banco do Brasil - Ag. 3320-0 - Conta 6592-7 enviando comprovante e dados para envio por fax. É necessário checar a disponibilidade do exemplar em nosso estoque com antecedência.
online@editoraonline.com.br
Pela internet: www.revistaonline.com.br

A On Line Editora tem a revista que você procura! Confira algumas das nossas publicações e boa leitura.
ARTESANATO: Apostila de Pintura • Arte & Découpage • Arte do Ideograma • Arte em Festas Infantis • Arte em Madeira • Arte em Papel • Artesanato em Meia de Seda • Artesanato em Pet • Bijuteria & Acessórios • Biscuit Bebê • Biscuit Especial Cozinha • Biscuit Especial Imãs • Biscuit Especial Potes • Biscuit Extra • Bonecas de Pano • Cortinas & Bandos • Cosmética Artesanal • Craquelê • Decoração Artística Especial • Decorando Álbuns - Scrapbooking • Galeria em Tela • Galeria em Tela Especial • Moda em Bolsas • Passo a Passo do Desenho & Pintura • Pastilhas e Mosaico • Pátina & Satinê • Pintura em Tecido • Pintura em Tela • Pintura em Tela Especial • Sabonetes Artesanais • Tie-Dye • Trabalhos Artesanais Especial • Velas Decorativas
MODA E BELEZA: Cabelos Afro • Cabelos Curtos • Cabelos Infantis • Cabelos Longos • Cabelos para Noivas • Figurino Debutantes • Figurino Festa • Figurino Infantil • Figurino Moda Gestante • Figurino Moda Senhora • Figurino Moldes • Figurino Moldes Especial • Figurino Noivas • Figurino Pajens e Daminhas • Figurino Tamanhos Grandes • Unhas Decoradas
BORDADO: Arte em Barbante • Arte em Patchwork • Barradinhos em Crochê • Barradinhos em Ponto Cruz • Bordados em Panos de Prato • Cordões Encerados • Enxoval em Vagonite • Figurino Crochê • Figurino Ponto Cruz • Figurino Tricô Inverno • Linhas e Pontos • Macramé • Moda Reciclada • Monogramas em Ponto Cruz • Mouliné Bordados • Ponto Reto • Recicle e Crie • Roupa em Crochê • Tapetes em Barbante • Tramas e Pontos • Tramas e Pontos Especial
NEGÓCIO: Meu Próprio Negócio Meu Próprio Negócio Especial
PLANTAS: Guia de Hortas e Pomar • Ikebana • O Mundo das Orquídeas • O Universo do Bonsai • Plantas e o Feng Shui • Saúde e Cura pelas Plantas Fitoterapia
BICHOS: A revista do Pit Bull • Adestramento & Treinamento • Bichos em Casa
CULINÁRIA: As Melhores Receitas de Churrascos • Bolando Bolos • Bolando Bolos Especial • Delícias da Cozinha Extra • Receitas Diet & Light • Salgadinhos & Receitas Especial
DECORAÇÃO: Anuário Casa & Decoração • Armários & Closets • Armários de Cozinha • Banheiros & Lavabos • Casa & Ambiente Bebê • Casa & Ambiente Bebê Especial • Cozinhas & Salas de Almoço • Decoração & Estilo • Decoração & Lazer • Espaços Profissionais • Feng Shui em Casa • Grandes Nomes da Decoração • O Quarto dos Filhos • Pequenos Ambientes • Projetos para Banheiros • Quartos & Closets • Quartos de Casal • Salas & Livings • Salas de Banho • Salas de TV
TURISMO: Campos do Jordão • Cancun • Cidades Históricas de Minas • Cuba • Ecologia e Turismo • Florianópolis • Fortaleza • Lisboa • Litoral Brasileiro • Natal • Orlando • Pacotes Turísticos • Pantanal • Paris • Porto • Recife • Resorts Brasileiros • Roteiros de Hotéis Fazenda • Roteiros Românticos • Salvador • Serra Gaúcha • Viagem com Filhos
VEÍCULOS: Automóveis Antigos • Dream Cars • Dream Bikes • Fusca&Cia • Fúria • Modelos e Miniaturas • Pickups & 4x4 • Salões de Automóveis •
ASTROLOGIA: Anuário Astrológico • Destino Astral • Simpatias e Dicas
ESPORTES: Edição Histórica Palmeiras • O Mundo do Futebol • O Mundo do Futebol Especial
Aviso importante: A On Line Editora não se responsabiliza pelo conteúdo dos anúncios publicados nesta revista, nem garante que promessas divulgadas como publicidade serão cumpridas. Cabe ao leitor avaliar cada caso e buscar informações sobre produtos e serviços aqui anunciados.

ANER







Dona Flor e seus dois maridos

A obra de Jorge Amado pode muito bem figurar no antigomobilismo brasileiro após o encontro recém-realizado em Vitória. Dona Flor tinha forte atração pelo marido Vadinho, mas ao ficar viúva casou-se com Teodoro, com quem experimenta uma relação menos cálida e que a leva a sentir saudades do falecido. Numa região onde os clássicos brasileiros são levados a sério como em raras outras, premiar um veículo importado como o melhor do evento não poderia sugerir outra parábola.

A comprovar o esforço e a capacidade brasileiras trazemos dois exemplos de peso: o VW SP2, primeiro esportivo da marca construído em todo o mundo e primeiro carro da marca projetado fora da Alemanha, e o Copersucar Fittipaldi FD-01, um Fórmula 1 igualmente projetado e construído no Brasil. Diante disso, não há como esperar para cobrar maior apoio ao produto "verde-amarelo", algo que pode ser feito de maneira simples e rápida como sugere Og Pozzoli, na entrevista que concedeu em meio a tantas viagens que faz para prestigiar uma atividade onde é pioneiro inconteste.

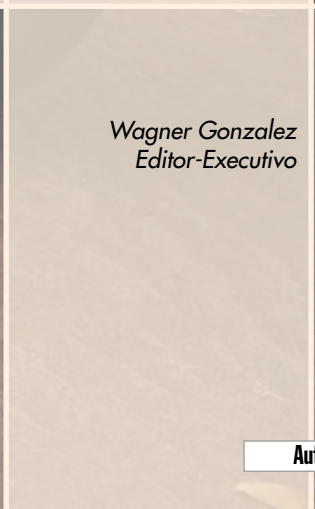
Tendências e propostas, é verdade, brotam em todos os lugares, como mostram o Franklin 1929 equipado como motor refrigerado a ar, o Volvo Amazon e a forma como os uruguaios curtem seus "históricos", temas também abordados nesta edição.

Automóveis Antigos está prestes a entrar em seu terceiro ano de vida. Sem dúvida, a confirmação de que o antigomobilismo é fiel a uma relação em que a informação transparente e madura pode contribuir para consolidar um mercado que gera empregos e consolida o bom relacionamento.

Wagner Gonzalez
Editor-Executivo

Acesse em nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS







Sumário



Capa.....8
Malibu 1964 conversível



Clássico brasileiro.....14
Volkswagen SP2

Entre no nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS



Clássico europeu.....20
Volvo Amazon



Bodas da Giulietta ...26
Os 50 anos do simpático modelo italiano



Coleção 30
Os esportivos de Rosário Veppo



Clássico americano.....34
Franklin 1929



Mil Millas Argentinas.....44



Vitória 50
Festa para os nacionais

Entre em nosso canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS



Copersucar.....50
Modelo volta às pistas 30 anos depois...

Entrevista 42
Coluna do Boris..... 48
Encontro Nacional..... 53
Rali do Uruguai..... 56
Restauração..... 60
Classificlássicos..... 64
Programa-se..... 65
Chico Funileiro 66

Leitores na Argentina

Quero felicitá-los pela revista Automóveis Antigos, que considero excelente, e informar que é lida na Argentina. A propósito do automóvel premiado em Águas de Lindóia (edição 8, página 35), nosso Club Amigos Del Ford A é a favor do julgamento de carros em função de sua originalidade e não de sua elegância, ou seja, o mais próximo do estado que o veículo saiu de fábrica. Para tanto nos baseamos no documento ""MODEL A JUDGING STANDARDS & RESTORATION GUIDELINES" (Padrões de avaliação e normas de restauração para o Modelo A), elaborado em 1989 pelo Clube de Ford Modelo A dos Estados Unidos, em conjunto com o clube de restauradores de Ford A dos EUA, entidade que representamos na Argentina. O termo "elegância" é muito subjetivo e permite erros como assinalados em sua revista a respeito do Cadillac 32 apontado como "Best of Show".

Cordialmente

Eng. Pablo Agustin Justo
Secretario Tecnico do Club Amigos del Ford A de Argentina (CAFA)
Agustin Alvarez 2450
1602 Vicente Lopez
Argentina

Agradecemos suas palavras e registramos o ponto de vista de seu clube, a quem abrimos as páginas de AA para divulgar as atividades de seus associados.

Eu quero ônibus...

Tenho 25 anos de idade e moro em um bairro de classe média alta aqui em Belo Horizonte e sou fanático por veículos antigos e, desde a minha infância, por ônibus rodoviários. Coleciono qualquer tipo de material relativo a este tipo de veículo. O meu maior interesse atualmente é por ônibus antigos, por isso, sugiro à editora lançar uma revista. exclusiva de ônibus antigos (rodoviários/urbanos) em nome da demanda de busólogos do Brasil. Vários de nós andamos de bibliotecas à bibliotecas, livraria em livraria, bancas de revistas a procura de revistas, pôster ou qualquer material relacionado à ônibus, mas não encontramos pois o transporte público de passageiros quase não é divulgado.

Lincoln Ribeiro
Belo Horizonte (MG)

Sua sugestão está anotada e estamos estudando a melhor maneira de atender sua demanda.

Entre em nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS



... eu também

Parabenizo Automóveis Antigos pelo belo trabalho de texto e fotografia apresentando até hoje, e sinto-me satisfeito por ser mais um assinante da revista. Gostaria se possível que fosse criada uma seção na revista abordando o ônibus em sua universalidade ou seja, nacionais, estrangeiros, urbanos, interurbano, internacionais, antigos e em especial pelos norte-americanos. Aproveito para deixar meu endereço para que outros aficionados por ônibus entre em contato. Parabéns pela revista.

José Chaves
Rua Projetada no 500 casa 6
Bairro São Marco Condomínio Vista da Lagoa
Macaé (RJ) 27930-000

Agradecemos seu prestígio e suas palavras. Sua sugestão será atendida em breve.

Meu querido antigo

Somos proprietários de um carro, que eu mesmo construí, e que ficou pronto no ano de 1959, portanto um legítimo antigo. Estivemos presentes na passeata dos 450 anos do aniversário de São Paulo e o carro foi um sucesso.

Antonio Trevisani
Botucatu (SP)

Fica registrado o seu trabalho e teremos prazer em divulgar seu trabalho em detalhes em uma próxima oportunidade.

Meu Nacional em Araxá

Prazerosamente, pude apreciar a bonita matéria de cobertura do encontro de Araxá – Brazil Classics Fiat Show 2004, inserida na edição 9 desta revista. Como araxaense, primeiramente devo dizer-lhe que me senti muito alegre e de certo modo até orgulhoso, pelo fato de nossa cidade ter sido escolhida, novamente, para sediar o "Encontro Nacional de Automóveis Antigos" , promovido pelo Veteran Car Club do Brasil – MG, a cada dois anos. Nesta ocasião tive a oportunidade, de expor minha Variant, ano 1972, pela segunda vez. Este carro, meu veículo de uso diário durante 32 anos consecutivos, tem atualmente 210.000 km rodados; a primeira retífica do motor se deu após 20 anos de uso e a segunda há dois anos. O seu estado geral de conservação e funcionamento está em ótimas condições. A pintura, cor bege, é original com ligeiros retoques que nem sequer são notados, encontrando-se bastante conservado. Tenho procurado ao longo dos anos manter os seus componentes, tanto externos como internos, da forma mais original possível.

Ahilton Guimarães
Araxá (MG)

Parabéns pelo excelente estado de seu automóvel e pelo cuidado e carinho dedicado em todos esses anos.

Reencontrando amigos

Obrigado pela sua especial atenção em veicular, no último número da nossa sempre esperada AUTOMÓVEIS ANTIGOS, matéria sobre a eternização de meu JK, transformado em bares. Graças a isto, um velho amigo de infância, Felipe Bach Neto, também assinante desta impecável revista, conseguiu me localizar por telefone e, assim, restabelecemos uma amizade adormecida por quase quarenta anos e, como meu JK, amizade esta, também, eternizada, graças a vocês.

Jorge Torres Rollemberg
Corumbá (MS)

È gratificante saber que Automóveis Antigos contribuiu para o reencontro de dois amigos de longa data.

Entre em nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS



Um superstar da Jovem guarda



O Chevrolet Chevelle SS teve uma carreira de sucesso. Lançado em 1964, tornou-se astro de seriado de TV e conquistou muitos roqueiros em plena época da Jovem Guarda

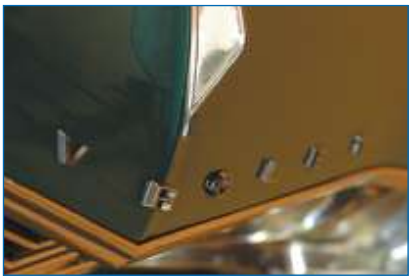
Entre BRASILREVISTAS

Reportagem de Rogério Ferraresi
Fotos de Saulo Mazzoni
Colaboração de Roberto Marks

A versão Malibu SS era a versão mais luxuosa da linha Chevelle, lançada na turbulenta década de 1960











Entre em nosso Grupo Telegram: t.me/RevistaVISTAS

Após investirem no nicho dos modelos compactos, no fim da década de 1950, os fabricantes americanos decidiram lançar novas linhas durante os vibrantes e barulhentos anos sessenta. A intenção era reforçar sua posição no segmento intermediário do mercado e, também, dar uma resposta ao crescimento da importação de modelos europeus. Neste contexto, um dos carros americanos de maior sucesso foi o Chevrolet Chevelle, lançado em 1964 nas versões 300, Malibu e Malibu SS. Suas dimensões externas eram ligeiramente menores que as do Chevrolet Impala, mas com nível de conforto e desempenho compatíveis às do maior e famoso full-size. O Chevelle também era equipado com a mesma mecânica do Impala, incluindo motor, câmbio e suspensão.

A carroceria do "Tipo A" era compartilhada com a linha Tempest, da Pontiac, e o Malibu SS (de Super Sport, Super Stock ou Separated Seats, dependendo da fonte consultada) era o modelo mais interessante da linha Chevelle. De caráter esportivo, era oferecido com carroceria cupê

hardtop, duas portas sem coluna, ou o charmoso conversível que abordamos nesta reportagem – por sinal, igual ao do personagem interpretado pelo ator Dick York: o publicitário James Stevens, no seriado de televisão A Feiticeira, cuja produção era da rede ABC e que inclusive foi patrocinado na época pela General Motors.

Apesar da boa aceitação no mercado, o Malibu SS inicialmente não foi páreo para o "primo" Tempest GTO, que já era equipado com o motor V8 de 389 pol³ (6,3 litros) e 325 cv (potência SAE bruta, como todas nesta matéria). Procurando reverter este quadro, a Chevrolet lançou, em 1965, o SS com motor V8 de 396 pol³ (6,5 l) e 375 cv, que também era equipado com câmbio esportivo manual Muncie de quatro marchas e relação de diferencial de 4,56:1, contra 3,32:1 do resto da linha. Esta caixa, entretanto, foi montada em apenas 200 cupês e num único conversível, mas isso foi o suficiente para transformar o Chevelle num dos mais cobiçados muscle cars, a onda de modelos superpotentes que marcou o fim da fase de ouro do automóvel americano.









Entre [illegible] BRAS[illegible]S

NA ONDA DO ROCK

Em 1966, o Chevelle SS, assim como o Pontiac GTO, foi reestilizado e seguiu na sua carreira de sucesso. Em meados dos anos 70, porém, deixou de ser produzido devido à crise do petróleo. Mas nosso foco nesta reportagem é a primeira geração deste modelo, que teve um razoável nível de produção e firmou a imagem jovial do Chevelle no auge da era do rock'n'roll. Isto, inclusive, acabou colaborando para a sobrevivência de bom número de cupês, embora muitos deles também tenham sido desmontados e suas peças utilizadas na recuperação de unidades do Camaro e na montagem de hot rods.

Nos EUA, remanescentes originais do Chevelle 1964/65 ainda podem ser vistos pelas ruas com certa facilidade transportando tanto um grupo de "simpáticas" velhinhas como de "antipáticos" cabeludos que, ouvindo rock a todo volume, costumam deixar as marcas de pneus no asfalto provocadas pelo "veneno" que vai do carburador Quadrijet até os atualmente populares sistemas de injeção de óxido nitroso. Além disso, no fim da década de 1980, como uma prova da estreita relação do veículo com o rock'n'roll, surgiu também a banda The Chevelles, que, ainda hoje, rende tributo ao muscle car.





PAIXÃO DA JOVEM GUARDA

Muitas histórias e várias lendas costumam envolver a trajetória dos carros antigos. Com este Chevelle SS 1965, equipado com motor V8 de 327 pol³ (5,3 l) e câmbio automático Turbo Hydramatic, não poderia ser diferente. Conforme relata seu atual proprietário, o representante comercial Flávio Sebastião Vaz, de 65 anos, este raro conversível "foi importado pela cantora Wanderléa que, naquela ocasião, desejava ter um Chevelle azul de estofamento gelo, igualzinho ao do seriado de televisão A Feiticeira".

Depois, ainda segundo Flávio, ele acabou sendo vendido para outro ídolo da Jovem Guarda, o cantor Ed Carlos, que mais tarde o teria repassado para um político de Brasília. Ao longo do tempo, o conversível acabou tendo muitos







Entre em Nosso Canal no Telegram.me/BR_BOOKSTAS



donos e, em 1988, quando estava em péssimo estado, retornou a São Paulo para ser restaurado por Nello Bini Júnior. Após um trabalho exaustivo e bastante meticuloso, o Chevelle voltou a ostentar a velha "silhueta" que tinha ao deixar a linha de montagem da General Motors em Detroit, há quase quarenta anos.

Um dentista, apaixonado pelo carro, comprou o Chevelle, mas, algum tempo depois, decidiu investir no seu próprio consultório e vendeu o conversível para Flávio. Satisfeito com sua aquisição, o colecionador não se cansa de render elogios a sua relíquia. E motivos para isso não faltam. Afinal de contas, além de ser uma verdadeira raridade, inclusive nos Estados Unidos, este conversível, pelo que se deduz, tem muita história de "rock" e "roll" para contar.











O Malibu misturava com muito bom gosto acabamentos esportivos com linhas bastante convencionais

LUXO RACIONAL

Para um modelo americano dos anos sessenta, o Chevelle SS até que é um carro de linhas bastante convencionais, longe do estilo rebuscado de seus concorrentes, como o Dodge 330, por exemplo. Os únicos "exageros" no Chevelle ficavam por conta dos faróis quádruplos, emblemas dos pára-lamas, rodas cromadas e o friso da tampa do porta-malas, que também serve como moldura interligando as pequenas lanternas traseiras.

No interior do Chevelle, destaque para o volante de direção esportivo, com três raios de alumínio e aro de madeira, enquanto o painel de instrumentos é mais sóbrio, embora não se possa dizer que deixe a desejar. De fundo prateado, ele tem velocímetro com hodômetro total incorporado, relógio e um instrumento que reúne o marcador do nível de combustível, amperímetro, manômetro de óleo e termômetro de água.

Ladeando o conjunto estão, do lado direito, os botões do limpador de pára-brisas e dos faróis; do lado esquerdo, o acendedor de cigarros e o contato da ignição. Os indicadores de direção encontram-se na parte superior e, logo abaixo da inscrição Chevelle, fica o rádio AM, com seus grandes botões cromados. Um detalhe a destacar é a tampa bastante comprida do porta-luvas, acima da qual encontra-se o alto-falante.

O cinzeiro e os comandos de ventilação ficam na parte inferior do painel. O freio de estacionamento é acionado por um pequeno pedal, instalado do lado esquerdo do motorista e, como todo esportivo americano dos anos 1960, o SS também tem um reluzente console central no qual fica a alavanca do câmbio e cujo seletor é de acrílico nos carros equipados com caixa automática. Este console termina com uma pequena luz de cortesia destinada aos passageiros do banco traseiro.

Conforme uma das explicações mais comuns para a sigla SS, que a Chevrolet sempre fez questão de não esclarecer especificamente, ela se referia aos bancos dianteiros individuais (separated seats). Naquela época, pressionadas pelas autoridades americanas preocupadas com o elevado índice de acidentes, as fábricas evitavam destacar seus modelos como superesportivos, apesar de, implicitamente, com tanta cavalaria, os carros serem verdadeiros "foguetes". O Chevelle também vinha equipado com cintos de segurança que, apesar de subabdominais, já eram retráteis. Vale destacar também a prática e elegante capota retrátil, que já tinha acionamento elétrico e abre ou fecha em menos de dez segundos.

Entre em nosso canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS





FICHA TÉCNICA

Motor	
Fabricante, tipo:	Traseiro, longitudinal Renault (base modelo Ventoux) 4 cilindros em linha, refrigeração a água
Bloco	de ferro fundido, camisas em aço e cabeçote em alumínio
Válvulas:	no cabeçote
Comando de válvulas:	lateral
Virabrequim, no. de mancais:	3
Pistões	de liga de alumínio (Nelson-Bohnalite)
Número de mancais do virabrequim:	3
Cilindrada:	850 cm^3 ou 1.000 cm^3
Diâmetro x curso:	58 x 80 mm (845 cm^3) ou 63 x 80 mm (998 cm^3)
Taxa de Compressão:	9,2:1 ou 10,25:1
Potência:	42 cv a 5.600 rpm ou 70 cv a 6.500 rpm
Torque:	7,6 m?kgf a 3.500 rpm ou N.D.
Carburador:	32 duplo PAIA 3-301 ou Weber 36 duplo
Velas:	14 mm, NGK BP5 ou Champion L-5 ou NGK BP7

Transmissão	
Tração:	traseira
Embreagem:	monodisco a seco ou especial com 9 molas
Diâmetro do disco:	160 mm
Número de marchas:	4 marchas, primeira não-sincronizada
Relação do diferencial:	4,37:1, 4,71:1 ou 4,14:1
Relações das marchas:	Primeira 3,700:1 Segunda 2,277:1 Terceira 1,529:1 Quarta 1,035:1
Caixa de direção:	pinhão e cremalheira, relação 24:1

Freios	Hidráulicos com circuito simples, a tambor nas quatro rodas Área de frenagem: 620 cm^2

Suspensão	Independente nas quatro rodas. Dianteira com braços triangulares superpostos, mola helicoidal, amortecedor hidráulico e estabilizador. Traseira, semi-eixo oscilante, tensor longitudinal, mola helicoidal e amortecedor hidráulico

Rodas e pneus	Rodas em aço estampado de 4,5 x 15 pol
Pneus:	Pirelli; Spalla di Sicurezza 5.00-15 ou Cinturato 145-15
Pressão:	13 a 16 lb/pol^2 na dianteira e 19 a 22 lb/pol^2 na traseira

Carroceria e chassi	Monobloco em plástico reforçado com fibra de vidro com chassi metálico integrado; duas portas

Dimensões (Berlineta)	
Comprimento:	3,78 m
Largura:	1,47 m
Altura:	1,16 m
Altura livre do solo:	0,14 m
Peso:	660 kg
Capacidade do tanque:	32 l
Capacidade do cárter:	2,5 l ; opcional 4 l em alumínio

Desempenho	
Relação peso/potência:	13,6 kg/cv (42 cv, 850 cm^3) ou 8,1 kg/cv (70 cv 998 cm^3)
Velocidade máxima:	142 km/h (845 cm^3, 42 cv) ou 166 km/h (998 cm^3, 70 cv)
Aceleração 0-100 km/h:	19,4 s (845 cm^3, 42 cv) ou 19,4 s (845 cm^3, 42 cv)
Velocidade nas marchas:	40, 70 e 100 km/h a 6.000 rpm ou 45, 75 e 110 km/h a 6.500 rpm
Frenagem:	80 a 0 km/h: 31,9 m 100 a 0 km/h: 50,4 m 120 a 0 km/h: 75,7 m
Consumo médio:	9 a 15 km/litro, gasolina azul
Consumo de óleo:	até 1 litro por 1.000 km
Diâmetro de giro:	9,18 m à esquerda e 9,43 m. à direita

Manutenção	
Dados de época (março de 1966):	Troca de óleo do motor a cada 3.000 km, filtro a cada 6.000 km
Marca do óleo:	Shell – tipo: Rotella SAE 20 ou equivalente
	Óleo do filtro de ar e lubrificação dos pinos a cada 1.500 km
Transmissão:	óleo EP 90, troca a cada 5.000 km

Entre em nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS



Entre em nosso Canal no Telegram t.me/BRASIL_REVISTAS

Jeitinho Brasileiro

Reportagem de Rogério Ferraresi
Fotos de Saulo Mazzoni



Ousadia de dois designers e um executivo arrojado, o VW SP2 foi o primeiro esportivo da marca em todo o mundo. Nasceu nos anos do "milagre econômico"

A história é, no mínimo, curiosa: a incorporação da Vemag pela Volkswagen do Brasil levou a Puma a lançar em 1967 um modelo alternativo e baseado no conjunto motor/câmbio/plataforma usados pelo Karmann-Ghia. Reza a lenda que a multinacional alemã não via com bons olhos o fornecimento de peças que alimentavam a concorrência ao Karmann-Ghia, fato que levou a direção da fábrica da avenida Presidente Wilson, em São Paulo, a acionar seus contatos com o governo federal. Convidado a reunir-se com militares em Brasília, Rudolf Leiding, então presidente da VWB foi "convencido" a continuar fornecendo peças para a pequena fábrica nacional. Já no avião de volta para São Paulo, Leiding imaginava como dar o troco à Puma, ação materializada com a criação e produção do mais sensacional VW já feito.

Livre acesso no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS









Entre em nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS

Chance do destino

Na fábrica de São Bernardo do Campo funcionários novos eram avisados de jamais sugerir modificações no já velho Fusca, sob pena de perder o emprego. Mesmo assim, Márcio Piancastelli deixou seu emprego no departamento de estilo da Ford-Willys e em pouco tempo formava o departamento de arte da VW do Brasil junto com José Vicente Novita Martins e George Yamashita Oba, sob direção de Cláudio Menta. As raras modificações nos carros fabricados em São Bernardo do Campo, porém, já vinham decididas da Alemanha. O tempo livre era usado pelo trio para rabiscar carros esporte, precavidamente escondidos em suas pranchetas. Foi desses esboços que surgiu o Projeto X, código interno do SP2.

A única exigência de Leiding foi a utilização do chassi original da Variant II e seu motor de ventoinha baixa. Desta premissa os três jovens pensaram em criar um esportivo com linhas derivadas do Jaguar E-Type. Os esboços dessa proposta foram vetados por Paulo Ivany, um diretor de engenharia muito conservador e egresso da Vemag, que obrigava Jota e Márcio a fazer desenhos em preto e branco. Os dois faziam de conta que aceitaram a ordem vinda de um engenheiro para quem "desenhos e lápis coloridos são coisas de criança".

A manobra deu certo e, por ordem de Rudolf Leiding, o primeiro esportivo fabricado pela VW em todo o mundo saiu com as formas básicas propostas por Martins, Piancastelli e Oda, apresentadas em total revelia. A construção das primeiras quatro maquetes denotou uma falha nas proporções básicas: a frente do carro ficou excessivamente longa. Mais uma vez driblando as ordens de Ivany, que impedia qualquer modificação na proposta aprovada por Leiding, os desenhistas foram alterando sutilmente o estilo do carro, o Projeto X, cujo primeiro protótipo foi construído entre 1970 e 1971, em chapas de aço. A disputa entre os departamentos de estilo e engenharia sempre foi acirrada e gerou soluções peculiares, como a grade que encobre o escapamento e que Jota e Márcio chamam de "aquele ralador".

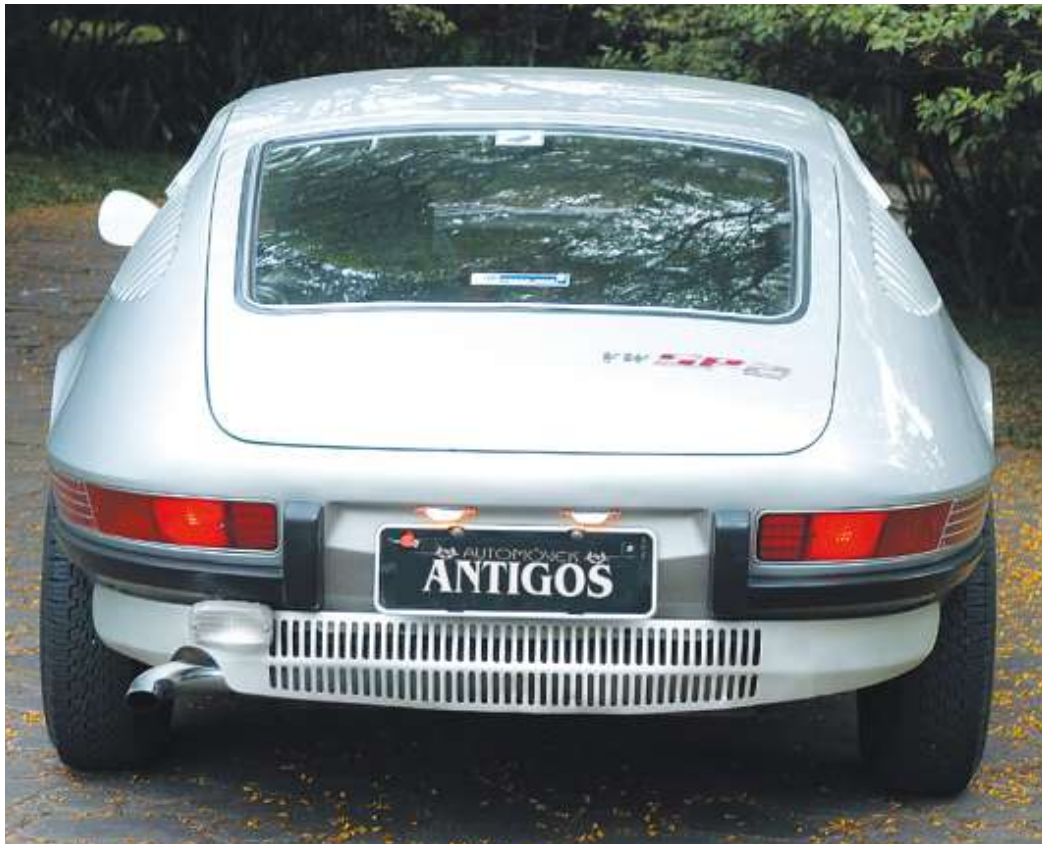
Pioneiro em muitos pontos

O projeto do VW esportivo batizado de VW SP em homenagem ao Estado de São Paulo, gerou enorme curiosidade por ser o primeiro VW projetado fora da Alemanha e primeiro esportivo da marca. Foi lançado nas versões SP1 (motor de 1.600 cm³) e SP2 (motor de 1.700 cm³) em março de 1971 na Feira da Industria Alemã, realizada no Parque do Ibirapuera, em São Paulo. Suas linhas arrojadas rivalizaram à altura com o incrível Mercedes-Benz C-111 também mostrado na ocasião. Durante a feira a fábrica recebeu várias encomendas do modelo, mas as primeiras unidades só foram entregues em junho de 1972, já com várias alterações.

O botão de buzina, por exemplo, agora trazia a logomarca VW em vez do brasão da cidade de São Bernardo do Campo. Já o limpador do pára-brisas tinha uma unidade de pantográfica (outra primazia do modelo), e um simples; outra conseqüência da briga entre engenheiros e estilistas, que insistiam na adoção de palheta única. A produção inicial era de 30 veículos/mês, todos na versão SP2.

A lista de inovações do SP2 é longa e inclui o painel em plástico ABS preenchido com poliuretano, material que deveria formar a base da peça, que seria reforçada por uma estrutura em aço. O processo de produção desta opção, porém, revelou-se impraticável com perda de 20%, além de ter peso elevado. O interior era complementado por bancos individuais, reclináveis e com encosto de cabeça, revestidos em couro; detalhes de acabamento em jacarandá-da-bahia nas alavancas de câmbio e freio de mão; volante Walrod, console central e painel com amperímetro, termômetro de óleo e relógio elétrico. Os pára-choques eram feitos de uma borracha especial (endura), técnica já utilizada no Pontiac GTO, enquanto as maçanetas externas lembravam as do DKW-Vemag Fissore. A altura reduzida do modelo (1,15 m) chamava a atenção, assim como as lanternas traseiras curvas e embutidas.

Entre em nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS







Entre em contato: BRASIL REVISTAS

Sucesso no Exterior

Em pouco tempo o SP2 estava fazendo sucesso no exterior: a revista alemã "Hobby" classificou o esportivo como "o VW mais bonito do mundo" enquanto a americana "Car and Driver" provocou a fábrica alemã a vendê-lo em escala mundial. De qualquer forma, as três mil unidades produzidas no primeiro semestre de 1972 foram destinadas ao mercado interno, onde a procura era maior que a oferta, o que trouxe de volta um desagradável elemento de mercado, o ágio. Meses mais tarde o SP2 chegou, modestamente, ao mercado externo, com a exportação para a América Central/Caribe (69 unidades), Arábia Saudita (59), Bahrain (10), Bolívia (16), Chile (8), Emirados Árabes Unidos (40), Estados Unidos (2), Ilhas Canárias (65) Kuwait (90), México (8), Nigéria (155), Paraguai (7), Peru (3), Qatar (25) Venezuela (36) e Zaire (80). África do Sul, Angola, Irã, Iraque e Portugal receberam uma unidade cada.

No Brasil, em janeiro de 1973, o SP era oferecido ao público por Cr$ 30.900,00 (cerca de R$ 61 mil, atualizados), enquanto o Dodge Dart SE saia da loja por Cr$ 31.500,00 e um Opala SS 4100 por Cr$ 37.600,00. O maior rival do Volkswagen era, entretanto, o Puma GTE, vendido por Cr$ 33.390,00, sem falar na concorrência "doméstica" do Karmann-Ghia TC (Cr$ 25.340,00).





Ao lado, alguns dos estudos realizados pelos designers antes de definirem as linhas definitivas do modelo









O processo de criação incluiu a confecção de várias maquetes em escalas reduzidas,...





...sendo que cada uma delas apresentava propostas diferentes para a frente e a traseira do esportivo







Entre em nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS

Despedida

O êxito de mercado não seduziu a VW, que considerava sua produção onerosa e encerrou sua produção em fevereiro de 1976, um ano após o raro SP1, que nem chegou a ser comercializado, ter saído de linha. A tentativa de lançar o SP3 com mecânica do recém-chegado Passat não passou de uma maquete e um raro exemplar produzido artesanalmente pela Dacon, a extinta concessionária Volkswagen de Paulo Goulart, em São Paulo. Oficialmente foram produzidas 10.193 unidades do SP2.



Desbravador escandinavo



Entre

Seguro e confiável, o Volvo Amazon abriu caminho para a invasão que a marca sueca empreendeu nos EUA durante a década de 1970

Reportagem de Rogério Ferraresi
Fotos de Saulo Mazzoni



Em 1924, da união dos suecos Assar Gabrielsson e Gustaf Larson, nasceu a idéia de fazer um carro com motor de quatro cilindros e carroceria desenhada por Helmer Masole. O projeto faria sua estréia nas ruas um ano mais tarde, com a produção de apenas dez exemplares. Em 1926, criadores e criatura concluíram com êxito o longo percurso entre Estocolmo e Gotemburgo. O feito despertou a atenção de muita gente; inclusive da metalúrgica SKF, que inicialmente havia negado apoio ao projeto, mas resolveu voltar atrás e ajudar a financiar o desenvolvimento do modelo.

Entre em nossa comunidade .me/BRASILREVISTAS

Instalada em Hinsigen, nas proximidades de Gotemburgo, a Volvo surgiu oficialmente em outubro de 1926, com seu primeiro carro batizado como ÖV 4 “Jakob”. O produto seguinte, denominado Volvo Special PV 4, foi lançado em 1928, sendo seguido dos modelos PV 651/652, PV 653/654, PV 658/659, PV 36 Carioca, a série PV 51/52/53/54/55/60 e PV 444. Este último, lançado em 1944, trazia linhas inspiradas nos Ford da época e transformou-se no primeiro sucesso mundial da marca – foi exportado inclusive para o Brasil.



Entre em nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS

Chega o Amazon

Na segunda metade da década de 1950, o PV 444 – assim como a sua evolução 544 – já era um projeto ultrapassado. Em seu lugar, a Volvo lançou, em 1957, o moderno P121 Amazon, com carroceria de três volumes, motor de quatro cilindros (1.583 cm³ e 60 cv), câmbio de três marchas e tração traseira. Apesar de terem buscado no MGA (modelo esporte feito pela fábrica inglesa MG) as soluções para motor, carburador (SU HS6), freios, embreagem, radiador, fechaduras e limpadores de pára-brisas, os suecos tiveram o bom senso de empregar no Amazon um sistema elétrico da Bosch, que substituiu a contento o problemático sistema da marca Lucas. Já as lâmpadas e as estruturas dos faróis, incluindo aí as lanternas, eram feitas pela Hella.

O esmero da Volvo também era notado na carroceria, construída com o mesmo aço empregado na produção das famosa – e duráveis – tesouras suecas. De olho na segurança dos ocupantes (a principal bandeira da marca na atualidade), o Amazon possuía vidro do pára-brisa laminado, árvore de direção antipenetrante, volante deformável e painel acolchoado.

Um ano após ser lançado, o Amazon ganhou dupla carburação (P122, com 85 cv) e câmbio de quatro marchas, enquanto o modelo lançado em 1959 (em conjunto com o PV544) tornou-se o primeiro automóvel do mundo a oferecer cintos de segurança de três pontos como equipamento de série. Em 1961, a potência do motor saltou para 90 cv, surgindo ainda os pacotes de acabamento Standard e Sport. Por fim, a suspensão foi reforçada e o sistema elétrico passou a operar com 12 volts.







Entre em nosso Canal Telegram: t.me/BRASILREVISTAS







O modelo se destacava pelo esmero na fabricação e a preocupação com a segurança dos ocupantes. Em 1959, o PV544 tornou-se o primeiro automóvel de série com cintos de três pontos



Entre em nosso Canal do Telegram: t.me/BRASILREVISTAS

Made for USA

Em 1962, a Volvo diversificou a linha Amazon e lançou as versões duas portas e station wagon. Além delas, os compradores também passaram a contar com opcionais como freios dianteiros a disco, câmbio com overdrive (sobremarcha) Laycock de Normanville e câmbio automático de três marchas Borg Warner – novidade disponível a partir de 1963, com vista ao próspero mercado norte-americano.

Após um ano sem grandes modificações, o veículo passou a oferecer bancos anatômicos de regulagem lombar, desenvolvidos por médicos ortopedistas. A constante evolução teve seqüência em 1967, com a apresentação do Amazon esportivo 123GT. O ano também marcou a despedida do tradicional P121 de quatro portas, que teve em sua última versão o carburador SU substituído por um Stromberg, passando a desenvolver 85 cv.

A potência dos motores voltou a ser aumentada em 1968, muito embora o fim estivesse próximo: a station wagon deixou o mercado em 1969. Em julho do ano seguinte, o mesmo aconteceu com o modelo de duas portas.

Variedade sueca

Muitas vezes, a diversidade da linha Amazon chega a dificultar a identificação de cada modelo. O que pouca gente sabe – e a tabela abaixo explica – é que cada um dos três números da sigla servem justamente para definir as variações de carroceria e motor. A única exceção é o modelo esportivo 123GT. Confira a sopa de números:

Primeiro número:
1 - sedãs de duas e quatro portas
2 - station wagons

Segundo número:
2 – quatro portas e station wagons
3 – duas portas

Terceiro número (relativo ao motor):
1 – B16A, B18A ou B20A
2 – B16B ou B18B
3 – B18B ou B20B

Atividades esportivas

O modelo que aparece nas páginas desta matéria é um Amazon 1967 e pertence ao advogado paulista Luiz Cezar Ramos Pereira. Segundo o dono – aliás, terceiro dono – o carro é usado em provas de regularidade voltadas para veículos antigos. Por isso, o modelo conta algumas alterações técnicas já usadas na década de 1960. "O motor deste 122S tem pistões, válvulas, comando, cabeçote, coletor de admissão, carburadores e câmbio retrabalhados, além de pastilhas de freio e filtros de ar especiais", explica Luiz, afirmando que o carro atinge até 175 km/h com o propulsor de 1.998 cm^3 e 118 cv.

Internamente, foram instalados dois cronômetros russos de alta precisão, além de relógio com cronômetro oriundo do caça Mig 22 (para leitura de duas horas diferentes), conta-giros, marcador duplo (manômetro de óleo/termômetro de água) Smiths e duas hastes de iluminação, para leitura de mapas e planilhas. "Tudo com acessórios de época", destaca o dono, embora também haja a bordo alguns equipamentos digitais, que colaboram para o bom desempenho do carro em competições.

Outros itens que chamam a atenção são os faróis de de longo alcance Hella 1000 Rallye, Hella Fog (neblina) e Lucas Fog (também para neblina, mas instalado no pára-choque traseiro). "Todos estes equipamentos são utilizados nos ralis de carros clássicos e têm a aprovação da FIA", diz o advogado, que já homologou o veículo com o passaporte internacional.

Entre em nosso canal no Telegram: t.me/BRASILIACARROS

Abaixo, os acessórios de época contrastam com os equipamentos modernos usados durante os ralis de regularidade





Entre em nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILCARROS

A Cinqüentona Giulietta

Lançado há cinqüenta anos, o modelo marcou importante mudança na história da tradicional marca italiana Alfa Romeo

Reportagem de José Rezende Mahar



Quer ver isso Canal no Telegram? t.me/BRASILREVISTAS

Reprodução

Um dos modelos mais importantes na história da Alfa Romeo, o Giulietta, lançado em 1954, marcou uma completa virada nas atividades da tradicional marca criada em 1910, em cima do espólio da falida filial italiana da marca francesa Darracq. Até o fim da década de 1940, a Alfa produziu apenas carros de características e desempenho esportivos, em pequena série, destinados a uma elite de clientes que geralmente mandavam confeccionar a carroceria num dos vários "carrozziere" italianos ou franceses.

Com o Giulietta, a Alfa Romeo entrou em um novo segmento: o das berlinas (sedãs) compactas, com um pequeno motor de 1.300 cm3, produzidas em série na linha de montagem da própria fábrica de Portello. A proposta de ampliar a atuação da empresa, que em 1933 fora estatizada pelo governo facista de Mussolini, fazia parte da popularização do automóvel na Itália. Como estatal, a Alfa Romeo não podia deixar passar esta oportunidade, inclusive porque na época precisava achar uma forma de viabilizar seu futuro.

O pioneiro 1900

É importante destacar que outro modelo, o 1900, que fora lançado no pós-guerra, em 1948, já seguia a proposta de produção seriada e também foi projetado pela dupla Orazio Satta Puliga e Rudolf Hruska. Esse automóvel pode ser considerado o antecessor do nosso JK, que dele herdou soluções como o motor de quatro cilindros em linha com duplo comando de válvulas, suspensão dianteira independente na dianteira e traseira com eixo rígido localizado por braços arrastados e tirante em forma de "A" para fixar o diferencial.



A pequena "berlina" foi um dos modelos mais cobiçados pelos italianos

Lançado, entretanto, numa época em que os empobrecidos italianos consumiam mais Lambrettas e Vespas, o 1900 se revelou uma opção demasiadamente cara para os salários da época. Mas, por outro lado, esta linha pavimentou o caminho para a Alfa Romeo iniciar produção em escala na fábrica de Portello, que na época recebeu um moderno sistema de estamparia e solda visando a produção em série de carrocerias.

Entre em nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS

Capitalização e sorteio

Assim, no começo da década de 1950, a direção da Alfa decidiu produzir um modelo mais popular denominado projeto 750, o que deixou muitas dúvidas no ar. O problema é que a produção de veículos mais baratos exige elevada escala, já que a margem de lucro é sempre pequena e os resultados só aparecem com números de produção altos. Além disso, apesar de estatal, a empresa também sofria com a falta de recursos para investir no desenvolvimento do novo modelo, bem como na ampliação de instalações para adequar à maior capacidade de produção necessária.

Foi criado então um sistema de capitalização pelo qual os interessados podiam adquirir, em parcelas, um pacote de debêntures que, quando quitado, poderia ser convertido na compra do próprio carro ou em ações da empresa. Para incentivar este sistema de capitalização, os participantes também concorriam ao sorteio das primeiras 200 unidades produzidas. Além disso, foi realizado um concurso para a escolha do nome do novo modelo, sendo que o vencedor também ganharia um carro da linha como prêmio.

Assim, a empresa obteve recursos necessários para financiar o projeto do novo carro e a expansão da fábrica. Já o concurso que visava escolher o nome do novo modelo teve um resultado shakespeariano e óbvio: Giulietta. Mas, se o nome surgiu com rapidez e facilidade, o projeto andou em velocidade de tartaruga e, como apenas o protótipo da berlina foi mostrado ao público, em meados de 1953, a imprensa passou a questionar a empreitada.

Uma estratégia de impacto

A pressão da opinião pública fez a direção da Alfa decidir por uma solução de impacto. Para tanto, encomendou o desenho de um modelo esportivo: o cupê Giulietta Sprint, projetado pelo "studio" Bertone. Diz a lenda que, em difícil situação financeira, o conhecido carroziere desenvolveu o projeto e construiu o protótipo para mostrar à direção da Alfa, em apenas dez dias. Uma prova que a necessidade é a mãe da invenção e da rapidez.

Apresentada no Salão de Turim, em meados de 1954, a Giulietta Sprint fez furor. Com isso, a Alfa conseguiu esfriar os críticos. Mas, logo em seguida, a Ghia, empresa encarregada de fabricar as carrocerias do Sprint de maneira artesanal, desistiu da empreitada, o que atrasou a chegada do modelo ao mercado, ao mesmo tempo que obrigou Nuccio Bertone levantar um enorme "papagaio" com o Governo para aumentar a capacidade produtiva de sua então pequena empresa e, do dia para a noite, passou dos moldes de madeira para as prensas de aço. Tudo com a finalidade de entregar rapidamente as mais de mil unidades da Sprint vendidas somente no Salão.

A Berlina finalmente chegou ao mercado em 1955. Com uma configuração bastante semelhante aos 1900, apenas em escala menor. O motor era do mesmo tipo DOHC, mas reduzido para 1.300 cm³ e que desenvolvia 53 cavalos a 5200 rpm. A caixa de câmbio manual de quatro marchas tinha comando por alavanca na coluna de direção, como era moda na época. A carroceria monobloco e a suspensão também semelhante em tudo à de sua irmã maior. O modelo logo se tornou um sucesso comercial mostrando que a fábrica errou em muito, e por baixo, na projeção da demanda.

Ainda em 1955 foi apresentada a versão Spider, que por influência de Max Hoffman, conhecido importador americano de modelos europeus, foi encomendada a Pininfarina. Esta foi uma forma de cativar o rei do carro europeu nos

Estados Unidos, que não gostou do protótipo de conversível desenvolvido por Bertone em cima do cupê. Com isso, o Spider tinha entreeixos reduzido de 2.380 para 2.197 mm e nenhuma peça de lataria em comum com os outros dois modelos.

Faltava potência

Mas logo surgiram críticas com relação à falta de potência. Assim, em 1956, foi aumentada a taxa de compressão nas versões Veloce do Sprint e do Spider, que também vinham pela primeira vez com um par de carburadores duplos Weber 40 e câmbio de quatro marchas com alavanca no assoalho. A potência atingiu 90 cv a 6.500 rpm. Além disso, a versão Sprint Veloce tinha capô do motor, portas e porta-malas em alumínio, além de janelas laterais em acrílico, permitindo uma perda radical de peso que resultava em velocidade final de 180 km/h com um motor de apenas 1.300 cm³ – marca ainda hoje rara em carros com essa capacidade.

Enquanto isso, a Berlina também ganhou mais potência com a instalação do carburador Solex 36 mm de duplo corpo, chegando a 65 cv inicialmente e depois a 74 cv. Essa potência permitia acelerar da inércia a 100 km/h em 11,5 segundos. Na época, a Alfa vangloriava-se de produzir a "berlina" compacta mais potente do mundo.

A série 101 e a Giulia

Como a fragilidade do conjunto motor-câmbio ainda geravam críticas, a série 101, lançada em 1961, trazia alterações substanciais, em especial a melhor lubrificação do motor, que também ganhou virabrequim com mancais maiores, e do câmbio. Em 1962, o Giulietta Berlina básico saiu de linha para a chegada do sucessor: o Giulia Berlina, enquanto que sua versão TI deixou a linha de produção dois anos mais tarde. Mas, ainda em 1962, os Giulietta Sprint e Spider ganharam motor de 1.600 cm³ e 92 cv de potência. Em 1964, chegaram os freios a disco. O aperfeiçoamento da linha Giulia, porém, decretou o fim de produção do Giulietta em 1965, após 46.077 unidades fabricadas da série 750 e 121.319 da série 101.

Entre em nosso Canal do Telegram: t.me/BRASILREVISTA









No Salão de Turim de 1954 um dos destaques foi a versão cupê criada por Bertone. Já o spider ficou a cargo de Pininfarina. O motor de 1.300 cm3 era um dos mais potentes naquela época



Entre em nosso Canal do Telegram: t.me/BRASILREMIXCARS

Relíquias do cotidiano

Empresário gaúcho explora a proximidade com a Argentina e o Uruguai para curtir sua paixão: desfrutar os automóveis que aprecia

Reportagem de Wagner Gonzalez
Fotos de Itamar Aguiar

Colecionar automóveis é um hobby de várias facetas: há o perfeccionista, que deseja perpetuar a marca; o fanático por um determinado modelo; aquele que descobre o tema por recomendação médica; o negociante que visa apenas o lucro.... A lista é grande e o crescimento do antigomobilismo fez o Brasil se aproximar de países vizinhos, o que deu origem a uma classe relativamente nova de colecionadores, aqueles que mantêm seus clássicos por um único motivo: desfrutar o prazer que automóveis antigos podem oferecer quando mantidos e conservados dentro de suas especificações originais. O empresário gaúcho Rosário Veppo encaixa-se perfeitamente neste segmento.

Tudo começou na sua infância, quando surgiu o entusiasmo pela marca Jaguar, semeado e cultivado por um tio que o levava para passear a bordo de um MK VII 1960, "que era uma loucura". Em 1977, com 20 anos de idade, Rosário mantinha em sua garagem nada menos que cinco Jaguar, entre modelos MKI, MK V, MK VII e XK. Atualmente, a frota dele conta com apenas um modelo da casa de Coventry, um XK 120.

"Nada contra colecionar carros e deixá-los na garagem, mas eu prefiro usar e desfrutar o que eles têm a oferecer. Em contato com amigos do Uruguai, descobri minha vocação de curtir esses automóveis".

A vocação de curtir é grande o suficiente para evitar que ele se envolva com a restauração de novas aquisições, decisão que ele fundamenta em sua própria experiência:

"Por causa de minhas ativi-



O colecionador também gosta de participar de competições reservadas a carros de época com seus modelos mais esportivos: o VW-Porsche (à esquerda) e o BMW 633 (abaixo)







Entre em nosso Can[illegible].com.br/BRASILREVISTAS

O acervo de Rosário Veppo (acima, ao lado de um Jaguar XK) também conta com motocicletas, como a Honda 500 Four (acima) e um dos últimos exemplares da Lambretta fabricados no Brasil (ao lado)



dades profissionais, já cheguei a manter meu próprio chapeador (funileiro em paulistês ou lanterneiro em carioquês), mas isso dá muito trabalho. Basta ver o caso do último carro que comprei, um Interlagos: nunca tive um carro com tamanha dificuldade para se encontrar peças. Por outro lado, estou sempre cuidando dos carros, pois sempre tem uma ou outra coisinha para fazer."

A febre dos Jaguar também acabou gerando uma outra situação no mínimo curiosa. Em busca de peças de reposição para seus "felinos", Veppo foi garimpar a garagem de um colecionador que se desfazia de sua coleção e já estava cansado de tentar avaliar item por item. "Fiz uma oferta e arrematei todo o lote", conta.

"Quando comecei a catalogar o que tinha comprado, descobri que havia muitas peças de MG. Como minha esposa gosta desse carro, combinamos que assim que a situação permitisse iríamos aproveitá-las adequadamente. Como isso aconteceu logo depois que nos casamos, foi quase como um presente de casamento".

A proposta de curtir seus antigos é levada tão a sério que Rosário Veppo acabou eleito presidente do Classic Car Clube do Rio Grande do Sul, associação que tem se destacado na promoção e divulgação de eventos com caráter eminentemente esportivos, como o Rally Internacional de Porto Alegre (AA 10). As paredes de sua casa refletem claramente essa paixão: os adesivos de numerais e patrocinadores usados nas provas que participa são cuidadosamente expostos junto a outros itens de sua coleção que não é coleção...





Não poderia faltar um Karmann-Ghia e, ao lado, o Dino Ferrari 1974, um dos raros modelos da marca de Maranello que foi desenhado pelo studio Bertone





Entre em nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS





A linha Ford tem espaço especial na garagem do colecionador, com modelos de diversas épocas. Abaixo, um representante da Mercedes-Benz





Modelos norte-americanos das décadas de 1930 e 40 também fazem parte da coleção de Rosário Veppo. Mas sua grande paixão é pela marca inglesa Jaguar











Coleção de muitas facetas

A garagem de Veppo é marcada pela presença de esportivos europeus, de marcas como BMW, Ferrari, Jaguar e um VW-Porsche. A Ferrari Dino 308 GT4 1974 já causou um certo incidente diplomático em casa quando Lola, uma cadela golden retriever, roeu a válvula de um dos pneus do exemplar de Maranello.... Para cada veículo, o colecionador tem uma justificativa para sua posse:

"A Ferrari é pelo puro prazer, trata-se de um carro extremamente violento; o Jaguar XK 120 1952 é o que melhor combina motor e velocidade; a Mercedes 500 SEC 1982 foi meio que herança do tio que me despertou para os automóveis; o BMW 633 1978 era de um amigo; o Karmann-Ghia Porsche 914 1972 é um verdadeiro kart para pilotar..." ..."

Entre em nosso Canal no Telegram: BRASILREVISTAS

A coleção inclui ainda outros quatro conversíveis: Karmann-Ghia 1970, o Willys Interlagos 1962, MG TD 1952 e o Jeep Willys 1942, já tomado pela filha. Além de automóveis, o acervo inclui uma Lambretta 1964 e uma Honda 500 Four 1975.







A Franklin acreditava no ar com meio de arrefecimento dos motores,



Entre em nosso canal no Telegram: t.me/LIVRASEREVISTAS

Franklin:

obteve êxito durante um bom tempo, mas sucumbiu à Grande Depressão

Reportagem de Bob Sharp
Fotos de Saulo Mazzoni



Entre em nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILEIROSCLASSICOS

a grande solução do arrefecimento a ar



A história de Herbert H. Franklin se parece com a de tantos outros pioneiros da indústria automobilística. Começou a vida fabricando carroças e trenós, mas por volta de 1890 abandonou a atividade para ser editor de um jornal. Como não deu certo, resolveu abrir um pequeno negócio de fundição em matriz. Foi nesta época, meados de 1901, que conheceu um engenheiro chamado John Wilkinson, responsável pelo projeto de um automóvel. Entusiasmado com a idéia, Franklin resolveu financiar a construção do veículo e se tornou sócio de Wilkinson.

No ano seguinte, numa fábrica muito simples, localizada em Syracuse, Estado de Nova York, a H.H. Franklin Manufacturing Company construiu a primeira série de carros com o nome de Franklin. O motor era um quatro-cilindros de válvulas no cabeçote e arrefecido a ar, que equipou os modelos dos dois anos seguintes. Naqueles tempos, em que anticongelante era ingrediente de ficção, a ausência da água tornou-se um diferencial importante para a marca, que por essa caracterísitica enfrentava melhor o rigoroso inverno da América do Norte.

No final da década de 1910, a Franklin estava produzindo conversíveis de duas e quatro portas,





além de pequenos sedãs, sempre fiéis ao sistema de refrigeração a ar e caracterizados por suspensões com molas semi-elípticas bem macias. Outro traço marcante dos Franklin era o emprego de ligas leves na sua construção e, claro, a ausência do radiador e do volume de água de arrefecimento. Um motor de seis cilindros só seria projetado por Wilkinson em 1917, destinado a uma limusine e a um modelo esportivo.

Uma questão de estilo

Até 1920, o visual da dianteira dos Franklin era dominado pelo capô inclinado, parecido com o dos Renault franceses. O desenho parecia ter cansado e estava afastando os compradores. Foi o distribuidor para a Califórnia, de nome Hamlin, que fez uma modificação por conta própria: mandou construir uma nova carroceria para o modelo de seis cilindros cuja extremidade dianteira trazia uma grade de radiador — falsa, obviamente.

Entre em nosso Canal BRASILREVI



Refrigeração de motor a ar foi mais comum na Europa

O uso do ar como meio de arrefecimento direto — no sistema "a água" o ar também participa do processo, mas indiretamente — em motores de automóveis é muito mais difundido do que se pensa, em particular entre fabricantes europeus. Além dos Franklins, há exemplos bem conhecidos, como o Volkswagen sedã (Fusca) e seus derivados, como a Kombi, além dos franceses Citroën 2CV/Ami 6/Dyane/Mehari e Dyna-Panhard. A Porsche é outra marca fortemente associada ao arrefecimento a ar, só interrompido recentemente, no modelo 1998. Tivemos ainda o NSU Prinz, alemão, o Fiat Nuova 500, italiano, o Tatra, checoslovaco, e o Trabant, alemão oriental. Havia ainda o caminhão Magirus-Deutz, alemão, de motor V8. E o Chevrolet Corvair, de motor traseiro de seis cilindros horizontais opostos.

Quando não se busca a maior potência possível em relação à cilindrada, o arrefecimento a ar é altamente vantajoso para o proprietário do veículo devido aos menores custos de manutenção.

Ao ver o resultado, Herbert Franklin gostou e percebeu que era hora de mudar. Para isso, contratou o estilista J. Frank de Causse, que efetuou as mudanças e adotou definitivamente a grade "do radiador". O plano deu certo e a Franklin cresceu. De Causse melhorou sobretudo a habitabilidade e o conforto dos carros, deslocando o motor para a frente por não haver radiador. Mas John Wilkinson não concordou com as mudanças radicais e deixou a sociedade.

Os motores seis-cilindros de 4 litros mantinham, logicamente, a refrigeração a ar. O processo de arrefecimento havia sido aperfeiçoado e uma ventoinha forçava a circulação de ar em torno dos cabeçotes e cilindros aletados. Em 1929 a cilindrada subiu para 4,5 litros, passando o motor a desenvolver 100 cv (potência bruta). A técnica apurada dos motores Franklin incluía pioneirismos como o avanço automático de ignição, virabrequim com sete mancais de apoio (a concorrência tinha só quatro), bielas de duralumínio e aquecimento do coletor de admissão aproveitando o calor do coletor de escapamento.

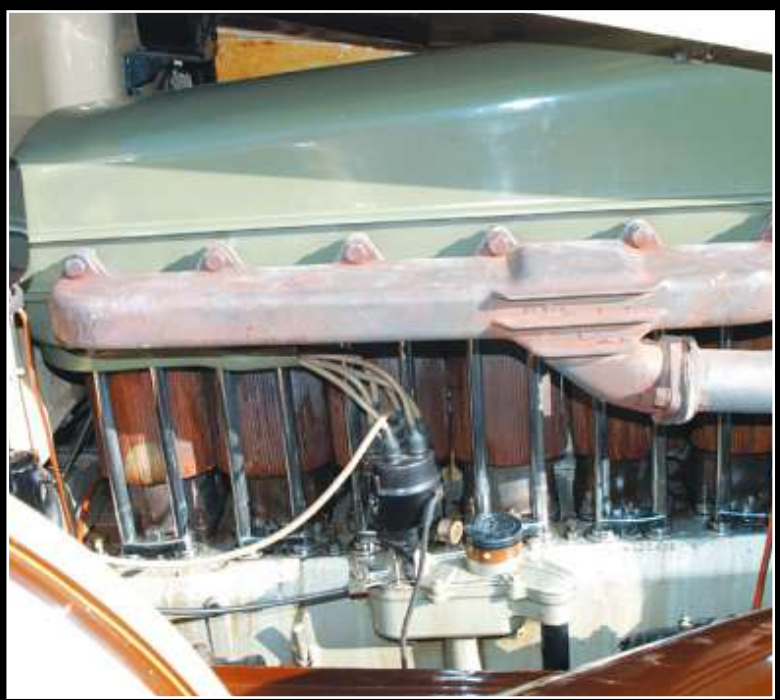
Em 1931, em plena depressão econômica, a Franklin tentou se manter no mercado de carro de alto luxo e lançou um novo modelo desenhado por Dietrich, chamado de Airman (aviador) – em homenagem ao herói americano da aviação, Charles Lindbergh. Franklin ainda tentou viabilizar o projeto de um motor V12 de 6,5 litros para enfrentar os Cadillac, Lincoln e Duesenberg, mas isso só agravou os problemas financeiros da empresa, que teve de fechar as portas em abril de 1934.

Herbert Franklin dirigiu a sua empresa durante todo o período em que funcionou, desde 1902. No último dia de trabalho, pôs o chapéu e saiu do seu luxuoso escritório sem olhar para trás.





ASILREVISTAS



A capota conversível era típica da época. Mas a principal diferenciação estava no motor: a marca foi uma das pioneiras na utilização da refrigeração a ar





Detalhes exclusivos no acabamento, como o banco extra também de couro. Já o porta-malas era a própria mala





O conjunto de lanternas de sinalização traseiras já era bem completo e o cinzeiro recebia acabamento destacado

Um Franklin 1929 no Brasil

Há em Belo Horizonte um exemplar de Franklin. Pertence ao empresário, ex-piloto e colecionador Clemente de Faria. É um modelo da série 137, ano 1929, Touring para sete passageiros, com rodas raiadas. O carro pertencia ao governo do Estado, anos depois foi leiloado e arrematado por uma família, que ficou com o veículo por mais de 50 anos, para finalmente ser vendido ao atual proprietário.

Há uma curiosidade a respeito desse Franklin. Em 1931, participava de um cotejo para o transporte de duas personalidades, o presidente do Estado de Minas Gerais, Olegário Maciel, e o Príncipe de Gales, Edward Albert C. George Andrew Patrick David, da estação ferroviária até o Palácio da Liberdade, sede do governo mineiro. Conta a história que o carro enguiçou no trajeto, uma situação bastante embaraçosa, quando o astuto político mineiro teria dito: "Ótimo, assim podemos chegar ao palácio nos braços do povo."

De acordo com Paul Fitzpatrick, gerente de Projeto do H.H. Franklin Club, dos EUA, a 137 era a série de luxo entre três (as outras séries eram a 130 e a 135), e foi produzida em nove versões de carrocerias, tanto abertas como fechadas. O chassi era de aço com entreeixos de 3,353 m, para proporcionar um rodar confortável, uma característica dos Franklins. O baixo peso, de 1.740 kg, bem como a suspensão por molas elípticas em ambos os eixos, que são mais leves do que as semi-elípticas, ajudava a absorver melhor o piso irregular. Segundo Paul, os carros da concorrência pesavam cerca de 500 kg mais e por isso os Franklins gastavam menos combustível e seus pneus duravam mais.

al no Telegram: t.me/BRASILREVI

O motor do 135/137 é seis-em-linha tipicamente de avião de 4.493 cm^3 (274 pol^3), com diâmetro dos cilindros 88,9 mm e curso dos pistões 120,6 mm. O arrefecimento a ar é feito por uma ventoinha montada diretamente na extremidade do virabrequim, que sopra o ar primeiro para os cabeçotes, depois para os cilindros, todos individuais. Os cilindros são de ferro fundido com aletas verticais de cobre, num complicado processo de fundição. A carcaça do motor é de alumínio e o cárter, de aço estampado. O câmbio tem quatro marchas e a relação de diferencial é 4,25:1.

Todas essas características (como o câmbio de quatro marchas, raro na época) mostram a excelência da engenharia da H.H. Franklin Manufacturing Co., da qual o carro de Clemente de Faria é um ótimo exemplo.

Colecionador placa preta

Veterano da primeira safra de colecionadores brasileiros, Og Pozzoli trocou Natal por São Paulo e transformou-se em referência nacional para o antigomobilismo



Entrevista a Wagner Gonzalez
Fotos de Saulo Mazzoni

Os óculos de aros grossos e os vastos bigodes, tão brancos como a cabeleira nem sempre alinhada, são sua marca registrada. A simpatia com que atende a conhecidos e desconhecidos enquanto perambula por encontros nos quatro cantos do País chega a surpreender num mundo onde é comum encontrar egos super-inflados. Nascido em Natal, Og Pozzoli adotou São Paulo para viver e construir um acervo de, segundo ele, 170 automóveis. Nesta entrevista ao editor executivo Wagner Gonzalez ele conta, entre outras coisas, detalhes de como começou e se desenvolveu o antigomobilismo brasileiro.

Automóveis Antigos - Como foi a sua vinda para São Paulo?

Og Pozzoli - Eu sou de Natal (RN) e, em 1956, viajei com um Opel P4 1937, um carro que não valia nada, em especial no nordeste, onde havia a tradição de se importar Ford e Chevrolet. Esse Opel, assim como alguns outros carros europeus, foi importado pelos funcionários alemães que trabalham na base que dava apoio à linha do Zepelin para a América do Sul. Nessa época eu ainda era estudante: depois de 17 dias, 3000 km de estrada de terra e 400 de asfalto da via Dutra, cheguei a São Paulo. Em viagens como essa era preciso atravessar vários rios por meio de balsas e levar latas de gasolina, acondicionadas em um caixote de madeira, dentro do carro. Aliás, era comum comprar gasolina em lata naquele tempo, sem falar em contratar juntas de bois para sair dos atoleiros tão comuns... Em São Paulo, comecei a trabalhar em uma fábrica de caldeiras e máquinas, de origem escocesa, que se tornou maior que a matriz.

AA - Não havia postos de gasolina na época?

OP - Postos só existiam nas cidades maiores e mesmo assim era mais comum encontrar bombas de gasolina, montadas à porta de oficinas, armazéns ou até mesmo em mercearias....

AA - Depois do Opel qual foi seu carro?

Foi um Lincoln Continental 1938, um automóvel que 0 km valia três automóveis Ford. Com 10 anos de uso, valia menos que um...Em outras palavras: o rico não queria porque se tratava de um carro velho e o pobre não queria porque era um carro grande... A partir daí, me descobri um apaixonado por carros antigos e comecei a colecioná-los. Hoje, tenho 170 e procuro usá-los regularmente, dentro do possível.

AA - Como foi o início do antigomobilismo no Brasil?

OP - O movimento de automóveis antigos no País começou com o Roberto Lee, um engenheiro muito bem nascido, paulista quatrocentão, poliglota e que amava automóveis. Aconteceu que outras pessoas também gostavam de automóveis antigos nessa época, estamos falando do final da década de 1950, começo da década de 1960. O Roberto viajava freqüentemente aos Estados Unidos com seu pai, o doutor Fernando Lee, de saudosa memória, e começou a se interessar pelo assunto. Na mesma época Eduardo Matarazzo, que era amigo do Roberto, também enveredou pelo tema e se tornaram mais

Entre em nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS

próximos, a ponto do Roberto acabar casando com a Maria Pia, irmã do Eduardo. Além deles também tinha eu e o Ângelo Martinelli Bonomi. Nós nos reuníamos com freqüência e começamos a fazer algum movimento em torno do assunto. Tínhamos a idéia de fundar um clube de automóveis antigos mas aqui no Brasil, mais especificamente em São Paulo, nossos amigos diziam "vocês são loucos".

AA - Como era colecionar automóveis na época?

OP - Colecionar automóveis no final da década de 1950 era uma coisa meio estapafúrdia, pois o automóvel era um objeto de consumo pouco atingível. Seria como hoje dizer que fulano de tal é um colecionador de navios de guerra, por exemplo.

AA - Nessa época já se notava alguma preocupação cultural entre os colecionadores?

OP - Nós éramos vistos como pessoas excêntricas. Nesse mundo do carro antigo você tinha e tem vários tipos. Há o colecionador – que gosta do carro antigo e se preocupa com sua preservação; você tem o exibicionista – que compra o carro para ser diferente, usa o veículo algum tempo e depois enjoa do carro e passa adiante; e tem o comerciante, que vive da compra e venda de antigos.

AA - E como surgiu o primeiro clube?

OP - Isso foi mais ou menos em 1968. Até então nós formávamos um grupo pequeno que se reunia e procurava por mais algum interessado, sem sucesso. Foi quando o Roberto Lee contou que tinha uns oito amigos no Rio de Janeiro que também gostavam de carros antigos e propôs fundar um clube nessa cidade. Na época os Diários Associados ainda tinham proeminência no País e um jornalista de lá, o Maurício Memória, se dispôs a divulgar a iniciativa em toda a imprensa brasileira. Assim nasceu o Veteran Car Clube do Brasil - Rio de Janeiro, do qual eu sou o sócio número um e o Roberto Lee era o número 2 dentre um grupo inicial de umas dez ou doze pessoas.

AA - E como foi a reação a esse movimento?

OP - Como o evento foi noticiado amplamente, quando chegamos em São Paulo todos os nossos amigos nos telefonavam para dizer: "Você viu? Os cariocas nos passaram para trás!". Em questão de mês e pouco depois resolvemos fundar o Veteran Car Club do Brasil – São Paulo, que teve uns 18 ou 20 sócios fundadores, e aí companheiro, a coisa não parou mais de crescer. Logo em seguida ajudamos a fundar o CAAP, o Clube de Automóveis e Antiguidades do Paraná, que tinha à frente o Luiz Gil Leão e daí pra frente um clube puxava outro.

AA - Como eram os primeiros encontros?

OP - O nosso primeiro encontro foi na Chácara da Ford. Mas para dar quorum nessas reuniões, eu levava uns quatro automóveis, o Roberto levava três, o Ângelo Bonomi levava mais uma meia dúzia e com isso nós gerávamos notícia na imprensa. Isso também ajudou a fundar mais clubes e a cada um que surgia nós éramos



Entre em nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILCLASSICOS

chamados para sugerir sobre os estatutos, dar idéias e assim por diante. Em seguida começaram a surgir os clubes de marcas, como o Clube do Fordinho e o Clube do Chevrolet. Hoje você tem mais de 80 clubes filiados à Federação Brasileira de Veículos Antigos e eu sou sócio honorário de quase todos eles.

AA - É curioso que no antigomobilismo exista uma federação brasileira e clubes espalhados pelo país quando o normal é que os clubes formem uma federação estadual que, junto a outras, dêem origem à uma confederação nacional...

OP - O correto seria existir uma confederação, que deveria juntas as diversas confederações. A nossa preocupação inicial, no entanto, era fundar e juntar os clubes. Mesmo porque acontecia de ter dois ou mais eventos programados para o mesmo fim de semana, mas os participantes são sempre os mesmos. Por isso criamos a Federação, cujo primeiro presidente foi o jornalista José Roberto Nasser e a partir daí começamos a pleitear algumas coisas, como a placa preta, destinada a carros com mais de 30 anos de fabricação e que sejam aprovados em vistorias específicas feitas por clubes ligados à FBVA e que emitem o certificado de originalidade do veículo.

AA - A questão do calendário é importante, sem dúvida...

OP - É mesmo. Hoje em dia é raro o fim de semana que você não tenha um evento de automóveis antigos. No último feriado de 12 de outubro tivemos dois, em Natal e Vitória. O de Natal reuniu carros do Alagoas, Ceará, Paraíba, Pernambuco, Piauí e Rio Grande do Norte. Tinha seguramente uns 95 automóveis.

AA - Um ponto que Automóveis Antigos cobra dos dirigentes é melhorar a relação entre o número de clubes existentes e a estrutura oferecida por esses clubes, que deixa a desejar particularmente no aspecto de informação. Por vezes é difícil, até mesmo impossível, conseguir a lista dos carros participantes...

OP - O que nós pretendemos fazer é organizar o calendário com maior antecedência. Pedimos que os clubes enviem agora (final de outubro) os eventos que eles querem promover e em qual data. A partir daí a Federação arma um calendário que evite a superposição de eventos. No dia 7 de setembro, por exemplo, tivemos Bebedouro, Rio de Janeiro e mais outros eventos na mesma região. Isso atrapalha aquelas pessoas que gostam de ir a todos os eventos, uma coisa que acontece nos Estados Unidos há mais de 30 anos. Lá, o aposentado tem um poder econômico maior e não é raro encontrar um casal de antigomobilistas que passam o ano viajando de evento em evento. Tem alguns que compram um trailer, colocam o clássico num reboque e vão de leste a oeste...

AA - E o cenário brasileiro, como vai. Como o sr. vê, por exemplo, o trabalho
dos restauradores?

OP - A restauração no Brasil começou com o Pardal, que na verdade gostava do assunto e fazia seus próprios carros. Hoje em dia você já vê verdadeiras empresas dedicadas ao negócio, como é o caso da Magneto (veja AA 4), do Fernando Rossi. A oficina dele, um verdadeiro atelier, não fica devendo nada a qualquer oficina de qualquer parte do mundo. Você encontra restauradores como o Richard (AA 6), especializado em carros ingleses. No interior do País também se encontra vários restauradores. Além disso, nos principais encontros nacionais você 40, 50 barraquinhas de peças e acessórios. Todos eles são pessoas que vivem única e exclusivamente disso, o que já significa uma certa importância econômica. Não se pode esquecer de uma oficina de Santa Catarina, que restaura e constrói os woodies (AA 5), num padrão melhor do que eles saíam de fábrica.

Entre em nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS

AA - Qual sua posição com relação à exportação de automóveis antigos, nacionais e importados?

OP – Existe uma portaria que proíbe a exportação de automóveis e máquinas com mais de 40 anos, o que evita dilapidar o patrimônio nacional. No caso do Aero Willys Itamaraty Executivo, dos quais foram fabricados 27 unidades, quatro foram exportados para colecionadores dos Estados Unidos na época. De qualquer forma, para exportar legalmente é preciso cumprir uma série de exigências.

AA – O Aero Willys Itamaraty Executivo e o Uirapuru são os únicos automóveis brasileiros considerados clássicos. O que faz de um automóvel brasileiro um clássico? Uma Brasília poderia ser considerada um clássico?

OP - Três itens definem um automóvel clássico: em primeiro lugar

trata-se de um automóvel que não passa de época: em qualquer ocasião será sempre atraente; em segundo lugar, a produção feita sem se preocupar com custos e, por último, a elegância do carro. Um VW Brasília jamais será um clássico. No máximo, poderá ser considerado um modelo de especial interesse, mas para isso é preciso que decorram uns 40 anos desde que ele saiu de linha.

AA – Muitos leitores nos escrevem reclamando da falta de apoio das fábricas instaladas no Brasil quando solicitadas a dar informação e orientação na restauração de automóveis nacionais. O sr. tem alguma sugestão par ao problema?

OP – Eu sugiro criar um departamento para esse fim. Não é tão difícil: todas elas têm funcionários antigos, até mesmo aposentados, que podem dar uma grande contribuição para resolver esse problema.

AA – Qual seu conselho para quem quer começar a colecionar automóveis hoje em dia?

OP – O ideal é começar com um Ford modelo A: trata-se de um carro antigo, de concepção simples – não tem nem bomba de gasolina -, e que tem uma excelente oferta de literatura e peças em todo mundo. Além disso não quebra e tem manutenção fácil. Outra opção seria um Chevrolet 1955, que também tem mecânica fácil de ser encontrada. O colecionador potencial tem que começar com um carro que permita a ele andar e utilizar o automóvel para desenvolver o gosto pelo veículo. A partir daí tudo fica muito mais fácil.





A coleção particular de Og está espalhada em três galpões no tereno de sua residência, nos aredores de São Paulo









Entre em nosso Canal no Telegram: t.me/REVISTAS



Entre em nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS

Religião sobre rodas

O maior rali de época da América do Sul reuniu quase 200 carros em Bariloche

Reportagem e fotos de José Rezende Mahar

O último mês de 2004 marcou a realização de mais uma edição das Mil Milhas Argentinas, proposta que surgiu em 1986 quando um grupo de antigomobilistas argentinos foi participar da tradicional prova italiana destinada a veículos de época, a Mille Miglia. Daí germinou a idéia de fazer alguma coisa nos mesmos moldes aqui no hemisfério sul e, para isso, foi escolhida a região de Bariloche, famosa por seu clima e ambiente típico europeu, com montanhas e neves eternas.

Ali, em três dias de rali, são visitados os mais belos locais desta região no sudoeste da Argentina, ao mesmo tempo em que a popu-

lação das diversas cidades se reúne nas ruas para saudar e admirar os carros numa verdadeira procissão. O evento já é realizado desde 1988, mas atualmente conta apenas com estradas de asfalto – antigamente havia também os caminhos de ripio, o famoso pedrisco argentino que, embora não tenha lama e atoleiros, levanta muita poeira, o que pode afetar a mecânica de muitas das raridades que prestigiam o evento.

O rali é o acontecimento máximo de toda a temporada do rico antigoautomobilismo argentino e, por que não dizer, também da América do Sul, com carros de diversas categorias e épocas. Para equilibrar tudo isso, há uma forma de handicap que compensa a idade dos veículos, obrigatoriamente registrada no passaporte da Fiva. Isto permite que haja uma igualdade de oportunidade tanto para os carros anteriores à guerra como para modelos atuais: Porsche 911, Alfa Spider e BMW, que correm numa classe especial reservada para esportivos modernos.

Por sinal, a maior parte dos carros inscritos foi fabricada nas décadas de 1950 até 1980, mas também participaram verdadeiras raridades dos anos 1930, com a predominância de modelos europeus. A classe dos raros, fabricados de 1930 a 40, também dominou a classificação final do evento argentino. O vencedor da prova, por exemplo, foi um legítimo Aston Martin Le Mans de 1500 cm³, que correu de verdade na famosa prova francesa projetado pelo italiano Augusto Bertelli, que durante algum tempo foi sócio da empresa.

O segundo colocado foi um Bentley Compressor 1929 legítimo,



Entre em nosso canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS

Cerca de duzentos automóveis, muitas deles verdadeiras raridades, participaram do evento realizado em Bariloche



Modelos com mais de setenta anos completamente restaurados, como esse Hudson, confirmam a importância das Mil Milhas Argentinas



Entre em nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS

O Aston Martin Le Mans fabricado na década de 1930 e que foi o vencedor do raly







A partir do alto: o Gardner 1926, que chegou a participar da 500 Milhas de Indianapolis, o Alfa Romeo RL 1929 e (abaixo) o Bentley Compressor também de 1929

não um carro reconstruído primorosamente como costuma ser comum nas terras portenhas, onde existe um importante grupo de artesãos de mão cheia. Além do compressor, o carro tinha todos os detalhes autênticos, como os dois carburadores atracados no corpo do compressor, a traseira do tipo Boat Tail (popa de barco), além da ponteira de escapamento triangular e achatada, conforme os regulamentos de Brooklands, a pista oval próxima de Londres em que, já na década de 1920, haviam limitações de emissão de ruídos. Outro detalhe exclusivo neste Bentley é a utilização de um antigo Halda Tripmaster como instrumentos de navegação.

O terceiro colocado foi uma Alfa Romeo RL de 1929. Projetada por Giuseppe Merosi, com seu motor de seis cilindros e três litros com válvulas laterais, ao contrário das Alfa posteriores, desenhadas por Vittorio Jano, que já se caracterizam pelos dois comandos no cabeçote. Na quarta posição chegou outro Aston Martin, um Speed Model de 1937, seguido por um Frazer Nash de 1934. Este com a particularidade de ser equipado com um câmbio semelhante ao de bicicletas de corrida, com correntes que deslizam de uma coroa para a outra fazendo a troca das marchas. A principal característica do equipamento é de facilitar a troca de relações, mas como conseqüência é difícil usar um diferencial, por isso a bitola traseira é extremamente estreita.

Em seguida chegou um Riley Sprite de 1936. Com 1500 cm³, seu motor tem dois comandos, um em cada lado do bloco, mas bem altos. Eles acionam as válvulas por varetas curtinhas. O sexto colocado foi um dos carros mais interessantes do rali:



o Delahaye 135 C de 1937. Refeito com muita fidelidade na Argentina, a partir de um sedan da marca achado destruído, ele tem motor de seis cilindros em linha, dois carburadores e quatro litros. O detalhe neste modelo é a caixa Cotal, que, de modo semelhante às caixas Wilson inglesas, é pré-seletiva. Uma pequena alavanca do lado do volante seleciona previamente a próxima marcha a ser usada, que ao se acionar a embreagem faz a troca automaticamente.

Outro modelo raro chegou em sétimo lugar: um Gardner 1926, que também correu em Indianápolis e deu a volta ao mundo, em 1990, nas mãos de um velho piloto argentino, Nicolas Dellepiane. Mas havia ainda outras raridades: Alfa 8C2300 de 1934, Fiat 508S Ballila de 1935, MG SA de seis cilindros, Bugatti T44, BMW 328 Sport, Maserati 4CS 1100, Lancia Lambda e um raríssimo Cunningham V8 de 1920.

Também vale destacar a participação de dois brasileiros nas Mil Millas: Edgar Saigh e Gerolamo Ometto, dois personagens legítimos do mundo do carro antigo no Brasil que tiveram muita disposição para ir tão longe em sua paixão. Ometto correu com um belíssimo Jaguar E Type e Saigh com uma Alfa Romeo GTV 2000, ambos com relativo sucesso, já que não estavam no pelotão dos fanáticos.

Este grupo que vai para brigar a sério pela ponta e disputa segundo a segundo a classificação. Basta dizer que o Aston vencedor só perdeu 303 pontos em três dias de rali, resultado de profissional. Personalidades? Marcaram presença Clay Regazzoni e Bitito Mieres, ambos ex-pilotos de Fórmula 1, sendo que Mieres correu na mesma época de Fangio. Aliás o Museu Fangio mandou um Saab 96 V4 que pertencia ao Pentacampeão mundial.

Quem quiser mais informações sobre as Mil Millas pode abrir o site www.1000millas.com.ar ou também www.automovilsport.com.ar para encontrar tudo sobre o movimento de carros esporte de todas as idades. Uma coisa é certa: foram três dias inesquecíveis, em que foi possível ver rachas memoráveis como a Bugatti T44 gritando junto com o Bentley, habilmente pilotado por um conhecedor íntimo dos segredos de sua difícil caixa de câmbio. Momentos que dinheiro nenhum paga...

Entre em nosso Canal no Telegram: t.me/[illegible]









A partir do alto: um Jaguar E-Type conversível, na sequëncia o Delahaye em primeiro plano, o Cunningham, o Bugatti T-44 e o Chrysler Le Mans

Um DKW Malzoni nas Mil Millas

Entre em nosso Canal do Telegram: t.me/BRASILREVISTAS



É claro que o meu Malzoni era o único automóvel inscrito nas Mil Millas (lê-se "mil mijas") com motor dois tempos e, quando ouviam o tó-tó-tó dos três cilindros, os argentinos mal acreditavam que esta era a mecânica daquele belo esportivo amarelo de origem desconhecida e que parecia uma miniatura de Ferrari da década de 1960. Tinha mais gente em volta do GT Malzoni do que curioso para ver de perto as "Asas de Gaivota".

Aliás, não eram só argentinos: foram exatos 203 automóveis de todo o mundo inscritos naquela edição, de 1996, deste rali de regularidade, que tem regulamento semelhante às "Mille Miglia" e que também organizado pela mesma turma que reedita anualmente a famosa prova italiana.

Tinha de tudo na porta do famoso Hotel Llao Llao ("jaojao"), o mais badalado de Bariloche, de onde os carros largaram nos três dias da prova: Bugatti 1923, dezenas de italianos como Alfa, Maserati, Lancia, Fiat, Ferrari e Abarth, uma pilha de Mercedes (inclusive várias 300 SL, "Asa de Gaivota" e Roadster), Porsche, BMW e ingleses que não acabavam mais: Riley, Austin Healey, Bentley, Jaguar, MG, Triumph, Morris, Aston Martin e Lotus de todas as décadas. Tinha também até alguns norte-americanos: Frazer Nash 1932, Auburn 1935, Mustang, Corvette, Thunderbird e, acreditem: um Studebaker 1924. Além de vários "Justicialista", um esportivo argentino da década de 50.

Oito duplas brasileiras: cinco mineiras, duas paulistas e uma carioca, todas simplesmente maravilhadas com os roteiros pela Patagônia Argentina, passando por cenários dos mais belos do mundo, com direito aos famosos lagos nas montanhas andinas. A maioria das estradas era asfaltada, mas também haviam muitos trechos de terra e até a travessia de pequenos rios fazia parte do desafio imposto aos velhinhos. Aliás, a organização da prova argentina só aceitava automóveis esportivos com mais de 20 anos de fabricação, um pouco diferente da "Mille Miglia" na qual só se inscrevem modelos produzidos até 1957, o último ano em que a prova era uma corrida de fato nas estradas de Brescia a Roma e retorno. Já nos três dias do rali argentino a largada foi no Hotel Llao Llao, mas cada etapa passou por estradas diferentes.

A organização do evento foi impecável, com todas as rotas bem indicadas e sinalizadas. Claro que, ao passar pelas pequenas cidades do interior da Patagônia, o perigo (mesmo a 20 km/h) era atropelar alguém nas verdadeiras multidões que formavam um "corredor" para ver a passagem dos carros. Curiosidade: o almoço do segundo dia foi um churrasco numa fazenda de propriedade da Benetton, que cria gado e também ovelhas para a produção de lã.

A organização só não foi impecável quanto ao regulamento da prova: apesar de termos insistido para que as regras e roteiros do rali nos fossem enviadas pelo menos alguns dias antes da prova, os argentinos só o entregaram o "calhamaço" tarde da noite, algumas horas antes da largada. Nós só tivemos tempo de anotar as médias de cada trecho e transformar numa tabelinha que indica em quantos segundos deve se percorrer cada quilômetro, como nos ralis tradicionais.

Nem imaginávamos, entretanto, que o mais importante nas Mil Millas (com regras idênticas às da Mille Miglia) era cumprir com absoluta exatidão o tempo definido para as curtas distâncias marcadas na estrada por cabos de borracha estendidos perpendicularmente sobre o asfalto. O tempo entre os dois cabos era rigorosamente cronometrado pelas equipes de controle e esta sucessão de pequenas provas era decisiva na classificação do rali.

Quando percebemos, já era tarde e tínhamos perdido milhares de pontos....

Entre em nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS



Nosso colunista, Boris Feldman, conta sobre sua aventura na edição das MIl Milhas Argentinas de 1996, da qual participou com um Malzoni DKW

Clássicos apimentados

Capixabas mostram que nem só de moqueca vive a capital Vitória e fazem evento de alto nível, com destaque para os carros nacionais

Reportagem e fotos de Luiz Guedes Jr.



Entre na nosso Canal do Telegram: t.me/BRASILREVISTAS



Com uma organização impecável, cenário combinando sol e mar, shows noturnos e a exposição de aproximadamente 200 raridades motorizadas, os capixabas acertaram a receita e mostraram de vez porque o encontro local figura entre os cinco eventos "master" da Federação Brasileira de Veículos Antigos (FBVA). A quantidade e o nível de conservação dos automóveis presentes deram o molho à festa e surpreenderam até mesmo o presidente da FBVA, José Aurélio Affonso Filho, que não mediu elogios ao descrever a mostra. "Pela qualidade e variedade demonstradas, posso afirmar que o encontro de automóveis antigos de Vitória finalmente atingiu a maturidade", enfatizou o dirigente.

Assim como nas edições anteriores, os modelos expostos durante os cinco dias deste 12o. Encontro Capixaba de Veículos Antigos não enfocaram nenhum tema específico. Contudo, ficou clara mais uma vez a predileção dos colecionadores da

região pelos carros nacionais – que totalizavam mais de 70% do total de inscritos. Aliás, na contramão dessa tendência, só mesmo a premiação concebida pela FBVA, que ironicamente elegeu um Bel Air 1955 importado, de propriedade de Epaminondas de Brito Menezes, como o melhor automóvel do evento. Não que ele não merecesse o título – ao contrário, foi inteiramente restaurado e está em belíssimo estado de conservação. O fato é que o modelo permaneceu a maior parte do tempo longe dos olhos do público, dependurado por um guindaste a cerca de quinze metros de altura.

"Dificilmente a federação reserva o prêmio master a um carro nacional. Além disso, este Bel Air foi todo restaurado pelo próprio dono, que teve de fazer inclusive um curso de lanternagem para concluir o serviço", justificou Sizenando Coutinho, presidente do Veteran Car Club do Espírito Santo, entidade responsável pela organização do encontro.

Outros destaques

O espírito democrático marcou a escolha dos outros 40 veículos premiados. Apesar de vários modelos pertencerem a uma só pessoa, a organização decidiu que cada colecionador poderia receber apenas um troféu. Na ala reservada aos nacionais, os destaques foram o VW 1.600 L (série Luxo, de 1969), que pertence ao presidente do clube capixaba, e o Aero-Willys 1962, do paulista Plínio Aguiar. Além deles, chamaram ainda a atenção do público um Maverick GT 1974, um Gordini 1968 e um Chrysler Esplanada 1969, todos de colecionadores locais.

Dois modelos fora-de-série tam-





Entre em nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS





De cima para baixo: Ford Maverick GT, Renault Caravelle, Ford Prefect e um caminhão Chevrolet Ramona da década de 1920 foram alguns dos destaques do encontro







Acima e ao centro, os nacionais foram maioria no evento. Ao lado, o controvertido Bel Air que levou o prêmio principal

bém receberam troféus de destaque: um Bianco muito bem conservado e uma réplica do Porsche 356. Por fim, o setor dos importados premiou 10 automóveis, entre eles um Renault Caravelle 1964, um Ford 1929, uma caminhonete Chevrolet Ramona também 1929, um Morris Oxford 1951 e um Ford Prefect 1947.

Num evento deste porte, não faltaram o tradicional mercado de acessórios e as disputadas tendas de peças antigas. Além disso, vários clubes da região marcaram presença e ajudaram a ampliar ainda mais o número de inscritos.

No embalo da Jovem Guarda

Mas nem só de clássicos sobre rodas se fez o evento capixaba. Nas duas últimas noites, a organização presenteou os inscritos e seus familiares com dois belos jantares dançantes, embalados respectivamente por shows do compositor e cantor Ed Wilson e pela banda Renato e seus Blue Caps, dois ícones da geração da Jovem Guarda. Além deles, o estacionamento do Shopping Vitória, local do evento, também contou com um palco onde diversos grupos reforçaram o clima nostálgico ao ritmo do rock dos anos 1950 e canções de Roberto Carlos & Cia.

Entre no Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS

Melhor a cada ano

Na opinião do presidente da FBVA, José Aurélio Affonso Filho, o encontro de Vitória tende a crescer a cada edição. "Isso porque o forte entre os colecionadores locais é a preservação de antigos brasileiros", explica o dirigente. Segundo ele, muitos dos nossos carros estão atingindo somente agora a faixa dos 30 anos de fabricação, período que um automóvel necessita para ter direito à placa preta e ser considerado um artigo de coleção.



Raridades em Bebedouro Jaboticabal em duas e quatro rodas

Texto de Fernando Irribarra

Um Ford 1928 e um Chrysler Esplanada 1961 com cambio de seis marchas foram as grandes atrações do IV Encontro de Carros Antigos de Bebedouro, promovido pelo Esplendor Clube do Carro Antigo de Bebedouro, no último mês de setembro. Embora classificado pelo organizador João Henrique Bueno como "uma reunião de amigos", o evento reuniu nada menos de 256 automóveis no estacionamento do shopping center local. Na tentativa de elevar o padrão do encontro, os organizadores fizeram uma seleção prévia entre os carros inscritos, fato louvável diante do excessivo número de veículos mal restaurados ou extremamente modificados que são vistos em várias mostras.

O Chrysler Esplanada com cambio de seis marchas é considerado extremamente raro entre os automóveis nacionais, já que se tem registro de apenas 14 unidades produzidas dessa versão. Vários clubes de cidades da região, como Franca, Batatais, Taquaritinga, Monte Alto e Ribeirão Preto apoiaram a iniciativa, assim como o Clube do Fordinho, que organizou uma caravana de oito automóveis que foram rodando desde São Paulo. A exposição teve acesso franqueado e foi prestigiada por cerca de cinco mil pessoas. Os quatro dias do encontro teve ainda um baile temático (Anos 60), animado por cover



A partir do alto: as pequenas lambretas e as carros mostram a junção de planos e curvas. As tomadas de ar exploravam a boa aerodinâmica do estilo de Michelotti





A
tre os
do Ar
inclui
equip

A part
suaviz
tomad
do esti

Entre em nosso Canal no Telegram

F1 brasileiro a volta às origens

Apoio de empresa de autopeças facilita restauração do primeiro F-1 construído pelos irmãos Fittipaldi

Texto de Wagner Gonzalez
Fotos de Marisa Gomes José



Entre no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS

Tal como aconteceu com a indústria automobilística brasileira, a idéia de estabelecer uma equipe brasileira de Fórmula 1 revelou-se uma proposta avançada demais para os meados da década de 1970, quando os irmãos Fittipaldi envolveram-se em tal projeto.O carro estava encostado em uma oficina paulistana, junto com o chassi do FD-04, próximo projeto de restauração a ser bancado pela Dana, que bancou a recuperação do modelo FD-01. Graças a uma série de fatores que reúne pitada de sorte, um toque do acaso e o apoio de uma fábrica de autopeças, o primeiro monoposto dessa série foi resgatado e restaurado num trabalho marcado não apenas pelo apoio econômico do patrocinador, mas também pela dedicação e paixão de muitos profissionais que trabalharam no projeto original, como os mecânicos Darci Medeiros, Eliseo Casado e Paolo









Papai!

O projeto de restauração do Copersucar Fittipaldi FD-01 levou pouco mais de um ano e custou o equivalente a US$ 80.000,00 – cerca de R$ 230.000,00, valor reduzido se comparado com restaurações de automóveis clássicos e pelo valor que o monoposto representa para a história do automóvel n País. Basta lembrar que os semi-eixos do veículo foram a primeira experiência da Albarus – hoje parte do grupo Dana -, e foram desenvolvidos a partir de componentes usados na pickup Ford F-100!. Nascido da paixão dos irmãos Fittipaldi pelas corridas, a reação de Wilsinho ao acelerar novamente o modelo em Interlagos 30 anos depois de sua apresentação, foi inusitada: "Eu olhei para o painel e ouvi "Papai, você me deu vida outra vez!"

A emoção não era exagerada: o mecânico Darci Medeiros – braço direito de Wilsinho há varias décadas -, não conseguiu conter as lágrimas; Ingo Hoffmann, que também matou a saudade do carro com o qual estreou na F1, se desmanchava em alegria e espanto lembrando que "vi minha passar em flashback: lembrei das dificuldades de correr na Europa, chegar a Silverstone e por aí afora".

> "Eu olhei para o painel e ouvi: papai, você me deu vida outra vez!"

A sigla FD vem dos Fittipaldi e de Ricardo Divila, que ao projetar o carro lançou conceitos usados na F1 atual, como a carenagem envolvente, o bico baixo e a aerodâmica refinada, desenvolvida coma a ajuda do CTA e da Embraer. Isso denota a criatividade brasileira e a importância de apoiar propostas nacionais, mesmo aquelas que possam parecer adiante do seu tempo. Construir um carro de competição no Brasil é possível, como mostram as fotos. Melhor ainda é comprovar, 30 anos mais tarde, a dimensão da capacidade tupiniquim em criar e lançar tendências.

O primeiro modelo de Fórmula 1 desenvolvido no Brasil, há cerca de 30 anos, foi completamente restaurado. Só faltou o nome do patrocinador da época e que dava nome ao carro



Entre em nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS

Uma forma diferente de fazer rali

Com boas estradas e modelos esportivos, uruguaios têm jeito próprio de desfrutar de seus clássicos em provas longas



Texto de Wagner Gonzalez
Fotos de Marisa Gomes José

País de pequenas dimensões e onde o tempo parece passar mais lentamente, o Uruguai pouco a pouco se firma como um oásis no antigomobilismo sul-americano. As estradas bem conservadas e o trânsito tranqüilo, a abundância de circuitos fechados e a fartura de automóveis dignos ou próximos da placa preta compõem um cenário onde os ralis de regularidade são disputados com muito empenho, mas sem deixar de lado o espírito de camaradagem entre tripulações e equipes. Automóveis Antigos acompanhou a 14ª. edição das Mil Millas Sport e Históricos promovida pelo CUAS – o Club Uruguayo de Automóviles Sport – e descobriu uma forma diferente de rali de regularidade: no país vizinho, a vontade de desfrutar dos clássicos supera de longe o lado social que caracteriza o cenário brasileiro.

A réplica do Lotus Seven, em primeiro plano, um autêntico Austin Healey e até um VW alemão prestigiaram o event

Entre em Fonte Gráfica - Fundação Luiz Lopes SILREVISTAS

Históricos e preparados

Tal como ocorre na Argentina, os automóveis europeus predominam no Uruguai: a lista de inscritos para as Mil Millas Sport e Históricos deste ano continha nomes mais e menos familiares aos eventos nacionais, como Alfa Romeo, Austin-Healey, BMW, DKW, Fiat, Ford, MG, Mercedes-Benz, Mini, Peugeot, Saab, VW e réplicas do Lotus Seven de diversas procedências e motorizações. Numa classe mais restrita apareceram também Audi, BMW e Porsche mais modernos. Se para nós isso enchia os olhos de alegria, para os uruguaios beirou a indiferença, como explica Marcelo Carambula, do CUAS:

"A lista de inscritos deste ano pode ser considerada muito aquém do que estamos habituados. Problemas variados, desde calendário até a atual situação econômica, reduziram o número de participantes. Nas últimas edições desta prova tivemos sempre cem automóveis ou mais, quase o dobro do que vimos este ano".

Nem por isso o espírito competitivo da competição que começou em Montevidéu no Shopping Punta Carretas e terminou no estacionamento do Hotel Sheraton, que é unido ao majestoso shopping inaugurado há dez anos.

Foi esmorecido: a diferença entre os quatro primeiros classificados foi mínima: apenas 2,26 pontos separaram a dupla vencedora Américo Ricaldoni e Henrique Cadenas (BMW 2002, 1,44 pontos perdidos Entre os dois ficaram Jorge Tomasi e Eduardo Vigorito (Alfa Romeo Giulia 1300, 2,01 p.p.) e Daniel e Fernando Cabeda (Karmann-Ghia, 3,49). Essa classificação reflete o desempenho em trechos de regularidade em estradas abertas e provas de habilidade condutiva disputadas nos autódromos de Paysandú e Tacuarembó e no aeroporto militar de Santa Marta, em Durazno. Nestas, cada competidor completava duas voltas lançadas; o melhor tempo era considerado para a classificação. As provas em circuito fechado, chamadas "Habilidade de Condução" despertam interesse a ponto de vários competidores prepararem seus automóveis seguindo as receitas de época.

Outro detalhe interessante das Mil Millas do Uruguai é que a primeira etapa teve um trecho noturno, entre a capital uruguaia e Colônia, cidade tombada como patrimônio histórico mundial e um dos pontos de parada, junto com Salto e Rivera. Para Américo Ricaldoni, presidente do CUAS e vencedor da prova, o resultado final teve mais amplitude no lado humano:

"Tanto quanto competir, foi importante foi conviver com amigos novos e velhos durante quatro dias, num ritmo de competição acirrada, mas sem reservas para auxiliar quem tivesse um problema mecânico e para um bate-papo agradável durante o jantar. Nosso clube tem como grande capital seus sócios e amigos e o fato de não termos nenhuma queixa quanto ao livro de bordo ou reclamações comprova meu ponto-de-vista".

Entre em nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILRL









Modelos BMW, DKW, Alfa Giulia e VW Kamann-Ghia foram alguns dos destaques do rali uruguaio











Entre em nosso Grupo do Telegram: t.me/BRASILREVISTAS



Misturado com oCorvette Stingray dos anos sessenta, BMW, Ford Capri e Escort XR3, também encontramos um "fogoso" modelo brasileiro: o Karmann-Ghia TC (foto acima)

À moda da casa

Dividido em 19 departamentos, o equivalente aos estados brasileiros, o Uruguai conta com uma malha rodoviária em excelentes condições, pouco trânsito e raros pedágios. Com produção automobilística própria praticamente nula — há linhas de montagem que funcionam de forma irregular ou em fase de consolidação —, a população de longa data conserva seus automóveis importados. O antigomobilismo é promovido majoritariamente por três clubes: além do CUAS destacam-se o Automóvel Club Del Uruguay e o Sport & Classic Car de Punta del Leste. O grande evento do primeiro é o Rali das 19 Capitais, recentemente rebatizado de GP do Uruguai, e que percorre as 19 capitais departamentais em apenas quatro dias. A prova do ano que vem está confirmada para os dias 9 a 13 de março. Já o Sport & Classic Car capitaliza no apelo esnobe do balneário e promove a Semana Internacional do Automóvel Sport y Clássico de Punta del Este. Durante uma semana — em 2005 será entre os dias 9 e 15 de janeiro —, turistas e residentes temporários de Punta participam de um rali entre as belas casas e estradas da região, numa proposta bem mais próxima do que se vê no Brasil.



Entre em nosso ASILREVISTAS

Para saber mais:

Club Uruguayo de Automóviles Sport – CUAS
Edil Hugo Prado 2325, C.P. 11300
Tel/Fax: +598 2 402-4894
Montevidéu
www.cuas.org.uy

Automóvil Club Del Uruguay
Av.Libertador Brig. Gral. Lavalleja,
1532, Piso 17
Tel. +598 2 902-1549
Montevidéu
www.acu..com.uy

Sport & Classic Car Punta del Este
Edifício Mare Nostrum – Local 1, Parada 1
Tel. +598 42 44-6103 Fax: +598 42 44-0416
Punta Del Este
sccpdele@adinet.com.uy

Brilho certo

Caro e trabalhoso, o processo de cromeação é responsável pelo bom aspecto de qualquer carro antigo

Reportagem de Rogério Ferraresi
Fotos de Saulo Mazzoni

As peças cromadas começaram a aparecer nos automóveis em meados da década de 1930. Antes disso, os componentes metálicos tinham três tipos de acabamento: podiam ser pintados, de latão, ou apenas receber um banho de níquel, tendo em vista que as técnicas de galvanoplastia ainda estavam engatinhando. O níquel, por sua vez, tinha certa limitações. Além de um acabamento mais fosco que o do cromo, não tinha a durabilidade que se esperava, podendo ser removido em pequenas batidas ou mesmo com o uso de ceras de polir mais abrasivas.

Por tudo isso, a maioria dos colecionadores prefere cromar as peças dos veículos durante um processo de restauração, sem importar o ano de fabricação do modelo em questão – já que o fato parece não contar pontos negativos na avaliação para a obtenção de placa preta.













O início

De acordo com Christiano Vighi, da Schnyder Cromeação, que atua no ramo desde 1954, o primeiro passo para iniciar o processo de cromeação é limpar a peça e verificar se ela não necessita de algum serviço de funilaria. "O componente recebe um jato que remove tudo, desde pinturas antigas até pontos de ferrugem", explica. "Depois, passa por uma limpeza química, onde eventuais reparos feitos com solda serão eliminados.

A limpeza inicial é feita com a peça submersa em um líquido "desplacante" que pode ou não fazer uso de corrente elétrica. Se o material for feito de ferro ou de aço, o processo é químico e emprega substâncias alcalinas, o que faz com que o serviço demore cerca de 24 horas para ser finalizado. Já no caso dos itens de antimônio (Zamac), usa-se ácido sulfúrico e o sistema eletrolítico, que atua mais rápido e conclui o processo de limpeza em apenas cinco minutos. "Depois, o componente é lavado com água limpa e enxugado em serragem, seguindo então para uma cabine onde sofre o jato com microesferas de vidro", diz Christiano, lembrando que "também é possível usar areia, óxido de alumínio e granalhas de aço. Ao fim dessa etapa, é preciso refazer os serviços de funilaria para só então iniciar o trabalho de cromeação", conclui o especialista. Antes, no entanto, é preciso lixar e polir bem a superfície, para que a peça esteja lisa e uniforme.

Entre em nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS

Muitos banhos

Para uma perfeita "eletrodeposição", as peças são novamente submergidas em um reservatório com solução ácida suspensas em fios de cobre. Depois, é enxaguado em um tanque de água para retirar os restos do líquido corrosivo. Na seqüência, já é possível dar o primeiro banho metálico. Este primeiro banho é apenas o início do processo galvânico no qual – por meio de eletricidade e um líquido composto com soda diluída em água – o cobre alcalino adere na superfície da peça. A etapa é importante porque a nova película metálica, de cor bronze, possibilitará a correta adesão do banho seguinte, sem o qual não é possível dar andamento ao serviço.

Entre em nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS

Os próximos passos são então submergir a peça em uma solução ácida, lavá-la com água limpa e, por fim, dar o segundo banho galvânico do processo. Nesta última etapa, que demora cerca de 30 minutos, ocorre a depositação do cobre ácido. "A peça sai deste banho apresentando uma coloração dourada", diz o especialista. "Tecnicamente, já está pronta para a cromeação propriamente dita", completa.



Última etapa

O componente é desengraxado e lavado mais uma vez, seguindo então para o tanque de níquel. Neste procedimento galvânico, o líquido composto por cloreto e sulfato de níquel é coberto por grandes esferas de isopor que, boiando na superfície, apresentam coloração verde. O isopor é usado devido ao seu grande poder isolante, pois conserva o calor e mantém a solução na temperatura média de 60º C. Segue-se então mais uma lavagem com água, o que eliminará todos os resíduos do último banho.

Chega enfim a etapa que concluirá a cromeação: a peça é submersa em um tanque onde ocorre outro processo de "eletrodeposita-ção", desta vez empregando óxido de cromo. Após ficar mergulhada na solução por cerca de três minutos, é retirada, mas com uma estranha cor amarelada. O aspecto tradicional é obtido com mais um banho em água limpa, que elimina toda a coloração indesejada, deixando a peça pronta para ser seca (com mais serragem), embalada e entregue ao cliente.



Entre em nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS

Agradecimentos:

Niquelação e Cromeação Schnyder Ltda
Rua Pitangueiras 38/42, São Paulo, SP
Fones (11) 275-8475 / 275-8566

BARATO QUE SAI CARO

O cromo é um metal branco-prateado (símbolo Cr, número atômico 24 e massa atômica 52,01) que não existe na natureza em estado livre. Inoxidável à temperatura ambiente, se funde a 1.890º C e apresenta alto brilho, mas teme os ácidos clorídrico e sulfúrico. Atualmente, o preço de uma boa cromeação gira em torno de R$ 0,12 (doze centavos) por decímetro quadrado. E é preciso ficar atento com orçamentos "milagrosos". Algumas empresas menos confiáveis não realizam os banhos que antecedem a "eletrodeposição" do cromo, possibilitando o surgimento da ferrugem em poucos meses, sobretudo em peças externas, como frisos e pára-choques.

CLASSIFICLÁSSICOS

vendo



Marca: VW; modelo: VW 1600; versão: 4 portas; cor: Verde Musgo; Ano: 1969; motor: 1.600; Câmbio: Manual de 4 marchas; Preço: R$ 10.000,00
Nome do proprietário: Tarsis de Camargo
Telefone do proprietário: 11 9665-9759 / 11 8326-4040



Marca: Mercury; Modelo: Coupe; Versão Eight; Cor: Verde Musgo; Ano: 1947; Motor: V8; Câmbio: Manual; Preço: R$ 28.000,00;
Nome do proprietário: Roberto / Carlos
Telefone do proprietário: 11 9562 6748 / 11 6941-9911



Marca: Chrysler; Modelo: Newport; Versão:--; Cor: Branco; Ano: 1967; Motor: V-8 Big Block; Câmbio: Automático; Preço: R$ 35.000,00
Nome do proprietário: Sandro
Telefone do proprietário: 11 9666-2330



Marca: Chevrolet; Modelo: C-10; Versã; Cor: Amarelo; Ano: 1975; Motor: 6 cilindros; Câmbio:
Preço:
Nome do proprietário: Brandão
Telefone do proprietário: 11 7711 - 1025



Marca: Ford; Modelo: Corcel; Versão: 4 portas; Cor: Vermelho; Ano: 1971; Motor: Original; Câmbio: Original; Preço: R$ 4.500,00
Nome do proprietário: Paulo Sérgio
Telefone do proprietário: 11 9930 - 0473



Marca: DKW; Modelo: Vemag; Versão: ; Cor:; Ano: 1967; Motor: ; Câmbio:; Preço: R$ 7.500,00
Nome do proprietário: Paulo
Telefone do proprietário: 11 4192 - 2046

Entre em nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS



Marca: Ford ; Modelo: Phaeton; Versão: ; Cor: Marrom; Ano: 1929; Motor:; Câmbio:; Preço: R$ 18.000,00
Nome do proprietário:
Telefone do proprietário: 11 3688 - 1695



Marca: Willys; Modelo: Jeep; Versão:; Cor: Vermelho; Ano: 1948; Motor:; Câmbio:; Preço: R$ 14.000,00
Nome do proprietário: Antonio Perez
Telefone do proprietário: 11 6954 – 6583 / 11 9603 - 7213



Motor 1.200 Original; Voltagem: 12 V; Preço: R$ 830,00
Nome do Proprietário: Marcelo
Telefone do proprietário: 11 5528-1150 / 11 9781-1150



Marca: Ford; Modelo: F-100; Versão:; Cor: Verde; Ano: 1962; Motor: ; Câmbio:; Preço: R$ 18.000,00
Nome do proprietário: Márcio
Telefone do proprietário: 11 6238 – 8441 / 11 9835 - 1965



Marca: Ford; Modelo: Rural; Versão: ; Cor: Vermelha; Ano: 1975; Motor: 6 cilindros com reduzida; Câmbio: ; Preço: Troco por maior valor
Nome do proprietário: Jayme
Telefone do proprietário:11 9915 – 0032 / 11 9254 - 3129

Chevette Furtado

Quem procura um Chevette para comprar deve tomar cuidado redobrado caso lhe seja oferecido o que tem placas CRS 8269, Estado de São Paulo e número de chassi 5C11AGC121820. Esse automóvel, pintado na cor Azul Hawai, pertence ao nosso colaborador Rogério Ferraresi há mais de 15 anos e foi furtado no dia 14 de outubro deste ano na rua Comendador João Calfat, no bairro do Jabaquara, em São Paulo. O carro, totalmente original e em excelente estado. Informações são bem-vindas através do telefone (11) 5583-2872.

A revista Automóveis Antigos é o meio mais eficiente para anunciar e vender seu clássico. Nosso departamento comercial está à sua disposição para prestar a assessoria necessária para anunciar em Classificlássicos. Contate-nos pelo telefone (11) 3393 7777 ou pelo e-mail: automoveisantigos@beepress.com.br

Confira aqui os próximos eventos nacionais. Não deixe de confirmar a data e horário com os organizadores, bem como outros detalhes como taxas de inscrição, hospedagem e ingressos. Inclua seu evento gratuitamente nesta seção: entre em contato com nossa redação pelo telefone (11) 3393 7777 ou no e-mail automoveisantigos@beepress.com.br. Folhetos e cartazes podem ser enviados para Rua Federação Paulista de Futebol 777, CEP 01141-040, São Paulo (SP).

Janeiro

27 a 02 – 8o Rallye Monte-Carlo Historique Organização: Automobile Club de Monaco Telefone: 00xx377 93 15 26 00

Fevereiro

20 – 2o Encontro Carros Antigos Capivaria – Organização: Clube de Autos Antigos de Capivary – Local: Praça Central de Capivari – Telefone: (19) 9756 – 0337 / (19) 3492-1662

Março

9 a 13 – 2o Edição "Gran Premio del Uruguay". Local: Parque Cerrado Organização: Automóvil Club del Uruguay Telefone: 00xx598 (Código do País) 2 (Código de Montevideu) 9021549.

FUNILARIA Shalom



Restauramos seus sonhos



Tel: (0xx16) 3368-3644/3368-5719
Cel: (0xx16) 9159-5957
Rua Bruno Panhoca, 395 - Jd. São Paulo
Cep 13570-430 - São Carlos/SP
E-mail: funilariashalom@w1.com.br
Web: www.funilariashalon.com.br

Entre no nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS

Calotas Antigas
São Paulo - Brasil

Consultoria especializada na restauração de automóveis antigos

Itens novos a pronta entrega:
- Rodas Styled Steel completas
- Lanternas traseiras 1966-1968
- Capa dos bancos (preto) Mach I 1969
- Carpete Dark Red Mustang Mach I 1969



Deixe seu carro original com a assessoria Calotas Antigas.

Rua Heitor Peixoto, 283 - Aclimação - Cep 01543-000 - São Paulo / SP Fone / fax (0xx11) 3209.9154

E-mail calotas@terra.com.br

Chico Funileiro

Dono da verdade

Volta e meia durante a restauração de um clássico aparece uma autoridade daquelas que se encaixa na piada do consultor e do fazendeiro. Para quem não conhece, ela é mais ou menos assim: o fazendeiro leva seu rebanho de ovelhas pela estrada quando pára um desses quatro-por-quatro com tudo quanto é trique-trique do tipo acessório desnecessário. Para ser simpático ao irmão do campo ele puxa assunto e se propõe a adivinhar quantos animais compõem o rebanho em troca de ganhar uma ovelha, caso acertasse o número. O fazendeiro faz um meneio e cabeça que o consultor interpreta como resposta positiva, abre seu tal de lepitopi, aqueles computadores pequinininhos, usa uma geringonça onde se lê GPS, aperta dois botões e manda ver:

"O senhor tem 128 ovelhas, certo?"

"Acertou sim sinhô", responde o fazendeiro. "Pode escolher a sua ovelha".

Depois de escolhido o animal, é a vez do fazendeiro puxar prosa:

"O que o sinhô vai fazê com o animal, afinal o sinhô é consultor e não é fazendeiro, né?"

Entre e participe do Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS



Atônito, o consultor pergunta como ele sabia de sua profissão se mal haviam trocado duas palavras...

"Muito simples: o sinhô se ofereceu para fazer algo que eu não pedi, me deu uma resposta que eu já sabia e a ovelha que o sinhô escolheu é o meu cachorro..."

A semelhança desse consultor com alguns visitantes da minha oficina é maior do que pensa. O mais engraçado é que com a certeza imponente vem também um ar de dono da verdade. Já cansei de escutar que o João da Silva comprou esse carro do Antonio de Carazinho do Sul ou que "esse pistão de DKW – dedo em riste apontando para o pequeno êmbolo - eu devolvi porque o Manézinho da Ilha me vendeu como novo e é retificado, não sei como você, Chico, que conhece tudo, caiu nesse conto...."

Recentemente alguém teimou que um carro encostado na minha oficina não podia ter sido comprado de um cliente tradicional da minha oficina. Alegava o sujeito que o meu cliente tinha comprado um carro daqueles, sim, mas quase quatro décadas atrás, de outra cor e de outra pessoa. Apesar de ter sido testemunha ocular da negociação com o carro que estava na minha oficina, nem me dei ao trabalho de contestar a informação por esse "consultor" de plantão. Saiu mais barato continuar com o meu trabalho e deixar o visitante acreditando que controlava os destinos do mundo....

Chico Funileiro é um notório restaurador de clássicos, famoso pelos causos que conta aos seus clientes e amigos.
Se você tem uma história inédita e quer contar ao Chico, envie para veiculos@editoraonline.com.br. Ele poderá publicar seu conto nesta página e avisa que a identidade do colaborador será devidamente mantida em sigilo.


Se você perdeu alguma das edições de suas revistas prediletas, não se preocupe: ainda dá tempo, é só usar a internet.
Agora ficou mais fácil comprar as revistas da On Line Editora. Entre em www.revistaonline.com.br e tenha acesso a publicações sobre artesanato, bordado, astrologia, beleza, bichos, casamento, culinária, decoração, games, moda, negócios, plantas, turismo e veículos. Para ter acesso a todas estas revistas e comprar lançamentos ou números atrasados é bem fácil. Basta acessar a nossa loja virtual. A garantia da entrega é dos Correios.
WWW.REVISTAONLINE.COM.BR

Entre em nosso Canal do Telegram: t.me/BRASILREVISTAS

3MB

Aproveite suas terças para viajar no tempo.

AUTO SHOW
VEÍCULOS ANTIGOS E ESPECIAIS

Entre em nosso Canal no Telegram: t.me/BRASILREVISTAS

Toda terça-feira à noite você tem um encontro marcado com os automóveis clássicos no Auto Show Veículos Antigos e Especiais. A cada semana, incríveis raridades sobre rodas são apresentadas aos apaixonados por carros antigos. Um verdadeiro show de história, beleza e requinte, com a presença constante de colecionadores e grandes clubes do Brasil. Na próxima terça, venha apreciar essas máquinas maravilhosas e aproveite a noite para passear com seus filhos, pais ou encontrar seus amigos. Compareça!



TODA TERÇA-FEIRA • A PARTIR DAS 19H00 • SAMBÓDROMO DO ANHEMBI

Av. Olavo Fontoura • Entrada pela Dispersão • Informações: 11 3673-5388

Apoio:
Federação Brasileira de Veículos Antigos

AUTO SHOW
VEÍCULOS ANTIGOS E ESPECIAIS

VIVA ESTA PAIXÃO.

Realização:
MATEL
Fone: 3673-5388
matel@matel.com.br
www.autoshow.com.br

Brasil Jornais

Entre em nosso Grupo no Telegram!

Acesse t.me/Brasiljornais



Clique aqui!

Tenha acesso aos principais jornais do Brasil.

Distribuição gratuita, venda proibida!