

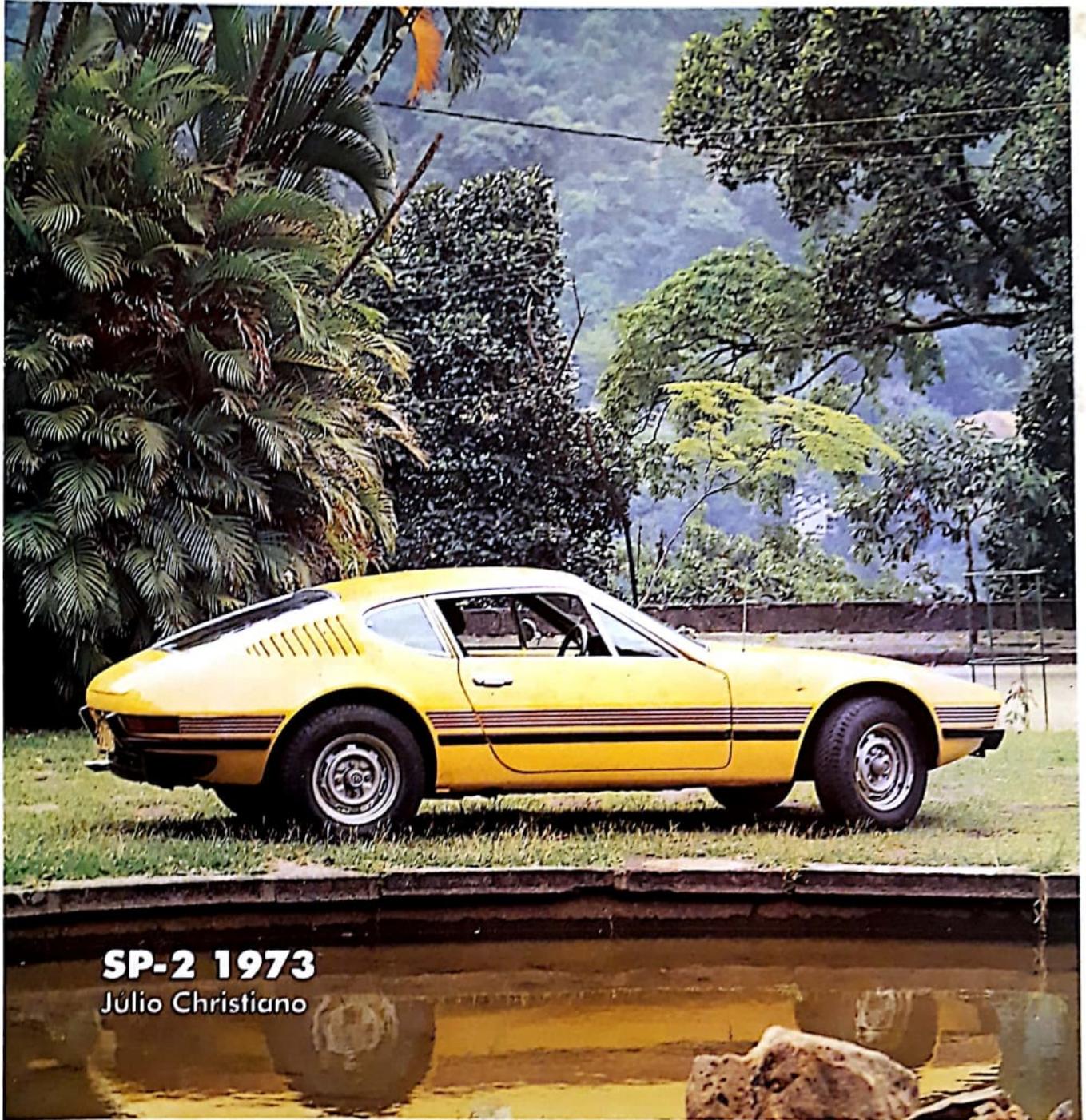


O RADIADOR

PUBLICAÇÃO BIMESTRAL DO VETERAN CAR CLUB DO BRASIL - RIO DE JANEIRO

Biênio 1993/1994
Gestão Jubileu de Prata

EDIÇÃO ESPECIAL - DEZEMBRO/94 Nº 35



SP-2 1973
Júlio Christiano

Com a palavra, o Presidente



O nosso O RADIADOR surgiu em 1977 como um sonho de um grupo muito especial de sócios atuantes do nosso VCC-RJ, liderado por Carlos Vilhena.

Viveu seus primeiros 25 números - até 1982 - ao sabor das possibilidades de cada momento, pautadas pelo crescimento e entusiasmo que todo clube passa, seja ele grande ou pequeno, até que ficou adormecido por cerca de 11 anos.

Em nossa gestão atual resolvemos terminar com aquela hibernação e voltamos a editá-lo. Estava surgindo um novo O RADIADOR. Para isto criamos uma comissão e estabelecemos uma nova linha editorial, a qual estamos procurando seguir e aprimorar.

O sucesso da nossa despreziosa revista foi muito grande, talvez maior e mais rápido do que esperávamos. Temos recebido, de toda parte, muito apoio, incentivos, matérias, colaborações e temos informações que a nossa publicação tem estimulado outros clubes a criarem as suas próprias publicações ou melhorarem as já existentes. Ficamos felizes e orgulhosos por tudo isso estar ocorrendo.

Face a este sucesso sentimo-nos na obrigação de dar um salto de qualidade em nosso O RADIADOR. Decidimos, então, aumentar o número de páginas e de seções, fazer a capa e contracapa a cores, e também aumentar a tiragem, para atender ao grande número de colecionadores que solicitam a revista. Este salto qualitativo - aliado a outros fatores como eleições, a falta de papel no mercado, seleção de matérias e anunciantes - provocou alguns percalços que fizemos com que atrasássemos alguns números. Felizmente, agora, está tudo sob controle.

Esta edição será a última de 1994. A partir de janeiro próximo voltaremos com a tiragem bimestral e com o nosso O RADIADOR bem cromado, varetado e polido!

Agradecemos a todos pela compreensão, pela ajuda e apoio, e também pelo carinho que tem sido manifestado. Desejamos aos sócios e amigos Boas Festas em um 1995 da melhor qualidade neste novo Brasil que se prenuncia.

José Aurélio Affonso Filho ■



O RADIADOR - Publicação Bimestral do Veteran Car Club do Brasil - RJ

Jornalista Responsável

José Aurélio Affonso Filho
Publicidade e Coord. Geral
 Fernando Gameleira
Editoração Eletrônica e
Concepção Visual
 André Gelli
 Tels.: 220-0427
Impressão
 Gráfica Wagner
 Tel.: (021) 580-1181/Fax: 580-1584

Colaboradores

José Candido Muricy Neto
 Roberto Dieckmann
 Sergio Fortes
 Daniela Sabat Daudt
 José Rezende Mahar
Propriedade do
Veteran Car Club do Brasil
 Rua Atílio Milano, 105
 Del Castilho - Rio de Janeiro
 Tel.: (021) 281-6393

Diretoria Biênio 1993/1994

Diretor-Presidente:
 José Aurélio Affonso Filho
1º Vice: Wilson Saraiva
2º Vice: Nelson Affonso
1º Sec.: Sergio Fortes
2º Sec.: Carlos A. Candelot
Dir. Social: Ony Coutinho
Dir. Técnico: Pedro Paulo Viola
1º Tes.: Edison Ferreira
2º Tes.: Henri Braunstein

(Tiragem 1000 exemplares. Distribuição gratuita)

ÍNDICE

NOSSA CAPA

SP-2 1973, de Julio Christiano, fotografado por José Rezende Mahar, no Alto da Boa Vista

EDITORIAL 2

EVENTOS DE ÉPOCA 3

I Circuito da praia

EVENTOS 4

Clube do 500

V Encontro da SFAA

III Exposição de Campos

Clube dos Bandeirantes

SONHOS DE CONSUMO 6

Cadillac, o padrão do desejo

- II parte

Essex Terraplane

Alfa C 2500

Packard

CORREIO TÉCNICO 14

O vidro

VIAGENS 20

Portugal

Sahara

UM CARRO EM DESTAQUE 27

Chrysler

PASSADO A LIMPO 31

Grandes Pilotos - Bernd

Rosemeyer

CARTAS 35

ANUNCIAM NESTA EDIÇÃO

Ferragens Universal - Ferramentas

General Motors do Brasil

Gráfica Wagner

J. Affonso - Importação e
Exportação

Nova Texas - Concessionária Fiat

Paulo Cavalcanti -

Empreendimentos

I Circuito da Praia de Botafogo

Carlos Candelot



A nossa jovem testemunha ocular da história, Carlos Candelot, prepara o lanche ao lado de sua fogosa "Monark 26".

Organizado pelo "Diário da Noite", realizou-se no dia 17 de junho de 1956, domingo, o "I Circuito da Praia de Botafogo", planejado para preencher um vazio, pois não existia mais a famosa Gávea, ou outro circuito disponível no Rio de Janeiro. Compreendia um percurso de 3.000 metros, com início na Av. Rui Barbosa, passando pela praia até o Cine Guanabara, à direita, subindo para a Av. Pasteur e descendo em frente ao Clube de Regatas Guanabara, voltando pela praia ao ponto de partida.

Com quatro provas previstas, o circuito tinha apenas um trecho perigoso, o final da reta da praia em direção ao túnel do Pasmado, onde existia uma curva à direita e logo após uma outra à esquerda, subindo. Ali registraram-se vários acidentes. Na prova de turismo acima de 2,6 litros, Alexandre Fontenelle com um Volvo envenenado, abalroou o Cadillac conversível 50 de Nelson Bastos, sem vítimas porém. Nesta mesma curva Artur de Souza Costa, com uma Ferrari 3000, conseguiu na 8ª volta superar sensacionalmente Gilberto Machado, também com Ferrari, não mais cedendo o 1º lugar na prova principal.

A competição teve início com a classe até 1300 cc, vencida por Marcelo Barbosa, com Peugeot, à média de 87,32 Km/hora, ficando em segundo Caio Gracco, com Volkswagen. Logo após

foi disputada a prova de turismo acima de 2,6 litros, vencida por Joaquim Cardoso com Lincoln 51 à média de 95 Km/hora. Aurélio Ferreira ficou em segundo, com um Ford 35. Nesta mesma prova foi disputada a categoria turismo de 1300 à 2600 cc, vencida por Xandinho Fontenelle com Volvo 51, que registrou a média de 86,76 km/hora.

Na terceira prova, esporte até 1500 cc, o vencedor foi Levi Cravo, com MG-TF, ficando em segundo Aylton Varanda, com MG-TD. A média do vencedor foi de 86,78 Km/hora.

A última e principal prova, esporte força livre, com um total de 15 voltas, reuniu 3 Ferrari, 3 Jaguar XK, 3 Ford, 1 Skoda e 1 Austin Healey, entre outros. O vencedor foi Artur de Souza Costa, com Ferrari 3000, à média de 108 Km/hora, ficando em segundo Gilberto Machado, com outra Ferrari, distante 11 segundos. As categorias esporte até 2000 cc e Gran Turismo foram corridas em conjunto com a força livre e seus vencedores foram Rafael Rocha, com Skoda, à média de 90,36 Km/hora, e Alvaro Varanda, com Austin Healey, com médio de 102 Km/hora. A terceira Ferrari, de Henrique Cassini, que estava em 3º lugar, teve problemas mecânicos e terminou em 11º lugar.

De uma maneira geral o evento alcançou grande sucesso, em que pese a falta de policiamento, o que determinou uma paralização de quase uma hora antes da etapa principal, com a pista tomada pelo público.

Com uma temperatura amena, céu nublado mas claro, pude apreciar o entusiasmo dos pilotos, em carros desajeitados para tal circuito: Hudson 54, Chrysler 49, vários Jaguar MK IV, Delahaye, Cadillac 50 e 51, Citroën, Borgward, etc... A tudo assisti, acomodado na minha Monark com bagageiro, em frente à Rua Farani.

(Dados técnicos extraídos da Revista de Automóveis, julho de 1956). ■

V ENCONTRO DE AUTOMÓVEIS ANTIGOS DO RIO DE JANEIRO

Desta vez foi no Clube dos 500.

Assim, à primeira vista, parece uma coisa meio sem nexos o clube de automóveis antigos do Rio de Janeiro promover sua grande reunião anual numa cidade de São Paulo.

Parece, mas não é. Na realidade, não está fácil encontrar no Rio um local adequado para a realização de encontros dessa natureza. Os requisitos são inúmeros. Quando um é atendido, outro aspecto também importante não pode ser contemplado e, com isso, nossos planos têm que ser alterados.

Tomemos como exemplo Angra do Reis, onde promovemos no ano passado, com grande sucesso, nosso IV Encontro. Desta feita o que nos afastou dessa alternativa foi o preço proibitivo dos seus hotéis, o que prejudica o caráter democrático que desejamos imprimir aos nossos eventos.

Por outro lado, a opção Clube dos 500, na cidade de Guaratinguetá, além de acolher com absoluta propriedade um evento dessa natureza tem, também, raízes históricas. Esse mesmo percurso Rio de Janeiro - Clube dos 500 foi percorrido em 1977 por um grande número de veteranos que até hoje co-

mentam o sucesso que aquela empreitada alcançou. Esse passeio, promovido pelo Veterano do Rio de Janeiro há dezessete anos, foi o pano de fundo do nosso V Encontro. Um painel de

fotografias especialmente montado para o evento, assim como uma fita de vídeo editada a partir de filmes 8mm produzidos naquela ocasião, trouxeram aos presentes gratas e emocionantes recordações.

Paralelamente à reunião, dois outros eventos também muito importantes foram promovidos, a saber uma assembleia da Federação Brasileira de Veículos Antigos e o primeiro encontro regional da SFAA - Sociedade Feminina de Automóveis Antigos. Outro ponto alto do encontro foi uma palestra proferida pelo Presidente Og Pozzoli, que discorreu, também, sobre o histórico passeio promovido no ano de 1977.

O sucesso da reunião é atestado pela



O único rubro-negro classificado: Plymouth Belvedere Caldereta.

relação dos Clubes que lá estiveram representados, como segue:

- Porsche Club do Brasil
- MG Clube do Brasil
- Chevrolet Club do Brasil
- Veteran Car Clube de Campinas e Região
- Sociedade Paulista de Automóveis Antigos
- Clube de Automóveis Antigos de Limeira
- Mustang Club do Brasil
- Hot Street Car Clube de São Paulo
- Faixa Branca - Automóvel Clube de Ribeirão Preto
- Veteran Car Clube de Vitória - ES
- Veteran Car Clube do Brasil - Paraná
- Clube do Automóvel Antigo de Juiz de Fora
- Clube de Antiguidades Automotivas de Volta Redonda
- Sociedade Feminina de Automóveis Antigos
- Veteran Car Clube do Brasil - Minas Gerais
- Auto Union DKW Club do Brasil

Por outro lado, a relação dos prêmios distribuídos atesta a excepcional qualidade dos automóveis que participaram do evento. ■



Renault Caravelle Presidencial. O piloto sumiu!

Premiação do V Encontro de Automóveis Antigos do Rio de Janeiro

Década de 20

Fiat modelo 520 de Possantil - Ubatuba - SP

Ford Roadster 1929 de Jorge Porcaro - RJ

Ford Roadster 1929 de Carlos Baroza - Ribeirão Preto

Década de 30

Ford Roadster 1932 de José Gonçalves Fróes - Juiz de Fora

Ford 1937 de Tull Neder Meyer - Três Corações

Década de 40

Cadillac 1938 José Cândido Muricy - RJ

Década de 50

Lincoln Zephyr 1946 de Luiz Alberto Cerril - Ribeirão Preto

Buick Roadmaster 1947 de Marco Antonio de Paoli - Ribeirão Preto

Chevrolet Conversível 1941 de Sergio Nobre - RJ

Década de 60

Belair 1955 de Alfredo Nunes - SP

Ford 1951 de Alexandre Murad - SP

Mercedes 220 1952 de Wilson Saraiva - RJ

Década de 60

Impala 1963 de Adolpho Massa - SP

Chevy Nova 1967 de Edelize Carratu - Araras

Camaro 1968 de Fábio Zanella - SP

Nacionais

DKW Fissore 1965 de Antonio Pinho - RJ

Opala 2500 1965 de Durval Relvas - SP

Karmann Ghia TC 1973 de Paulo Cezar Estêves - Juiz de Fora

Esportivos

Karmann Ghia TC 1968 de Marcos Pulgarelli - SP

Bristol 1952 de Cláudio Martins - Petrópolis

Porsche Carrera 1973 de Rubem Dualibi - SP

Best of Show

Troféu Ibrahim Sued

Rolls Royce 1956 de Caetano Carmigliani - SP

Troféu Sensação (Júri Jovem)

MGA 1957 de Augusto Botelho - SP

Troféu Charm (Júri Feminino)

Renault Caravelle 1968 de Marly Alfonso - RJ

Troféu Nova Texas

Ford Ranchero 1957 de Dionízio Moreira - SP

Troféu Coker Tire

Mercury Cougar conversível 1957 de Edmundo Stanley - SP

Troféu Veteran Car Club - MG

Ford 1934 Hot de Mônica Frugis - SP

Troféu Male Longe

Ford 1951 de Washington de Oliveira - Vitória

Ford 1951 de Wladimir Gomes da Silva - Vitória

Chevrolet 1951 de Fernando Marques - Vitória

Ganhadores da Passagem RIO/BUENOS AIRES/RIO

José Cândido e Carmen Murky

I ENCONTRO DA SOCIEDADE FEMININA DE AUTOS ANTIGOS

O Radiador registra com entusiasmo a realização do primeiro evento promovido pela SFAA, entidade criada no grande encontro de São Lourenço com o propósito de congregar as esposas, filhas e namoradas dos sócios de todos os clubes dedicados ao antigomobilismo.

A SFAA começou com o pé direito, promovendo na cidade de Araras, nos dias 6 e 7 de agosto, um evento que congregou 130 automóveis de excepcional qualidade.

Merece destaque do Radiador, ainda, a destinação da renda de bilheteria do evento para obras de benemerência daquela cidade. ■

III EXPOSIÇÃO DE AUTOMÓVEIS ANTIGOS DE CAMPOS

Com o apoio da Prefeitura, o Clube do Automóvel Antigo de Campos promoveu nos dias 6 e 7 de agosto uma concorrida reunião, a qual compareceram setenta automóveis provenientes de inúmeras cidades.

O Veteran de Vitória marcou presença com 15 automóveis e uma delegação numerosa. Do Rio de Janeiro os premiados foram Aníbal Olival (Prêmio de Melhor da Exposição, com Cadillac Fleetwood 1956) e Carlos Candelot, com Chevrolet Monte Carlo 1973. ■

II ENCONTRO DOS BANDEIRANTES

Este foi, realmente, um evento nota dez, organizado pela Sociedade Paulista de Automóveis Antigos, presidida por Og Pozzoli.

Cento e vinte automóveis de altíssimo nível participaram do evento, promovido no Grande Hotel São Pedro, em Águas de São Pedro. Porsches, Alfas, MG's, Rolls Royces e muitos automóveis americanos ocuparam o belíssimo gramado em frente ao hotel.

Show de paraquedismo, baile de gala e ampla premiação também contribuíram para o brilho deste magnífico encontro de automóveis antigos. ■

'PEGA' NO AUTÓDROMO



Prontos para a largada. A esquerda, estacionado, o Bel Air 55 de Mr. Braunstein.

Certamente com a finalidade de apagar de suas memórias a participação vexatória registrada na prova de arrancada de São Lourenço, os antigomobilistas do Rio de Janeiro organizaram um "racha" no Autódromo Internacional (que está caindo aos pedaços, é bom que se frise) de nossa cidade, levado a efeito no último dia 21 de agosto.

Para garantir o sucesso da festa, seus participantes decidiram conferir-lhe um caráter absolutamente secreto. Tudo foi providenciado, nos mínimos detalhes, para evitar a participação de paulistas, mineiros, etc..., que poderiam aparecer com seus foguetes e covardemente estragar a nossa brincadeira.

O resultado da prova atesta o sucesso da iniciativa, demonstrando de forma inequívoca a ampla

superioridade dos pilotos do Rio de Janeiro sobre a concorrência inexistente:

Vencedor Geral: Maverick GT 1975 de Fernando Borges

Nacionais: Puma DKW 1967 de Pedro Paulo Viola

Estrangeiros V-8: Chevrolet Monte Carlo 1973 de Carlos Candelot

Estrangeiros 6 e 4 cilindros: Alfa Romeo 1972 de Alfredo Amaral Neto ■



Bigode x Bigode: toma que o prêmio é teu.

Procurando ferramentas? A gente dá uma mãozinha.



FERRAGENS UNIVERSAL LTDA.

Rua dos Inválidos, 23 e 25 - Tel. PABX: (021) 221-7791 - Fax (021) 232-5677
- Telex (21) 35318 - (21) 40444 FULA - CEP 20231-040 - Rio de Janeiro - RJ

CADILLAC, O PADRÃO DO DESEJO

PARTE II

José Rezende Mahar

O Pós Guerra

Após a guerra a produção recomeçou com modelos praticamente iguais aos de pré-guerra. Pequenas diferenças de cromados e frisos levaram a linha até 1948, quando foi apresentada ao mundo a linha 1949. Nela chegou ao mercado o novo motor V8 de válvulas na cabeça e alta compressão. Seus 5,4 litros e 160 hp estavam destinados a marcar época nas competições por torná-lo um motor capaz de girar em altas rotações graças à sua construção superquadrada, ou seja, com o diâmetro maior que o curso do pistão. O resultado foi fazer a Cadillac o mais veloz carro de linha da época.

O novo motor foi instalado em vários carros de corrida como o inglês Allard e chegou a ter alguma distinção em Le Mans nas mãos de Briggs Cunningham, que ali competiu em 1950. Com um cupê original conseguiu o décimo lugar na classificação geral, enquanto um Allard J2X pilotado por Sydney Allard obtinha o terceiro lugar. Muitas outras vitórias vieram, embora não fôssem política da GM ir às pistas.

A Loucura do Rabo de Peixe

O choque estético do novo carro foi vasto. O Cadillac tinha agora linhas mais modernas onde os paralamas dianteiros iam até os traseiros e, principalmente, trazia pela primeira vez o detalhe estético que iria sublinhar a marca por quase 20 anos: o rabo de peixe. Inspirado nos lemes traseiros dos aviões P38 de guerra e traduzido pela viagem estética de Earl, o rabo de peixe tornou-se o símbolo do carro de luxo americano e, com menos sucesso, foi adotado pelos europeus, que nunca conseguiram fazer carros pequenos bem sucedidos com esse design.

Enquanto isso as barbatanas foram ficando cada vez mais loucas e arrojadas. A cada Motorama, show de carros do futuro da GM, os protótipos foram assumindo ousadias cada vez maiores, como os parabrisas envolventes que impediam a visão e batiam nos joelhos de quem entrava apressado. Os motores eram cada vez maiores e o design mais audacioso, como prova a aparência dos Cadillacs de 58 e 60, aproximados a naves espaciais barrocas, como seria de esperar em um filme de Ridley Scott. Um raro momento de falha mecânica foi a suspensão a ar dos Eldorado 57, que vazava e dava os maiores problemas, enquanto os todos os outros modelos eram impecáveis.

A Volta da Razão

1959 foi o ano da aposentadoria de Earl e o momento de liberdade total para William Mitchell. Sob sua batuta, em 1961 os parabrisas voltaram a ser convencionais e os rabos



de peixe diminuíram até 65, quando desapareceram completamente.

Da era Mitchell o melhor símbolo foi mesmo o Cadillac Eldorado de 67. Derivado do Oldsmobile Toronado e igualmente equipado com tração dianteira, foi o maior carro feito até

aquele momento com esse tipo de tração. Seu motor de sete litros e 340 hp movia os 2200 kg do bichão com desenvoltura e as linhas eram as mais belas desde os anos 40. Como destaque fica o projeto do trem de força onde a caixa de câmbio Hydramatic aconchegava-se por baixo de uma das bancadas do enorme V8. No fim dos anos 60 as leis antipoluição foram apertando o cerco aos motores e a capacidade cúbica dos motores foi crescendo: em 68 subiu para 7,75 litros e, em 1970, chegou o maior motor de linha de produção do mundo. Apropriadamente era um V8 de 8200 cc e 400 hp. Durou até 1976, já emasculado e com 190 hp.

O Crepúsculo dos Gigantes

O embargo do petróleo de 74 afetou as vendas temporariamente mas já estava escrito nas estrelas que as "barcas" americanas tinham seus dias contados. A sobrevivência foi assegurada pelo começo do encolhimento dos Cadillac, cujo primeiro sinal foi o lançamento do Seville em 76, a resposta aos Mercedes, BMW, Volvo e Jaguar. 400 kg mais leve e 70 cm menor, o Seville tinha um motor de 5,7 litros com injeção eletrônica. Em 1980 aconteceu um novo Seville. Ainda com tração traseira, lembrava muito os Jaguar e Bentley do fim dos anos 40, rememorando o estilo chamado de "Razor Edge" ou fio de navalha. Tinha tração dianteira e tornou-se o primeiro Cadillac realmente moderno. Enquanto isso as barcas continuavam a vender, embora tivessem um motor V8 que podia funcionar cortando a explosão em vários cilindros conforme as exigências do motorista e gastando menos gasolina. Daí seu nome de V8-6-4. Não deu certo.

A Modernidade

Marco mesmo foi a apresentação em 1981 do primeiro Cadillac nos últimos 65 anos sem um V8: o Cimarron. Derivado do nosso Monza, ele era montado com motores de 2 litros, 4 cilindros e 85 hp e, a partir de 85, um V6 de 2,8 l e 120 hp. Pouco vendido, saiu de linha. Daí para a frente os Cadillac foram encolhendo e se modernizando. Adotou-se um V8 de alumínio de 4100 cc e mais do que nunca a concorrência ganhou importância. Em 89 chegaram os primeiros japoneses de luxo e para enfrentá-los foi feito o novo Seville que principalmente na versão STS reafirma a tradição de superioridade mecânica e estética. Henry Leland teria orgulho dele.

Essex Terraplane

O RESGATE. A TERRA DO NUNCA.

Roberto Dieckmann

Sábado nublado, zona rural de Jacarepaguá, as paredes sombrias do galpão se destacam da paisagem menos escura. Um portão cor-de-ferrugem de largas proporções é a referência do encontro. Três batidas, a senha.

Negócio fechado na última quarta-feira, 28 de setembro, ainda mais nebulosa. O aperto de mão final fora a única manifestação de calor: *that's a deal!* exclamaram os dois novos proprietários. Na rua, um Chevrolet azul era submetido à fria e ardida chuva de vento. Dois Underbergs selaram o final do acordo, Julinho pegou o sedã azul e sumiu na escuridão.

O portão ranguu desconfiado, deixando aparecer um rosto seriamente inquisitivo. Soubemos o nome mais tarde. Tratava-se do Carlos, que não era o Chacal. Como éramos esperados, entramos e aguardamos o Julinho. Que demorava a chegar.

O Comandante, inquieto, dava voltas em torno do Terraplane, nesta sua segunda tentativa de se tornar proprietário desta marca órfã de pai e mãe. A primeira, de sonora lembrança, foi desfeita pela feiúra do próprio - um modelo 37 realmente pouco atraente - e pela pouca potência dos cavalos restantes e hesitantes nas ladeiras de Petrópolis. Agora, o Comandante estava feliz: um carro lindo, com graciosos pára-lamas ornados por dois side-mounts, faróis enormes, belas linhas e uma mecânica há muito parada, que não podia ser testada e, muito menos, reprovada. "Uma união perfeita", diria baixinho o Rogério, algumas horas depois.

Chegou o Julinho, chegou o reboque, habilmente conduzido. Manobras realizadas, muito empenho despendido, o



Momento histórico: Julinho abre sua Bat-caverna.

cortejo parte célere para Tomazinho, onde o Terraplane repousará até que seja restaurado.

- *Ground-up restoration!* exclamou um amigo do Tinoco.

- *Frame off work out!* retribuiu o amigo do Rossini.

Em dúvida, o Comandante um dia escolherá.

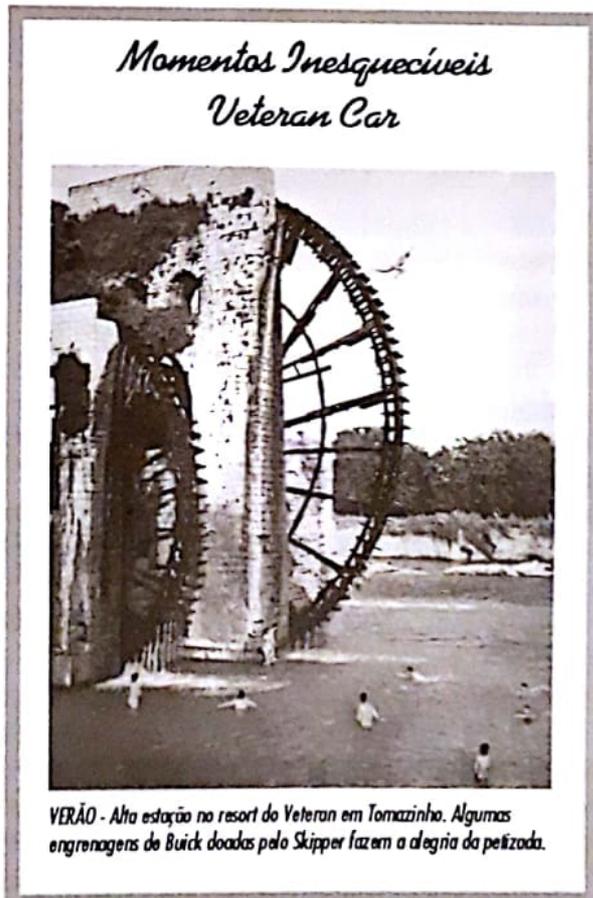
Final feliz é assim. Muitos risos no Pub do Levi, histórias do Julinho, fotografias, filmagem, foi demais.

E para não esquecer de mais um amigo, é este, afinal, o verdadeiro, o real, o imaginário...

... O Mundo Maravilhoso do Automóvel Antigo! ■



Um Julinho feliz: "— consegui, Robertinho!"



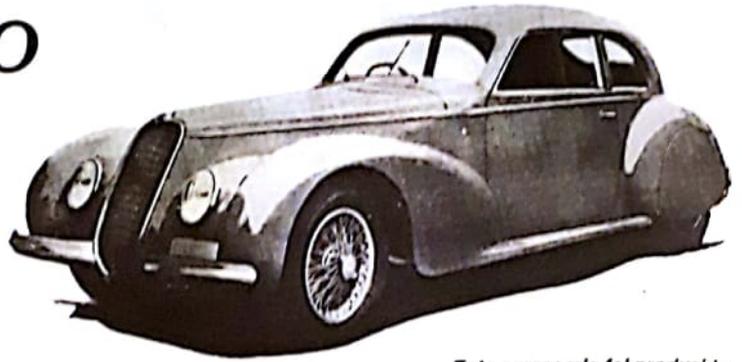
VERÃO - Alta estação no resort do Veteran em Tomazinho. Algumas engrenagens de Buick doadas pelo Skipper fazem a alegria da petizoda.

Alfa Romeo

6C2500

José Felix Kempner

Traduzido do artigo de Malcom S. Harris,
da revista Car Collector, setembro de 1981



Esta carroceria foi produzida em pequena série sob os chassis Sport e Super Sport, de 1939

A maior parte dos entusiastas do automobilismo mundial conhece bem o nome "Alfa Romeo", mas com certeza o que poucos sabem é que a famosa empresa milanesa produz carros ininterruptamente desde 1910 até hoje. Esta falta de familiaridade com as mais antigas "Alfas" deve-se ao fato de que elas eram mais do que simples bens de consumo durável. No período de 40 anos entre 1910 e 1950, a produção total da Alfa foi de apenas 12.200 automóveis - uma média de apenas 305 por ano. Sem muita precisão, as informações são de que apenas 500 Alfas fabricadas neste período ainda "sobrevivem".

Antes de 1950, as Alfas eram carros de somente poucos entusiastas da linha *top* do mercado europeu, a exemplo da Ferrari nos dias de hoje. Convém lembrar que a Ferrari é uma descendente direta das Alfas de antes da Guerra: Enzo Ferrari começou sua carreira automobilística pilotando Alfas de corrida em 1920, preparando Alfas para sua própria equipe no começo dos anos 30 e dirigindo a Scuderia Alfa no final desta década. Se alguém queria uma Ferrari antes de 1948, comprava uma Alfa Romeo.

Quando se pensa nos ilustres

resultados nas corridas alcançados pela Alfa Romeo tem-se a impressão que automóveis Alfa de passageiros foram um "incidente" de uma companhia que fabricava carros de competição.

Mas nem só de glórias é feita a vida: a mão de obra barata dos anos 20 foi rapidamente substituída pela economia depressiva dos anos 30, que não permitia que uma companhia envolvida apenas com corridas sobrevivesse. Em 1933 o governo italiano correu em socorro de companhias chave do setor industrial, cuja tecnologia de alguma forma fosse importante para o país. O governo, então, comprou grande parte da Alfa Romeo e assim permanece até os dias de hoje.

Em outros países, o controle do governo na indústria automobilística significou o fim de algo tão "frívolo" como corrida de automóveis, mas não na Itália, onde as corridas são o esporte nacional.

Após 1933 a Alfa Romeo existiu apenas em função de servir ao governo italiano. Nesta ocasião a companhia começou a produzir motores de aviação, veículos militares e carros de corrida! Como assunto de "segurança nacional", o regime fascista italiano empe-

nhou-se para que alguns modelos de Alfa vencessem corridas internacionais. Em algumas ocasiões especiais, os pilotos da Alfa eram pessoalmente instruídos por Mussolini para "vencer pela Itália". E eles venciam.

Durante o período áureo das corridas na Europa a Alfa venceu mais corridas internacionais do que qualquer outra marca.

A realidade da economia no pós-guerra e o advento do governo democrático italiano fizeram com que as companhias estatais abrissem seu leque de produtos para o público. Em 1950 a Alfa introduziu a "1900", primeiro modelo familiar de preço acessível, e rapidamente galgou sua posição de grande empresa que é hoje. A lembrança da época de pequena produção de carros de alto luxo e de carros de corrida ficou perdida no tempo. Hoje, a Alfa produz mais carros em um mês do que produziu nos primeiros 40 anos de sua história.

Qualquer Alfa Romeo produzido naquele período de 40 anos é agora um verdadeiro tesouro.

Colecionadores conhecem de longa data as famosas 6C1750 (6 cilindros com 1750 cc de cilindrada) e as Alfas de 8 cilindros superalimentados (8C2300 e

8C2900) como sendo a última palavra em carros esporte de antes da segunda guerra.

Até recentemente, porém, o único modelo produzido durante o começo da época áurea das Alfas - o 6C2500 - ainda era ignorado pelos colecionadores. Esta situação mudou rapidamente a partir de quando algumas Alfas desta época alcançaram preços de até seis dígitos, em dólares... Desde então um maior número de 6C2500 vem sendo restauradas, pilotadas e apreciadas.

A primeira 6C2500 foi lançada em 1939, mas seu projeto mecânico data de antes da introdução da sua predecessora, a 6C2300B, em 1936.

Como quase todas as Alfas produzidas de 1914 até hoje, o motor das 6C2300B e das 6C2500 tinha dois eixos de comando de válvulas no cabeçote, câmaras de combustão hemisféricas e mancais extras ("fixos") entre cada cilindro. O sistema de abertura das válvulas era do tipo "pastilha", onde o ressalto do eixo de comando atua diretamente na haste da válvula, eliminando assim todas as peças móveis do sistema convencional, tais como varetas, tuchos, balancins, etc., possibilitando maior facilidade de regulagem e vida útil muito maior. Apesar de o bloco do motor ainda ser de ferro fundido, o cabeçote, as carcaças da caixa de marchas e do diferencial e também o cárter eram de alumínio fundido. O cárter era aletado e ainda tinha circulação do óleo lubrificante nas paredes, para uma melhor eficiência na refrigeração do mesmo.

O motor 2500 tinha diâmetro de cilindros de 72mm e curso de 100mm. Seu distribuidor possuía sistema de ignição com dois pla-

tinados, para redução do *dwell*, e carburador de corpo duplo *Weber* fundido em bronze.

Quando o 6C2300 apareceu, em 1936, a suspensão dianteira independente era realmente revolucionária para a época. Sua geometria era composta por dois braços paralelos em cada roda, ligados a uma mola helicoidal com amortecedor no centro. Estes dois elementos, imersos em óleo, permaneciam embutidos em um cilindro de alumínio semelhante ao conhecido sistema de "copo" de alguns carros europeus.

Este projeto foi mais tarde copiado pelo Dr. Porsche e incorporado em muitos de seus carros. Segundo informações da própria Alfa, este intercâmbio de projetos

ram construídos nos cinco chassis diferentes dos 6C2500, entre 1939 e 1953. Os chassis usavam basicamente os mesmos componentes mecânicos, mas variavam muito em performance devido a seus comprimentos diferentes e a preparação de seus motores.

O *Coloniale* foi um utilitário produzido para o exército italiano, muito utilizado na África e na Líbia no começo da Guerra. O *Turismo*, com o mais longo dos cinco chassis, foi equipado com grande variedade de carrocerias de luxo tipo limousine. Em 1948 a fábrica também produziu três *coupés* com este chassis, que chegaram a participar de muitas competições até 1951.

Porém, o forte da produção foi



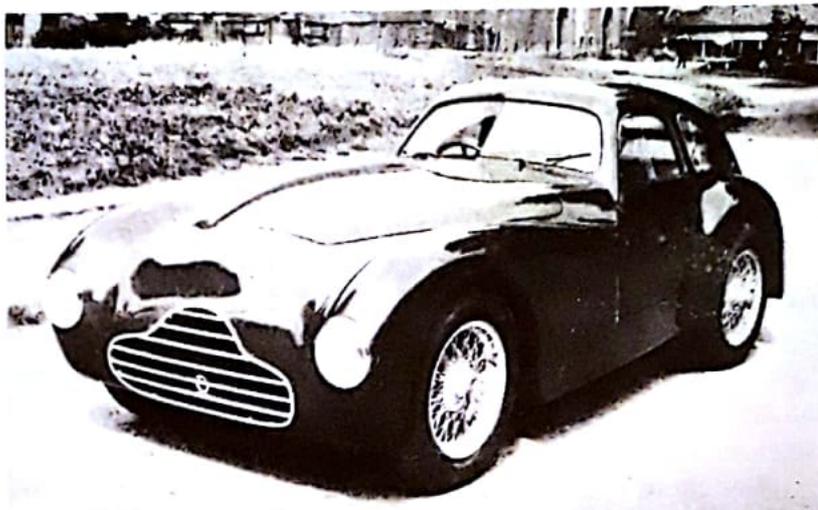
O famoso Flexa Dourada sobre chassis Sport, com carroceria Alfa. Esse foi o único 6C2500 produzido em grande quantidade: 680 unidades foram feitas entre 1947 e 1950, cerca de 30 ainda existem.

foi o responsável pelo sistema usado na suspensão traseira da 6C2300B e outras, até 1950: dois semi-eixos independentes, fixados ao veículo por dois braços paralelos em cada roda, assistidos por amortecedor e uma enorme barra de torção longitudinal de cada lado. Este sistema, e o dianteiro, são os responsáveis por manter em equilíbrio perfeito as Alfas, mesmo em alta velocidade nas curvas.

Um total de 2.594 carros fo-

sobre os chassis *Sport* e *Supersport*. Praticamente todos os 6C2500 que ainda existem utilizam um destes dois chassis.

Carroceria - é seguro se afirmar que nenhum outro chassis já produzido teve tantas variedades de carrocerias como os Alfa 6C2500. As únicas carrocerias feitas em quantidade foram a *Coloniale* (152 unidades) e o *Freccia D'oro** ou Flecha Dourada (Quem não lembra daquele carro que explodiu no filme "O



O fabuloso *Competizione*, exposto em Milão, em 1948, antes do começo das várias corridas nas quais participou com sucesso. (Arquivo da Alfa)

Poderoso Chefão"?), uma berlina (680 unidades).

Muitos dos carros hoje existentes saíram de fábrica só com componentes mecânicos e chassis, sendo então enviados aos muitos *carroziere* disponíveis naquela ocasião na Itália.

Quase todos os pequenos construtores de carrocerias, como Ghia, Boneschi, Farina, Allemani, Balbo e Bertoni entravam em cena. No entanto, seu trabalho era sempre encoberto tanto em qualidade como em quantidade pelos dois maiores "escultores" de carrocerias: os Touring, de Milão e os Pinin Farina, de Turim. Enquanto os menores faziam geralmente modelos únicos, estes dois produziam pequenas série de 20 a 40 carros.

A estreita colaboração entre a Touring e a Alfa é legendária e duradoura (de 1927 a 1966). Os mais famosos Alfa foram encarregados pela Touring, incluindo os 6C1750 e 8C2300 de 1930 e ainda os fabulosos 8C2900 do final dessa década.

As carrocerias Touring merecem especial reconhecimento pela técnica patenteada de construção da *Superleggera* (super leve). Baseada em sua experiência com fuselagens de avião, as carrocerias

Touring eram feitas de uma única armação tubular bastante forte e super leve, montada com tubos de aço de pequeno diâmetro e coberta com uma "pele" de alumínio.

Seus contornos ousados eram feitos a mão em pequenas partes e então cuidadosamente soldados e fixados ao esqueleto tubular. Estas carrocerias eram o que havia de mais moderno e aperfeiçoado em design, metalurgia e técnica de construção.

A Touring fabricou um quarto das carrocerias das 6C2500, principalmente as Berlinetas, para os chassis *Sport* e *Supersport*.

Os *coupés* Touring com chassis *Supersport* feitos após a guerra são especialmente valiosos e com certeza os mais caros dos 6C2500. Não existem dois destes carros absolutamente iguais, porém todos têm estilo semelhante que, aliás, acabou culminando no famoso *coupé Villa D'este*, montado sobre os últimos 30 chassis *Supersport* produzidos de 1949 a 1951.

As criações de Pinin Farina para os 6C2500 foram principalmente *Cabriolets* que mostravam seu famoso estilo harmonioso, liso e sem enfeites.

Um dos mais belos remanescentes é um *Supersport* 1948 de

Lamberto Morini, de Roma, que ganhou em 1979 um diploma de honra no concurso de Cortina D'Ampezzo. O diploma mostra sucintamente o impacto do 6C2500 de Pinin Farina no desenvolvimento do design do automóvel nos pós guerra: "Harmonioso e perfeitamente proporcional em suas linhas e formas, este automóvel marcou o começo do desenvolvimento dos carros clássicos italianos de prestígio e de alta performance nas décadas de 50 e 60..."

Recordes de Competição -

Como os primeiros Alfas, os 6C2500 não foram construídos para serem carros esportes de competição, mas sim carros convencionais com características esportivas. Entretanto, foi inevitável que esses carros chegassem às pistas. Em 1939 a fábrica produziu *spiders* Corsa, carroçados pela Touring sobre chassis *Supersport*, que rapidamente atingiram os três primeiros lugares na corrida Tobruk-Trípoli. A grande corrida seguinte para os 6C2500 foram as 1000 milhas de 1940, percorridas no circuito triangular entre Bréscia, Cremona e Mantova. Os três *Corsas* e um *coupé SS* finalizaram a corrida nos quatro primeiros lugares de sua classe e em segundo, quarto, sétimo e oitavo lugar de todas as classes que incluíam, inclusive, carros com o dobro de cilindrada das Alfas.

Os *Competizione* foram produzidos em 1948 e estabeleceram um recorde imbatível por muitos anos. Nas 1000 milhas de 1949 Franco Rol pilotou um deles até o primeiro lugar. Juan Manuel Fangio obteve o mesmo resultado em 1950. Na *Targa Florio* Rol conseguiu o segundo lugar em 1949 e os irmãos Borgnia o primeiro lugar em 1950.

Registros dos 6C2500 - Em 1978, admiradores do 6C2500 organizaram o primeiro regis-

tro destes carros na América do Norte.

Desde então estes registros estão se expandindo através de um Clube Internacional de aficcionados que edita, inclusive, um Boletim Quadrimestral.

Aproximadamente 200 carros foram encontrados em todo o mundo e estima-se que 100 outros serão ainda descobertos.

Comentário Finais - Não é em qualquer esquina que vamos achar uma Alfa 6C2500, um maravilhoso carro, fácil de conservar e muito gostoso de pilotar. Um carro com características muito além de sua época. Faz com que qualquer um pare para admirá-lo, resgatando o prestígio da "época dourada" desta famosa marca.

O autor da adaptação deste artigo para O RADIADOR foi um feliz proprietário de um modelo Flecha Dourada de cor branca e volante do lado direito. Nos idos de 1969/1970 vivia pela Tijuca desfilando com sua Alfa. Muitos eram os chamados para os "pegas" nas curvas do Alto da Boavista, mas todos eram siste-

maticamente recusados, pois não havia necessidade de "humilhar" companheiros de idade. Prevalencia a opção por enlouquecidas e solitárias corridas na Estrada das Canoas, nas noites e nas madrugadas, tendo por companhia uma ou outra assustada donzela.

Detalhes Técnicos Curiosos - O painel da Alfa, além dos instrumentos convencionais, possuía contagiros. Seu motor chegava com relativa facilidade a cerca de 150km/hora. O dínamo e a bomba d'água eram movidos não por correias convencionais, mas pela enorme corrente de distribuição que os movia "de carona". O cárter aletado pegava "apenas" 6 litros de óleo lubrificante. As velas originais eram de 18mm, e as rodas de aro 17. Os tambores de freio eram aletados e em liga de alumínio, assim como as rodas, que eram presas por porcas de bronze, para não "machucar" os estojos. O volante, como já foi dito antes, era do lado direito, e embutida no botão de arranque ficava a luz de carga/descarga da bateria. A Alfa (modéstia à parte),

de tão bem regulada, sempre pegava em 1/4 de volta. Seu sistema de transmissão, desde a caixa de marchas até os dois semi-eixos traseiros, não tinha sequer uma única cruzeta. Eram acoplados por coroas macho e fêmea, tendo buchas de borrachas, entre elas, presas por parafusos. Não havia contato metal com metal na transmissão, a exemplo do "JK" nacional, na junta entre a caixa de marchas e a transmissão.

O sistema de freio, além de hidráulico nas 4 rodas, tinha ainda um cilindro mestre de pressão adicional, ou seja, o circuito já trabalhava com uma leve pressão inicial, que era aumentada pelo movimento no pedal do freio. A direção, apesar de ainda mecânica, era bastante leve, permitindo ao piloto manobras rápidas em velocidade e também em manobras de estacionamento. O carro dispunha do maior "jogo" que já vimos em qualquer outro automóvel, permitindo ao motorista colocá-lo nas menores e mais apertadas vagas, para espanto de todos em volta.

**SHOWS
CONVENÇÕES
PROMOÇÕES EM GERAL**

**PAULO CAVALCANTI
EMPREENDIMENTOS**

Av. Afrânio de Melo Franco, 296 - Leblon - CEP 22430-060 - Rio de Janeiro - RJ
Tel.: (021) 239-4448 R. 217/218 - Direto: (FAX) 239-8286/259-9012

Packard One Twenty

UM CARRO DE LUXO POR UM PREÇO ACESSÍVEL

Jorge Daure Costa

Packard *One Twenty* foi lançado em 1935 com uma resposta tão positiva do povo americano que, de uma certa forma, conseguiu minimizar a grande depressão dos anos trinta. Mais importante, talvez, foi o fato de o novo automóvel haver possibilitado a milhares de americanos realizar o grande e doce sonho de suas vidas - possuir um Packard.

No início de 1929 a diferença entre o mais barato Packard e o mais caro carro de preço médio havia se tornado irrisória. Vejamos o exemplo abaixo:

Em consequência, o Packard 1929 vendeu 13,5% a menos, ao tempo em que a indústria automobilística como um todo registrava um ganho de aproxi-

	PACKARD	STUDEBAKER
Distância entre eixos (polegadas)	126	125
Peso (libras)	4.185	4.045
Cilindradas (polegadas cúbicas)	320	337
Potência (H.P.)	90	114
Preço (dólares)	US\$ 2,435	US\$ 1,785

madamente 24%. Veio então a grande depressão. O mercado dos carros de luxo praticamente desapareceu. Em 1932 as vendas do Packard caíram 8,5% em relação aos melhores anos. Os livros de contabilidade das grandes empresas começaram a ser escritos com tinta vermelha. Nestas circunstâncias a decisão de produzir um Packard mais barato foi inevitável. Os dirigentes da empresa, forçados pela severidade da depressão, resolveram em 1933 mergulhar de cabeça no mercado do carro médio.

Havia, inicialmente, dois desafios a vencer. Em primeiro lugar, como converter a produção maciça, tão afinada e harmônica, em um empreendimento novo? Além disso, como apresentar o novo automóvel sem que houvesse o enfraquecimento da imagem dos modelos mais antigos?

Algumas providências foram tomadas. A permanência do nome Packard e

da tradicional grade dianteira contribuiu para que o *One Twenty* fosse logo de início um sucesso de vendas. Por outro lado, a semelhança do novo modelo com os mais luxuosos foi uma decisão deliberada da companhia para que os dois fôssem quase indistinguíveis. Com isso, alguns críticos especializados chegaram a considerar o *One Twenty* possuidor de melhor aparência e suavidade do que os modelos de mais luxo.



Detalhe do Packard do autor.

O *One Twenty* debutou em 1935 com cinco modelos de carroceria: dois *coupés*, três *sedans* de quatro portas, um *sedan* de duas portas e um magnífico conversível. A carroceria nada tinha de revolucionária. Sua estrutura era ainda de madeira, utilizada por toda a indústria americana daquele tempo. Os preços variavam de US\$ 980 até US\$ 1,095, menos da metade da quantia requerida pelos modelos de luxo. Apesar disso o carro era mesmo um Packard. Rodava suavemente como um Packard, em parte devido a sua suspensão dianteira totalmente independente, melhoramento que só seria incluído em todos os modelos a partir de 1937. O nome *One Twenty* veio da distância entre eixos (120 polegadas). O motor tinha oito cilindros em linha, válvulas no bloco, potência de 110 HP e cilindrada total de 257 polegadas cúbicas.

A companhia Packard patrocinava um programa radiofônico semanal estrelado por Lawrence Tibbett, barítono famoso do *Metropolitan Opera*. A chegada do *One Twenty* ao mercado era iminente nos primeiros dias de 1935 e o

primeiro anúncio oficial se deu no programa de Tibbett.

A aceitação pública foi imediata e decisiva. As vendas do novo modelo chegaram a 24.900 unidades, em confronto com 6.800 dos modelos de luxo. Havia nesta época um certo temor da direção da Packard de que o modelo novo concorresse diretamente com os antigos, cujas vendas poderiam sofrer severa redução. Isto não aconteceu. Pelo contrário, as vendas dos modelos luxuosos praticamente dobraram.

Em 1936 poucas mudanças foram introduzidas. As portas dianteiras passaram a abrir para trás. O motor ganhou maior cilindrada (de 257 para 285 polegadas cúbicas) e em consequência a potência aumentou, de 110 para 120 H.P.

A produção do *One Twenty* aumentou 100% em 1936 - 55.042 carros foram produzidos. Em contrapartida, os carros de luxo da empresa caíram em torno de 13%. A perda de mercado dos grandes Packards se prendeu muito mais à introdução dos Cadillacs série 60 do que ao advento dos "120". Mas isto é outra história.

De uma maneira bem sigilosa, no entanto, a Packard vinha cogitando entrar em outro mercado. O *One Twenty* competia com o *Buick Special* e com o *Chrysler Airstream Six*. Em 1937 apareceu o *Packard Six* com a designação de *One Ten*. Seus preços eram de uma maneira geral US\$ 150 inferiores aos do *One Twenty*, com o que eles logo alcançaram grande sucesso de vendas. Os competidores do Packard nesta faixa de mercado consideraram que este seria um sucesso passageiro. Quando o impacto da novidade arrefecesse, não seria tão prestigioso possuir um Packard ou um Buick e as vendas tenderiam a declinar. A revista *Fortune* chegou a fazer um cético e jocoso comentário - "Uma virgem nova no harém está sempre mais ocupada do que as outras".

O comentário foi profético e pungente. A produção e as vendas da companhia caíram em 1938 para menos da metade. Havia realmente no ar uma

crise econômica, mas a queda do Packard foi muito mais significativa do que, por exemplo, a do Buick.

A decisão da Packard foi revisar e melhorar substancialmente seu produto. A distância entre eixos foi aumentada para 127 polegadas, o que deu ao carro uma melhor aparência. Tornou-se, em razão disto, mais pesado. A carroceria agora era totalmente de aço, sem qualquer resquício de madeira.

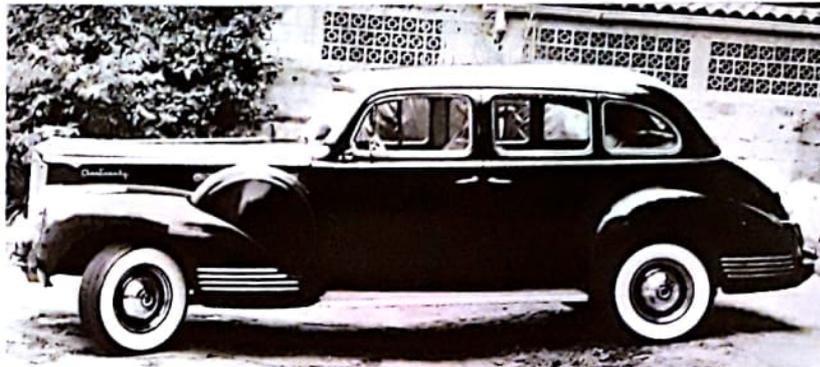
Estas mudanças conferiram ao carro um aspecto sóbrio e forte, mas nunca mais esta nova geração de Packards navegaria em mar calmo como seus antecessores.

Por outro lado, uma elevação dos preços pegou de surpresa os dirigentes da empresa. O *One Twenty* havia ficado US\$ 228 mais caro do que o *Buick Century*. A competitividade do Packard estava seriamente ameaçada.

O estilo do *One Twenty* sofreu poucas modificações em 1939. A parte mecânica, no entanto, ganhou algumas sofisticadas. Na suspensão traseira o acréscimo de mais uma folha no feixe de molas tornou o carro mais macio. A transferência da alavanca de câmbio do assoalho para a coluna de direção foi um marco histórico da indústria automobilística americana.

Felizmente para a companhia os preços caíram sensivelmente em 1939. O *One Twenty Touring Sedan* caiu de US\$ 1,295 para US\$ 1,196, voltando a competir com o *Buick Century*. Nostalgicamente, este foi o ano que marcou o desaparecimento do magnífico motor V 12.

Para 1940 os modelos de carroceria mantiveram-se inalterados. A grande



Packard One Twenty, fotografado pelo proprietário.

inovação foi o advento do Super 8. Este motor tinha cilindrada de 356 polegadas cúbicas, eixo de manivelas de nove mancais e desenvolvia potência de 160 H.P., de longe a maior do seu tempo. Os motores do *One Ten* e do *One Twenty* permaneceram inalterados. O ar condicionado aparecia de forma tímida. Sua chegada foi prematura pois não tinha, ainda, nenhuma confiabilidade.

Dentre as mudanças de estilo para 1940 há que mencionar a da grade do radiador, que se tornou bem mais estreita, e dos faróis, agora compridos e aerodinâmicos sobre os paralamas dianteiros, que deram ao carro um aspecto distinto e sofisticado. A companhia Packard parecia ter recuperado seu grande momento. A produção alcançou 98.020 carros. O mais alto índice desde 1937 e o dobro de 1939.

Os modelos para 1941, lançados em setembro de 1940, apresentaram sensível mudança de estilo em relação aos anos anteriores. Mas, de algum modo, tinham a inequívoca aparência de antiquados. Apesar de serem mais baixos e

mais aerodinâmicos, os Packards, confrontados com os automóveis da General Motors, especialmente, tinham um aspecto de altos, angulosos e desajeitados. De uma maneira geral, não impressionavam o público consumidor.

Foi nesse ano que ocorreu um fato inusitado na indústria automobilística: a venda de carrocerias Packard para a União Soviética. Historicamente, existe a suposição de que esta transação decorreu de sérias e grandes pressões da Casa Branca sobre a Packard. O fato político levou à morte prestigiosas empresas de carroceiras, tais como Rollson, Bohman e Darrin, entre outras.

No mesmo ano foi introduzido no mercado um novo e super moderno Packard, o *Clipper*, inspirado sem dúvida nas linhas da General Motors. Mas preservando a identidade Packard.

Com o advento do ano de 1942 os *One Twenty* e os *One Ten* não mais apareceram. Somente os Packards com longos chassis e os conversíveis tiveram a carroceria convencional. Todos agora eram *Clippers*.

A partir daí todo o esforço da indústria americana se voltou para a guerra. Até os antigos motores V-12 foram ressuscitados, equipando as famosas lanchas P.T., numa das quais John F. Kennedy se tornou herói nacional. O declínio e a morte do Packard no pós-guerra merecem outro artigo.

Historicamente, a importância do *One Twenty* se deve ao fato de que ele resgatou, em meio à grande depressão econômica dos anos trinta que assolou os Estados Unidos, o sonho de dezenas de milhares de americanos de possuir um Packard.

Bibliografia: *Collectible Automobile*, dezembro de 1987 ■

Momentos Inesquecíveis Veteran Car



Ony Coutinho é mais uma vítima dos orçamentos proibitivos que envolvem a restauração de automóveis antigos. Roberto Machado, Antonio Pinho e Muricy observam a cena com indistigável preocupação.

A EVOLUÇÃO DO VIDRO NA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

— 89 ANOS DE HISTÓRIA —

José Cândido Muricy Neto

A presença do vidro é tão corriqueira no nosso dia a dia que chegamos a esquecer a importância da sua razão de ser, especialmente nos automóveis. Vamos dar um pulo ao passado, através da etimologia, para definir e conhecer um pouco melhor esse assunto.

A origem da palavra vidro data do século XIV e deriva do adjetivo latino "vitrens, vitrius", de vidro, feito de vidro, relativo ao vidro, ou ainda "vitrium", vidro. A fonte do italiano vetro, do século XIII e do francês "verre" do século XII é o latim "vitrum". O termo em inglês, glass, ou alemão e holandês, glas, de origem teutônica, é do período de formação destas línguas.

O vidro tem como definição substância amorfa formada pela mistura de sílica com álcali, em menor proporção, à que se acrescenta cal ou outro agente endurecedor e redutor da temperatura de fusão. O vidro forma-se como um líquido pastoso que pode ser manipulado quando começa a esfriar e endurecer.



O pára-brisa chapéu, do início do século.

Os primeiros objetos de vidro remontam ao Egito, cerca de 2.500 AC. Na XVIII dinastia (c. 1500 A.C.) os artesãos fabricavam um tipo de vidro colorido com óxidos metálicos, quase sempre opaco, em virtude das bolhas existentes na mistura resultantes da incapacidade de se produzir temperaturas suficientemente elevadas para desfazê-las.

Desnecessário comentar as diversas etapas do desenvolvimento tecnológico do vidro até os dias de hoje, bastando lembrar que atualmente obtém-se índices de 80 a 90 graus de transparência presente-mente aplicados na indústria automobilística. Quando olhamos o *design* dos automóveis atuais, tais como as *mini Vans* da GM emolduradas por uma área de 5 a 6m² de vidro com uma sofisticada película de controle solar, é difícil imaginar que há oitenta e cinco anos atrás nenhuma indústria automotiva da época utilizava o pára-brisa em seus automóveis. O primeiro fabricante a empregá-lo foi a Ford, em 1909 no seu modelo T, assim mesmo como equipamento opcional, custando uns dólares a mais ao bolso do comprador. Até então, para suprir a ausência do pára-brisa, uma verdadeira parafernália de equipamentos e indumentárias adequados para enfrentar as intempéries faziam parte dos catálogos de venda da B. Altman & Co, Sears Roebuck e George Booss tais como capas, óculos, guarda-pós, e casacos de pele. O mais incrível era um "chapéu pára-brisa" para proteger as "chauffeuses" da época.

Quando os consumidores perceberam as vantagens do vidro "defletor" de ventos, chuvas, besouros, abelhas e outros insetos, alguns poucos fabricantes atentos passaram a produzir aceleradamente o pára-brisa de vidro como equipamento padrão, tais como o Owen, Oldsmobile e o Overland, no período de 1910 a 1915.

A sofisticação do pára-brisa do Olds

O Olds introduziu um novo pára-brisa configurando duas partes independentes, uma fixa inferior

e outra superior basculante, para melhorar a ventilação e a visão.

Somente em 1920 a indústria automobilística passou a fornecer o pára-brisa como equipamento de série. Os anos intervenientes, entretanto, foram de grande atividade na nascente indústria vidreira para atender os requisitos de segurança bem como as exigências do consumidor automobilista.

Os primeiros pára-brisas eram planos e dispostos em um ângulo de 90° em relação ao capô do automóvel. Não eram muito funcionais e muito menos atrativos. Para reverter estes aspectos negativos, o Kissel Kar de 1914 foi o primeiro carro, até onde se sabe, a adotar um pára-brisa curvo, dividido em quatro partes, sendo as duas últimas laterais, que seriam hoje os vidros quebra-vento. Estes podiam ser posicionados em vários ângulos verticais para melhor ventilação.

A *Motor Magazine* de 1919 sugeria a adoção do pára-brisa ligeiramente inclinado em direção ao motorista, uma primeira preocupação com relação à estética das carrocerias. Se por um lado, na época, os pára-brisas não eram estéticos, muito menor era a sua segurança.

Sob impacto o vidro espatifava, lançando pedaços cortantes, o que frequentemente causava sérios ferimentos aos motoristas e passageiros. Em 1926, o STUTZ e o Rickenbacker ofereciam, em



O médico Wander Xulemburg - o famoso inventor do vidro de segurança e da maria-mole que não mela - e sua esposa Helen, que teve o rosto desfigurado e perdeu a visão no trágico acidente. Helen era ótima cantora e enxergou o sucesso, formando o duo "country" Blind & Blinder com o então desconhecido Ray Charles.

contrapartida, vidros à prova de estilhaços. Aqui surge uma versão interessante de como teria aparecido o vidro laminado de segurança.

Um médico e sua esposa voltavam à noite para a sua casa quando uma carroça atravessou repentinamente à frente do carro. Ao desviar violentamente para evitar o choque, o médico não pôde evitar uma batida contra o poste, projetando a sua mulher contra o pára-brisa, que se estilhaçou e desfigurou seu rosto. Impressionado pela insegurança dos pára-brisas, ele começou a pesquisar, em seu laboratório, uma maneira de evitar a repetição de tragédias semelhantes. Após meses de frustrações e tentativas mal sucedidas quis o destino intervir. Uma noite, já cansado, ao deixar o laboratório, ele esbarrou acidentalmente em um frasco que estava em uma das prateleiras. Para seu espanto, ao cair no chão, não se espatifara. Intrigado, apanhou o vidro e, examinando o rótulo, percebeu tratar-se de acetato de celulose, que formara uma película adesiva interna no frasco, evitando assim que se estilhaçasse.

Lenda ou não, o fato é que no desenvolvimento tecnológico do vidro esta descoberta foi um enorme avanço quanto à segurança. Primeiramente utilizou-se uma película sobre uma só lâmina de vidro. Posteriormente foi usada imprensa entre duas lâminas, ou o *safety glass*, vidro laminado primeiramente utilizado no Rickenbacker, com celulósido entre lâminas de 1/8" de espessura.

É interessante acrescentar a experiência desenvolvida no Stutz que consistia em correr fios de arame em intervalos de 2" horizontalmente dentro da lâmina de vidro, adicionando resistência ao impacto e relativa aderência dos fragmentos.

Em 1927 a Ford adotava definitivamente o pára-brisa laminado. O ano seguinte seria a vez do Cadillac adotar o laminado, não só no pára-brisa como também em todos os demais vidros laterais e traseiros. Outras indústrias prontamente o adotaram em suas linhas de produção.

Em 1928, as indústrias PPG tornaram a laminação do vidro mais econômica, empregando acetato de celulose em lâminas corridas de tamanho padrão, para posteriormente serem cortadas de acordo com as especificações dos fabricantes.

Em 1929, a indústria automobilística era a maior consumidora do vidro de segurança, correspondendo a 70% da produção.

Outro importante desenvolvimento no setor, no início dos anos 30, foi a invenção do vidro tempe-

rado pelos franceses. Foi um produto alternativo para uso nas janelas laterais e traseiras, embora os fabricantes de carros europeus passassem a adotá-lo também no pára-brisa.

A rigorosa legislação americana para o setor entretanto não admite o seu emprego em pára-brisas (pelas razões que virão mais adiante). Exemplo da aplicação combinada pela indústria americana encontramos no La Salle 1939 Sedan vidro laminado para o pára-brisa e temperado nos demais vidros laterais e traseiro. Já no Cadillac 1941 modelo 75 somente o vidro traseiro, ligeiramente curvo, era temperado.

Nos anos 30 muitos fabricantes começaram a tentar modificar os vidros planos e de configuração vertical. Assim, os Packard 1932 tinham pára-brisas inclinados e os do CORD eram divididos em duas partes fletidas com o pilar central sendo o vértice de um "V" inclinado. Embora prejudicasse um pouco a visão do motorista, foi uma das primeiras manifestações da aerodinâmica.

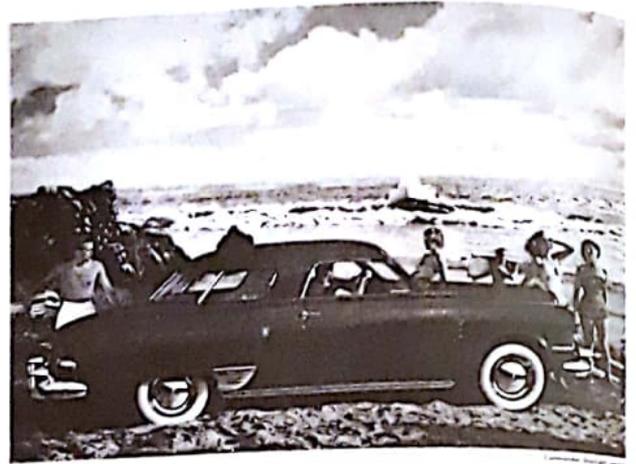
Em 1934, foi a vez da CHRYSLER introduzir no mercado o revolucionário e radical projeto AIR FLOW apresentando com exclusividade o pára-brisa curvo de uma só peça, embora a um preço exorbitante!

O final da década de 1930 presenciou uma importante inovação no campo do *safety glass*.

A indústria PPG e a Du Pont desenvolveram uma lâmina transparente à base de polivinil butírico (PVB) para ser utilizada nos vidros laminados, aposentando definitivamente a antiga de celulose e acrescentando um enorme poder de adesão dos fragmentos caso o vidro se estilhaçasse.

Segurança: Legislação

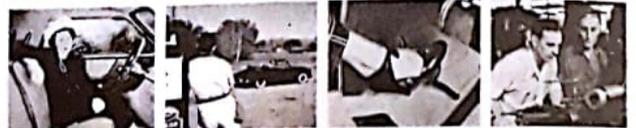
Ainda nos anos 30, reconhecendo o progresso alcançado pelas indústrias de vidro e automotiva, a Associação Americana de Normas Técnicas (*American Standard Association - ASA*) estabeleceu padrões para determinar as características de resistência do vidro automotivo de comum acordo com os setores interessados. Os testes desenvolvidos pela ASA, que estabeleceram os critérios mínimos para resistência ao impacto, dizem respeito também à durabilidade do vidro sob adversas condições de umidade e calor. Para se ter idéia do rigor,



Studebaker's the stand-out

in savings that count and style that sings

MAKE Studebaker your new-car buy word—and watch how fast you find yourself cash money ahead! You start cutting your car operating costs right away, thanks to those trim, sleek Studebaker stream lines. Studebaker's light-creased, drag-reducing body on all Studebaker cars is built—there's no surplus porridge in body or chassis—no squandering of gasolene. And what a relaxed road-bugging ride you get! What a pleasure it is to park and maneuver close-crowded streets! Stop in at a show room—you'll see in a minute why a Studebaker buying word is sweeping the country. There's a Studebaker just right for your needs and means.



Studebaker's labor-saving fine features are only one of the many advantages of a Studebaker. What more? Studebaker's maintenance-free motor is a real money saver. In any car you can get more power, more torque, more speed, more mileage, more safety, more comfort, more style, more pleasure, more fun, more money. Studebaker's new 47 passenger, 30-hp light, 100-hp, 150-hp, 200-hp, 250-hp, 300-hp, 350-hp, 400-hp, 450-hp, 500-hp, 550-hp, 600-hp, 650-hp, 700-hp, 750-hp, 800-hp, 850-hp, 900-hp, 950-hp, 1000-hp, 1050-hp, 1100-hp, 1150-hp, 1200-hp, 1250-hp, 1300-hp, 1350-hp, 1400-hp, 1450-hp, 1500-hp, 1550-hp, 1600-hp, 1650-hp, 1700-hp, 1750-hp, 1800-hp, 1850-hp, 1900-hp, 1950-hp, 2000-hp, 2050-hp, 2100-hp, 2150-hp, 2200-hp, 2250-hp, 2300-hp, 2350-hp, 2400-hp, 2450-hp, 2500-hp, 2550-hp, 2600-hp, 2650-hp, 2700-hp, 2750-hp, 2800-hp, 2850-hp, 2900-hp, 2950-hp, 3000-hp, 3050-hp, 3100-hp, 3150-hp, 3200-hp, 3250-hp, 3300-hp, 3350-hp, 3400-hp, 3450-hp, 3500-hp, 3550-hp, 3600-hp, 3650-hp, 3700-hp, 3750-hp, 3800-hp, 3850-hp, 3900-hp, 3950-hp, 4000-hp, 4050-hp, 4100-hp, 4150-hp, 4200-hp, 4250-hp, 4300-hp, 4350-hp, 4400-hp, 4450-hp, 4500-hp, 4550-hp, 4600-hp, 4650-hp, 4700-hp, 4750-hp, 4800-hp, 4850-hp, 4900-hp, 4950-hp, 5000-hp, 5050-hp, 5100-hp, 5150-hp, 5200-hp, 5250-hp, 5300-hp, 5350-hp, 5400-hp, 5450-hp, 5500-hp, 5550-hp, 5600-hp, 5650-hp, 5700-hp, 5750-hp, 5800-hp, 5850-hp, 5900-hp, 5950-hp, 6000-hp, 6050-hp, 6100-hp, 6150-hp, 6200-hp, 6250-hp, 6300-hp, 6350-hp, 6400-hp, 6450-hp, 6500-hp, 6550-hp, 6600-hp, 6650-hp, 6700-hp, 6750-hp, 6800-hp, 6850-hp, 6900-hp, 6950-hp, 7000-hp, 7050-hp, 7100-hp, 7150-hp, 7200-hp, 7250-hp, 7300-hp, 7350-hp, 7400-hp, 7450-hp, 7500-hp, 7550-hp, 7600-hp, 7650-hp, 7700-hp, 7750-hp, 7800-hp, 7850-hp, 7900-hp, 7950-hp, 8000-hp, 8050-hp, 8100-hp, 8150-hp, 8200-hp, 8250-hp, 8300-hp, 8350-hp, 8400-hp, 8450-hp, 8500-hp, 8550-hp, 8600-hp, 8650-hp, 8700-hp, 8750-hp, 8800-hp, 8850-hp, 8900-hp, 8950-hp, 9000-hp, 9050-hp, 9100-hp, 9150-hp, 9200-hp, 9250-hp, 9300-hp, 9350-hp, 9400-hp, 9450-hp, 9500-hp, 9550-hp, 9600-hp, 9650-hp, 9700-hp, 9750-hp, 9800-hp, 9850-hp, 9900-hp, 9950-hp, 10000-hp, 10050-hp, 10100-hp, 10150-hp, 10200-hp, 10250-hp, 10300-hp, 10350-hp, 10400-hp, 10450-hp, 10500-hp, 10550-hp, 10600-hp, 10650-hp, 10700-hp, 10750-hp, 10800-hp, 10850-hp, 10900-hp, 10950-hp, 11000-hp, 11050-hp, 11100-hp, 11150-hp, 11200-hp, 11250-hp, 11300-hp, 11350-hp, 11400-hp, 11450-hp, 11500-hp, 11550-hp, 11600-hp, 11650-hp, 11700-hp, 11750-hp, 11800-hp, 11850-hp, 11900-hp, 11950-hp, 12000-hp, 12050-hp, 12100-hp, 12150-hp, 12200-hp, 12250-hp, 12300-hp, 12350-hp, 12400-hp, 12450-hp, 12500-hp, 12550-hp, 12600-hp, 12650-hp, 12700-hp, 12750-hp, 12800-hp, 12850-hp, 12900-hp, 12950-hp, 13000-hp, 13050-hp, 13100-hp, 13150-hp, 13200-hp, 13250-hp, 13300-hp, 13350-hp, 13400-hp, 13450-hp, 13500-hp, 13550-hp, 13600-hp, 13650-hp, 13700-hp, 13750-hp, 13800-hp, 13850-hp, 13900-hp, 13950-hp, 14000-hp, 14050-hp, 14100-hp, 14150-hp, 14200-hp, 14250-hp, 14300-hp, 14350-hp, 14400-hp, 14450-hp, 14500-hp, 14550-hp, 14600-hp, 14650-hp, 14700-hp, 14750-hp, 14800-hp, 14850-hp, 14900-hp, 14950-hp, 15000-hp, 15050-hp, 15100-hp, 15150-hp, 15200-hp, 15250-hp, 15300-hp, 15350-hp, 15400-hp, 15450-hp, 15500-hp, 15550-hp, 15600-hp, 15650-hp, 15700-hp, 15750-hp, 15800-hp, 15850-hp, 15900-hp, 15950-hp, 16000-hp, 16050-hp, 16100-hp, 16150-hp, 16200-hp, 16250-hp, 16300-hp, 16350-hp, 16400-hp, 16450-hp, 16500-hp, 16550-hp, 16600-hp, 16650-hp, 16700-hp, 16750-hp, 16800-hp, 16850-hp, 16900-hp, 16950-hp, 17000-hp, 17050-hp, 17100-hp, 17150-hp, 17200-hp, 17250-hp, 17300-hp, 17350-hp, 17400-hp, 17450-hp, 17500-hp, 17550-hp, 17600-hp, 17650-hp, 17700-hp, 17750-hp, 17800-hp, 17850-hp, 17900-hp, 17950-hp, 18000-hp, 18050-hp, 18100-hp, 18150-hp, 18200-hp, 18250-hp, 18300-hp, 18350-hp, 18400-hp, 18450-hp, 18500-hp, 18550-hp, 18600-hp, 18650-hp, 18700-hp, 18750-hp, 18800-hp, 18850-hp, 18900-hp, 18950-hp, 19000-hp, 19050-hp, 19100-hp, 19150-hp, 19200-hp, 19250-hp, 19300-hp, 19350-hp, 19400-hp, 19450-hp, 19500-hp, 19550-hp, 19600-hp, 19650-hp, 19700-hp, 19750-hp, 19800-hp, 19850-hp, 19900-hp, 19950-hp, 20000-hp, 20050-hp, 20100-hp, 20150-hp, 20200-hp, 20250-hp, 20300-hp, 20350-hp, 20400-hp, 20450-hp, 20500-hp, 20550-hp, 20600-hp, 20650-hp, 20700-hp, 20750-hp, 20800-hp, 20850-hp, 20900-hp, 20950-hp, 21000-hp, 21050-hp, 21100-hp, 21150-hp, 21200-hp, 21250-hp, 21300-hp, 21350-hp, 21400-hp, 21450-hp, 21500-hp, 21550-hp, 21600-hp, 21650-hp, 21700-hp, 21750-hp, 21800-hp, 21850-hp, 21900-hp, 21950-hp, 22000-hp, 22050-hp, 22100-hp, 22150-hp, 22200-hp, 22250-hp, 22300-hp, 22350-hp, 22400-hp, 22450-hp, 22500-hp, 22550-hp, 22600-hp, 22650-hp, 22700-hp, 22750-hp, 22800-hp, 22850-hp, 22900-hp, 22950-hp, 23000-hp, 23050-hp, 23100-hp, 23150-hp, 23200-hp, 23250-hp, 23300-hp, 23350-hp, 23400-hp, 23450-hp, 23500-hp, 23550-hp, 23600-hp, 23650-hp, 23700-hp, 23750-hp, 23800-hp, 23850-hp, 23900-hp, 23950-hp, 24000-hp, 24050-hp, 24100-hp, 24150-hp, 24200-hp, 24250-hp, 24300-hp, 24350-hp, 24400-hp, 24450-hp, 24500-hp, 24550-hp, 24600-hp, 24650-hp, 24700-hp, 24750-hp, 24800-hp, 24850-hp, 24900-hp, 24950-hp, 25000-hp, 25050-hp, 25100-hp, 25150-hp, 25200-hp, 25250-hp, 25300-hp, 25350-hp, 25400-hp, 25450-hp, 25500-hp, 25550-hp, 25600-hp, 25650-hp, 25700-hp, 25750-hp, 25800-hp, 25850-hp, 25900-hp, 25950-hp, 26000-hp, 26050-hp, 26100-hp, 26150-hp, 26200-hp, 26250-hp, 26300-hp, 26350-hp, 26400-hp, 26450-hp, 26500-hp, 26550-hp, 26600-hp, 26650-hp, 26700-hp, 26750-hp, 26800-hp, 26850-hp, 26900-hp, 26950-hp, 27000-hp, 27050-hp, 27100-hp, 27150-hp, 27200-hp, 27250-hp, 27300-hp, 27350-hp, 27400-hp, 27450-hp, 27500-hp, 27550-hp, 27600-hp, 27650-hp, 27700-hp, 27750-hp, 27800-hp, 27850-hp, 27900-hp, 27950-hp, 28000-hp, 28050-hp, 28100-hp, 28150-hp, 28200-hp, 28250-hp, 28300-hp, 28350-hp, 28400-hp, 28450-hp, 28500-hp, 28550-hp, 28600-hp, 28650-hp, 28700-hp, 28750-hp, 28800-hp, 28850-hp, 28900-hp, 28950-hp, 29000-hp, 29050-hp, 29100-hp, 29150-hp, 29200-hp, 29250-hp, 29300-hp, 29350-hp, 29400-hp, 29450-hp, 29500-hp, 29550-hp, 29600-hp, 29650-hp, 29700-hp, 29750-hp, 29800-hp, 29850-hp, 29900-hp, 29950-hp, 30000-hp, 30050-hp, 30100-hp, 30150-hp, 30200-hp, 30250-hp, 30300-hp, 30350-hp, 30400-hp, 30450-hp, 30500-hp, 30550-hp, 30600-hp, 30650-hp, 30700-hp, 30750-hp, 30800-hp, 30850-hp, 30900-hp, 30950-hp, 31000-hp, 31050-hp, 31100-hp, 31150-hp, 31200-hp, 31250-hp, 31300-hp, 31350-hp, 31400-hp, 31450-hp, 31500-hp, 31550-hp, 31600-hp, 31650-hp, 31700-hp, 31750-hp, 31800-hp, 31850-hp, 31900-hp, 31950-hp, 32000-hp, 32050-hp, 32100-hp, 32150-hp, 32200-hp, 32250-hp, 32300-hp, 32350-hp, 32400-hp, 32450-hp, 32500-hp, 32550-hp, 32600-hp, 32650-hp, 32700-hp, 32750-hp, 32800-hp, 32850-hp, 32900-hp, 32950-hp, 33000-hp, 33050-hp, 33100-hp, 33150-hp, 33200-hp, 33250-hp, 33300-hp, 33350-hp, 33400-hp, 33450-hp, 33500-hp, 33550-hp, 33600-hp, 33650-hp, 33700-hp, 33750-hp, 33800-hp, 33850-hp, 33900-hp, 33950-hp, 34000-hp, 34050-hp, 34100-hp, 34150-hp, 34200-hp, 34250-hp, 34300-hp, 34350-hp, 34400-hp, 34450-hp, 34500-hp, 34550-hp, 34600-hp, 34650-hp, 34700-hp, 34750-hp, 34800-hp, 34850-hp, 34900-hp, 34950-hp, 35000-hp, 35050-hp, 35100-hp, 35150-hp, 35200-hp, 35250-hp, 35300-hp, 35350-hp, 35400-hp, 35450-hp, 35500-hp, 35550-hp, 35600-hp, 35650-hp, 35700-hp, 35750-hp, 35800-hp, 35850-hp, 35900-hp, 35950-hp, 36000-hp, 36050-hp, 36100-hp, 36150-hp, 36200-hp, 36250-hp, 36300-hp, 36350-hp, 36400-hp, 36450-hp, 36500-hp, 36550-hp, 36600-hp, 36650-hp, 36700-hp, 36750-hp, 36800-hp, 36850-hp, 36900-hp, 36950-hp, 37000-hp, 37050-hp, 37100-hp, 37150-hp, 37200-hp, 37250-hp, 37300-hp, 37350-hp, 37400-hp, 37450-hp, 37500-hp, 37550-hp, 37600-hp, 37650-hp, 37700-hp, 37750-hp, 37800-hp, 37850-hp, 37900-hp, 37950-hp, 38000-hp, 38050-hp, 38100-hp, 38150-hp, 38200-hp, 38250-hp, 38300-hp, 38350-hp, 38400-hp, 38450-hp, 38500-hp, 38550-hp, 38600-hp, 38650-hp, 38700-hp, 38750-hp, 38800-hp, 38850-hp, 38900-hp, 38950-hp, 39000-hp, 39050-hp, 39100-hp, 39150-hp, 39200-hp, 39250-hp, 39300-hp, 39350-hp, 39400-hp, 39450-hp, 39500-hp, 39550-hp, 39600-hp, 39650-hp, 39700-hp, 39750-hp, 39800-hp, 39850-hp, 39900-hp, 39950-hp, 40000-hp, 40050-hp, 40100-hp, 40150-hp, 40200-hp, 40250-hp, 40300-hp, 40350-hp, 40400-hp, 40450-hp, 40500-hp, 40550-hp, 40600-hp, 40650-hp, 40700-hp, 40750-hp, 40800-hp, 40850-hp, 40900-hp, 40950-hp, 41000-hp, 41050-hp, 41100-hp, 41150-hp, 41200-hp, 41250-hp, 41300-hp, 41350-hp, 41400-hp, 41450-hp, 41500-hp, 41550-hp, 41600-hp, 41650-hp, 41700-hp, 41750-hp, 41800-hp, 41850-hp, 41900-hp, 41950-hp, 42000-hp, 42050-hp, 42100-hp, 42150-hp, 42200-hp, 42250-hp, 42300-hp, 42350-hp, 42400-hp, 42450-hp, 42500-hp, 42550-hp, 42600-hp, 42650-hp, 42700-hp, 42750-hp, 42800-hp, 42850-hp, 42900-hp, 42950-hp, 43000-hp, 43050-hp, 43100-hp, 43150-hp, 43200-hp, 43250-hp, 43300-hp, 43350-hp, 43400-hp, 43450-hp, 43500-hp, 43550-hp, 43600-hp, 43650-hp, 43700-hp, 43750-hp, 43800-hp, 43850-hp, 43900-hp, 43950-hp, 44000-hp, 44050-hp, 44100-hp, 44150-hp, 44200-hp, 44250-hp, 44300-hp, 44350-hp, 44400-hp, 44450-hp, 44500-hp, 44550-hp, 44600-hp, 44650-hp, 44700-hp, 44750-hp, 44800-hp, 44850-hp, 44900-hp, 44950-hp, 45000-hp, 45050-hp, 45100-hp, 45150-hp, 45200-hp, 45250-hp, 45300-hp, 45350-hp, 45400-hp, 45450-hp, 45500-hp, 45550-hp, 45600-hp, 45650-hp, 45700-hp, 45750-hp, 45800-hp, 45850-hp, 45900-hp, 45950-hp, 46000-hp, 46050-hp, 46100-hp, 46150-hp, 46200-hp, 46250-hp, 46300-hp, 46350-hp, 46400-hp, 46450-hp, 46500-hp, 46550-hp, 46600-hp, 46650-hp, 46700-hp, 46750-hp, 46800-hp, 46850-hp, 46900-hp, 46950-hp, 47000-hp, 47050-hp, 47100-hp, 47150-hp, 47200-hp, 47250-hp, 47300-hp, 47350-hp, 47400-hp, 47450-hp, 47500-hp, 47550-hp, 47600-hp, 47650-hp, 47700-hp, 47750-hp, 47800-hp, 47850-hp, 47900-hp, 47950-hp, 48000-hp, 48050-hp, 48100-hp, 48150-hp, 48200-hp, 48250-hp, 48300-hp, 48350-hp, 48400-hp, 48450-hp, 48500-hp, 48550-hp, 48600-hp, 48650-hp, 48700-hp, 48750-hp, 48800-hp, 48850-hp, 48900-hp, 48950-hp, 49000-hp, 49050-hp, 49100-hp, 49150-hp, 49200-hp, 49250-hp, 49300-hp, 49350-hp, 49400-hp, 49450-hp, 49500-hp, 49550-hp, 49600-hp, 49650-hp, 49700-hp, 49750-hp, 49800-hp, 49850-hp, 49900-hp, 49950-hp, 50000-hp, 50050-hp, 50100-hp, 50150-hp, 50200-hp, 50250-hp, 50300-hp, 50350-hp, 50400-hp, 50450-hp, 50500-hp, 50550-hp, 50600-hp, 50650-hp, 50700-hp, 50750-hp, 50800-hp, 50850-hp, 50900-hp, 50950-hp, 51000-hp, 51050-hp, 51100-hp, 51150-hp, 51200-hp, 51250-hp, 51300-hp, 51350-hp, 51400-hp, 51450-hp, 51500-hp, 51550-hp, 51600-hp, 51650-hp, 51700-hp, 51750-hp, 51800-hp, 51850-hp, 51900-hp, 51950-hp, 52000-hp, 52050-hp, 52100-hp, 52150-hp, 52200-hp, 52250-hp, 52300-hp, 52350-hp, 52400-hp, 52450-hp, 52500-hp, 52550-hp, 52600-hp, 52650-hp, 52700-hp, 52750-hp, 52800-hp, 52850-hp, 52900-hp, 52950-hp, 53000-hp, 53050-hp, 53100-hp, 53150-hp, 53200-hp, 53250-hp, 53300-hp, 53350-hp, 53400-hp, 53450-hp, 53500-hp, 53550-hp, 53600-hp, 53650-hp, 53700-hp, 53750-hp, 53800-hp, 53850-hp, 53900-hp, 53950-hp, 54000-hp, 54050-hp, 54100-hp, 54150-hp, 54200-hp, 54250-hp, 54300-hp, 54350-hp, 54400-hp, 54450-hp, 54500-hp, 54550-hp, 54600-hp, 54650-hp, 54700-hp, 54750-hp, 54800-hp, 54850-hp, 54900-hp, 54950-hp, 55000-hp, 55050-hp, 55100-hp, 55150-hp, 55200-hp, 55250-hp, 55300-hp, 55350-hp, 55400-hp, 55450-hp, 55500-hp, 55550-hp, 55600-hp, 55650-hp, 55700-hp, 55750-hp, 55800-hp, 55850-hp, 55900-hp, 55950-hp, 56000-hp, 56050-hp, 56100-hp, 56150-hp, 56200-hp, 56250-hp, 56300-hp, 56350-hp, 56400-hp, 56450-hp, 56500-hp, 56550-hp, 56600-hp, 56650-hp, 56700-hp, 56750-hp, 56800-hp, 56850-hp, 56900-hp, 56950-hp, 57000-hp, 57050-hp, 57100-hp, 57150-hp, 57200-hp, 57250-hp, 57300-hp, 57350-hp, 57400-hp, 57450-hp, 57500-hp, 57550-hp, 57600-hp, 57650-hp, 57700-hp, 57750-hp, 57800-hp, 57850-hp, 57900-hp, 57950-hp, 58000-hp, 58050-hp, 58100-hp, 58150-hp, 58200-hp, 58250-hp, 58300-hp, 58350-hp, 58400-hp, 58450-hp, 58500-hp, 58550-hp, 58600-hp, 58650-hp, 58700-hp, 58750-hp, 58800-hp, 58850-hp, 58900-hp, 58950-hp, 59000-hp, 59050-hp, 59100-hp, 59150-hp, 59200-hp, 59250-hp, 59300-hp, 59350-hp, 59400-hp, 59450-hp, 59500-hp, 59550-hp, 59600-hp, 59650-hp, 59700-hp, 59750-hp, 59800-hp, 59850-hp, 59900-hp, 59950-hp, 60000-hp, 60050-hp, 60100-hp, 60150-hp, 60200-hp, 60250-hp, 60300-hp, 60350-hp, 60400-hp, 60450-hp, 60500-hp, 60550-hp, 60600-hp, 60650-hp, 60700-hp, 60750-hp, 60800-hp, 60850-hp, 60900-hp, 60950-hp, 61000-hp, 61050-hp, 61100-hp, 61150-hp, 61200-hp, 61250-hp, 61300-hp, 61350-hp, 61400-hp, 61450-hp, 61500-hp, 61550-hp, 61600-hp, 61650-hp, 61700-hp, 61750-hp, 61800-hp, 61850-hp, 61900-hp, 61950-hp, 62000-hp, 62050-hp, 62100-hp, 62150-hp, 62200-hp, 62250-hp, 62300-hp, 62350-hp, 62400-hp, 62450-hp, 62500-hp,

Mas tão logo a guerra terminou, uma indústria confiante estava pronta para enfrentar os desafios impostos pelas pranchetas dos engenheiros dos departamentos de estilo da indústria automobilística.

Cadillac, Buick e Oldsmobile apresentaram em 49 os pára-brisas bi-partidos curvos. Em 1949 a Nash com seu modelo *Ambassador* apresentou o pára-brisa curvo inteiriço como equipamento normal de linha.

A extensão da área de vidro no final da década atingiu o máximo de expressão no Studebaker 47 a 50, com o envolvimento "vitrio" da parte traseira de sua carroceria.

Os vidros esverdeados, hoje comumente chamados *Ray-Ban*, também foram introduzidos gradual e experimentalmente a partir de 1938 (Cadillac 60 S e modelos série 90) ao mesmo tempo em que

estabeleciam alguma controvérsia. Alguns críticos diziam que a sua coloração diminuía a visão à noite. Testes posteriores demonstraram ser esta redução mínima em favor da filtragem dos raios solares e do clarão dos faróis contrários.

Os anos 50 viram aparecer a faixa de filtro solar na parte superior do pára-brisa na cor verde-azul escuro esmaecendo gradualmente, é largamente utilizada hoje em dia com pequenas variações de fabricante para fabricante.

O Cadillac (sempre o Cadillac!) apresentou importante inovação em estilo, bem como um enorme desenvolvimento no campo da visão do motorista ao apresentar o seu modelo de 1954, com um extraordinariamente amplo pára-brisa envolvente. As exigências da ASA também se faziam sentir, acompanhando a participação cada vez mais impor-

Momentos Inesquecíveis Veteran Car



Um festival de quebras e enguiços quase impediu a chegada da delegação carioca ao Clube dos 500. Valeu de tudo para chegar ao local do evento.

tante do vidro no desenho aerodinâmico dos carros, integrando-se quase que estruturalmente à carroceria, como no caso do Corvette Sting Ray de 1963 com seus vidros traseiros curvos e de forma trapezoidal.

Introdução de novas películas intermediárias no vidro laminado

Importante melhoria foi a aplicação de novas películas, quanto à espessura sem comprometer as margens de segurança, na ordem de 3 centésimos de polegada.

Em 1967 foi introduzido o vidro polarizado, com amplos benefícios para evitar ofuscamento, um dos grandes inimigos do motorista, à noite. A década de 60 terminou com os vidros traseiros incorporando em seu interior fios aquecedores com dupla finalidade antineve e antiembaçante, bem como antena para rádio nos vidros dianteiros.

O ano de 1970 começou com incertezas econômicas internacionais pelo impacto dos preços do petróleo e possibilidade de racionamento por parte dos países integrantes da OPEP. Impunha-se à

indústria automotiva adaptar-se à nova situação, até por questão de sobrevivência, e alcançar objetivos tais como aumentar a quilometragem por litro consumido e reduzir o peso dos automóveis. Neste último aspecto, a indústria do vidro vêm respondendo bem ao desafio. Conseguiu resolver as dificuldades técnicas na têmpera de vidros cada vez mais finos sem comprometer os índices de segurança. Só para se ter uma idéia os vidros laterais e traseiros que tinham como espessura padrão 7/32 de polegada passaram para 1/8", ou seja, 4/32".

Uma das maiores contribuições para a aerodinâmica e conseqüente economia de combustível pela redução do arrasto no coeficiente de penetração do carros foi a eliminação de frisos e de largas molduras salientes de borracha envolvendo o pára-brisa e vidro traseiro, princípio chamado de *flush glazing*, em tradução livre, superfície lisa polida integrada, ou seja, o vidro está como que inserido na carroceria metálica formando uma só superfície contínua, sem saliências, permitindo um fluxo de ar também contínuo.

Outro grande impulso dado à aerodinâmica foi o desenvolvimento do módulo de vidro encapsulado usado nas laterais e introduzido em 1974 pela Donnelly Corp. A moldura plástica encapsulando o vidro em suas extremidades permite melhor ajuste com um mínimo de saliência das laterais da carroceria e portas, permitindo uma instalação rápida, melhor performance e um visual de linhas limpas.

A inclinação cada vez mais acentuada do pára-brisa foi outro desafio vencido pela indústria do vidro, ao eliminar a distorção ótica. Por outro lado, o aumento da área envidraçada trás novo desafio. Como compatibilizar esta tendência com a manutenção de uma temperatura interna confortável?

Nos EUA a situação ainda é mais delicada em razão da severa legislação relativa ao meio ambiente, que especifica a utilização de outro gás para ar condicionado que não o CFC, mas que por outro lado é menos eficiente.

O vidro ideal para o automóvel será aquele que torne a luz solar visível ao mesmo tempo em que bloqueia os raios ultra violeta e infra vermelhos. A aplicação de películas refletivas ou melhorada a composição do vidro são as duas maneiras de se solucionar o problema. Os *mini-vans* APV da Ge-



**Pleasure? . . . Full measure!
Price? . . . Pleasant surprise!**

If you think that high quality in a motor car goes hand in hand with high cost, your Chevrolet dealer has a very pleasant surprise for you.

You'll be surprised at the style and quality of Chevrolet's Body by Fisher . . . the only Body by Fisher in the low-price field.

You'll be surprised at the smoothness of new Centerpoise Power . . . with Chevrolet's famous valve-in-head engine centered, poised and cushioned in rubber by new high-side mountings.

You'll be surprised at the comfort of Chevrolet's improved Knee-Action ride . . . at the easy way this car handles and its solid feel on the road.

In every respect, this fine, big Chevrolet offers you a full measure of motoring pleasure. And yet - most pleasant surprise of all - it's the lowest priced line in its field! See your Chevrolet dealer soon and satisfy yourself that there's no reason for paying more. Chevrolet Division of General Motors, Detroit 2, Michigan.

MORE PEOPLE BUY CHEVROLETS THAN ANY OTHER CAR

The Only Fine Cars **PRICED SO LOW!**



Long drive in this smart Sport Coupe means you're relaxed and ready for fun.



Smooth as a fine French mustard - that's Powerpoise automatic transmission with extra powerful 3-speed Hand-up and Automatic 4-Speed. One found on the 1955 models at extra cost.



Control as the road waves will come! Chevrolet offers a choice of 26 wheel styles and 100 more color combinations with red or matched interiors in the latest models.



Room for two - even more in this hand some 4-Door's Station Wagon with all steel Body by Fisher. Four doors for more entrance and exit.

Installation of standard equipment and trim illustrated is dependent on availability of material.



Mercedes-Benz Vision A: o futuro está aí.

neral Motors já utilizam um pára-brisa de controle solar que rejeita mais de 60% do total da energia solar que incide sobre ele.

Nos testes em que os carros foram aquecidos a 60 graus, um vidro com uma película deste tipo fez com que a temperatura interna caísse a temperaturas razoavelmente confortáveis na metade do tempo de um vidro *ray ban* normal.

Confiança no futuro

Os fabricantes de vidro sabem que a evolução é constante e que há muito trabalho inovativo pela frente para melhorar a performance dos vidros de controle solar. Porém, estão confiantes de que os obstáculos serão paulatinamente vencidos, devido não só ao progresso já alcançado bem como às promissoras tecnologias ora em fase de pesquisa.

Entre algumas visualizadas para futuro próximo, podemos citar:

O vidro eletrocromico (compostos de cromo), que permitirá ao motorista comandar à sua vontade a intensidade da transmissão do calor que passa pelo pára-brisa e janelas.

Controle solar dos vidros através de películas eletricamente aquecidas que podem derreter gelo e neve no inverno como também ajudar a manter o carro com temperatura agradável, no verão.

Pára-brisas com sensores de umidade que, através de uma pequena porção de película condutiva, acionam automaticamente os limpadores.

Janelas policromáticas que alteram a intensidade luminosa externa.

Leitura ótica dos instrumentos do painel projetada no pára-brisa à altura da visão do motorista, evitando desviar o olhar deste para o painel.

Células fotovoltaicas incorporadas aos tetos solares, utilizando a energia solar para acionar circuladores de ar interno quando estiverem estacionados em áreas abertas sob sol inclemente.

Em decorrência das conquistas do passado e das novas associações forjadas pela indústria do vidro e automotiva é seguro afirmar que, por volta do ano 2.079, as montadoras, fabricantes de vidro e consumidores vão se maravilhar com mais 85 anos de desenvolvimento, tanto quanto nós hoje admiramos os 85 já passados!

FONTES:

Enciclopédia Britânica

CLYMER, Floyd - *Thouse Wonderful Old Automobilis*
- Bonanza Books - 1953

POLAK, James - *Automotive Engineering* - June 1990.
Fifty Years of Popular Mechanics, Simon and Schuster
- 1951. ■

Já, já. Que Belas Automóveis, pois!

Vicente Schulemburg

Viver é uma coisa boa.

Freqüentemente ouvimos falar ou lemos sobre um determinado lugar. Ficamos curiosos, imaginamos como ele é e um belo dia, de repente, viajamos e conhecemos o tal lugar.

Surpresas, alegrias, decepções, não importa muito. O importante é ter estado lá e formar nossa própria opinião. Não a dos outros.

Em junho tive a oportunidade de ir a Portugal e, como todo bom apaixonado por carros antigos, tratei logo de por o Museu do Caramulo no meu roteiro. Amigos da revista portuguesa "Auto Clássico" conseguiram que o diretor do museu, Dr. João, me recebesse para mostrar a coleção.

Numa sexta-feira aluguei uma moto, minha outra paixão, e no sábado peguei a estrada em direção ao Caramulo.

Quatro horas de auto-estrada, 210Km/h de velocidade máxima e no final uma serra maravilhosa, ideal para conversáveis (Alô, Muricy!).

Cheguei então ao Museu do Caramulo.

Um senhor de idade, atrás de uma mesa, quase teve um infarto quando lhe perguntei pelo Dr. João.

- Dr. João? Sr. Dr. Engenheiro Dr. João?

- Acho que sim, respondi, pensando comigo mesmo: o cidadão deve ser um bocado importante.

- Sr. Dr. Engenheiro Dr. João está a lhe "esperaire"?

- Sim, às 15:00hs. Meu nome é Vicente, e eu vim do Brasil para ver a coleção.

Meio sem acreditar, o senhor pegou um telefone sem fio e ligou para o Sr. Dr. Engenheiro Dr. João dizendo que um motoqueiro do Brasil viera ver a coleção.

- O "Senhoire" pode "entraire" que ele já "bem". Claro que ele ainda não acreditava que o Sr. Dr. Engenheiro Dr. João viria me encontrar.

O museu é um belo prédio de dois andares. No segundo pavimento há uma belíssima coleção de arte antiga, que só visitei depois de ver todos os automóveis: afinal, foi para isso que eu fui lá.

Na primeira sala, um grupo de veteranos absolu-

tamente 100%. Um *Olds Curved Dash* e mais alguns Peugeot e outros da primeira década do século. Chamou-me a atenção um carro que participou duas vezes do famoso Rally *London to Brighton*. "Fantástico, este ainda funciona", pensei, sem saber ainda o que me esperava.

Pouco depois chegou o Sr. Dr. Engenheiro Dr. João, um senhor extremamente simpático e comunicativo, que foi logo me mostrando seus tesouros, sem nenhuma frescura.

- Abra a porta, sente-se ao volante, disse-me ele na sala seguinte, onde havia três Rolls-Royce e uma Mercedes. Um dos Rolls, de 1912, tinha um detalhe muito interessante: um pára-brisa plano, porém em "S". Dr. João explicou tratar-se de algo raríssimo num carro daquela época e que o pára-brisa e a carroceira haviam sido fabricados em Portugal. Os outros dois Rolls eram da década de 30, um *sedan* 4 portas e um belíssimo *coupe*.

A Mercedes, um *Grosser Mercedes*, pertenceu a Salazar e ainda tem pneus, pintura, cromados e "estofos d'origem". Tem 16.000 Km rodados e é tida como a mais original do mundo.



Dois Alfas e uma Maseratti (Pré Guerra)

Aí veio a sala seguinte e desta vez quem quase enfartou fui eu, ao me deparar com quatro Bugattis imaculadas, como se tivessem saído "d'usine" naquela manhã: uma Atalante, uma Stelvio conversível e duas baratinha azuis, tipo 35 A e tipo 35 B.

Falando sobre a Atalante preta e vermelha, o Dr. João me explicou que todos os carros da coleção, cerca de setenta, funcionam 100% e estão aptos a ir a qualquer lugar, a qualquer hora. Uma equipe de



Lancia D-23, única no mundo!

mecânicos cuida dos carros e todos eles tem um *log-book* relatando a sua manutenção. Fantástico. Carro foi feito para andar mesmo.

A Atalante, por exemplo, havia acabado de chegar de um "passeio" de 2.500Km por Espanha, França e Itália. Na França, ganhou "só" o primeiro lugar em sua categoria num dos mais importantes concursos de elegância da Europa. Esta Bugatti é modelo único, uma Atalante "esticada" de acordo com pedido do seu primeiro proprietário (bacana quando é bacana, é bacana mesmo!).

Nesta Bugatti e na 35 B eu tive o prazer de sentar ao volante. Sensação indescritível, uma vez que a 35 B correu três vezes no Circuito da Gávea, no Rio de Janeiro, na década de 30. Emoção pura!

Passamos, então, para o prédio ao lado.

Impacto mortal ao se abrir o portão!

De cara, uma Ferrarri F 40, uma Ferrari 400 I, outra Ferrari 1949 MM e um Pegaso. Depois, enfileirados, Aston-Martin, Jaguar, Talbot-Lago, Austin-Healey, Mercedes 300 SL, Rolls-Royce, Hotch-Kiss, Panhard Levassor, Citroën, Lotus, MG, etc, etc... e os únicos americanos: três Cadillacs, 1953, 1959 e uma 1947 que também pertenceu a Salazar.

Sem dúvida foi uma tarde inesquecível e eu recomendo a quem for a Portugal que não deixe de

ir ao Caramulo. Se não tiver tempo, dê um pulo a Oeiras, onde também há um pequeno museu com cerca de 25 automóveis em sistema de rodízio entre os sócios do clube local. Cord, Jaguar, Minerva, Rolls e Buick eram alguns dos expostos quando lá estive. Não havia, estranhamente, nenhum modelo das raríssimas Buick "Rustmaster" do nosso amigo Skipper.

Vou aproveitar o espaço para dar mais quatro dicas imperdíveis.

Em setembro, estive na Alemanha. E é claro que fui visitar os museus da BMW, da Porsche, da Mercedes e também a Rosso-Bianco Collection, em Frankfurt.

O museu da BMW fica em Munique (é óbvio), ao lado do prédio sede da empresa, conhecido como "quatro cilindros". É um museu muito mais dedicado ao futuro do que à história da BMW. Claro que as BMW antigas estão todas lá. A 328 (a *Black-Creek*), a 327, a 507, as V-8, a M1, várias motos e motores de avião; mas o forte do museu é como a BMW encara o futuro do automóvel e sua relação com o homem e o meio-ambiente.

A arquitetura do museu merece destaque pois ele é redondo e vai-se subindo por uma rampa ao lado da qual estão expostas todas as peças, meio soltas no ar. Há também cerca de 80 monitores onde se pode ver de tudo, desde corridas antigas até o carro do futuro, movido a hidrogênio líquido.

Perto de Frankfurt, em Aschafenburg, fica a impressionante coleção *Rosso-Bianco*, absolutamente imperdível para quem gosta de carros esporte e de corrida.

Seu acervo inclui duzentos carros esporte, desde as Alfas das décadas de vinte e trinta até o Jaguar vencedor das 24 horas de Le Mans em 1988.

É a maior coleção de Lola, Alfa-Romeo e McLaren do mundo. A maior coleção de Abarth e



Porsche 917 GESIPA. Rosso Bianco Collection

Ferraris da Alemanha, incluindo 250GT California, 512 BB, 275 GTB/4, 275 GTS, 750 Monza, 512 LM, Dino 246, 365 GTC e outras. A maior coleção de Lancia, Lotus e Porsche da Europa, contando ainda com Maserati, Lamborghini, Mercedes-Benz, Aston-Martin e vários carros encarroçados por Zagato. John Rocky Lagoon sem dúvida seria retirado do museu de ambulância, numa camisa de força. É de enlouquecer, mesmo. Para mim os pontos altos são as Lancia D 23, a Maserati 300 (que, segundo o João, foi desenhada pelo maior comedor de macarrão da história, o Sr. Medardo Fantuzi) e as três Porsche 917.

Fiquei imaginando o que seria o êxtase do nosso amigo "Chevy Tinoco" ao apreciar uma *Shadow* com motor Chevrolet V-8 com mais de 8.000 cilindradas. Mais do que um Corsa Wind por cilindro! ... Pensei na sua provável explicação:

"- Bicho, a Chevrolet desenvolveu uma prensa gigantesca, com mais de quatro mil quatrocentos e quarenta toneladas, que ficava sob um gigantesco funil. Tudo muito simples. Pegava-se então um Corsa, que era jogado no funil e prensado para dentro de cada cilindro. Como já disse, tudo muito simples."

Deixando de lado a explicação do Tinoco, o museu é realmente imperdível. Quando se entra

sente-se o inconfundível e maravilhoso cheiro de carro antigo no ar. Logo depois o coração pára e os olhos congelam no sensacional Talbot-Lago 1938, carroceria Figoni Falachi. Sem dúvida algo que merece ser visto.

Para encerrar, chegamos a Stuttgart. Porsche e Mercedes-Benz, é óbvio.

Fui de carro direto para Zuffenhausen. Do hotel podia ver a fábrica da Porsche. Sonho de menino se realizando...

Em 1970, meu pai esteve na fábrica e me trouxe vários posters da Porsche 917, que estava arrasando no mundial de marcas. Minha paixão foi imediata.

Foi o primeiro Porsche a vencer *Le Mans*. Venceu de novo em 1971, ganhou tudo que havia para ser ganho. E quando não pôde mais correr o mundial de marcas foi mandado para os EUA, onde arrasou com a série *Can-Am*. É, até hoje, o mais veloz e mais potente automóvel de corrida construído, com mais de 1.100 HP reais na versão 917/30 *Can-Am Biturbo*.

Até entrar no museu da Porsche eu já havia visto 12 dos 59 Porsche 917 construídos. No museu estavam expostos nada menos do que oito 917, em comemoração ao 25º aniversário de lançamento deste fabuloso automóvel. Estavam todos lá: vencedores de *Le Mans* em 1970, 1971 (não pude conter

as lágrimas...), Spyder protótipo 16 cilindros, 917/10, 917/30 que eu tive a felicidade de ver correr em Nurburgring em 1992, 917 Gulf-Porsche, 917 Martini Rancing rabo longo e o carro mais fotografado da história de *Le Mans*: o 917/20, o famoso "Sau" ou porca. A Porsche deu liberdade total ao departamento de desenho e este 917, que tem uma carroceria mais gorda que os outros, foi pintado de rosa, recebendo cada parte do carro o nome de uma parte do porco, tais como focinho, ombro, coxa, pernil, cabeça, orelha, rabo, etc. Tudo separado por linhas tracejadas, como se vê nos açougues com as partes do boi. Chama a atenção de verdade.

Além dos 917, o museu expõe outras Porsches famosas, entre elas a primeira Porsche construída, o Spyder 550 Carrera Panamericana e o Fórmula 1 Mc Laren Porsche Tri-Campeão do Mundo. E mais 356, 911, 912, 914/8 e outros. Há também um cinema onde pude assistir mais de duas horas de corridas, filmes e tudo mais sobre Porsche. O museu realmente é vibrante e consegue transmitir toda a importância da marca que mais venceu *Le Mans* na história do automobilismo esportivo.

Infelizmente, o incrível museu da Mercedes não consegue transmitir a importância da marca no mundo das corridas, no pré e no pós guerra, que se confunde com a própria história do automóvel.

O museu é espetacular. O acesso é feito por um ônibus hidrâmico super moderno, que com certeza o Dieckmann não viu no Uruguay, seu avozinho. O museu fica dentro da fábrica da Mercedes e a arquitetura também é impressionante. Logo que cheguei havia um encontro do "Clube Alemão das

BMW V-8". Genial, os primeiros carros que vi no museu da Mercedes foram 25 BMW sensacionais.

Entrando no museu vê-se logo o *Patent-Wagen*, que não é o original, mas que funciona muito bem, pois um funcionário do museu oferecia passeios no carro. Igual ao que a Chevrolet faz nos nossos encontros anuais.

Saindo do *Patent-Wagen* percorre-se toda a evolução do automóvel até se chegar ao final da década de 20 com as Mercedes SS e SSK de corrida e os *Silber Pfeil* da década de 30. Está lá, também, uma das vinte e cinco 500K produzidas e que, para nossa tristeza, foi "encontrada no Brasil" e despachada para Stuttgart. Segundo o catálogo do museu, só cinco carros sobreviveram. Porém, há dois anos uma 500 K foi encontrada num estábulo e leiloadada em Londres, onde foi vendida por dois milhões e meio de libras. Sem restauração.

Outras sensacionais atrações são o carro do Imperador Hiroito, as 300 SL Gull Wing e Roadster, as 300 SL Carrera Panamericana (Alô Dieckmann, com triângulo nos pára-lamas!), as 300 SLR Le Mans com freio aerodinâmico, dirigidas por Moss e Fangio, a 600 Pullman Papamóvel e os carros de recorde que foram pilotados por Caracciola e Rosemeyer.

A única que não estava lá era a 300 SLR número 722 com a qual Moss e Jenks venceram a *Mille-Miglia* em 1955, com o tempo de 10 horas e sete minutos. Por acaso era o carro que eu mais queria ver. Não cheguei a ficar decepcionado por não ter visto este automóvel. Pelo contrário, agora tenho um ótimo motivo para voltar! ■

PNEUS BANDA BRANCA OU ESPECIAIS.

IMPORTAÇÃO DIRETA DE COKER TIRE COMPANY (CHATANOOGA, TENNESSEE, USA)



- Várias medidas em estoque
- Nova importação chegando em 45 dias
- Consulte-nos sobre pneus em estoque ou p/ importação de medidas especiais
- Peça nosso catálogo

J. AFFONSO

Comércio Internacional Ltda.

Telefone: (021) 263-4668/ Fax: (021) 253-8117
Tratar com Renata ou Neiva

SAHARA

Roberto Dieckmann

O Skoda foi colocado sobre a lona encerada que cobria o porão 2. Por baixo, a madeira dos quartéis cedeu um pouco com a carga concentrada nos pneus e estalava a cada nova amarração. Outra lona cobriu o carro e laçadas e mais laçadas tornaram-no um embrulho sólido e sólido com o navio que partiria de Marselha naquele mesmo dia, 28 de janeiro de 1947.

Do navio, pouco se sabe. Uma velha construção escocesa do início do século, deitando ferrugem por seus inúmeros rebites, habitava o Mediterrâneo desde novo; o *Ville d'Oran* sobreviveu a duas guerras declaradas e escaramuças as mais diversas, enquanto ligava a França com as colônias africanas. A paz recente pôs na água tudo que navegasse, tal a demanda por produtos

em toda parte e deu vida e emprego ao velho casco.

Atravessar o Mar Mediterrâneo sem submarinos no seu encaço, minas submersas ou aviões em mergulho é tarefa simples e toma dois ou três dias do seu tempo. Problema, só quando aparece o vento de terra, o terral; se desce dos vales europeus, traz o frio, o congelante, o horrível ar puro das montanhas e chama-se Mistral. Mas se vem da África, conhecido como Scirocco, levanta o mar com baforadas quentes e tempera clima e termômetros e mais a comida, boca, pulmões, filtros de ar, etc com a leve poeira do imenso deserto.

Quando a nuvem vermelha se tornou visível e o vento cresceu, Jan Marek ouviu a ponta de lona que soltava, batendo convulsa sobre a lata do carro. A tripulação marroqui-

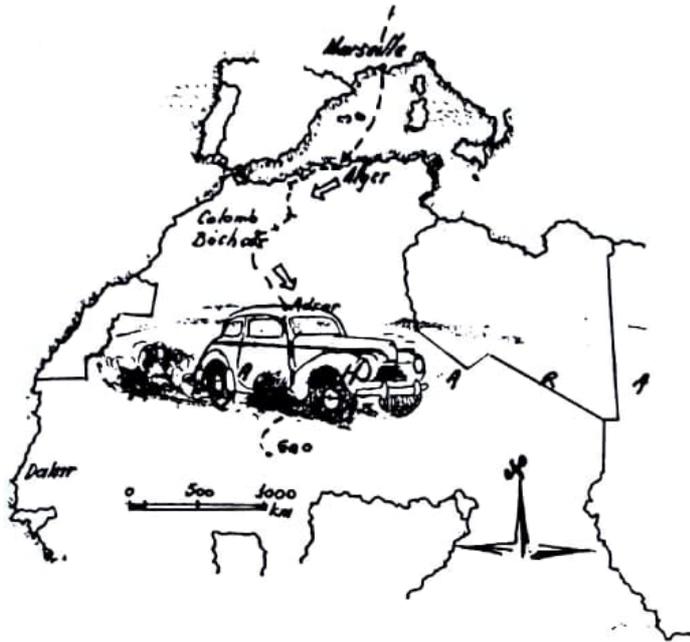
na, mais do que calejada com tais agruras, já se abrigava convenientemente e discutia, de cócoras, quaisquer assuntos. Marek chamou Kyllar, afinal era ele o líder da aventura, para a ingrata tarefa de tentar segurar o que o vento puxava com desigual superioridade entre muitos balanços, borrifos e mais poeira.

Quando o vento amainou, estavam as bocas secas, as mãos arranhadas, o fôlego consumido e a lona tremulando borda fora, ainda presa no pára-choque traseiro. Tudo era vermelho ou salgado.

Kyllar era funcionário das Usinas Skoda e conseguiu o pequeno carro a preço de custo. O planejamento da viagem incluía os vistos diplomáticos para o tráfego do veículo na Europa, as autorizações portuárias para embarque em Marselha e de-



A partida em Praga - Kyllar e Marek nas ruas geladas. Na grade, um escudo brasileiro.



sembarque em Argel, o tráfego na África do Norte e África Ocidental Francesa, o abastecimento de combustível e a obtenção de razoável estoque de sobressalentes. Houve natural interesse da fábrica Skoda pela divulgação da viagem como propaganda e todos os entraves foram solucionados. Quando, depois da 2ª guerra, os sinais de fechamento de fronteiras pretendido pela União Soviética ficaram mais evidentes, já estava tudo pronto e Oldrich Kyllar e Jan Marek embarcaram de vez na aventura.

Kyllar já conhecia o Brasil onde supervisionara, no nosso Nordeste, a montagem de engenhos e usinas fabricados pela Skoda entre 1937 e 1941. Algumas viagens ao Rio de Janeiro durante este período lhe permitiram conhecer bem e admirar o jeito livre de viver do brasileiro.

Chovia em Praga no dia 14 de janeiro de 1947. Os paralelepípedos congelavam rapidamente a fina camada d'água que os encobria formando o escorregadio verglas. Kyllar levou o reboiante Skoda até a saída da cidade e daí em diante, o sal jogado nas estradas de cimento armado garantiria o mínimo de segurança e conforto necessários aos viajantes. Até Marselha foram percorri-

dos 1.800 km em 48 horas de viagem e consumidos 125 litros de gasolina, conferindo ao bem carregado automóvel uma performance bem econômica. O trajeto europeu, nem sempre o mais curto por força de estradas interrompidas, incluiu as cidades de Nuremberg, Stuttgart, Strassburg e Lion. A temperatura foi amena a maior parte da viagem, porém nevou em Marselha como não se via há 40 anos.

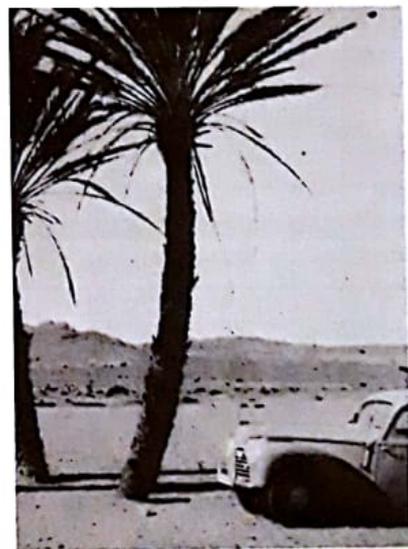
Em 30 de janeiro desembarcaram em Argel. Depois do vendaval, a calmaria tradicional do Mediterrâneo permitiu a todos uma faxina geral, no navio, no Skoda e em cada um, inclusive no mascote do cozinheiro, um macaquinho de barrete e colete azul claro. Este clima de descontração lembrava o *happy-end* de muitos filmes, todos sorriam muito, mas para Kyllar e Marek era diferente. O filme deles ainda estava no começo.

Passaram 5 dias em Argel, entre demoras de legalização de documentos, inspeção no veículo, teste com jornalistas especializados e excursões às redondezas. Partiram no dia 5 de fevereiro em direção a Oran, por bela rodovia asfaltada à beira-mar. Até Mascara, a primeira parada, foram percorridos

os melhores 467 km.

Já no dia seguinte acaba o asfalto em El Kreider, ao meio-dia avistam a primeira caravana de camelos e antes das três da tarde, o primeiro reparo nos pneus acontece, já na chegada a Ain-Sefra (este nome significa Fonte de Areia, o que não acrescenta muita coisa, pois areia era o que mais se via).

No dia 7, partindo de Ain-Sefra, não havia mais estrada e sim a mencionada areia; o Skoda atolou pela primeira vez antes do almoço. O destino desta etapa era Colomb-Bechar, posto mais avançado da *Compagnie Generale Transaharienne*, atingido finalmente com muito esforço. Aqui a maior decepção: os funcionários olharam o Skoda e não queriam deixar a viagem prosseguir, alegando a necessidade de carros especiais ou que, pelo menos, se esperasse pela formação da próxima caravana daí a 14 dias. Entenda-se a precaução: eram estes homens do posto de Colomb-Bechar que deveriam prestar socorro e não achavam nada interessante um carro pequeno, pouco potente e com tração em 2 rodas, se aventurar na jurisdição deles. Resultado: um contrato de FF 75.000 de garantia para a eventualidade de socorro, que seria cobrado à razão de FF 75, por quilômetro de



Ain Sefra - Colomb Bechar

busca. Um prazo de seis dias entre partidas e chegadas a postos intermediários da companhia determinaria o socorro automático e ainda antecipadamente foram pagos também o combustível e água a serem utilizados no trajeto.

"Realmente não nos consideraram capazes da travessia e por mais indiferença que demonstrassem, estavam bem mais preocupados do que nós"

(Diário de Bordo - 07.02.47)

Na tarde seguinte partiram de Colomb-Bechar para um percurso de 240 km até Benis-Abbes, uma fortaleza de barro caiada de branco que impressionava pelo contraste contra o escuro céu africano. No posto da *Transaharienne*, imediatamente visitado, uma surpresa: o posto era administrado por bela francesa de 30 e poucos anos, operadora do rádio e amigável anfitriã em um pequeno bar.

O deserto, tal como se imagina, apresentou-se no dia seguinte. Um sol queimando sem pena e um calor insuportável obrigavam a calibragem dos pneus a cada 10 km. Mesmo com todo este cuidado, dois pneus furaram no trajeto até Addrar.

"Os lábios estão ressecados e em carne-viva, a areia flutua por toda parte. Novamente tentam me convencer a não continuar. Antes de dormir, o rádio-telegrafista quer me assustar contando casos escabrosos. Quase consegue".

(Diário de Bordo - 09.02.47)

Um trecho de 142 km é vencido até Reggan onde uma inspeção apurada no carro e um merecido descanso completaram o dia. Na partida de Reggan já se viam grandes dunas de areia que o vento levava de um ponto a outro, como que brincando sozinho.

Antes do meio-dia, subindo uma duna, o Skoda atolou fundo na areia - não se pode vencê-la com baixa velocidade, o que é um problema quando se dispõe de pouca potência. Às 15h chegaram ao posto da com-

panhia em Bidon 5, um nome curioso, tirado dos primeiros cinco casebres de lata de gasolina que formaram o núcleo inicial do acampamento. Mais um rádio tranquilizador foi passado e o resto do dia foi só conversa com a dúzia de europeus lá residentes, sempre ávidos por notícias e histórias.

No dia 12, de volta ao Sahara. Durante a manhã, os pneus estouraram com frequência maior, o desgaste era evidente. Nas rodas da frente foram montadas duas carcaças de pneus já rompidas e enchidas com cobertores e sacos. Era o pior trecho, pedregoso demais e algumas carcaças de veículos abandonados indica-



A sede da Compagnie Générale Transaharienne, em Colomb Bechar.

vam o aperto passado por outros viajantes. Ali, Kyllar teve a certeza de que aqueles pneus não sobreviveriam ao Sahara. À noite do dia 12 foi no deserto e pela primeira vez nenhuma notícia chegaria à sede da *Transaharienne*.

A rotina do dia seguinte não se modificou: furos nos dois pneus de tração obrigaram a novas interrupções que retardaram demais a viagem. Da água e comida, pouco restava. Outra noite na escuridão. Já não se sabia exatamente quanto faltava até Gao. A lua turca que logo apareceria e que tantos encantamentos vinha proporcionando, os encontrou dormindo, exaustos, e desanimados por completo.

No dia 14 de manhã, todo o peso dispensável foi jogado fora. Toda a borracha dos pneus dianteiros acabara e a frente apoiava-se tão somente nos discos de aço das rodas, diminuindo a altura livre do automóvel.

Ao meio-dia acaba a água potável; apesar de cuidadosamente calibrados, por outras duas vezes os pneus traseiros estouraram.

"Às 5h outro furo. Desta vez, não há como se achar o vazamento, pois não tenho mais saliva. A situação é grave, sem água, comida e pior, sem pneus. O meu passageiro levantou, cobriu o teto do carro com um cobertor vermelho e disse que isso facilitaria a localização pelo ar. Não gostei,

mas não tenho mais ânimo para uma discussão. Só tenho na mente o contrato e os FF75 por quilômetro que eu não tenho como pagar".

(Diário de Bordo - 14.02.47)

UMA SITUAÇÃO NADA PROMISSORA:

- CONSEGUIRÁ KYLLAR ACHAR O FURO DO PNEU?
- OU TERÁ SIDO MAREK O SALVADOR DE AMBAS AS VIDAS COM O COBERTOR VERMELHO?
- NO SAHARA TUDO PODE ACONTECER, PRINCIPALMENTE O PIOR.

A continuação desta história será publicada no *RADIADOR N*º 36. ■

CHRYSLER 75 - ROADSTER 1929

José Maria Velho da Silva

A Restauração

(Continuação da matéria publicada em O RADIADOR 34)

Oficina de Altamir Tavares no Engenho de Dentro.

Chego com o carro no reboque, causando grande alvoroço entre fregueses e mecânicos.

Os mais novos queriam saber que carro era aquele, qual a marca, o ano de fabricação, se ainda andava, enfim, as costumeiras perguntas que estamos acostumados a responder em nossas andanças.

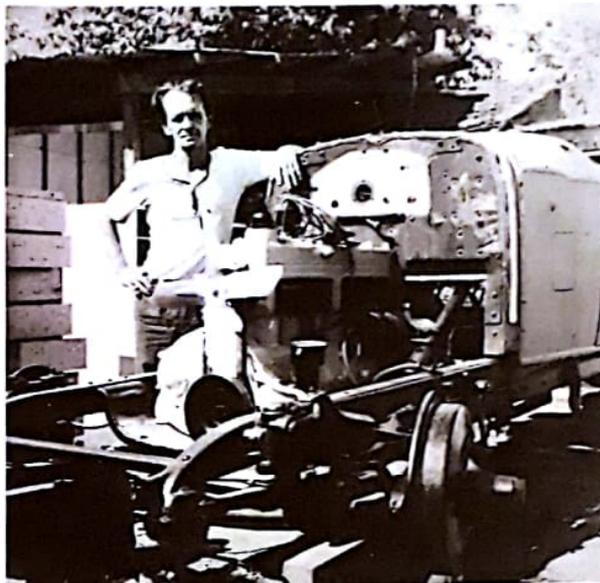
Altamir, mecânico da antiga, experiente, foi logo dizendo, com ar profissional, que se tratava de um Chrysler 29, baratinha, e que havia aprendido seu ofício em carros semelhantes, na sua juventude.

Fiquei feliz ao constatar, naquele momento, a intimidade do meu mecânico com o carro que acabava de adquirir.

Expliquei ao Altamir, então, que meu propósito não era o de "consertar" o carro, ou simplesmente "por para funcionar". Minha intenção era de emprender uma restauração completa, que respeitasse ao máximo a originalidade do automóvel. Definitivamente, eu não queria saber de "invenções" ou adaptações.

Combinamos então para o domingo seguinte, com mais calma, uma inspeção no estado geral da máquina, caixa de mudanças, embreagem, rolamentos, etc... Deixamos o carro previamente "de molho", colocando querosene pela abertura das velas, depois de drenar o cárter, que deu saída a uma pequena quantidade de óleo.

Quanto retiramos o cárter constatamos que o virabrequim, fixos e bronzinas estavam aparentemente justos e em boas condições. Cuidadosa limpeza foi feita na cuba, eliminando o óleo preto que, pela ação do tempo, havia se transformado em quase graxa. Providenciamos uma junta nova e seis litros de óleo, ao tempo em que também foi feita uma boa revisão na bomba de óleo. O motor do



Mecânica pronta. Candelot começou aqui.

Chrysler, bastante avançado para a época, já possuía lubrificação forçada.

Recolocamos as velas, limpamos o velho carburador, visivelmente inadequado para o carro, e nos preparamos para dar a partida, após revisão da parte elétrica, provisoriamente recomposta.

Após duas ou três viradas o motor pegou, apesar de parado há mais de dez anos, como revelara o antigo proprietário (funciona muito bem até hoje, apesar de pequenos ruídos que prenunciam uma discreta batida do comando).

Caixa, embreagem e diferencial revelaram-se em boas condições, inclusive com o óleo ainda fluido e no nível.

Lubrificamos os rolamentos e, a princípio, já se poderia andar com o automóvel. Nossa opção, no entanto, foi desmontar tudo, separando, inclusive, a carroceria do chassis. Dito assim parece fácil, mas entre ligar, desmontar, lavar, remontar, fazer os freios, testar e regular centenas de componentes passaram-se dois anos! Penso, hoje, ser quase impossível restaurar automóveis antigos, a não ser para quem possua oficina própria ou atenda pelo nome de Jô.

UM CARRO EM DESTAQUE

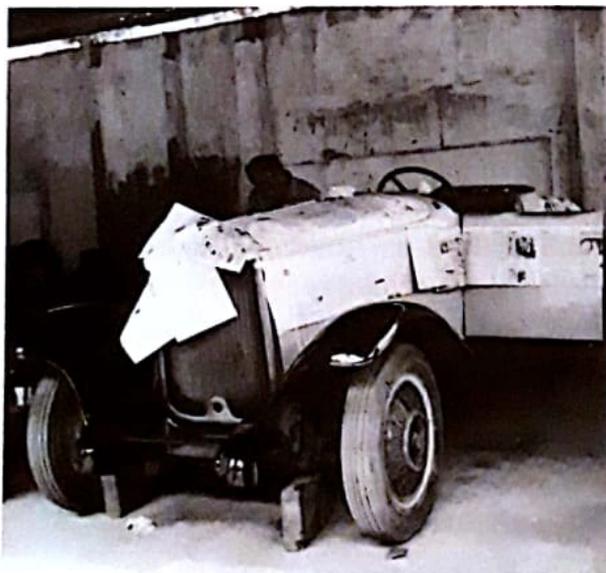
Enquanto a mecânica era providenciada, a parte de madeirame e lanterna se arrastava a passo de tartaruga.

Restaurar o madeiramento foi relativamente fácil pois ele estava 90% perfeito. A chapa também se encontrava em excelentes condições, com exceção de um dos cantos do "banco da sogra", onde durante anos a fio uma goteira conseguiu enferrujar apenas uma pequena parte da abertura e uma das calhas. A parte inferior da capa cromada do radiador e duas varetas giratórias da grade, que se perderam no tempo, foram também refeitas pelo martelo milagroso do Otávio, meu lanterneiro.

Passei então a desenvolver um intenso trabalho de pesquisa, enviando dezenas de cartas aos Estados Unidos, buscando principalmente fazer contato com colecionadores mencionados na *Antique Automobile* por conta de sua premiação em Hershey ou em outras importantes reuniões. Todos que contactei em busca de ajuda e informações responderam minhas cartas, colocando-se à minha disposição para auxiliar e orientar o trabalho de restauração do meu automóvel.

Recebi cartelas de cores, informações sobre carburadores, velas, regulagens, fotografias detalhadas do motor, do estofamento, enfim, tudo de que necessitava para levar a cabo minha árdua tarefa.

Descobri, nessas pesquisas, coisas interessantíssimas. A grade do radiador, por exemplo fôra



Pintura em marcha.

inspirada no Parthenon e suas colunas; suas varetas possuem movimento giratório, fechando ou abrindo a entrada de ar sob o comando de um termostato; o robusto sistema de freios hidráulicos era absolutamente original, fruto do pioneirismo da Chrysler, que o introduzira em seus modelos a partir de 1926.

A instalação elétrica foi toda refeita, estritamente de acordo com o esquema que me foi enviado.

Recebi, também, inestimável orientação proveniente dos "veteranos" Sanchez, Luizinho, Julinho e Carneiro Leão, tendo ainda me beneficiado do companheirismo e apoio moral do Armando, à época também um iniciante como eu.

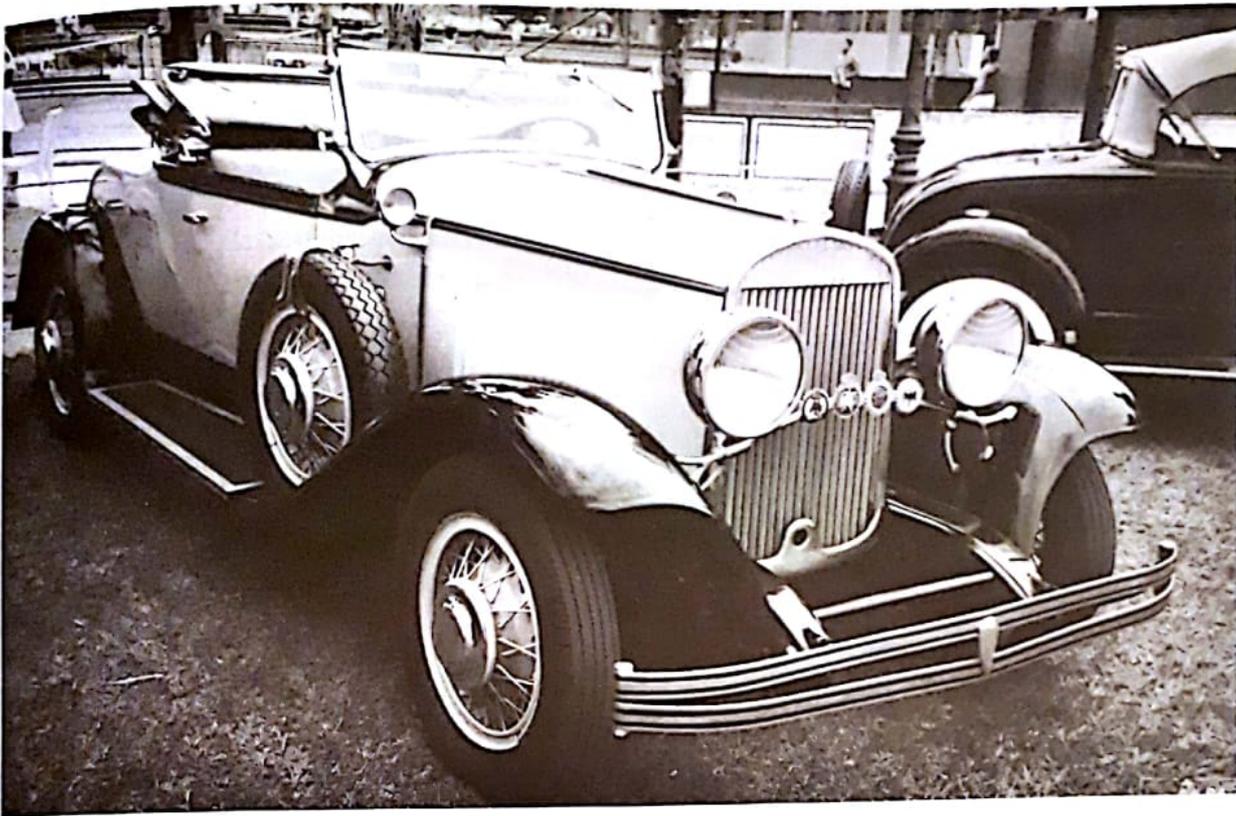
Fui à Argentina, à procura de peças. Lá encontrei o vidro da *cow-light*, que havia desaparecido, e um sobre-aro 18", para um dos estepes situados nos pára-lamas dianteiros. Não encontrei o vidro do farol e nem o carburador original nas "chacaritas" ou nas lojas especializadas.

Depois de, finalmente, localizar um carburador, resolvi publicar um anúncio na *Antique Automobile* solicitando o vidro do farol. Recebi então dezessete cartas oferecendo-o entre US\$ 5.00 e US\$ 10,00. Escolhi o fornecedor mais simpático e enviei o cheque correspondente. Trinta dias depois chegava ao correio o precioso vidro, perfeito e intacto, envolto em cuidadosa embalagem.

O carburador, somente para completar a informação, também foi encontrado nos Estados Unidos. Um familiar adquiriu-o novo, na embalagem, por US\$ 50.00.

Os mais escondidos esconderijos do Rio de Janeiro foram revirados para a aquisição de lâmpadas, velas, borrachinhas de todo tipo, platinados, retentores, juntas e outras miudezas. Naqueles tempos, muito coisa ainda estava disponível em várias lojas de São Cristóvão, principalmente nos "turquinhos". Em frente ao Hospital dos Servidores do Estado, no centro da cidade, havia também um maravilhoso "depósito secreto", hoje extinto.

Com muita paciência fui aos poucos restaurando e montando o Chrysler. Na reta final chegou a vez do painel, semi-destruído pela ação do tempo, sem mostradores e com muitos instrumentos fora do lugar. Restaurei artesanalmente dois ponteiros.



A Chrysler pronta. E magnífica.

Para restaurar os mostradores desenvolvi uma "tecnologia própria" que resultou em sucesso completo.

Fiz, basicamente, o seguinte: reproduzi em tamanho grande, em escala, os mostradores, letras, números e barras, de acordo com os tipos copiados de um Chrysler 26 que possuía mostradores ovais semelhantes aos do meu carro, com a diferença que eram em preto e branco e os meus em preto e ouro. Em seguida fotografei-os, providenciei uma redução para o tamanho real e, usando folha de ouro nas transparências dos negativos, consegui um efeito que pode ser considerado excelente.

Tive alguns problemas com os pneus (550 x 18), já que o último carro a utilizar tal medida havia sido o Jaguar, até 1950. Estavam, assim, há vinte anos fora do mercado. A importação era, então, impossível.

Buscando aqui e ali, do Jacaré a Bangu, consegui reunir os seis pneus de que necessitava. Pude, assim, rodar com o automóvel, pela primeira vez, em meados de 1973. A cromagem foi feita com competência pelo Jesus. Apesar de alguns proble-

mas que só mais tarde viriam a ser completamente sanados, o carro andou razoavelmente bem.

Iniciamos então a pintura, com o nosso competente e querido Batista. Funcionário do Automóvel Clube, Batista somente podia trabalhar aos domingos, a exemplo do que ocorrera com o Otávio, meu brilhante lanterneiro.

Grande profissional, sério e amigo, Batista fez um trabalho sensacional, muito elogiado pela "galera" da época. Aliando paciência à competência, ele levou a bom termo uma tarefa difícil, sobretudo devido às condições precárias que teve que enfrentar.

À medida em que o trabalho de pintura progredia, contactei o capoteiro que, para não quebrar a rotina, também só podia comparecer de vez em quando ao trabalho. Também ele fez um excelente serviço, elogiado por todos. Rendo ao "Seu Macedo", folclórico nordestino infelizmente já falecido, minha sincera homenagem.

Lutei ainda por um bom ano até conseguir levar o Chrysler à nossa reunião mensal, na antiga praça, o que somente ocorreu no dia 10 de novembro de

1974. Na oportunidade recebi, com orgulho, o "Prêmio Carneiro Leão", glória máxima do colecionador daqueles tempos.

Como iniciante nas artes da restauração, acredito que tenha conseguido realizar um trabalho de razoável qualidade, levando-se em conta o pequeno investimento e, sobretudo, o fato de se tratar de uma primeira vez. A primeira vez, como se sabe, é sempre difícil!...

Meus ingredientes foram: pouco dinheiro, boa vontade, respeito às características do carro, carinho e fidelidade à originalidade, tanto mecânica como estética.

Tive como objetivo primordial a originalidade, meta que hoje é relegada a segundo plano, infelizmente, por muitos colecionadores.

Faço das páginas desta conceituadíssima publicação, que a cada dia se firma como uma das

melhores do país, um quase dramático apelo aos atuais e futuros restauradores, para que não descaracterizem os automóveis e não se deixem levar por objetivos outros, sem dúvida mais fáceis, que não a restauração a mais próxima possível do original, visando principalmente à preservação da obra de arte que é o automóvel antigo, meta principal e razão de ser do nosso querido Veteran. ■

Chrysler - 1929 série 75

Modelo Roadster

Fabricados: 6.414

Preço: US\$ 1,555.00

Motor Silver Dome de 75 HP e 3.200 R.P.M.

Peso: 3.190 libras

Momentos Inesquecíveis Veteran Car



De carro problemático o Ford 41 de Waldir Tostes foi promovido a autêntico foguete. Rituais de magia negra documentados pelo O RADIADOR explicam a fantástica transformação.

GRANDES PILOTOS

Bernd Rosemeyer - *Wunderkind*

João Rocha Lagoa



Celebrando a vitória, na Copa Vanderbilt, 1937.

Não poderíamos deixar de homenagear o grande rival de Rudolf Caracciola - embora por curto tempo - aquele que era carinhosamente chamado de *Wunderkind* (garoto maravilha), Bernd Rosemeyer.

Sua fama até hoje é tanta que em 1988, na ocasião do 50º Aniversário de seu falecimento, centenas de pessoas se aglomeravam debaixo de chuva e com frio intenso junto ao monumento de pedra erguido em 1939.

Estava Rosemeyer representado neste momento por seu

filho, Bernd Jr., o qual tinha apenas 10 semanas de vida na ocasião do acidente que vitimou o pai. Sua mãe, Elly Beinhorn-Rosemeyer, famosa aviadora, estava depositando, como de hábito, 13 rosas vermelhas no túmulo de seu amado marido, no cemitério de Dahlen, em Berlim.

O enorme sucesso de Bernd Rosemeyer foi, entretanto, obtido em apenas 3 temporadas de corridas, largando em 33 GP's e vencendo em 10 deles, além de ganhar 2 campeonatos de subi-

da de montanha e vários recordes da autoestrada.

Nascido em *Lingen An Der Erns* em 14 de novembro de 1909, filho de um dono de oficina, Bernd cresceu entre carros e motocicletas. Tendo obtido sua carteira aos 16 anos, já fazia então malabarismos em sua pequena moto DKW pelas ruas da sua cidade natal, atraindo a atenção dos representantes Zündapp, por quem correu até 1932. Em seguida pilotou uma BMW esportiva e também uma de competição de 500 cc. A primeira



A estréia de Rosemeyer em Avus, 1935. Professor Porsche aparece na extremidade esquerda e Hans Stuck é o terceiro da direita para a esquerda.

vitória veio logo após 6 provas, pilotando uma NSU de fábrica. Com o sucesso, em 1934 foi convidado pela DKW. O resultado desta mudança de equipe veio rápido: 2 provas ganhas e um convite fantástico para testar o famoso Auto Union V-16. Esta marca formava, pela primeira vez, uma equipe de competição, para a qual testaria 11 pilotos de motocicleta, entre os quais Rosemeyer.

Bernd pilotava magnificamente no famosíssimo circuito de Nürburgring, tendo sido escolhido para a quipe de 1935. Vale ressaltar que o então radical Auto Union, projetado pelo Prof. Ferdinand Porsche, era extraordinariamente potente, com suspensões independentes, mas semelhantes em sua concepção ao contemporâneo Volkswagen, do mesmo autor. Acrescente-se

o fato das rodas serem muito estreitas e do piloto sentar-se extremamente avançado no chassi, dificultando a sensibilidade nas correções das saídas com a traseira.

Por sua suposta inexperiência, Rosemeyer não foi chamado para as 3 primeiras provas - em Mônaco, Túnis e Trípoli - somente estreando em Avus, circuito de alta, considerado

menos exigente para um piloto novato como ele. Com um carro estranho, meio carenado, teve um pneu furado após apenas 4 voltas.

O grande ás da equipe era, na ocasião, Hans Stuck, conhecido como *Bergmeister* (mestre da montanha), vindo correr anos depois no circuito da Gávea e outras provas de estrada e subida.

Mas era Rosemeyer que já brilharia em Nürburgring, embora derrotado por *Karatsch* (Caracciola) por apenas 2 segundos. Após chegar em segundo e terceiro nas 2 provas subsequentes, venceu pela primeira vez na Checoslováquia, em Brno, quando conheceu a famosa Elly Beinhorn.

Na temporada de 1936 venceria as 3 primeiras provas, em



Caracciola na frente: rivalidade eterna.

Mônaco, Túnis e Trípoli; foi quinto colocado na Espanha e ganhou em Nürburgring, na Coppa Acerbo (em Pescara), em Berna (na Suíça) e em Monza (na Itália). Ganhou também as subidas de montanha de Freiburg e Feldburg. Foi campeão europeu de GP's e campeão alemão de subida de montanha, já ratificando sua incível habilidade.

Tornou-se também excelente piloto de aviões, pois, casado com Elly Beinhorn, deslocavam-se com um Messerschmitt Taifun para disputar os GP's.

A temporada de 1937 transcorreu também com sucesso, conquistando 4 vitórias, além do recorde na Autobahn recém construída Frankfurt-Darmstadt, beirando os 400 Km/h. Resemeyer descreveria assim o feito: "Foi uma loucura; quando passava sob uma ponte o barulho do motor desaparecia por 1 segundo para, em seguida, voltar com um estouro".

Bernd foi com a sua equipe aos Estados Unidos disputar a Copa Vanderbilt, correndo contra as Mercedes W125. De volta à Europa, chegou em terceiro em Nürburgring, com problemas de pneus, em quarto em Mônaco, em quinto na Suíça e terceiro na Itália e Checoslováquia. As vitórias chegariam ao ganhar novamente a Coppa Acerbo e o GP de Donington, na Inglaterra. Em 25 de outubro deste mesmo ano Bernd retornou à Autobahn para a Rekordwoche

(semana de recordes), estimulado pelo Korpsführer Adolf Hünheim. Lá também estava Caracciola com seu enorme Mercedes V-12 de 5,6 litros tipo *Strömlienenwagen* (aerodinâmico), entretanto apresentando alguns problemas.

Rosemeyer estabeleceu nada menos que 16 recordes com veículos com motores de 4,3 e 6,3 litros. A casa Mercedes, sentindo-se humilhada, pressionou para que fossem feitos novos

embates já em janeiro, em pleno inverno e com fortes ventos. Assim, na manhã gélida de 28 de janeiro Caracciola estava na pista, quebrando os recordes estabelecidos por Rosemeyer.

Este, 2 horas após, foi à pista para tentar o que nunca conseguiria. A aproximadamente 450 Km/h foi atingido por um forte vento lateral e chocou-se contra uma ponte - ironicamente seu grande medo - e veio a falecer instantaneamente.

Everybody's looking at the
KEY VALUES FOR 1951

ALL THE NEW GENERAL MOTORS CARS for 1951 are now on display. The finest models yet produced by Chevrolet, Pontiac, Oldsmobile, Buick and Cadillac—they are centers of attraction everywhere. You will find each as thrilling to drive as it is to behold—each distinguished by new advances in styling and ease of handling that have been years in the making. For each has benefited from the continuing program carried on, year after year, by GM's research, engineering and production staffs to develop betterments in materials and construction for use by all General Motors cars. This exploration is concerned with a multitude of things—from window glass and finishes to metallurgy and the chemistry of fuels. The net result is the richer beauty, finer quality and superb performance that make the new GM cars the key values for 1951. We believe they will supply the better transportation millions of Americans still need, and invite your inspection—at the showrooms of your local GM dealers.

GENERAL MOTORS

CHEVROLET • PONTIAC • OLDSMOBILE • BUICK • CADILLAC
BUICK ENVELOPE • GM TRUCK & COACH

CHEVROLET

Foi enterrado de forma solene, com honras militares, pois o *Reichsführer* Heinrich Himmler o tinha nomeado *Obersturmführer* em 1936, após o sucesso de Nürburgring, promovido para o *Hauptsturmführer* após a *Vanderbilt Cup*, nos Estados Unidos.

Ainda hoje, multidões comparecem todos os anos à Autobahn para reverenciar sua ilustre memória.

Nota do Autor:

No última edição de O RADIADOR relatamos a existência de uma Mercedes 500K, de nossa propriedade na década de



Rosemeyer e Professor Porsche, enfrentando o frio de outubro, durante o REKORDWOCHE de 1937.

50. A manutenção deste gigantesco veículo era criteriosamente feita por um certo Otto Friedrich Scholl. Este viera ao Brasil na equipe Auto Union acompanhando Von Stuck, aqui estabeleceu-se por designação da própria fábrica.

bem idoso, Scholl por vezes me acompanhava ao Autódromo de Jacarepaguá, exaltando as qualidades dos nossos pilotos, mas observando:

— *“Aber niemand wie Rosemeyer”*
(Mas ninguém como Rosemeyer) ■

Após a guerra especializou-se em veículos europeus em geral, sobretudo os primeiros Jaguar aqui chegados e conheceu meu pai, então possuidor de tal veículo, antes de adquirir a Mercedes já mencionada. Scholl tornou-se um bom amigo, influenciando-me no gosto pela engenharia mecânica e pelo idioma alemão. Nos anos 70 e início dos anos 80, já

SE O SEU NEGÓCIO É

CARRO ANTIGO,

ENTRE PARA O VCC-RJ.

SE O SEU NEGÓCIO É

CARRO NOVO OU USADO,

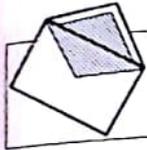
ENTRE NA NOVA TEXAS.



Na Nova Texas você encontra o carro zero dos seus sonhos e o usado da sua confiança, além de assistência técnica com mecânicos treinados na fábrica e peças genuínas FIAT.



R. Frei Caneca, 53/55/57 - Centro - Rio de Janeiro - RJ
Tels.: (PBX) 224-8922 - (PEÇAS) 224-9766



Correspondência em dia

Rio de Janeiro, 29.08.94

Caro Aurélio/Equipe do "Radiador"

Com grata surpresa, ao chegar em casa após mais uma semana "exilado" em São Paulo, defrontei-me com o último exemplar do Radiador e pude perceber como é gratificante mobilizar projetos idealistas contando com poucos recursos financeiros.

Esta edição, no meu entender, é bem superior às anteriores, marcando um estilo próprio que veio se aprimorando ao longo do tempo, distribuindo adequadamente artigos de qualidade e gozações necessárias para manter a leitura leve e descontraída.

Cabem, no entanto, duas ressalvas:

1) No artigo do Muricy sobre carburadores, faltou mencionar um oitavo item no capítulo "possíveis defeitos", o qual só pode ser resolvido pelo Ony, que obteve imbatível know-how ao enguiçar por falta de gasolina no percurso Araxá-Rio, tendo desmontado quase por completo sua De Soto na tentativa de resolver tão intrincado problema...; e

2) Menciono, finalmente, o pequeno destaque conferido à minha performance com o DKW 62 na prova de arrancada de São Lourenço, quando empreendi enorme esforço para manter em meu poder o "Troféu Ampulheta", no dizer do Dieckmann.

Abraços,

Antonio Pinho

Barbacena, 21 de setembro de 1994

Cordiais Saudações,

O RADIADOR preenche todos os requisitos do saudosismo e dos antigomobilistas. Ofereço aqui a foto do meu OPEL KAPITAN 1951 que me acompanha há 26 anos, já tendo participado de quatro encontros de carros antigos.

Como informação, a fábrica Opel foi destruída na II Guerra e a GM reiniciou a produção em 1948, fabricando 3.300 unidades. A produção chegou até 100.000 Opel Kapitän em 1953 e estimo que atualmente no Brasil estejam rodando apenas 4 destes modelos.

Envio meus sinceros votos de felicidades a todos os companheiros.

Ernando Vieira Ramos

- Ernando, agradecemos a colaboração. Um grande abraço.
Os editores

Brasília, 22 de setembro de 1994

Prezados Companheiros,

Parabéns pela sedimentação do RADIADOR e pela sua evolução gráfica. O equilíbrio visual, a qualidade de impressão, a foto da capa, tudo isto emoldura a linha de texto bem humorada e irônica que tão bem sintetiza o espírito carioca.

Tenho a certeza do sucesso constante e da instigação a outros clubes para que o bom exemplo seja seguido.

Com consideração e saudações antigomobilistas do

Roberto Nasser

- Caro Roberto, outras publicações como a nossa certamente contribuiriam para divulgar ainda mais o nosso amor pelo antigomobilismo.

Os editores

Petrópolis, 1º de outubro de 1994

Prezados Senhores,

Gostaria de apresentar o meu aplauso à excelência da sua publicação - O RADIADOR.

Sendo entusiasta de cinema e estando encantada com a atividade dos clubes de carros antigos, gostei muito da coluna "O Carro Antigo vai ao Cinema" publicada no nº 33 e lamentei a ausência no nº 34. Será que vocês não pretendem continuá-la?

Cordialmente,

Elza Hamelmann

- Pretendemos retornar ao assunto, D. Elza, em breve.

Os editores

ESPECIALISTA EM RADIADOR. TRATAR NA GRÁFICA WAGNER.

A partir de agora O RADIADOR será impresso na Gráfica Wagner. Com o mesmo espírito irreverente, a mesma linha editorial. E com a qualidade de quem entende de folhetos, catálogos, livros, bulas, revistas, rótulos, impressos em geral e também é apaixonado por carros antigos.



GRÁFICA WAGNER LTDA.

Rua Amazonas, 125 - São Cristóvão - Tel.: 580-1181 - Fax.: 580-1584

CARTAS

PRESTIGIE AS NOSSAS REUNIÕES NA PRAÇA.



Todo mês o VCC-RJ se encontra no Aterro do Flamengo, em frente ao restaurante Rio's. É uma boa oportunidade para um bate-papo, para fazer novas amizades e para apreciar aquilo que a gente mais gosta: carro antigo. Portanto, participe, divulgue e compareça sempre à nossa reunião da praça e aos nossos encontros.

Sem você o clube perde um pouco do seu brilho

A REUNIÃO DA PRAÇA OCORRE TODO SEGUNDO DOMINGO DO MÊS, A PARTIR DAS 15 HORAS.



VOCÊ SEM O CINTO DE SEGURANÇA.

Evite acidentes.
Use o cinto de segurança.



TECNOLOGIA A SERVIÇO DO HOMEM