

PORTO ALEGRE



JULHO/2000

O CARRO

ANTIGO



VETERAN CAR CLUB DO BRASIL - RS

Veteran RS vence Rally dos Gringos



Os casais do Veteran RS, André e Paula, Groisman e Salese, e Breda e Alzira, 1º, 2º e 7º lugar no Rally dos Gringos

PRÓXIMOS EVENTOS

Bagé

15 e 16/07

Taquara

29 e 30/07

ENTREVISTA

com

Mauro Beirão

contracapa

E MAIS

· **Contagiros**

página 3

· **Caderno Técnico**

página 6

· **Carro do Mês**

página 7



O "Carro Antigo" é uma publicação mensal do Veteran Car Club do Brasil/RS

Os artigos assinados são de inteira responsabilidade dos seus respectivos autores

DIRETORIA

Presidente
SÉRGIO DE OLIVEIRA PIANCA
Vice-Presidente
LUIZ ADÉLIO MACHADO
1º Secretário
SILVIO SOUZA DA SILVA
2º Secretário
JOSÉ CARLOS G. DE MELLO
1º Tesoureiro
MAURO BEIRÃO
2º Tesoureiro
IVO ANDREOLI
Diretor de Eventos
JOSÉ ALBERTO GROISMAN

CONSELHO DELIBERATIVO

LUIZ GUSTAVO TARRAGÔ DE OLIVEIRA
PAULO BREDA
CARLOS EUGÊNIO LEONARDO

Endereço:

Rua Dr. Pereira da Cunha, 378
Intercap - Porto Alegre - RS

Informações pelos telefones:
(0xx51) 339-1764
315-8159

Jornalista responsável
JURANDIR SOARES - MTb 1789
Editoração Gráfica
TIAGO RITTER

Fotolitos
ANS

Impressão
GRÁFICA ORIGINAL

Projeto e Execução
MAPA-MÚNDI COMUNICAÇÕES
Rua Dona Laura, 414 cj. 501
Fone/Fax (051) 321-3677

Em busca da união com o novo Estatuto

Conforme já foi noticiado, foi criada junto ao Veteran Car Club do Brasil/RS uma comissão encarregada de elaborar o novo Estatuto de nosso clube, a qual concluiu com brilhantismo o seu trabalho, que foi aprovado por unanimidade em assembléia realizada dia 23 de maio último. Essa comissão esteve integrada pelos antigomobilistas João Carlos Krahe, Gilberto Moraes, José Carlos Mello e Mario Stein Estivalet, aos quais nós agradecemos o empenho no cumprimento de tarefa tão importante para nosso Clube.

Com o novo Estatuto, que é nossa lei maior, ficam bem claras todas as ações relacionadas ao Clube, tanto no que toca à Diretoria como aos associados. Nosso objetivo ao propor o novo Estatuto foi ter tudo bem definido, para que a administração possa ser a mais transparente possível. Afinal, acima de tudo, queremos é a preservação e a difusão desse movimento tão importante para nós que é o antigomobilismo.

E justamente pelo fato desse movimento ser a nossa paixão e a razão maior de nossos encontros, é que queremos conchamar a todos para colaborarem para que o novo Estatuto venha a ser um fator de união de nosso Clube. Precisamos da participação de todos; precisamos da união de todos. Nosso Clube é pequeno e não comporta divisões. Até porque, a divisão só serve para enfraquecer o movimento.

Queremos todos unidos em torno do antigomobilismo, deixando de lado diferenças de qualquer ordem que possam empanar o brilho do nosso movimento. A história do antigomobilismo em nosso estado já é marcada por diferenças que afetaram a sua continuação. Por isto, mais do que nunca, é preciso união. União em torno do novo Estatuto; união em torno do Clube.

Sérgio Pianca
Presidente

allgayer
ENGENHARIA

Instalações comerciais
e industriais

Fone/fax: (051) 339-1250

Extração de carvão mineral para
geração de energia elétrica

Rua São José, 414 - Cep 88801-520
Criciúma - SC

Fone: (048) 437-0477
Fax: (048) 437-0479

Allard

Muita gente não conseguiu identificar o carro que ilustra a matéria sobre o evento de São Sebastião do Caí, publicada na página 6 do nosso informativo do mês passado. Também pudera: foram produzidas somente 151 unidades deste modelo!!

Para os curiosos de plantão aí vai: trata-se de um Allard, modelo K1, fabricado entre os anos de 1946 e 1950. Como trata-se de uma marca pouco conhecida, vamos traçar algumas linhas abaixo contando um pouco da história da mesma.

Sidney Allard iniciou a produção dos carros que levam seu nome a partir de 1936, na Inglaterra. Eram protótipos, ou como os ingleses os chamam "specials", com mecânica americana, normalmente Mercury (V8) e Lincoln (V12). Estes carros, cerca de uma dúzia, chegaram a participar de competições, com relativo sucesso,

alguns pilotados pelo próprio construtor.

Veio a guerra e claro, a produção foi paralisada. Em 1946, havia grande demanda por carros novos, apesar de na Inglaterra as condições econômicas da população serem precárias, e os Allards não serem propriamente um artigo de primeira necessidade.

No entanto, Allard conseguiu condições muito favoráveis para adquirir do governo inglês um lote de motores Ford V8, requisitados para o esforço de guerra, porém nunca utilizados.

Este fato deu o impulso que faltava para a empresa deslançar. É claro, tratava-se de uma produção artesanal. Para se ter uma idéia, o pico de produção ocorreu em 1948, com 432 automóveis.

Apesar de um Allard P vencer o famoso Rally de Monte Carlo em 1952, (com Mr. Allard ao volante), a produção foi decaindo ano a ano; em 1955 foram produzidos apenas carros sob encomenda, e a produ-

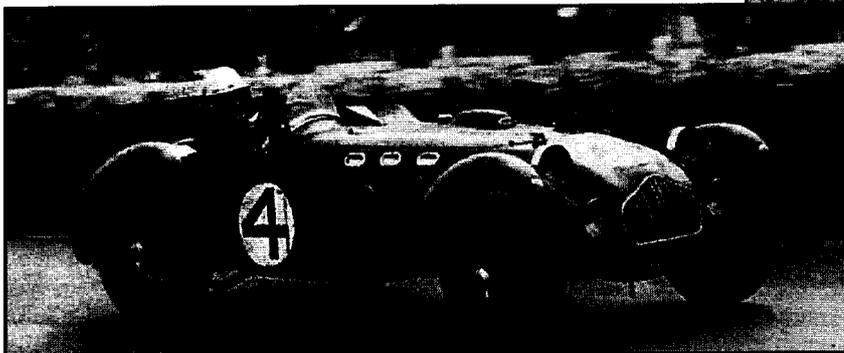
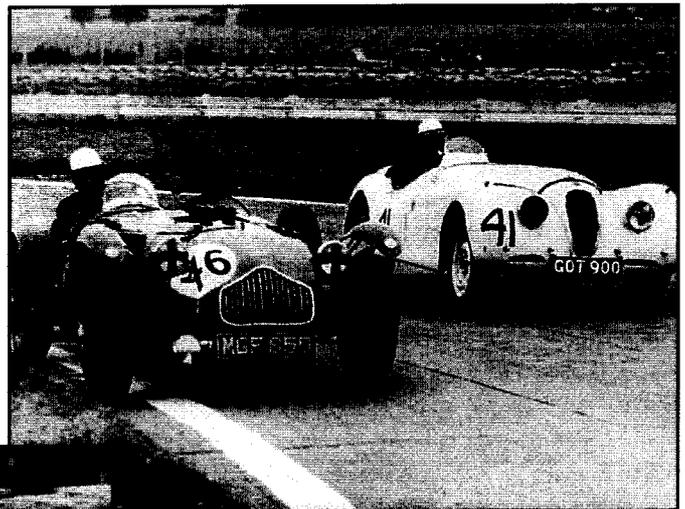
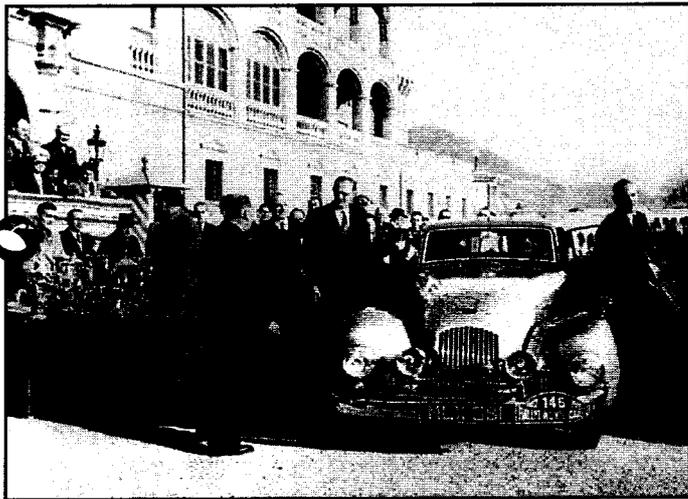
ção encerrou-se formalmente em 1960.

No entanto, a empresa não fechou suas portas, iniciando a produção de versões personalizadas do Ford Anglia 105E, conhecidas como Allardettes (sic!!).

Seus modelos mais famosos são justamente o K1, L1 (1946/48, quatro lugares, 191 produzidos), J1 (1947/48, dois lugares, 12 produzidos), M (1947/50, quatro lugares, 500 produzidos), P (1949/52, quatro lugares, 559 produzidos) e o mais famoso de todos, o J2, especialmente quando equipado com mecânica V-8 Cadillac.

Este modelo, produzido entre 1950/52 (90 unidades) finalizou em 3º lugar em Le Mans 1950. Detalhe: sem a terceira e última marcha, a qual quebrou durante a corrida!

Uma curiosidade: Sydney Allard foi o único construtor a vencer o Rally de Monte Carlo com um carro com seu próprio nome. Na ocasião, deixou em segundo nada mais nada menos do que Stirling Moss!!



Sydney Allard recebendo a premiação no Rallye de Monte Carlo, 1952 (acima esquerda). Allard J2 e Jaguar XK120, acima, e Allard J2 ao lado

Representantes do Veteran RS vencem o Rally dos Gringos

Três veículos representaram o Veteran RS no *Rally dos Gringos*, realizado dia 18 de junho, tendo papado o título daquela importante competição organizada pela SCAA – Sociedade Caxiense de Automóveis Antigos. André Prudente, com uma pick up Willys 1951 conquistou o primeiro lugar. José Alberto Groisman, com uma pick up Ford 1929, ficou em segundo lugar, enquanto que Paulo Breda, com a pick up Chevrolet 1950 ficou em sétimo lugar.

Ao todo, 27 competidores participaram da prova, que teve largada nos pavilhões da Festa da Uva e chegada junto à Igreja Matriz de Antônio Prado. A chuva intensa que caiu durante o fim de semana ajudou a dar maior emoção a esse que já se tornou um dos principais eventos do antigomobilismo gaúcho. De parabéns a SCAA que, sob a liderança de Cleomar Slavieiro realiza com brilhantismo mais uma edição do Rally dos Gringos.



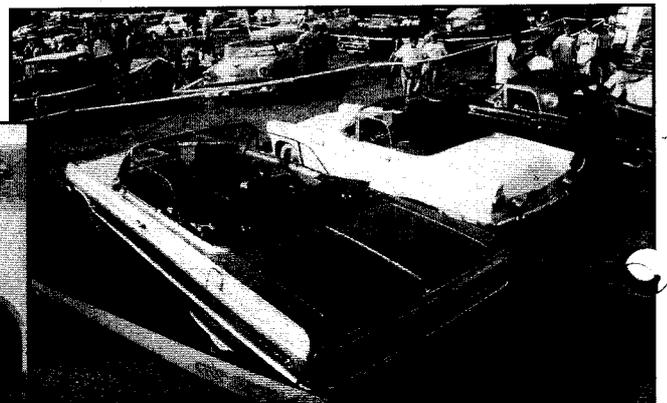
André e Paula recebendo o prêmio dos dirigentes da SCAA

Premiações em Águas de Lindóia

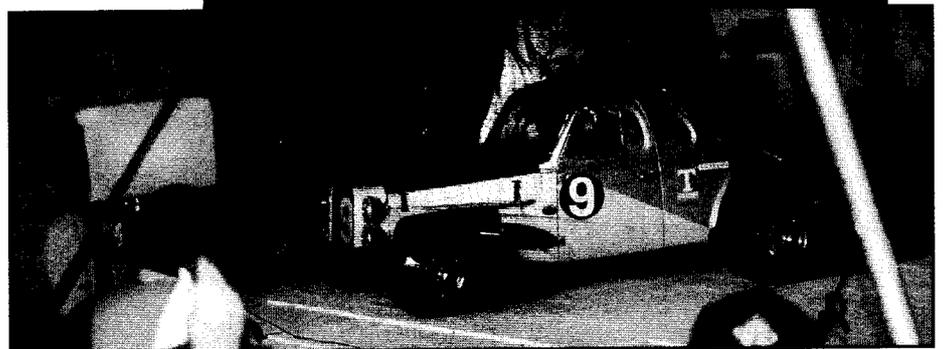
Integrantes do Veteran RS também obtiveram premiações no V Encontro Paulista de Autos Antigos Águas de Lindóia, realizado de 22 a 25 de junho. Cerca de 700 carros, entre importados e nacionais, participaram do evento, que premiou 100 carros nas mais diversas categorias.

Da delegação do Rio Grande do Sul, foram premiados os antigomobilistas Gaspar Engelmann, de Novo Hamburgo (Mercedes-Benz), Cleomar Slavieiro, de Caxias do Sul (Station Wagon), José Alberto Groisman, de Porto Alegre (Fusca 1959) e Paulo Trevisan, de Passo Fundo (carretera nº 9).

Além do extraordinário e qualificado número de carros, o evento contou com 120 bancas com peças, acessórios, camisetas, miniaturas, brinquedos e outros artigos à venda. Também estavam à venda cerca de 50 veículos antigos. O encontro propiciou uma excelente confraternização, não só no local da mostra, mas também durante os jantares realizados na quinta, sexta e sábado.



Bandeira do Veteran RS (esquerda) esteve presente no local de premiação. Aspecto geral da mostra de Águas de Lindóia. acima. Carretera número 9, de Paulo Trevisan, recebeu prêmio especial. abaixo.



Spier apresenta Renault furgão

Uma das atrações do Encontro da Praça de 4 de junho foi o furgão Renault 1951 apresentado pelo Luiz Spier. O possantão, que tem roda raiada dupla, foi resgatado de uma fazenda do município de Ernestina, onde estava ao relento.

"Não troquei nem as velas, só encostei uma bateria e ele pegou", conta eufórico o feliz novo proprietário do veículo, que agora será levado para a restauração.



Pelotas marca presença



O pessoal do Veteran Car Club de Pelotas esteve presente ao Encontro da Praça de 4 de junho.

Compareceram os antigomobilistas Ubirajara Correa, com um CÔnsul 51, Paulo R. Hadler, com um Chevrolet 1939 e Jorge Cunha, com um Karman Ghia 1968. Eles vieram divulgar a Fenadoce e aproveitar para manter mais um intercâmbio com os antigomobilistas de Porto Alegre e arredores.

Praça com muita movimentação

O Encontro da Praça de 4 de junho reuniu mais uma vez um elevado e qualificado número de veículos e um grande contingente de visitantes. Aliás, a cada mês mais aumenta o número de pessoas que vão até o estacionamento da Câmara de Vereadores para admirar as relíquias que ali são expostas.

Entre essa movimentação, não faltou o proselitismo político. Nosso clube, é sabido, não tem nenhuma ligação política, todavia, temos manifestado nosso reconhecimento ao vereador Isaac Ainhorn que, quando presidente da Câmara, viabilizou o estacionamento daquele organismo como o local de nossos encontros do primeiro domingo do mês. E o vereador aproveitou o domingo

ensolarado do último encontro para fazer circular por entre os presentes o deputado Alceu Collares, que é o candidato do PDT à Prefeitura de Porto Alegre. Como estamos em ano de campanha, seguramente que outros candidatos deverão circular pela Praça nos próximos encontros.

O papo político e antigomobilístico foi quebrado pelo ruído das Alfas de Ricardo Trein e seus companheiros, que aproveitaram o encontro para esquentar as máquinas, em preparação para o *Fórmula Classic*, evento que estava programado para o dia 18 de junho, em Tarumã, mas que acabou sendo transferido devido às fortes chuvas que caíram durante aquele fim de semana.

Encontros em Bagé e Taquara

Bagé e Taquara, duas cidades que já firmaram tradição no antigomobilismo, estarão promovendo encontros em julho.

O encontro de **Bagé** será realizado nos dias 15 e 16 e terá a seguinte programação:

Dia 15 – Sábado:

- 14h – Abertura do evento com o início da exposição;
- 15h – Visita à cidade;
- 18h – Passeio de carros antigos pela avenida 7 de Setembro;
- 21h – Jantar em homenagem aos expositores.

Dia 16 – Domingo

- 10h – Prova de lenta e gincana;
- 12h – Encerramento da exposição de carros;
- 12h30min – Almoço para expositores

As inscrições são gratuitas, no local do evento e cada inscrição dá direito a dois jantares e dois almoços.

Em **Taquara**, o evento será realizado dias 29 e 30, no Parque de Eventos da Novemberfest. A programação será a seguinte:

Dia 29 – Sábado:

- 9h – Credenciamentos e abertura
- 12h – Almoço no local (livre)
- 21h – Jantar dançante no salão do Parque (duas pessoas por carro antigo);

Dia 30 – Domingo:

- 9h – Abertura e novos credenciamentos;
- 12h – Almoço festivo (duas pessoas por carro)
- 16h – Encerramento.

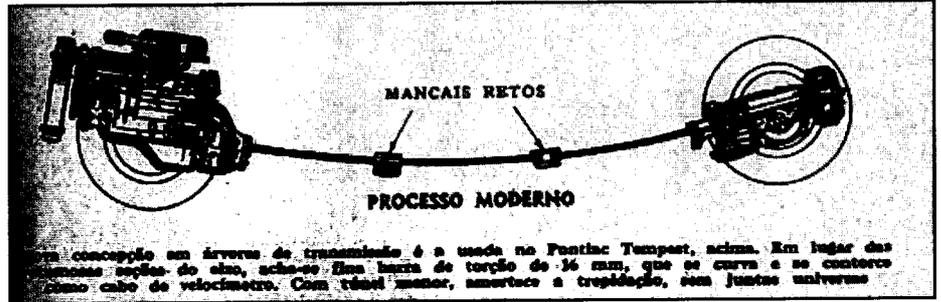
Informações com Flávio Marks,
fones 51 – 542-2616, 9972-5808,
fax 542-2079

Cardã flexível? Opala com comando de válvulas no cabeçote? Meio V8 ?

Oscar Fernando Leke

Se há algo que sempre me desgostou, falando tecnologicamente é claro, foi o conservadorismo dos americanos na fabricação dos seu automóveis. Até bem pouco tempo atrás qualquer carro fabricado no Tio Sam tinha motor dianteiro, longitudinal, todo em ferro fundido, de grande cilindrada, eixo rígido atrás, tração traseira, chassis que mais parecem trilhos, etc., ou seja, tecnologia que permaneceu imutável durante décadas. Parece que agora as coisas estão mudando, embora ainda sejam fabricados carros com aquelas características. No entanto, ao longo de todos estes anos que tenho acompanhado a evolução dos automóveis, não faltaram aos americanos soluções técnicas de ponta, muitas delas consagradas e aprovadas, já que foram produzidas maciçamente. Se não, vejamos.

Em 1961, no auge da primeira grande crise do petróleo, a indústria americana se viu forçada a lançar uma geração de veículos que ficaram conhecidos como compactos. São desta época o Buick Special, o Oldsmobile F-85, ambos com motor em alumínio (cujo



bloco foi usado na fórmula 1 pela Brabham), o Chevrolet Corvaire (cópia do Volkswagen?), o Plymouth Valiant (com seu motor inclinado e um coletor de admissão com efeito Ram), o Ford Falcon, o Mercury Comet e assim por diante.

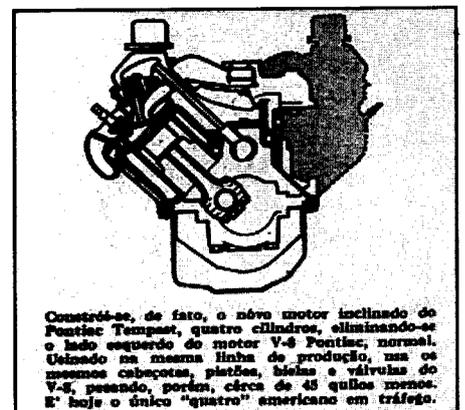
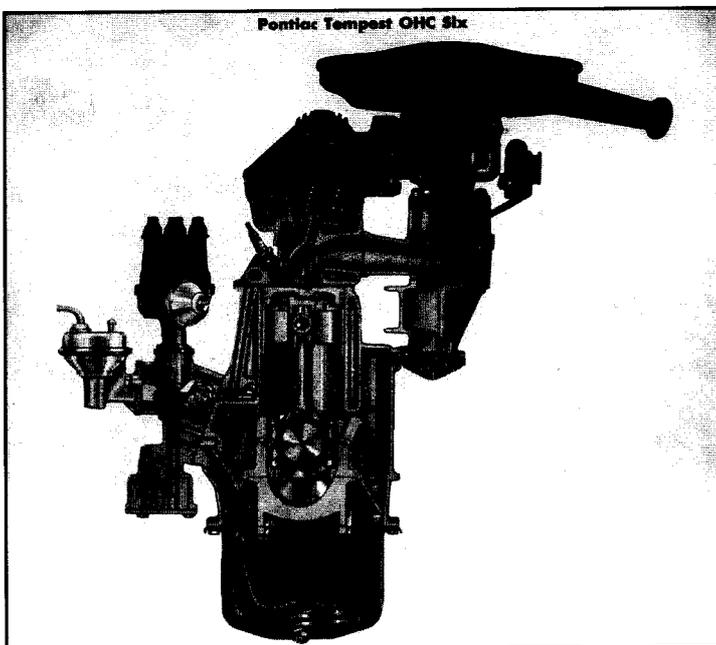
Na época, a divisão Pontiac da GM, sem dúvida a mais avançada na adoção de novas tecnologias, lançou seu modelo compacto Tempest cujas características seriam ainda hoje revolucionárias. Para começar, uma das opções de motor era um V8 cortado ao meio. De fato, para aproveitar a linha transfer de fabricação dos V8 foi concebido um 4 cilindros, inclinado a 45°, exatamente igual à metade do grande V8 que lhe deu origem. Não satisfeitos com a novidade, os técnicos da Pontiac acrescentaram mais uma. Ligando o motor à caixa de

câmbio, situada atrás, no eixo das rodas traseiras (por si só outra solução de ponta, por se tratar do tipo "trans-axle"), inventaram um eixo cardã flexível. Realmente, com a situação do câmbio na traseira, o torque a ser transmitido era bem menor, permitindo o

emprego de uma barra de aço mola de 5/8" (15,9mm) de diâmetro guiada por rolamentos que forçavam-na a trabalhar permanentemente em arco. Com isto o famoso túnel dos carros com tração traseira ficava substancialmente reduzido. As figuras anexas, da Mecânica Popular de Março de 1961 dão uma idéia melhor do cardã flexível.

Ainda a divisão Pontiac, em 1966, passada a crise do petróleo, lançou seu Tempest, agora bem mais crescidinho. O cardã flexível já era coisa do passado. Mas a novidade era o motor seis cilindros. Todos devem se lembrar do motor do Opala 230 polegadas cúbicas. Pois a Pontiac pegou o dito e colocou um comando de válvulas no cabeçote. Uma vista em corte do mesmo pode ser vista noutra figura anexa. E o resultado? Na versão "Sprint" tinha 207 HP @ 5200rpm

Tudo isto foi produzido em massa para, em curto espaço de tempo, cair em desuso, em favor das soluções conservadoras citadas no início. Uma pena. Já pensaram um 250S com comando de válvulas OHC?



Chevrolet 1933

Em 1968, quando minha família foi morar na rua Dom Vital nº 71, Bairro Glória, conheci o sr. Carlos Nectoux, tio da minha namorada, (minha esposa há 25 anos) que tinha um Chevrolet 1933 azul marinho e morava nessa mesma rua. Todos os dias "o tio Carlos" passava na frente da minha casa com o seu Chevrolet. Em 1970 o tio Carlos colocou o Chevrolet à venda por Cr\$ 1.300,00 (Hum mil e trezentos cruzeiros), para meu desespero só consegui reunir Cr\$ 900,00 (novecentos cruzeiros) com a ajuda de meu Jeep 1951, valor que era insuficiente para a compra do carro.

O carro foi então vendido ao sr. Frederico Sperb, permanecendo, com ele

até junho de 1998, quando finalmente consegui comprá-lo. Segundo o sr. Frederico, durante estes 28 anos (1970 a 1998) ele só usou o carro umas 3 ou 4 vezes. O carro mantinha todas as suas características originais, tomando-se assim mais fácil a sua restauração.

Após um ano de serviço, o 33 ficou pronto. Uma das maiores dificuldades foi encontrar e importar as rodas e pneus originais aro 18". Agora com o carro pronto, pretendo ir a Caxias do Sul, visitar o sr. Homero Nectoux, filho do tio Carlos, que também é colecionador. A viagem a Caxias em 1968, foi a última que o tio fez com o 33.

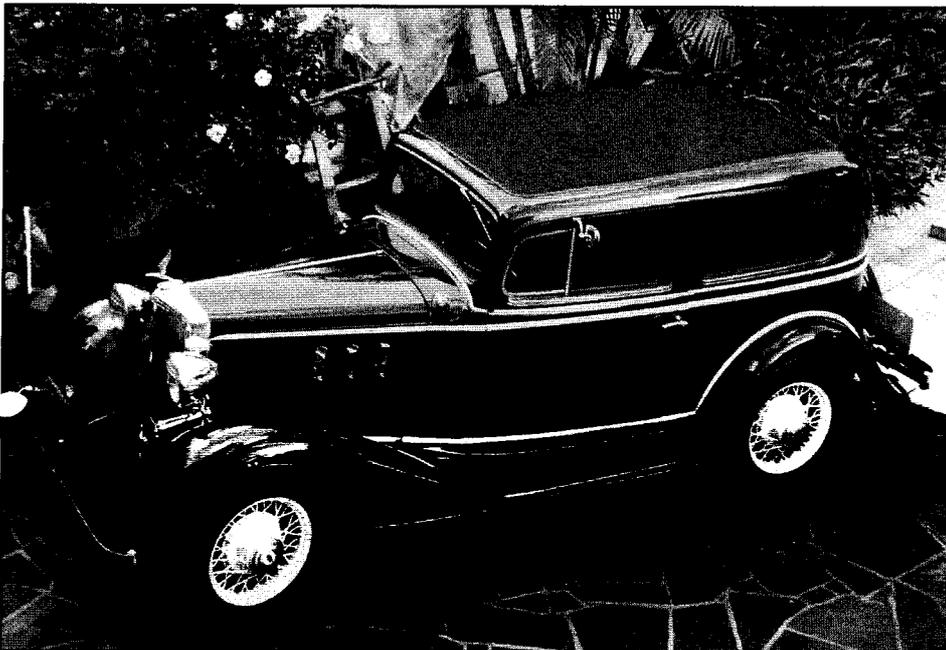
FICHA TÉCNICA:

- Modelo: MASTER EAGLE
- Motor: 6 cilindros em linha, 65 HP @ 2800 rpm
- Tipo: Sedan 2 portas
- Pneus: 525/550x18"
- Bateria: 6 V
- Câmbio: 3 marchas com over-drive

CURIOSIDADES:

De 1923 a 1933 a GM batizou seus carros com os seguintes nomes:

- 1923 / 26 : Chevrolet Superior
- 1927 / : Chevrolet Capitol
- 1928 / : Chevrolet National
- 1929 / : Chevrolet International
- 1930 / : Chevrolet Universal
- 1931 / : Chevrolet Independence
- 1932 / : Chevrolet Confederate
- 1933 / : Chevrolet Master Eagle

**CLASSI-SUCATA**

AERO WILLYS 1964
Para restaurar
Tratar com André
51 - 228-5505 / 9124-1129

ROVER MODELO 75
Ano 1953
Original, placa do ano
Preço: R\$ 5.000,00
Tratar 9115-1818

CLASSI-SUCATA

FONE: (51) 9842-0048



MSN - Corretora de Seguros e Repr. Ltda

Gilnei M. R. da Cunha

Av. Cristóvão Colombo, 1840/102
CEP 90560-004 - POA/RS
Fone: (51) 346-8072

Carros & Eventos

ALUGUEL DE CARROS ANTIGOS

Rua José de Alencar 386 cj. 702
Fones: 233.9994 / 9828313
231.1112 / 969.1261

“Nosso Clube é uma referência do antigomobilismo no estado e no país”

O tesoureiro do Veteran RS revela quais são seus carros preferidos e dá sugestões para o aprimoramento do antigomobilismo no estado

O Carro Antigo – Como começou o gosto por carro antigo?

MAURO BEIRÃO - O gosto por carros antigos começou bem cedo. Aos 14 ou 15 anos, eu já conhecia vários ferros-velhos da cidade e já era muito amigo do Alípio Araújo, vulgo “Mula Manca”.

CA – Qual é o seu carro preferido?

MAURO - Eu não tenho “um” carro preferido, mas vários, preferencialmente, da marca Chevrolet, das décadas de 50 a 70.

CA – Quantos carros possui?

MAURO - Como eu sou “coleccionador de um carro só”, atualmente eu tenho um Camaro 1968. Mas já tive vários outros, como Opel Kadett 1937, Jeep 1942, Impala 1963, Dodge 1979, Ford Tudor 1948, Sedanete 1952, Karmann-Ghia 1969, SP II 1973, Camaro 1974, Malibu 1967, etc, etc...

CA – Que observação podes fazer com relação ao antigomobilismo?

MAURO - Tenho notado que, atualmente, a admiração por carros antigos tem crescido bastante, e isso está ocorrendo tanto no estado quanto no país, e as agremiações em torno do carro antigo, estão se multiplicando, sendo cada vez mais organizadas e gerando novas extensões de acordo com o número de admiradores de cada modelo. Atualmente, o Veteran RS é um clube que agrega vários sócios de Porto Alegre e região metropolitana, interior do estado, centro e nordeste do país, além de um associado nos EUA. Um grande número destes associados também faz parte de outros clubes menores. Toda esta congregação de antigomobilistas está tornando o nosso clube uma referência do antigomobilismo no Rio Grande do Sul e no Brasil.

CA – Que sugestões tens a fazer para o aprimoramento do antigomobilismo em nosso meio?

MAURO - Na minha opinião, o aprimoramento do antigomobilismo em nosso meio ocorre em cada evento que se realiza, como nos encontros mensais, da praça (que não é mais praça, é o estacionamento da câmara de vereadores), ou nos encontros em cidades do interior, ou ainda no churrasco das quintas-feiras. Em cada evento o assunto preponderante é sempre o carro antigo, onde se compra tal peça, qual site vende catálogos de determinada marca, quais os itens faltantes para certo carro adquirir uma placa preta, ou seja, além de um encontro de amigos, poderíamos dizer que também é um encontro de pesquisadores da indústria automobilística do passado.