

PORTO ALEGRE



JUNHO/JULHO
2001

O CARRO ANTIGO



VETERAN CAR CLUB DO BRASIL - RS

Praça bate recorde

O encontro do dia 3 de junho superou, em número de pessoas visitantes e de carros expostos, todos os eventos anteriores. As Mercedes Benz (foto), do Clube dos Mercedeiros, foram atração na Praça.



Página cental

Recall para os Placas Pretas

Todos os processos de placas pretas concedidas até agora foram devolvidos pela Federação Brasileira de Automóveis Antigos devido a erros diversos. Os proprietários devem entrar em contato com a direção do Veteran- RS.

Página 4

**O carro feito
por um
porto-alegrense**

Contracapa

**A história da
marca japonesa
Honda**

Página 3

**Os segredos da
distribuição
desmodrômica**

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
CARLOS GALANT
Vice-Presidente
OSCAR FERNANDO ALLGAYER
1º Secretário
FERNANDO CAMMERER
2º Secretário
MARCOS AGUZZOLI
1º Tesoureiro
MAURO BEIRÃO
2º Tesoureiro
SAMIR CHAAR
Diretor de Eventos
PAULO FERNANDO BAJESTERO

CONSELHO DELIBERATIVO

VINÍCIO AGUIAR CHAVES
PAULO ROBERTO BREDÁ
LUIS GUSTAVO TARRAGO
suplente
NÉLSON SOUZA DOS SANTOS

CONSELHO FISCAL

SÉRGIO PIANCA
SALVIO ADELINO DE SOUZA
JOSÉ BEN HUR TEPONTI
suplentes
PAULO ROBERTO RENNEN
JOÃO CARLOS KRAHE
CARLOS EUGÊNIO LEONARDO

Rua Dr. Pereira da Cunha, 378
Intercap - Porto Alegre - RS
Informações pelos telefones:
(0xx51) 339-1764/ 315-8159
E-mail: vccrs@aol.com

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

A inadimplência é muito grande

Decorridos seis meses desde que a nova diretoria assumiu o presente mandato, conseguimos tomar conhecimento dos problemas e dificuldades que o VCCB/RS enfrenta para se manter ativo e para propiciar algum retorno para seus associados e colaboradores.

Não há nenhuma dúvida de que as dificuldades econômicas que o país enfrenta têm efeito direto sobre as disponibilidades financeiras de todos nós. No caso do nosso clube, temos uma parcela em torno de 30% de associados em dia com as trimestralidades de R\$ 25,00 que o clube cobra, atualmente. O alto índice de inadimplência nos leva a solicitar aos associados ainda interessados em conviver conosco no clube, a que procurem manter contato com os membros da diretoria, para

que possamos solucionar, de forma adequada, a regularização da situação de cada associado.

Temos certeza que, havendo interesse do associado, a sua situação perante o clube será regularizada. Agradecemos a atenção que os associados em atraso com o clube possam dar a esse assunto.

Devido às razões acima expostas, optamos por editar o nosso jornal O CARRO ANTIGO a cada dois meses, pois não há sustentação financeira para mantê-lo mensalmente. Um vez reestabelecida a saúde financeira do clube, poderemos retomar a publicação mensal do jornal.

C.L. Galant
Presidente

Linha Direta

Os seguintes integrantes da diretoria do Veteran RS estão permanentemente à disposição dos associados



NOME	TELEFONE FIXO	CELULAR
Carlos Galant	3233-0004	9963-3133
Oscar Allgayer	3339-1250	
Fernando Cammerer	3330-6400	9962-4339
Mauro Beirão	3342-2354	9959-3125
Paulo Bajestero	3225-5722	9129-6826
Sede do Clube	3315-8159	e-mail: vccrs@aol.com



Instalações comerciais
e industriais

Fone/fax: (051) 339-1250

CRICÍUMA ORIGINAL S.A.

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

Honda S800



Soichiro Honda ganhou dinheiro com uma fábrica de anéis para pistão, a qual foi vendida logo após a guerra. Começou então a trabalhar em vários projetos entre eles bicicletas equipadas com motores utilizados em pequenos geradores de eletricidade do exército.

O negócio cresceu e, logo Soichiro projetou e fabricou seu primeiro motor, um dois tempos com 50 cm³, também utilizado em bicicletas (parecidas com as Velosolex francesas).

Em 1948, ele fabrica a primeira motocicleta japonesa, construída por uma única pessoa. As exportações iniciam-se em 1957 e, em 1962, a Honda torna-se a maior fabricante de motocicletas do mundo.

Os primeiros carros de Soichiro datam de muito antes, da década de 20, porém não eram de fabricação seriada; destinavam-se a competições e chegaram a vencer várias corridas. Após um grave acidente com um de seus carros, Honda retirou-se das pistas.

O primeiro veículo de 4 rodas fabricado em série data de 1962, mas fez pouco sucesso; era muito pequeno, até para os padrões europeus, que nesta época, passado o período de maior dificuldade após a Segunda Guerra Mundial, já exigia carros um pouco maiores e mais confortáveis.

No entanto, a Honda sempre foi reco-

nhecida por sua excelente engenharia. Durante a década de 60, chegou a participar de temporadas na Fórmula 1, com seu próprio carro. Conseguiu poucos bons resultados nas pistas, porém o objetivo maior dos japoneses era utilizar as pistas como laboratório para seus melhores engenheiros.

Graças a isto, Honda lança em 1972 seu primeiro sucesso, o Civic, fabricado até hoje, e marco de uma nova época para a empresa.

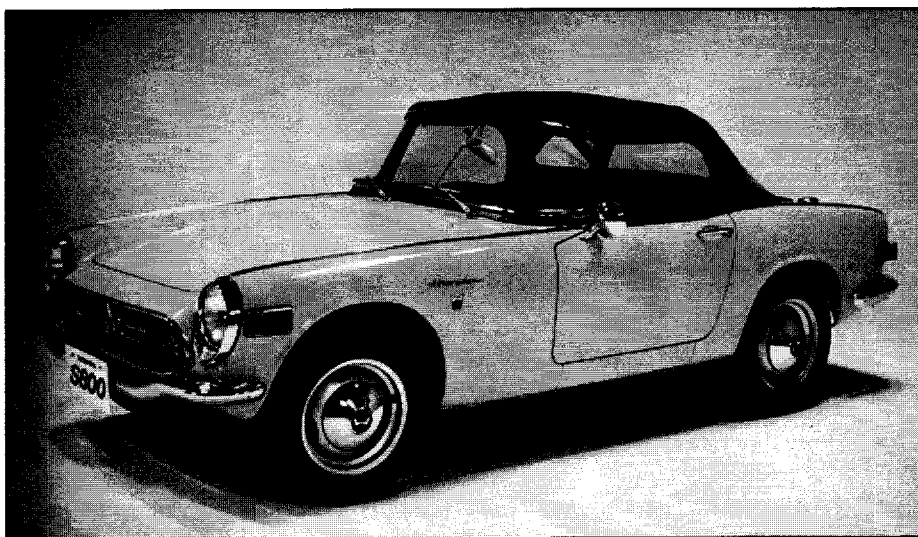
Apesar dos carros atuais da Honda serem hoje relativa-

mente conservadores, durante a década de 60, foi lançado um pequeno modelo esportivo que inovava radicalmente no que diz respeito a motorização. Era a família S (S500, S600 e, o mais famoso deles, o S800).

O S800, fabricado de 1966 até 1971, era uma pequena jóia da engenharia. Seu motor, de apenas 791 cm³, possuía uma potência de 70 CV, a 8.000 rpm! Graças a seu peso reduzido e sua excelente suspensão, era realmente um carro esportivo no legítimo sentido da palavra.

Equipado com 04 carburadores Mikuni, e graças ao excepcional projeto e construção do motor, a rotação máxima excedia os 8.000 rpm, fazendo a alegria de quem tivesse o prazer de guiá-los.

Infelizmente, os carros tinham sérios problemas de corrosão e sua manutenção era cara. Poucos ainda rodam, a maioria na Europa.



Placa Pretas – recall aos proprietários

Informamos aos proprietários de veículos com placas pretas, com certificados de originalidade emitidos pelos VCCB/RS, que a Federação Brasileira de Veículos Antigos – FBVA, devolveu ao nosso clube todos os processos de placas pretas concedidas até agora, por problemas de falta de documentos ou assinaturas.

Os casos mais comuns são:

- Falta de fotos do veículo (em quatro posições)
- Falta de assinaturas no processo
- Falta de “Termo de Responsabilidade” do proprietário

Solicitamos a todos os proprietários de veículos com placa preta, cujos certificados de originalidade foram emitidos pelo VCCB/RS, que entrem em contato conosco (telefones na página 2) para regularização dos seus processos.

Informamos também que, assim que cada processo estiver regularizado, entregaremos ao proprietário a quarta via (original) do “Certificado de Originalidade”, documento este que cada proprietário poderá anexar ao seu arquivo do histórico e documentação do veículo.

Solicitamos que cada proprietário de veículo com placa preta verifique a sua situação diretamente com o presidente Carlos Galant (telefones na página 2), pois quanto mais rápido resolvermos as pendências, mas cedo estaremos regularizando cada processo junto à Federação Brasileira de Veículos Antigos.

Praça bate todos os recordes

O Encontro na Praça, tradicional evento realizado pelo Veteran RS e que faz parte do calendário oficial de eventos de Porto Alegre, bateu, na sua edição de 3 de junho, os seus próprios recordes, tanto de público visitante como de automóveis expostos.

Em determinado momento, foi feita uma contagem que contabilizou 160 veículos antigos expostos.

Na mesma oportunidade, foi realizado o “Encontro dos Merceделiros”, que reuniu 20 veículos Mercedes-Benz, procedentes de várias cidades. Este fato enriqueceu ainda mais o visual da exposição realizada no estacionamento da Câmara de Vereadores.

Calendário 2001

MÊS	CIDADE	DIA	STATUS
Janeiro	Balneário Atlântida	21	Realizado
Fevereiro	Balneário Cassino	9 a 11	Realizado
Março	Encantado	9 a 11	Realizado
Abril	Encontro na AABB	22	Realizado
	The Best Jump	26 a 29	Realizado
Maio	Araranguá		Cancelado
Junho	POA - Encontro na Praça	3	Realizado
Julho	POA - Encontro na Praça	1º	Confirmado
Agosto	Rally dos Gringos	26	Confirmado
Setembro	Criciúma-SC	21 a 23	Confirmado
Outubro	Passeio a Montevideu		A confirmar
Novembro	Sul-Brasileiro/Camboriú	15 a 19	Confirmado
Dezembro	Festa de Fim de Ano		A confirmar



POSTOS
**IRMÃO
DA ESTRADA**

Sua casa na Estrada!!

Fone: (48) 524.0071 Araranguá - SC

• SPIER CAMINHÕES •

Luiz A. Spier

Av. Assis Brasil, 4791
CEP 91110-001
Porto Alegre

Fone: (51) 340.2040
Fax: (51) 344.3972

O 2º Encontro Mercedes Benz do Veteran RS

Em dezembro de 1999 surgiu a idéia de, similar a outros grupos que reverenciam e conservam a história do automóvel, se criar um grupo cujo interesse fosse a marca Mercedes-Benz. Com o apoio da presidência e direção do VCC/RS iniciou-se o trabalho para agregar os aficionados desta marca.

Em março de 2000, dentro do tradicional Encontro na Praça do VCC/RS, foi realizado o 1º Encontro Mercedes-Benz do VCC/RS. Nesta data nasceu oficialmente este grupo de interesse, que tem alguns poucos objetivos específicos:

- serem seus membros proprietários de automóveis Mercedes-Benz antigos;
- se tomarem membros deste "Grupo de Interesse", denominado "Os Mercedeiros", mediante inscrição junto ao coordenador do grupo;
- concordarem em ser este grupo não um clube independente e sim, filiados a um dos clubes oficialmente constituído no RS, um "Grupo de Interesse";
- procurarem a participar, uma vez por ano, de um encontro da marca, encontro este que sempre ocorrerá dentro de um dos encontros regulares de um dos clubes oficiais;
- tentar editar um informativo, alusivo à marca, repassando informações e detalhes da linha.

Em 3 de Junho de 2001 realizou-se o 2º Encontro Mercedes-Benz do VCC/RS, concomitante com o tradicional Encontro da Praça do VCC/RS. Com o apoio da SAVARAUTO e de Juntas REX registrou-se a presença de 22 automóveis Mercedes Benz. Parti-

cipantes de Porto Alegre, Esteio, Pelotas e Araranguá se fizeram presentes.

Todos os participantes receberam seu certificado de participação e foram agraciados com um kit especial, patrocinado pela SAVARAUTO, para os veículos com melhor índice de originalidade por categoria:

- **Família 170:** não houve concorrente
- **Família Ponton:** Antônio Carlos Rosito com seu MB 219
- **Família Flechas de Prata:** não houve concorrente
- **Família Rabetas:** não houve concorrente
- **Família Nova Classe S:** Ulrich Schierz com seu MB 280 SE
- **Família /8:** Carlos Willy Engels com seu MB 250 C
- **Família Novos Esporte:** Germano Hadler com seu MB 450 SLC
- **Família Youngtimers:** Rodolfo Zarpe com seu MB 280 S

Dentre os modelos que se fizeram presentes, destacam-se um Ponton 180 D de 1954 como o mais antigo, o raro Ponton 219 do Rosito, diversos esportivos SL e SLC da série 107, diversos /8 e mesmo um de seus sucessores – um 250 C série 123 de 1978 – os Classe S tanto da série 108 como da 116 e mesmo um 500 SEC da série 126.

Vamos nos preparar para o 3º Encontro Mercedes-Benz do VCC/RS – por que não, desta vez, durante um dos encontros tradicionais em Caxias do Sul, Novo Hamburgo, Pelotas ou outra cidade do nosso Estrado?



Encontro de São Lourenço/Minas

O XV Encontro Nacional de Automóveis Antigos, realizado de 13 a 17 de junho, em São Lourenço, Minas Gerais, reuniu mais de 500 carros e se constituiu no primeiro evento brasileiro do gênero a ser acompanhado por membros da FIVA, Federação Internacional de Veículos Antigos.

Do RS, compareceram veículos de Pelotas, Passo Fundo, Novo Hamburgo e Canoas. A Ulbra se fez representar com seis carros do seu museu e obteve três premiações (Motor home Leyland 1938, Chevrolet 1924 e o EMF 1909).

HOSPITALAR GAÚCHA

Produtos Hospitalares

Rua Felizardo Farias, nº 57
Medianeira - Porto Alegre -RS
e-mail: hgaucha@zaz.com.br
Fone/fax: (51) 223-2299 / 223-7445 / 219-5744



Tortas para sobremesa
Cheesecakes, torta de nozes,
torta de limão, freshcake
Tele-entrega 337 6884

Pianca na Subida da Montanha

O nosso associado e ex-presidente Sérgio Pianca, pilotando o seu Karman Ghia 69, foi o terceiro colocado na categoria, na prova Subida da Montanha – Pico do Jaraguá, realizada em São Paulo a 9 de junho.

Pianca foi o primeiro gaúcho a participar daquele desafio, que é organizado pelo DKW Club do Brasil, que tem à frente o senhor Eduardo Pessoa de Mello. O representante do Veteran RS foi e voltou rodando a São Paulo com o seu Karman Ghia.

Durante a entrega da premiação, foi feito um sorteio entre os pilotos presentes de uma viagem à Alemanha, para visita ao Museu da Audi. Pianca foi o “azarado” que ganhou o prêmio.



Pianca com o Karman Ghia 69, que rodou até São Paulo



Deixou-nos um mestre dos motores de carreteras

HOMERO ZANI (1923-2001)

Nasceu em 12/03/1923

Faleceu em 04 de abril último

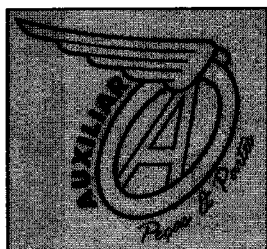
Era casado com a senhora Andreina Zani

Deixou os filhos Geraldo e Gilberto Zani e netos

Preparou motores para as carreteras da Escuderia Galgos Brancos e para a carretera número 32 de José Asmuz, com quem trabalhou até os últimos anos. Participou das primeiras e históricas edições das Mil Milhas Brasileiras

Texto: Guilherme Ely

Foto: Ricardo Chaves



PEÇAS PARA SEU AUTOMÓVEL ANTIGO

FORD - CHEVROLET - NASH -
CHRYSLER - HUDSON - ETC

Consultoria grátis

Rua: Comendador Azevedo, 431
Bairro Floresta - Porto Alegre - RS
Fone: (51) 3225-57-22 Fax: 3225 6383

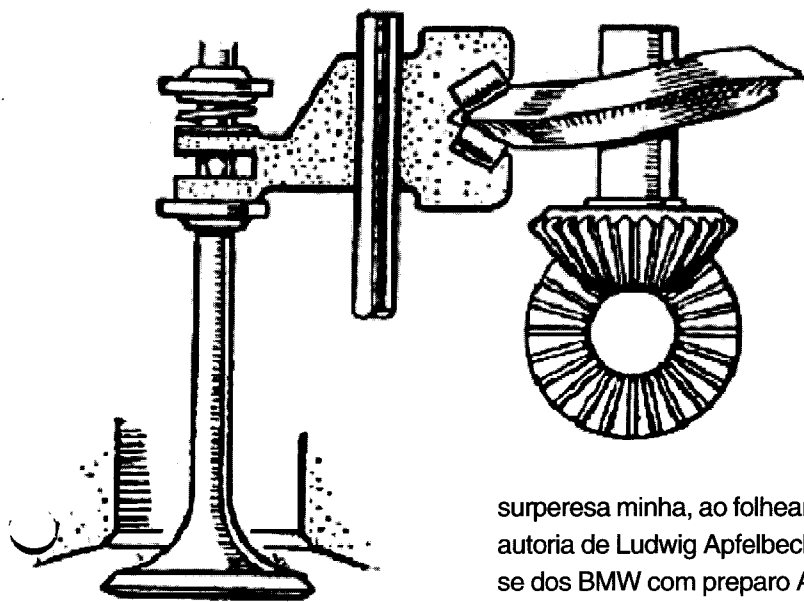
**M
V
M**

ADMINISTRAÇÃO DE IMÓVEIS LTDA.
CRECI/RS 21.241

ALUGUÉIS - CONDOMÍNIOS - VENDAS

Rua Manuel Marques da Rosa, 535 sala 03
Fones: 51 - 663-1376 / 663-3376
Osório/RS

Distribuição desmodrômica: como funciona



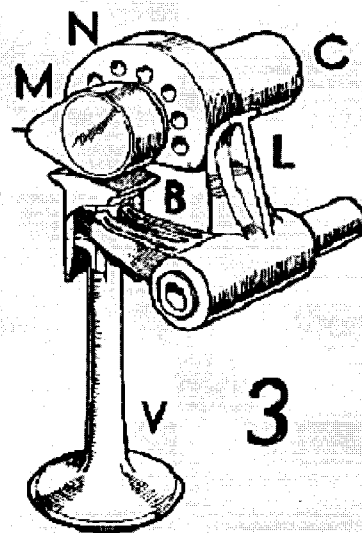
No início da década de 50 a Mercedes fez grande sucesso nas competições internacionais, quando Fangio, pilotando as famosas "Flechas de Prata", era praticamente imbatível. Sem querer desmerecer a capacidade do famoso piloto argentino, a verdade é que ele também contava com um equipamento que, para a época, era avançadíssimo.

Além do motor de 8 cilindros em linha com tomada de potência central (para evitar amplitudes torcionais do virabrequim muito grandes), da injeção mecânica de gasolina e outras características inovadoras para a época, um sistema de distribuição (sistema que comanda a entrada e saída dos gases nos cilindros) diferente dos demais contribuía para o alto desempenho dos carros MB. Estamos falando do sistema de distribuição desmodrômica. Como provavelmente muitos já saibam, este sistema é construído de tal maneira que não só a abertura das válvulas do motor seja efetuada por cames, mas também o seu fechamento se faz por ressaltos do comando de válvulas, ao contrário do que é usual, isto é, fechamento por ação de molas.

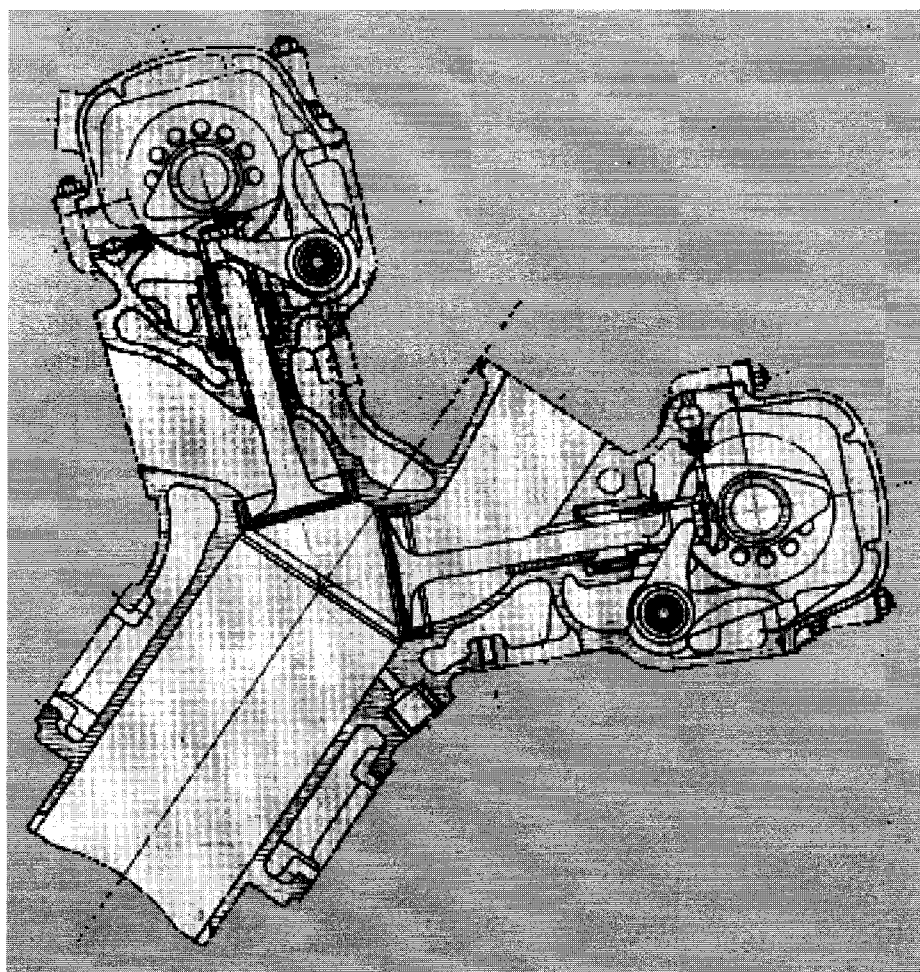
O que, em geral, não se conhece é o mecanismo que produz este fechamento "forçado" da válvula. Pois, para

surpresa minha, ao folhear um livro de autoria de Ludwig Apfelbeck (lembram-se dos BMW com preparo Apfelbeck?), deparei com um corte do motor Mercedes com distribuição desmodrômica, o qual segue abaixo, e onde se pode ver perfeitamente como o sistema funciona.

Com a curiosidade despertada, fui a procura de mais exemplos, tendo-os



encontrado nos livros "La Distribucion" de Luis Ruigi e "Manual de Automóveis" de Manuel Arias Paz, dos quais extraí outros esquemas que também vão ilustrados.



“Automóvel inteiramente nacional fabricado por um porto-alegrense”

Esta notícia foi publicada na Folha da Tarde do dia 12 de maio de 1955. Nessa época, ainda não se fabricavam no Brasil veículos cuja totalidade das peças fossem nacionais. Muito pelo contrário, os automóveis eram somente montados aqui e, seus componentes praticamente 100% estrangeiros.

Portanto, justificava-se a notícia que o Sr. Sigismundo Eduardo Przybylski, filho de poloneses, morador a Rua Guido Mondin nº 138, aos 52 anos tenha projetado e fabricado todas as peças de seu estranho veículo. Todas não: bobinas, velas, lâmpadas, pneus, bateria e vidros foram adquiridos, e somente os três primeiros itens provinham dos Estados Unidos da América.

Com o nome de S.P. (não de São Paulo mas de Sigismundo Przybylski), o veículo foi construído em

madeira (chassis e carroceria), sendo um conversível de dois lugares. O motor, de dois tempos e dois cilindros refrigerado a ar foi totalmente projetado e construído por Sigismundo, assim como o carburador, a caixa de câmbio, freios, caixa de direção, etc...

Consta que nessa época alguns carros foram construídos no Rio de Janeiro e São Paulo por particulares, no entanto os mesmos utilizavam motores e demais peças estrangeiras.

A construção do carro iniciou-se em fins de 1952 e encerrou em 1954, tendo sido utilizado o pátio da residência como oficina improvisada.

E, para espanto geral, conforme a reportagem, “já há capitalistas interessados na fabricação em série”...

Onde andarás o S.P.?

