



Veículos Militares



Os poderosos Schermam, de 32 toneladas, foram os primeiros veículos militares vindos ao Brasil diretamente dos Estados Unidos. Mais detalhes na página 7.

Placas pretas

Todos os processos de obtenção de placas pretas estão sofrendo uma revisão e complementação. O objetivo é encaminhá-los para a Federação Brasileira de Veículos Antigos, órgão coordenador do assunto junto ao DENATRAN.

Mais detalhes na pág 5.

Importação de veículos

Está aumentando a importação de veículos antigos pelos gaúchos. O trâmite tem inúmeros passos e pode levar até 60 dias. Outro detalhe é que os carros devem ter no mínimo 30 anos de fabricação. A burocracia faz com o que o preço do automóvel chegue ao país de destino pelo menos 150% mais caro.

Mais detalhes na página 5.

É sucesso participação do Veteran no evento da Fiergs



O Veteran/RS participou do VII Salão do Automóvel do Mercosul, no início de julho, no Centro de Exposições da FIERGS, em Porto Alegre. Estiveram expostos 21 automóveis de associados. O stand foi um dos mais visitados e admirados. O Clube agradece aos associados que tiveram a gentileza de enviar seus carros para que fosse possível participar com destaque do evento.



“Nossa viagem poderá transmitir entusiasmo e mais confiança dos antigomobilistas em seus carros e talvez um dia encontraremos outros automóveis antigos viajando aos eventos”, diz o casal Eduardo e Elisabete Haas, que viajou de Pelotas a São Lourenço. Mais detalhes na página 4.



O CARRO ANTIGO é uma publicação bimestral 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 BREDA
LUIS GUSTAVO TARRAGO
Suplente
NÉLSON SOUZA DOS SANTOS

CONSELHO FISCAL

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

Rua Dr. Pereira da Cunha, 378
Intercap - Porto Alegre - RS
Informações pelos telefones:
51 339-1764 / 315 8159
e-mail: vccrs@aol.com.br

Jornalista Responsável
ALESSANDRA BARROS - MTb 0696
Produção editorial
TIAGO JOSUÉ COSTA
Layout e Comercialização
SANDRA VERONEZE
Due Assessoria de
Comunicação Integrada
Rua Américo Vespúcio, 1001/201, Bairro
Higienópolis, Porto Alegre/RS - CEP 90 550
031, Fone 3325 3170, fax: 3342 7707, e-mail:
due@dueassessoria.com.br

Atividades intensas

Estamos promovendo alterações na programação mensal de eventos do V.C.C.B. - RS, devido ao cancelamento do passeio a Montevideu. Verificamos que o interesse dos associados não atingiu o número previsto para realização do evento. O custo por veículo foi avaliado em R\$ 2.500,00. As dificuldades em viabilizar patrocínio nos levou a desistir do projeto este ano.

Em substituição a este evento, estamos programando um Rally de carros antigos, a ser realizado no dia 27 de outubro, domingo. O Rally pretende relembrar a famosa prova "Antoninho Burlamaque" que se era realizada no verão, entre as cidade de Gravataí e Capão da Canoa. Ainda sobre o assunto "Placas Pretas", solicitamos que os proprietários que ainda não

entraram em contato conosco, que o façam com urgência para que possamos completar os processos de cada veículo e remetê-los à Federação Brasileira de Veículos Antigos.

Carlos Gallant - Presidente


Linha Direta

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

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

CALENDÁRIO DE EVENTOS - 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
Abril	The Best Jump	26 a 29	Realizado
Maiο	Araranguá		Cancelado
Junho	Poa - Encontro na Praça	3	Confirmado
Julho	Poa - Encontro na Praça	1º	Confirmado
Agosto	Rally dos Gringos	26	Confirmado
Setembro	Criciúma	21 a 23	Confirmado
Outubro	Rally da Praia	27	Confirmado
Novembro	Sul Brasileiro Camboriú	15 a 19	Confirmado
Dezembro	Festa de Fim de Ano		A confirmar

Compromisso com o homem e o meio ambiente

Para nós, gerar riqueza é atividade que vem acompanhada de dois outros compromissos: responsabilidade social e controle ambiental. Não fazemos apenas carvão. Investimos também na recuperação de terras degradadas, na saúde ocupacional, no auxílio a entidades filantrópicas e no incentivo ao esporte infantil amador.


**CARBONÍFERA
CRICIÚMA S.A.**

Av. Presidente Juscelino, 715, Criciúma/SC
Fone 048 437 0477 - Fax 048 437 0479

O Mustang tornou-se o verdadeiro esportivo

POR FERNANDO CAMMERER

Desde a descaracterização do Thunderbird no início da década de 60, a Ford não tinha um automóvel que encarnasse o espírito esportivo que a empresa queria transmitir para seus clientes. Na verdade, o Thunderbird, assim como o Chrysler 300, nunca foi "sport car" no sentido literal da palavra. Aceleravam bem, muito bem aliás, porém na primeira curva qualquer carro esporte europeu da época passaria por eles e mandaria lembranças!

Além disso, Lee Iacocca, um alto executivo que começou como engenheiro Trainee na Ford em 1948, vislumbrou o que o mercado queria: um carro compacto, com apelo esportivo, barato, com vários acessórios de fábrica, podendo seu comprador escolher vários pacotes de opcionais, individualizando seu carro conforme seu gosto pessoal. Em 1964 surgia o Mustang. Um sucesso absoluto. Nos primeiros dez meses do lançamento, foram vendidos 700.000 unidades! Os concorrentes ficaram atônitos (na verdade, a Ford também não esperava tamanho volume de vendas).

O Mustang na verdade era um Falcon bonito; o conjunto transmissão/motor vinham do próprio Falcon, do Fairlane ou do Galaxie. A variedade de motores era grande: 6 cilindros em linha (2,8 litros - 101 HP), 8 cilindros em V (4,2 litros - 164 HP e 4,7 litros - 210 HP). Mais tarde, em 1968, também era oferecido um V8 com 7 litros e 335 HP. Três opções de caixas de transmissão eram disponíveis: 3 e 4 marchas (mecânica) ou 3 marchas automática (Ford Cruise-O-Matic). Freios a disco



1964: Ford Mustang 289 conversível

1965: Ford Mustang 2+2 fastback



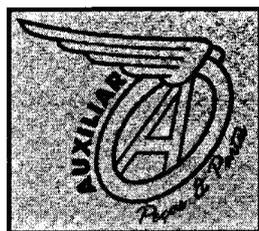
(Kelsey-Hayes) podiam substituir os inadequados tambores herdados do Fairlane, assim como o cliente podia optar por uma suspensão mais dura e um painel mais completo, formando o "rally pac".

Carol Shelby transformou o Mustang em um verdadeiro esportivo. Utilizou para isso a carroceria fastback, lançada após o coupe e o conversível, em conjunto com um motor de 5,7 litros (350 polegadas cúbicas e 350 HP, o que deu nome ao carro, GT-350). Possuía apenas dois assentos, suspensão e sistema de direção trabalhados, rodas e pneus mais largos, caixa Borg-Warner e diferencial auto-blocante. Após veio o Shelby GT-500, com motor 428 cid do Thunderbird, sendo posteriormente a marca Shelby-Mustang vendida para a Ford.

Os Mustangs preparados

sempre se deram bem na pista, especialmente os GT-350, mais leves e com melhor distribuição de peso do que seus irmãos, os GT-500. Também na Europa não fizeram feio, sendo que um preparado por Allan Mann venceu a "Tour de France" de 1964.

Inevitavelmente, como bom americano, o Mustang cresceu e, no começo da década de 70, tornou-se apenas um carro de passeio com uma pseudo-imagem esportiva. Pior, surgiu o Mustang II, que foi um redundante fracasso de vendas comparado aos primeiros modelos. Estes sim são considerados hoje clássicos que revolucionaram o mercado na sua época, forçando os concorrentes a lançarem o Javelin (AMC), o Camaro (Chevrolet) e o Barracuda (Plymouth). Mas o mérito da criação do pony-car foi da Ford e ela soube aproveitar!



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 5722 / Fax: 51 3225 6383



COMPONENTES PARA REFRIGERAÇÃO

Fone 51 3374 2528

De Pelotas a Minas num Aero

Uma viagem desta envergadura requer muito planejamento. Desde a escolha do carro, o roteiro, a distância a percorrer em cada dia. A opção pelo Aero Willys 67 foi em função do conforto, da robustez, do melhor consumo de combustível para um 6 cilindros, o bom espaço interno, bem como porta malas adequado ao longo do percurso.

A partir daí, estabelecemos a relação de peças de reposição,

ferramentas e a pequena oficina mecânica estava estruturada, uma vez que a viagem seria "solo", ou seja, apenas o Aero e o casal de pilotos.

Assim, saímos de Pelotas (RS), no extremo sul de nosso país, quase Uruguai. O primeiro PIT-STOP foi em Criciúma (SC) com os amigos Andrés, Wolf e esposas. Este foi o último contato com alguma base conhecida. Após percorrermos quase todo litoral de São Paulo pela Rio-Santos, trocamos em Ubatuma o mar pela serra e o destino foi Campos do Jordão.

Chegamos em São Lourenço (MG), quarta-feira, dia da abertura do "BRAZIL CLASSICS 2001", o master brasileiro. O percurso Pelotas - S. Lourenço foi de 2005 quilômetros em quatro dias (cerca de 500 Km por dia), atingindo cinco estados.

O Aero foi um companheiro incansável, dócil e não apresentou sinais de narcisismo. Parecia estar também



"Vã tentativa de voltar ao passado": 500 quilômetros por dia

orgulhoso da maratona para a qual foi escolhido. Este carro está com a família desde "0 km" e nos permitiu fazer um passeio sem contratempo mecânico de espécie alguma.

Nosso retorno, após o evento, foi mais rápido (três dias) em virtude da volta ter sido pela Via Dutra, atravessando a cidade de São Paulo em pleno final de feriadão (mas isto é outra história).

Nossa viagem poderá transmitir entusiasmo e mais confiança dos antigomobilistas em seus carros e talvez um dia encontraremos outros automóveis antigos viajando aos eventos.

Viajar com um carro antigo é uma experiência única, indescritível. É uma tentativa vã de voltar ao passado, de parar o tempo.

Casal Eduardo e Elisabete Haas

Rally será atração em outubro

Um rally com carros antigos será a grande atração no dia 27 de outubro. O Rally é limitado a 60 veículos e pretende fazer um resgate da corrida "Antoninho Burlamaqui", que teve sua última edição em 1968.

O trajeto tem 130 quilômetros entre Cachoeirinha e Capão da Canoa. A largada será no Parcão, em Porto Alegre e, após, os veículos se deslocam para Cachoeirinha. A corrida tem características de Rally Regularidade e segue as normas de trânsito. As categorias ainda serão definidas, mas já se sabe que os carros precisarão ter mais de 30 anos e poderão ser réplicas de carros originais. O levantamento técnico está sendo elaborado pelo Clube Porto Alegre de Rally e a promoção é de Orihor Marketing. Maiores informações: (51) 3328 6789 e 9982 3534.

O Rally da Praia fará parte do calendário de eventos 2001 para o mês de outubro no lugar do Passeio a Montevideu, que foi cancelado.

Encontro em Camboriú

O Veteran Car Clube Balneário Camboriú, Veteran Car Clube - Florianópolis e a Prefeitura de Balneário Camboriú, realizará o 10º Encontro Sul Brasileiro de Veículos Antigos e o 1º Encontro de Veículos Antigos de Balneário Camboriú. O evento acontece de 15 a 18 de novembro de 2001. A exposição acontecerá no Centro de Eventos do Auto Cine New Star. Maiores informações: (47) 367 0144.

SPIER CAMINHÕES

Luiz A. Spier

Av. Assis Brasil, 4791,
CEP 91110-0001,

Porto Alegre/RS
Fone: 51 3340 2040

MONTEJO

**Corretora
de
Seguros**

*Seguro Saúde, Vida,
Automóvel e Empresariais*

Rua Marquês do Herval, 220 - 2º andar
Porto Alegre - Fone 3346 5766

Importação de veículos antigos

Embora o Rio Grande do Sul não seja o Estado com o maior número de importadores de automóveis antigos, o processo tem crescido substancialmente. O trâmite tem inúmeros passos e pode levar até 60 dias. Os carros devem ter no mínimo 30 anos de fabricação. Hoje, a burocracia faz com o que o preço do automóvel chegue ao país de destino pelo menos 150% mais caro.

Dicas para importação de veículos antigos

- Localizar o veículo pretendido em outro país;
- Solicitar os dados do vendedor e do veículo (nome, endereço, marca, ano, numeração, preço, etc)
- Contratar os serviços de um despachante aduaneiro tanto no Brasil como no outro país. No caso do Brasil é preciso ter um terminal de computador autorizado e acessar o sistema SISCOMEX para que se entre com os dados do carro, vendedor e comprador;
- Uma vez informados os dados solicitados no SISCOMEX, aguarda-se o retorno, via tela do SISCOMEX para que se entre com os dados do carro, vendedor e comprador;
- Uma vez informado os dados solicitados no SISCOMEX, aguarda-se

o retorno, via tela do SISCOMEX, do MICT autorizando a importação, ficando assim disponível para que a Receita Federal e o Banco do Brasil procedam a liberação do veículo/pagamento dos impostos e remessa do valor, em dólar, para o vendedor através da transferência do valor da venda para uma conta bancária do vendedor num banco conveniado ou o próprio Banco do Brasil no exterior;

- Deve-se contratar os serviços de um despachante aduaneiro no exterior, pois cada país tem sua legislação própria e, no caso do Uruguai, parece que existe um documento de liberação do órgão que cuida do patrimônio histórico. Além disso, o carro deve ser legalizado no país de origem e pertencer ao próprio vendedor, para quem será enviado o valor da venda;
- Quando o veículo chegar numa aduana brasileira, os procedimentos de liberação do mesmo ficam a cargo da Receita Federal (Inspetoria). Nesse momento, será verificada a autenticidade da importação e documentos relativos, além de consultada a autorização do MICT para a importação no SISCOMEX. Nessa fase também são calculados os impostos devidos sobre o valor do carro, incluindo o frete;
- Os impostos são os seguintes (em média): 35% do Imposto de Importação, 25% do Imposto sobre Produtos Industrializados e ICMS (estadual) que

gira em torno de 18%. Além disso, há algumas taxas que são cobradas pelo Banco do Brasil, tipo IOF, transferências, etc. Em geral, são valores pequenos. São recolhidos no ato, antes da liberação do veículo e entregue uma cópia para a Receita Federal;

- Finalmente, nos terminais da Receita Federal ou no Detran da cidade de emplacamento é feita a inclusão no RENAVAN e atribuído uma numeração (VIN) para o veículo, número esse fornecido pelo Órgão que cuida do controle de poluição e normas técnicas. No caso do veículo antigo, existe uma numeração especial em função da própria desobrigatoriedade de exigências, no Código Nacional de Trânsito (CNT), de tais controles.

Cuidados especiais

- No caso de carros trazidos do Uruguai, que inclusive podem passar rodando, o preço do frete pode não ser considerado, para fins de tributação, pela Receita Federal, ou atribuído um valor mínimo que seria algo em torno de 150 dólares;
- O MICT tem consultado a Federação Brasileira de Veículos Antigos (Aurélio). Por isso, tire algumas fotos do carro pois terá que ser enviado para o mesmo, afim de se pronunciar se o carro seria de coleção e se preenche os requisitos da lei.

PLACAS PRETAS

Associados devem viabilizar processos pendentes

Como foi informado em edições anteriores do jornal, todos os processos de obtenção de placas pretas estão sofrendo uma revisão e complementação.

O objetivo é encaminhá-los para a Federação Brasileira de Veículos Antigos, órgão coordenador do assunto junto ao DENATRAN.

Um número significativo de associados e possuidores de placa preta

já atendeu ao pedido do Clube, fornecendo informações e tomando providências para regularização dos seus processos.

Entretanto, há um número razoável de associados que ainda não manteve contato com o Veteran Car Clube do Brasil – RS para regularização do seu processo de placa preta.

Esse é o motivo pelo qual o Clube solicita a esses proprietários para

que regularizem a situação dos processos junto à Federação Brasileira. Caso contrário, o Clube entra em desacordo com as normas da Federação Brasileira da Federação Internacional.

O Clube lembra ainda que a maioria dos casos pode ser resolvida de forma prática, até mesmo por telefone, desde que o proprietário repasse as informações pendentes no seu processo.

Chevrolet Impala 65 SS Conversível

Este era um sonho antigo nosso (meu e de meu filho Felipe). A concretização deste sonho foi bastante difícil por vários motivos. O primeiro deles era encontrar um conversível por fazer, inteiro, já que um pronto tornava o sonho mais distante. O segundo e talvez o mais difícil seria convencer o Luia a fazê-lo (embora ele já houvesse dito que faria).

Em novembro de 1999, fomos a São Paulo e, como sempre fazíamos, saímos a procura de um conversível. Desta vez, achamos.

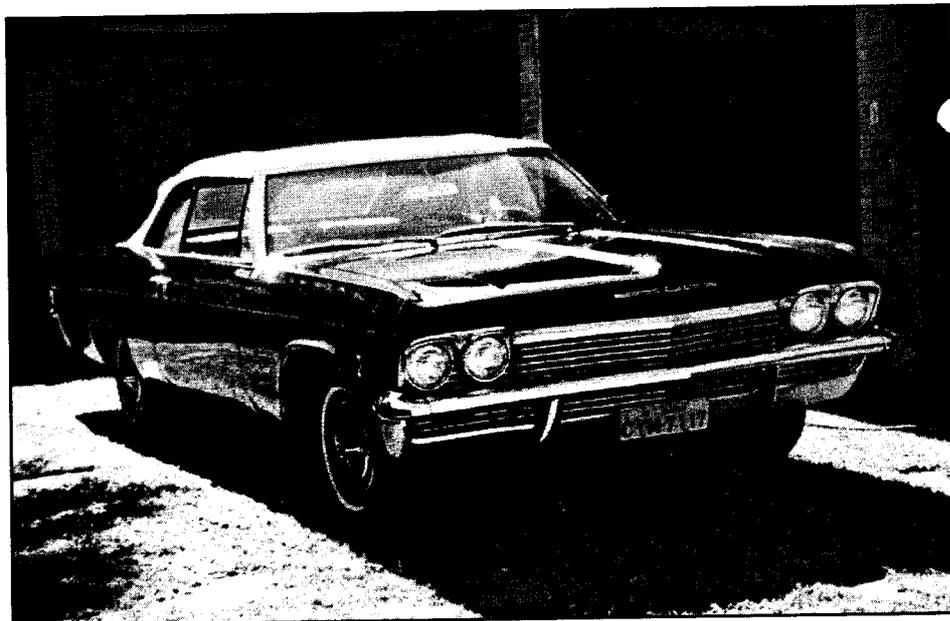
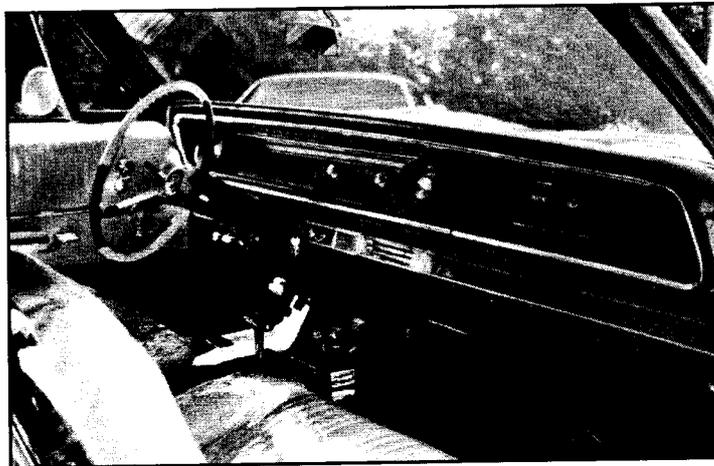
Quando Luiz já estava convencido, começamos a batalha de restauração em janeiro de 2000. Todo processo não precisa descrição, pois todos vocês sabem o que é restaurar um carro antigo.

Finalmente, em novembro de 2000, ele estava pronto para o Sul Brasileiro, em Nova Petrópolis, e para nossa surpresa recebemos o Prêmio Destaque Década de 60, o que nos deixou muito orgulhosos e satisfeitos. Ao Luia, meu muito obrigado.

Neste espaço, faço questão de lembrar também os que de uma forma ou outra auxiliaram nesse trabalho de restauração: Claudinho, Joe e Israel.

Por Gilberto Reis

Câmbio automático:
duas velocidades



Motor: V8-283- 195 HP



Os Correios lançaram uma série especial de selos sobre os seis primeiros automóveis montados no Brasil. Eles estão à disposição na Filatélica (Rua Siqueira Campos, 1100), Câmara de Vereadores (Av. Loureira da Silva, 255) e Centro Administrativo (Av. Borges de Medeiros, 1501).

Classificados

MERCEDES BENZ, 1973 – Modelo SLC 350, V8, completa. Tratar com Carlos Galant. Fone (51) 3233 0004.

OPEL OLYMPIA 1951 – R\$ 2.500,00. Tratar (53) 222 5276.

DKW – Caiçara 1963 – R\$ 2.850,00 – 2º dono. Tratar (53) 9102 6709

Veículos Militares Americanos no Brasil

POR JULIANO JACARÉ CUNHA

A partir desta edição, você conhecerá um pouco sobre a história da chegada dos veículos militares americanos no Brasil. Serão três capítulos mostrando detalhes sobre carros blindados, caminhões e material bélico.

No fim da década de 30, durante o governo de Getúlio Vargas, o Brasil passou a se destacar no contexto econômico internacional, despertando assim interesse das maiores nações da época. Sendo assim, a Alemanha nazista, com um projeto de dominação mundial, viu a possibilidade de uma aproximação econômica e uma futura entrada na América do Sul.

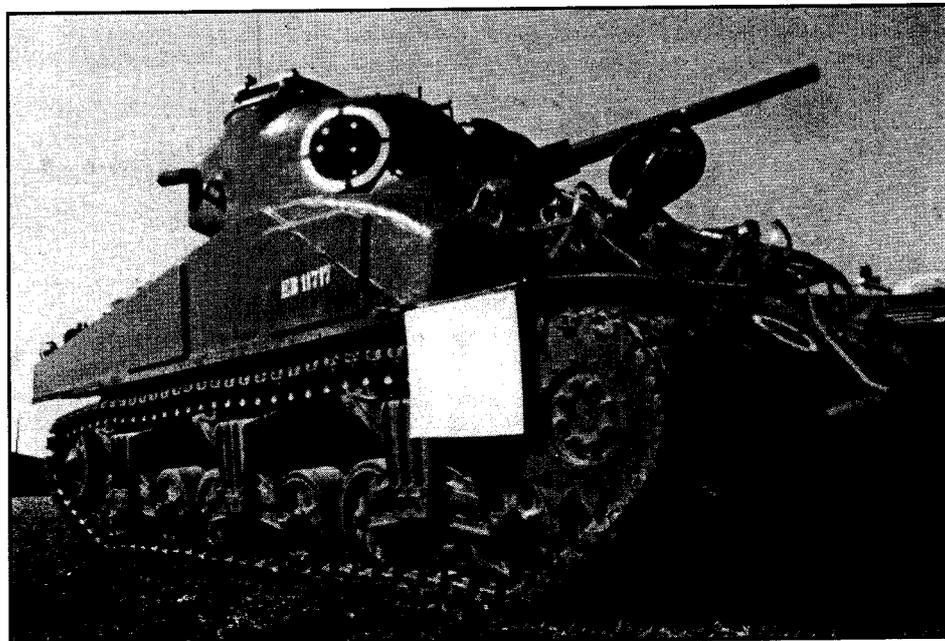
Foi nesse contexto que a II Guerra Mundial estourou e o mundo ficou dividido em blocos econômicos. Assim, os Estados Unidos também deram início a uma aproximação econômica, pois antes de qualquer coisa o Brasil também é um país das Américas. Sendo assim, os Estados Unidos, através de acordos internacionais de guerra, passaram a modernizar e treinar o exército brasileiro, com acordos de empréstimos e arrendamento, caso o Brasil viesse a posicionar-se na guerra.

A partir disso, foram construídas bases militares na cidade de Natal, no Rio Grande do Norte, pois em caso de guerra e uma invasão alemã, aquela região seria uma porta de entrada por nações inimigas.

A aproximação do Brasil com os Estados Unidos acelerou as rivalidades alemãs com a América do Sul. Alguns navios mercantes brasileiros foram torpedados e afundados pela marinha alemã. Essa atitude possibilitou ao governo brasileiro ter um posicionamento mais claro da oposição ao nazismo alemão.

Os poderosos Sherman

Com tudo isso acontecendo, o governo americano envia cada vez mais



Tanque Sherman: 30 toneladas

novos armamentos de última geração para o Brasil, inicialmente para a cidade de Natal, onde chegaram os poderosos carros de combate SHERMAN de 32 toneladas, vindos diretamente dos Estados Unidos no fim do ano de 1942.

No desenrolar da guerra, novos lotes de carros de combate Sherman vieram também para o Estado de Guanabara, na cidade do Rio de Janeiro. Sua chegada possibilitou a criação do 1º Batalhão de carros de combate. Chegaram aproximadamente 80 carros Sherman, diretamente dos Estados Unidos para o Brasil ao longo do conflito, incluindo alguns carros de combate GRANT, diferenciando somente a motorização e o armamento dos demais Sherman.

No desenrolar da guerra, o carro Sherman foi fabricado por várias indústrias, diferenciando-se detalhes como blindagem e motorização, mas o veículo era o mesmo. Os Sherman que aqui chegaram inicialmente pertenciam aos primeiros lotes de fabricação com canhões de 75mm, motores radiais de 9 cilindros de aviação. Os últimos lotes chegados no final da guerra já possuíam outra motorização, mais eficiente e desenvolvida diretamente para o veículo, ou seja, um grande motor Ford 8 ci-

lindros em "V".

O veículo de combate LEVE STUART 12 TON foi enviado juntamente com os demais carros, em lotes sucessivos, sendo que os carros leves Stuart em maior número no final da guerra, cerca de 200 a 250, pois tratava-se de um carro de combate já ultrapassado, sendo que o seu projeto inicial de construção datava de 1937, além de possuir um fraco armamento, um canhão 37mm, embora todos os que aqui chegaram fossem novos, alguns raros vieram do teatro de guerra e alguns possuíam um motor diesel problemático – GUILBERSON.

Inicialmente estes carros de combate ficaram na cidade de Natal, onde foram montados e apresentados à tropa. Posteriormente foram enviados para os Estados do Sul do Brasil e Rio de Janeiro, que na época era a capital do país. Ao longo da guerra novas áreas de fragilidade de fronteira ficaram evidenciadas e devido a isso o Rio Grande do Sul passou a receber também um grande lote de carros de combate leves e médios.

Continua no próximo número

É preciso GUIAR UM FORD V-8 DE LUXO

para conhecer o valor de seus melhoramentos!

Novo de ponta a ponta — em beleza, em segurança, em distinção — os novos Ford V-8 De Luxo oferecem o mesmo elevado grau de qualidade que caracteriza todos os demais produtos Ford. Uma experiência lhe demonstrará o quanto o Ford V-8 De Luxo para 1939 é mais econômico, mais elegante e mais seguro. Não deixe de conhecer este moderno Ford — o melhor até hoje construído.

Ford V-8

DE LUXO

- ★ MOTOR DE 8 CILINDROS EM V
- ★ A TRADICIONAL QUALIDADE FORD
- ★ POSSANTES FREIOS HIDRÁULICOS
- ★ CONFORTO TRI-BÁSICO
- ★ CHASSIS MAIS RÍGIDOS
- ★ LIDERANÇA EM ESTILO

