



Destaques de Criciúma



O colega Wolfgang com sua Jaguar XJ6

No dia 21 de setembro aconteceu em Criciúma o Encontro de Carros Antigos. O evento foi organizado pelo senhor Wolfgang Friederich, do Veteran de Criciúma. Acompanhe a premiação:

*Premiação do 6º Encontro
de Criciúma*

Importados

- Plymouth 1948 – Ricardo Hilzendeger – POA / RS
- De Soto 1949 – Eduardo Haas – Pelotas / RS
- Chevrolet Bel Air 1957 – Daniel Premaor – Novo Hamburgo / RS
- Corvaire Corsa 1965 – Ricardo Trein – POA / RS
- Impala SS 1965 – Gilberto Reis – Canoas / RS

Nacionais

- VW 1959 – Rosário Veppo – POA / RS
- VW 1968 – Fernando Collin – POA / RS
- DKW Belcar 1964 – Diogo Martins Boos – Novo Hamburgo / RS
- SP2 – 1974 – Roberto Fischer – Mafra / SC

Pick-Ups

- GMC 1954 – Eduardo Fernandes – POA / RS

Hot/Street

- Chevrolet Coupe 1934 – Luiz Gustavo Tarrago – POA / RS

Esportivos

- Camaro RS 1968 – Mauro Beirão – POA / RS

VCCB/RS estará em Tarumã

O Veteran Car Clube do Brasil / RS foi convidado a participar da comemoração que antecede as "12 horas de Tarumã". O evento é uma tradicional prova de velocidade realizada no Estado e acontecerá no dia 08 de dezembro de 2001. A diretoria do Clube convida os associados do Veteran que tenham intenção de participar desse evento, que mantenham contato com o Clube a fim de organizar apresentações na pista do autódromo. A previsão é de que, na tarde daquele sábado, cerca de 50 mil pessoas estejam presentes.

SAAB

92 - 93 - 96

Página 3

Alterações na diretoria do VCCB/RS

Página 6

Marcos na história do automóvel

Página 5

Veículos Militares - Parte II

Página 7



Expediente



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
1º Secretário
FERNANDO CAMMERER
2º Secretário
MARCOS AGUZZOLI
1º Tesoureiro
MAURO BEIRÃO
2º Tesoureiro
SAMIR CHAAR
Diretor de Eventos
MARIO LUIS ESTIVALE T

CONSELHO DELIBERATIVO

VINICIO AGUIAR CHAVES
PAULO ROBERTO BREDÁ
LUIS GUSTAVO TARRAGO
Suplente
NELSON SOUZA DOS SANTOS

CONSELHO FISCAL

SERGIO PIANCA
SALVIO ADELINO DE SOUZA
JOSE BEM HUR TEPONTI
Suplentes
PAULO ROBERTO RENNEN
JOÃO CARLOS KRAHE
CARLOS EUGENIO LEONARDO

Rua Dr. Pereira da Cunha, 378
Intercap - Porto Alegre - RS
Informações pelos telefones
51 3339-1764 / 3315 8159
e-mail: vcars@aol.com

Jornalista Responsável
ALESSANDRA BARROS - MTb 0696
Produção editorial
TIAGO JOSUÉ COSTA
51 9944 8523
Layout e Comercialização
SANDRA VERONEZE
51 9949 6029

Due Assessoria de Comunicação Integrada

Rua Américo Vespúcio, 1001/201, Bairro Higienópolis, Porto Alegre/RS
CEP 90 550 031
Fone 51 3325 3170, fax 51 3342 7707, e-mail: ocarroantigo@dueassessoria.com.br



Editorial

Iniciam preparativos para 2002

É do conhecimento de todos que uma boa programação de eventos é aquela que consegue agradar à maioria dos participantes dos eventos realizados. Seria ótimo se conseguíssemos atingir um nível de satisfação acima dos 80% em todos os eventos do calendário anual do Clube. Entretanto, este é um objetivo bastante difícil de se alcançar, devido às variáveis que influenciam o gosto e a satisfação das pessoas.

Pois bem, deixando um pouco a filosofia de lado, vamos começar a pensar no calendário anual de eventos do Veteran Car Clube do Rio Grande do Sul para o ano de 2002. Se você tem sugestões e gostaria de participar com sua colaboração, gostaríamos que nos procurasse para expor sua idéia ou sugestão, pois já estamos pensando na elaboração do calendário de eventos para o próximo ano.

O evento "Rallye da Praia", em homenagem ao piloto Antonio Burlamaque é uma tentativa de mudar um pouco a programação até agora disponível para nossos eventos com carros antigos. Havendo sucesso nessa tentativa e contando

com a colaboração de todos, certamente poderemos montar nosso calendário de eventos do ano que vem. Assim, garantiremos a satisfação dos nossos associados e do público que aprecia as nossas máquinas. A participação de todos é importante para o desenvolvimento do V.C.C.B - RS e do antigomobilismo na nossa área de atuação.

Se você tem sugestões a fazer, mantenha contato conosco.



Linha direta

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

Carlos Galant
Fones 3233 0004 e 9963 3133
Fernando Cammerer
Fone 9962 4339
Mauro Beirão
Fones 3342 2354 e 9959 3125
Mario Estivale T
Fone 3361 4070
Sede do Clube
Fone 3315 8159 e e-mail: vcars@aol.com.br

CALENÁRIO DE EVENTOS - 2001

Mês	Cidade	Dia	Status
Janeiro	Balneário Atlântida	21	Realizado
Fevereiro	Balneário Cassino	9 a 11	Realizado
Marco	Encantado	9 a 11	Realizado
Abril	The Best Jump	26 a 29	Realizado
Abril	Encontro na AABB	22	Realizado
Maio	Araranguá		Cancelado
Junho	Poa - Encontro na Praça	3	Realizado
Julho	Poa - Encontro na Praça	1º	Realizado
Agosto	Rallye dos Gringos	26	Realizado
Setembro	Criciúma	21 a 23	Realizado
Outubro	Rallye da Praia	27 e 28	Realizado
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. Investimentos também na recuperação de terras degradadas, na saúde ocupacional, no auxílio a entidades filantrópicas e no incentivo ao esporte infantil amador.



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

SAAB 92 / 93 / 96

POR FERNANDO CAMMERER

Em tempos de rallye, vale a pena tratarmos neste espaço sobre um dos mais famosos carros que competiram durante as décadas de 50 e 60 nesta modalidade de esporte motor. São os SAAB, abreviatura de Svenska Aeroplan Aktiebolaget, da Suécia.

Tradicional fabricante de aviões, a SAAB projetou seu primeiro carro durante a Segunda Guerra Mundial (a Suécia permaneceu neutra no conflito), sendo lançado em 1947; era o modelo 92, cujo número indicava ser o 92º projeto da empresa.

O carro, de linhas exóticas, extremamente simples, funcional e aerodinamicamente eficiente (como um pequeno avião), era equipado com um pequeno motor de 2 tempos, 2 cilindros, muito semelhante ao DKW. Da mesma forma como este, a transmissão era dianteira com "roda livre".

Em 1955, o modelo 93 substituiu o antigo 92. A suspensão foi simplificada, sendo do tipo com molas helicoidais e a carroceria era um pouco menos "bizarra".

A maior alteração, contudo, era no conjunto motoriz: um novo motor com três cilindros, dois tempos, com 748 cc. Além de um maior torque, o motor era mais manso, sendo o carro mais agradável de dirigir que seu antecessor.

A fábrica lançou também a versão GT com preparação pesada, sendo este modelo muito apropriado para os rallyes de velocidade da época. A combinação de tração dianteira, motor dois tempos, grande altura do solo e o talento de um jovem piloto chamado Eric Carlsson era perfeita.

As vendas nunca foram em grande número. Os mercados americano e britânico absorviam grande parte dos carros exportados. Em 1960, último ano de fabricação do modelo 93, 11.000 unidades foram exportadas, enquanto o mercado interno absorveu 14.000 carros.

Os modelos 95 (station-wagon) e



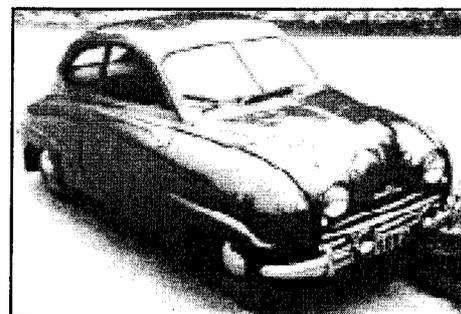
SAAB 93, com instrumentação para rallye

96 substituíram o 93. Apesar das alterações, estes carros ainda guardavam muitas semelhanças com o conceito original.

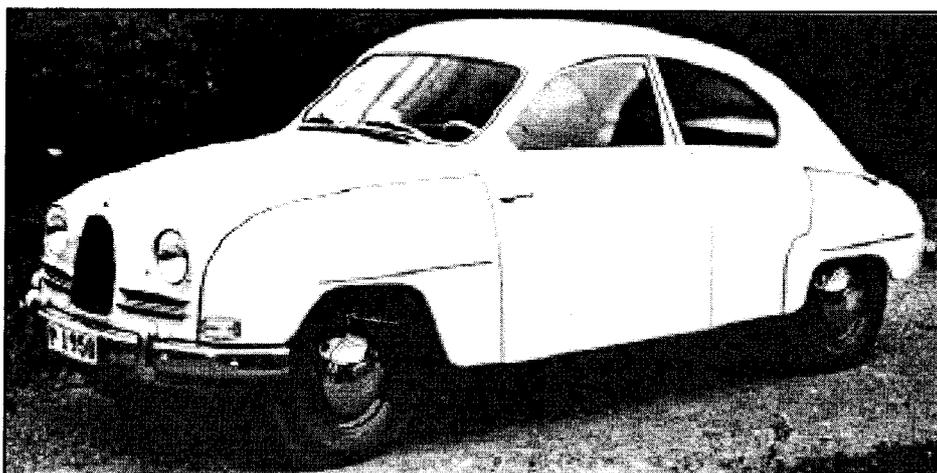
Ao longo dos anos, o motor de dois tempos do Saab foi se tornando impopular devido principalmente à poluição gerada (queima de óleo) e pouca potência (preparado, não oferecia conforto ao dirigir).

Então, o modelo 96 recebeu um motor a quatro tempos, V-4 de 1.500 cc. Grande parte da mística do Saab desapareceu, no entanto a imagem de carro robusto e de conceito revolucionário permaneceu.

Atualmente, a divisão automobilística da Saab pertence a General Motors.



SAAB 92



SAAB 93



COMPONENTES PARA REFRIGERAÇÃO

Fone 51 3374 2528



Comparamos estoque de peças,
literatura e catálogos

Fone 51 3340 2040, fax 51 3344 3972
Av. Assis Brasil, 4791, Porto Alegre/RS



Rally de Praias, uma nova experiência

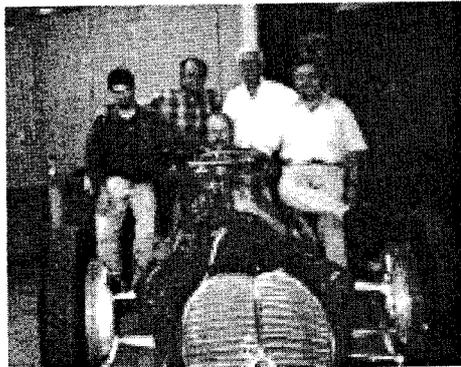
Realizou-se no dia 27 de outubro de 2001 o Rallye das Praias para carros antigos e esporte. O grid de largada foi composto por três carros classificados em quatro categorias. A chegada foi em Capão da Canoa, junto ao busto do piloto Antoninho Bulamarque, que em acidente durante a prova de velocidade que acontecia em todos os verões entre as cidades de Cachoeirinha e Capão da Canoa.

É intenção do VCCB-RS resgatar a imagem desta prova e realizá-la na forma de rallye de carros antigos. Há interesse da Prefeitura de Capão da Canoa em promover este evento no próximo ano, e, dependendo da aprovação dos nossos associados e colaboradores, poderemos incluí-lo no calendário do próximo ano.

A família do ex-piloto recebeu da prefeitura de Capão da Canoa uma placa comemorativa, denominado Troféu Antoninho Burlamarque.

Feira do Livro

Divulgação



O livro *Circuita da Gávea*, que tem como autor Paulo Scali, será oficialmente lançado durante a 47ª Feira do Livro de Porto Alegre, no dia 05 de novembro. A Maserati estará presente na oportunidade.

CLASSIFICAÇÃO FINAL

GERAL

1º lugar	João Carlos ROSSLER Edison Renato ROSSLER	Ford Coupe 1940	6 p.p.
2º lugar	Fernando CAMMERER Cristiano ASSIS	Porsche 356 1964	25 p.p.
3º lugar	Mauro BEIRÃO Carla SOVIERO	Camaro RS 1968	49 p.p.

CATEGORIA A

1º lugar	João Carlos ROSSLER Edison Renato ROSSLER	Ford Coupe 1940	6 p.p.
2º lugar	Rosário VEPPPO Rosangela AVILA	VW 1959	248 p.p.
3º lugar	Breno FORNARI Gustavo WAPLER	Ford 1938	459 p.p.

CATEGORIA B

1º lugar	Mauro BEIRÃO Carla SOVIERO	Camaro RS 1968	49 p.p.
2º lugar	Sergio PIANCA Luiza PIANCA	Karmann Ghia 1969	230 p.p.
3º lugar	Sergio H. da POIAN Vera R.C. da POIAN	Opala 1969	365p.p.

CATEGORIA C

1º lugar	Fernando CAMMERER Cristiano ASSIS	Porsche 356 1964	25 p.p.
2º lugar	Itajara XAVIER Rita ALMEIDA	Dardo 1981	48 p.p.
3º lugar	Victor Hugo TREIN Marli TREIN	Mercedes SL 450 1978	68p.p.

CATEGORIA D

1º lugar	Luiz Sebastião ZANUSI Rafael HAAS	Alfa romeu 164 - 1995	9 p.p.
2º lugar	Fernando LEKE Oscar LEKE	Maverick GT 1974	27 p.p.
3º lugar	Jorge ULLMANN Henrique IWERS	Alfa Romeo T 1 4 1985	68 p.p.

Feras do automobilismo em SP

Divulgação

A convite do Automóvel Clube Paulista, o colega Paulo A Trevisan, do Veteran de Passo Fundo, deslocou à capital paulista carros históricos para a famosa competição. Uma Carretera nº 9 que há 40 anos vencia em Interlagos a 6ª Mil Milhas, tendo ao volante Orlando Menegaz/Ítalo Bertão; Maverick Hollywood, imbatível na década de 70; Maserati 4CLT - 48, que em 1949 ganhou o Circuito da Gávea no Rio de Janeiro, tendo como piloto Viloresi.



Maverick rodou várias voltas com o piloto Luiz Pereira Bueno (da época): foi convidado para ser o carro madrinha dos 500 kms de Interlagos

MUSEU DO AUTOMÓVEL ANOS DOURADOS

Terças a domingos,
das 10 às 19 horas

Praça das Nações, 281 - acesso junto à
entrada do Hotel Laje de Pedra - Canela
Fones: (54) 282 8364 e (54) 244 1331

Agradecimento - A diretoria do VCCB/RS agradece a gentileza do Sr. Claus Hoppe, diretor presidente da Mahle Metal Leve S. A., por enviar um exemplar do livro *Circuito da Gávea*. Para nós, tal gesto representa uma atitude de carinho e apreço para com a entidade.



Marcos na história do automóvel

POR FERNANDO CAMMERER

Fotos: Automobiles Classiques

A evolução dos automóveis, do início do século passado até nossos dias, é uma história fascinante, onde alguns carros foram os pioneiros em conceitos de design, engenharia e utilização.

Abaixo, uma pequena lista destes pioneiros e suas inovações:

- 1899 – Renault Voiturette type A – o primeiro automóvel dotado de uma caixa de transmissão moderna, “à prise directe”, patenteada por Louis Renault;

- 1899 – Latil Voiturette type TA – o primeiro veículo com tração dianteira e motor transversal comercializado;

- 1910 – De Dion Bouton type CY35CV – o primeiro carro equipado com motor V-8;
- 1911 – Ford modelo T – primeiro carro produzido em série (primeiro carro mundial);

- 1914 – Dodge Four – O primeiro carro com carroceria fechada totalmente construído em aço;

- 1922 – Lancia Lambda – primeiro chassi monocoque, com um motor V-4 e suspensão dianteira independente;

- 1924 – Bugatti type 35 Grand Prix – primeiro “grand tourisme”, um carro de competição, equipado com comando de válvulas no cabeçote, fabricado em série e vendido aos “gentlemen-drivers”;

- 1931 – Mercedes Benz 170 – suspensão independente nas 4 rodas;

- 1934 – Tatra 77 – o primeiro carro com design aerodinâmico e produção em série;

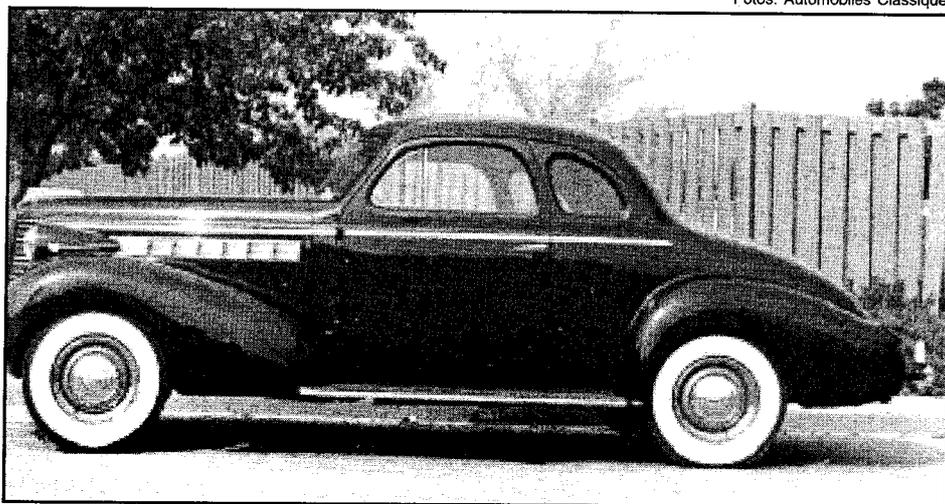
- 1936 – Mercedes Benz 260 D – primeiro motor diesel em um carro de turismo;

- 1937 – Buick Limited / Oldsmobile Eight – primeiros carros com transmissão automática, oferecida para os modelos 1938;

- 1948 – Citroën 2CV – o primeiro automóvel com o conceito “minimalista”;

- 1953 – Iso Isetta – primeiro carro expressamente urbano;

- 1953 – Chevrolet Corvette – primeira carroceria de fibra de vidro produzida em



Buick Limited

série;

- 1954 – Mercedes Benz 300 SL – primeiro motor em um automóvel com injeção, um 6 cilindros com 215 CV;

- 1955 – Citroën DS 19 – primeiro carro com um pacote de opcionais de alta tecnologia: suspensão hidropneumática, freios a disco e assistência hidráulica para os freios, direção e câmbio;

- 1959 – Austin Seven / Morris Mini-Minor – o primeiro carro urbano otimizado, com motor transversal, tração dianteira e suspensão compacta;

- 1962 – Willys Wagoner – o primeiro SUV (sport utility vehicle) 4x4, ancestral do JEEP Cherokee;

- 1962 – René Bonnet Djet – primeiro esportivo com motor central produzido em série;

- 1964 – Vanden Plas Princess 1100 – o primeiro compacto de alto luxo;

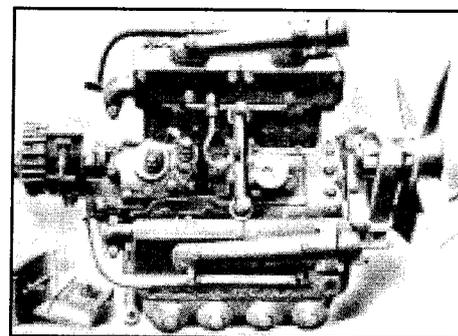
- 1966 – Jensen FF – o primeiro carro esportivo 4x4 integral e ABS;

- 1967 – NSU Ro 80 – o primeiro automóvel de série equipado com motor Wankel;

- 1973 – BMW 2002 Turbo – primeiro carro de série com motor turbo;

- 1979 – AMC Eagle 4WD – primeira station-wagon 4x4;

- 1987 – Ferrari F-40 – primeiro carro a



Primeiro motor V8, em 1910: de Dion Bouton Type Cy 35 CV



1955: Citroen DS 19

utilizar fibra de carbono;

- 1988 – Suzuki Vitara – primeiro jipe 4x4 urbano;

- 1989 – Honda NSX – primeira carroceria e estrutura totalmente em alumínio.



PEÇAS PARA SEU AUTOMÓVEL ANTIGO

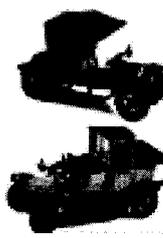
FORD - CHEVROLET - NASH
CHRYSLER - HUDSON - ETC

Consultoria Grátis

Rua Comendador Azevedo, 431, Bairro Floresta, Porto Alegre/RS
Fone 51 3225 5722 / Fax 51 3225 6383

BANCA DO ALEMÃO

Carros de coleção de todas as marcas e modelos



Fone 51 452 2442 / 9917 4686

Rua da Praia, Esquina Borges - Centro - POA
Sábados, Domingos e Feriados



Alterações na diretoria do VCCB/RS

Em virtude do afastamento de dois membros da diretoria do VCCB/RS, a direção do Clube está tomando as providências para alteração do quadro.

O vice-presidente, eng. Oscar Allgayer, solicitou demissão do cargo, alegando problemas particulares e divergências de opinião com atos da presente diretoria.

O diretor de eventos, Sr. Paulo Bajestero, solicitou

desligamento alegando falta de disponibilidade para trabalhar na organização dos eventos. Em substituição ao Sr. Paulo Bajestero, está assumindo a diretoria de eventos o associado Sr. Mário Estivalet, que recebe as nossas boas-vindas.

O cargo de vice-presidente deverá ser preenchido mediante uma nova eleição, cuja convocação está sendo feita nesta edição do jornal.

Convocação de Assembléia Geral

Devido à vacância do cargo de vice-presidente na diretoria do Veteran Car Clube do Brasil/RS, e conforme o capítulo VIII, artigo 48, item C, convoco Assembléia Geral para eleição de um associado para preenchimento do referido cargo.

A eleição será realizada no dia 20 de dezembro de 2001, com primeira convocação às 20 horas (com

50% mais um dos associados aptos a votar) e com segunda convocação às 20h30min (com qualquer número de associados aptos a votar). O local da eleição será a sede do Veteran Car Clube do Brasil / RS. Os candidatos a vice-presidente deverão ser associados ao Clube há pelo menos três anos e deverão formalizar sua intenção de concorrer ao cargo até 05 de dezembro.

ATA DA REUNIÃO DO CONSELHO DELIBERATIVO DO V.C.C.B.- RS

Ata da Reunião do Conselho Deliberativo do VCCB/RS por convocação do Sr. Presidente do Veteran Car Clube do Brasil / RS, Carlos Loureço Galant.

Na reunião estiveram presentes os membros do Conselho, listados abaixo:

Vinicius Aguiar Chaves – Presidente do Conselho
Luis Gustavo Tarrago de Oliveira
Paulo Roberto Breda

Pela diretoria do VCCB/RS, estiveram presentes:
Carlos Loureço Galant, Presidente do VCCB/RS
Mauro Beirão, Diretor Tesoureiro do VCCB/RS
Fernando Cammerer, Diretor Secretário do VCCB/RS

A reunião foi convocada pelo presidente do VCCB/RS para dar ciência ao Conselho Deliberativo, da correspondência enviada pela Federação Brasileira de Veículos Antigos – FBVA – solicitando a regularização perante aquela entidade, dos processos de PLACA PRETA emitidos pelo VCCB/RS.

Após a explanação da diretoria e a apresentação dos processos incompletos devolvidos pela FBVA, por unanimidade este conselho recomendou o que segue:

1. Que sejam suspensas as vistorias para a avaliação dos carros para a obtenção de PLACAS PRETAS, até que sejam completados e remetidos a FBVA todos os processos que ainda estão com o VCCB para serem corrigidos e completados.
2. Que a Comissão de Avaliação de Veículos Placas Pretas, representada pelo seu diretor, Sr. Paulo Fernando Bajestero, repasse à presidência do VCCB/RS toda a documentação em seu poder, para que a mesma possa dar andamento na regularização dos processos pendentes, incluindo-se os formulários de Certificados de Originalidade não utilizados de nº 2269 a 2275.
3. Que a presidência do VCCB/RS, de conhecimento a FBVA da sua pronta atuação no sentido de regularizar os processos de PLACA PRETA emitidos pelo VCCB/RS.
4. Ao remeter o mais breve possível a FBVA, os processos já completados, bem como a cópia deste parecer do Conselho Deliberativo, para sua ciência.
5. Recomendar que a diretoria do VCCB/RS mantenha em sua sede um arquivo com cópia completa de todos os processos de PLACAS PRETAS emitidos por esse clube, com o intuito de evitar no futuro, uma situação de descaso junto à FBVA.

Vinicius Aguiar Chaves – Presidente do Conselho Deliberativo
Luis Gustavo Tarrago de Oliveira – Conselheiro
Paulo Roberto Breda – Conselheiro do VCCB/RS
Carlos Lourenço Galant - Presidente do VCCB/RS
Mauro Beirão – Diretor Tesoureiro
Fernando Cammerer – Diretor Secretário

*Uma cópia da ata foi enviada via correio ao presidente da FBVA, Sr. José Aurélio Affonso Filho e visada pelo representante da FBVA no Rio Grande do Sul, Sr. Salvio Adelino de Souza.

Boas Notícias Ótimos Negócios

Assessoria de Imprensa e Marketing
Publicações para Entidades, Empresas e Eventos
Desenvolvimento de folheteria
Gerenciamento de conteúdo para internet

Due

Assessoria de
Comunicação Integrada

Rua Américo Vespúcio, 1001/201, Bairro Higienópolis
Porto Alegre/RS - Fone 51 3325 3170, fax 51 3342 7707,
e-mail: due@dueassessoria.com.br



Veículos Militares - continuação

O exército brasileiro estava se modernizando, novas armas, novas técnicas de combates, a guerra na Europa estava trazendo um profissionalismo ainda maior para o exército brasileiro, que deixava de ser assistencial para passar a ser uma força de ataque. Devido a isso, através do programa americano de ajuda militar (empréstimo e arrendamento), passaram a chegar ao Brasil centenas de veículos, que variavam desde o transporte de pessoal até cozinhas de campanha onde destacamos o caminhão "GMC" ou "CHEVROLET" 2 ½ TON, que possuía várias aplicações, desde o carro para transporte de combustível até o carro oficina, de motores ou de armamentos. Este caminhão tornou-se muito popular em nosso exército, pois foi recebido até meados da década de 50, com a renovação do acordo U.S.A.I.D. Além deste veículo um outro não menos conhecido foi a "PICK UP DODGE ¾ TON" que também teve as mais variadas aplicações, desde o transporte de armamentos e munições até a ambulância, embora a mais apreciada tenha sido a "DODGE COMMANDER ¾" com rádio para transporte de oficiais superiores, que ficou conhecida como "PATA CHOCA", devido a sua baixa silhueta e grande largura.

Um outro veículo leve de combate, bastante conhecido e empregado pela F.E.B., quando em campanha de guerra na Itália, foi o BLINDADO LEVE DE RECONHECIMENTO "M.8 SOBRE RODAS", fabricado pela Ford, que embora fracamente armado, mostrou-se bastante ágil nas mãos do nosso exército, a ponto de sua grande manobrabilidade, ter servido como modelo de projetos para um carro de combate 100% nacional, "CASCAVEL".

Juntamente com o "M.8 SOBRE RODAS", tivemos o blindado "SCOUT-CAR" também sobre rodas. O Brasil recebeu cerca de 120 destes veículos no período final e pós guerra 1944 a 1946, todos novos vindos diretamente dos Estados Unidos. Nestes novos lotes de veículos, vieram os "MEIA ESTEIRA", cerca de 100 veículos que foram compor juntamente com os scout-car as unidades militares, principalmente do sul do Brasil, na

região da fronteira.

Os "MEIA-ESTEIRA", na realidade, continuavam sendo os conhecidos scout-car americano, que devido a sua confiabilidade mecânica, foi aperfeiçoado um sistema de esteiras na parte traseira, copiando um modelo francês da Citroen. Este aperfeiçoamento lhe aumentou a capacidade de carga e transposição de terreno, alterando assim sua classificação para transporte de pessoal, blindado. Essa transformação mecânica ocorreu pelo fato do antigo scout-car mostrar-se pouco manobrável em território europeu, já que seu projeto anterior era para ataques rápidos em áreas abertas, bastante diferente das áreas de conflito européias.

Para esta transformação foram incumbidas diferentes fabricantes nos Estados Unidos, onde destaca-se a própria "WHITE", fabricante do scout-car, a "INTERNATIONAL MOTOR COMPANY" e também os fabricantes de caminhões pesados "DIAMONT" e "AUTO-CAR", todas americanas.

A produção da "MEIA ESTEIRA", manteve-se ao longo de toda a guerra, apresentando entre eles apenas algumas diferenças em acabamento final e algumas armas instaladas no veículo.

O "INDESTRUTÍVEL JEEP ¼ TON", foi e ainda é o veículo mais popular que a II Guerra Mundial nos apresentou. Primeiramente foi projetado pela "BANTAM CORPORATION" americana, sendo aprovado como carro de reconhecimento rápido, passou a ser fabricado em larga escala durante a guerra, pela "WILLYS" e "FORD", pelo fato de possuírem na época um parque industrial maior e a Bantam que a projetou, em função de não conseguir

atender o grande pedido do exército americano, deixou de produzir o veículo e passou a produzir somente o reboque que é ainda utilizado, chamado de bantam.

O pequeno "JEEP DE ¼ TON" foi o veículo mais amplamente empregado em toda a II Guerra Mundial, pois foi carro de reconhecimento, ambulância, alguns anfíbios, carros de comunicação e também em alguns casos uma pequena locomotiva, pois tirava-se os pneus do jeep, colocando-o somente com os aros sobre os trilhos, para poder movimentar vagões junto às estações férreas. Esse pequeno veículo ficou conhecido como "JEEP 1942", embora sua fabricação não tenha sido somente no ano de 1942, mas sim foi fabricado sem interrupção de 1940 a 1945 com pequenas diferenças de produção e aperfeiçoamento ao longo dos anos, mas convencionou-se chamá-los de "JEEP 1942".

Estes veículos também chegaram ao Brasil em grandes lotes, após término da II Guerra Mundial, pois eram veículos novos que estavam ainda em estoque nos Estados Unidos, que não foram empregados na Guerra e como ainda vigorava e tornara-se mais forte, o acordo de empréstimos e arrendamento com as nações vencedoras do grande conflito, esses carros chegaram ao Brasil acondicionados, desmontados, dentro de caixas de madeira, vindos diretamente do Estados Unidos. Portanto, foram raros os jeep brasileiros que estiveram realmente em batalhas na Europa. Isso porque os que lá foram empregados, por lá ficaram, pois era muito mais oneroso o transporte da Europa para o Brasil, do que trazer diretamente dos EUA.

A chegada dos M 41 Walker Bulldog 24 Ton, foi na década de 60 quando o exército brasileiro percebeu a necessidade de uma modernização em seu material bélico. A partir disto, estando ainda em vigência o programa de ajuda militar dos EUA passaram a chegar ao Brasil os primeiros M 41 Walker

Bulldog 24 ton, um carro de combate leve e bastante ágil para a época, pois possuía inovações tecnológicas sofisticadas, tais como suspensão por barra de torção, mais eficientes e confiáveis, um novo sistema de pontaria estereoscópico corrigível para o canhão 76mm e possuindo também uma baixa silhueta que é muito importante para a proteção em um teatro de guerra.

Sua motorização era confiável para a época, pois seus seis cilindros contrapostos refrigerados a ar lhe garantiam um torque suficiente, embora seu consumo de combustível, gasolina, fosse um pouco elevado, diminuindo assim seu raio de ação.

O projeto inicial deste veículo foi feito no arsenal de guerra americano que o desenvolveu a partir do aprendizado na II Guerra Mundial, mas foi fabricado primeiramente pela General Motors Company americana, na cidade de Detroit, aproveitando o maquinário e a experiência que a fábrica havia adquirido durante a Segunda guerra.

A chegada destes carros no Brasil mais uma vez foi feita através de lotes sucessivos, sendo que em meados da década de 60 chegaram cerca de 80 a 100 carros e até o início da década de 70 mais 150 veículos chegaram, além destes um outro lote com 60 carros veio de um país asiático, embora o exército nunca tenha divulgado oficialmente o número exato de carros de combate M 41 de 24 ton, disponíveis em nosso exército.

Este veículo atendia às necessidades vigentes da época mas no início da década de 80, eles já se mostravam desgastados e como havia no Brasil um projeto de nacionalização total de nossos equipamentos militares, então o M 41 de 24 ton já desgastado passou por uma nacionalização tecnológica, ou seja, seu armamento e motorização foram substituídos por nacionais, possibilitando assim maior confiabilidade de funcionamento.

Uma viagem ao passado

O Museu Anos Dourados, em Canela, é ponto turístico para entusiastas e amantes de carros antigos. Todo mês, cerca de 700 pessoas visitam o local

A trajetória da indústria automobilística, sobretudo brasileira, está representada na cidade de Canela. O Museu do Automóvel Anos Dourados apresenta cerca de 38 veículos desde os anos 20 aos 70. Lá estão marcas brasileiras, americanas, alemãs, francesas e inglesas. O diferencial, segundo Carlos Eduardo Wahrlich, associado ao VCCB/RS e proprietário do Museu, é a forma como os carros estão expostos, conforme suas épocas históricas. O Museu foi inaugurado dia 11 de abril de 2001, num prédio especialmente projetado para exposição de automóveis antigos.

Os destaques do Museu ficam por conta das marcas Jaguar, Cadillac, Mustang e os nacionais Simca e DKW. O veículo mais antigo é

um Ford modelo "A" pickup 1928, seguido por um Desoto sedan quatro portas 1928/29. Os mais recentes são um Dodge Charger R/T 1977 e um Chevrolet Camaro T top 1978.

Cuidados especiais

A manutenção dos automóveis segue um consenso universal. Seca-se o radiador, lubrificam-se os pistões e gira-se periodicamente o motor pela correia para evitar emperramento dos anéis. Os tanques de gasolina são drenados. Outra providência é colocar os carros sobre cavaletes a fim de não cansar as molas e poupar os pneus de rachaduras por ressecamento. "Os carros devem ser erguidos periodicamente e seus pneus girados para troca de posição", esclarece Carlos. De acordo, outro detalhe importante é o de

que os pneus devem estar sempre bem cheios. No caso do Museu Anos Dourados, os veículos estão apoiados ao solo para dar ao público a sensação exata do que se está vendo, diferente do carro suspenso sobre cavaletes que, segundo Carlos, distorce as proporções dos veículos visualmente.

O maior problema enfrentado pela equipe de manutenção diz respeito aos carros equipados com transmissão automática, que para se manter saudável necessita do funcionamento do motor, de modo a permitir o engate das marchas a fim de lubrificar e manter ativo todo dispositivo. "A aparência do veículo é fundamental", destaca. Pano úmido que não solte felpas, tratamento com produtos para pintura e cromados conforme o tipo da pintura e a

idade da restauração.

O Futuro

Aprimorar é a meta para o próximo ano. "Vamos adquirir três novos carros", revela Carlos. Outra intenção é redecorar o ambiente para satisfazer os desejos dos visitantes.

Serviço

Museu do Automóvel
Anos Dourados

Praça das Nações, 281 –
acesso junto à entrada do
Hotel Laje de Pedra

Funcionamento: terças a
domingos, das 10 às 19 horas

Ingressos: R\$ 5,00 (maiores
de 11 anos) e R\$ 2,00
(menores de 11 anos)

Contato: (54) 282 8364 e
(54) 244 1331



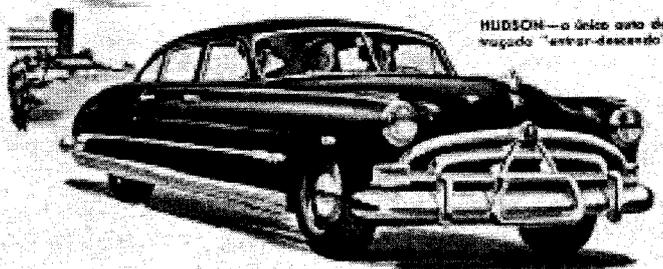
Irresistível

Modelo 41-D
com transmissão
"Dynaflex"

Buick

Um produto da **GENERAL MOTORS DO BRASIL S. A.**
Concessionárias em todo o país

Em tódo o mundo não há igual!



HUDSON — o único auto de
traçado "estrutur-desceido"

O novo e fabuloso HUDSON HORNET tem a prodigiosa Potência

Aqui tem o sensacional "levanta-te e continua" — ação ultra-rápida, como V.8. Nunca antes experimentada em nenhuma outra automóvel.

E — com toda a sua grande potência, este raro e espetacular motor H-415 de alta compressão do Hudson "Hornet", é de traçado simples para mais baixo custo de manutenção e funcionamento livre de desarranjos, — construído para durar

mais do que outros qualquer motor à venda no mercado!

O Hudson "Hornet" é de baixa inércia que escudo os seus sorcos mais curtos, e obedece ao famoso traçado "estrutur-desceido".

O representante local da Hudson convida V.S. a gozar a sensação de uma experiência nova em motorismo!

Outras standard e outras especificações e acessórios, sujeitos a alteração sem aviso prévio.

HUDSON... O CARRO MAIS DURADOURO QUE SEU DINHEIRO PODE COMPRAR!