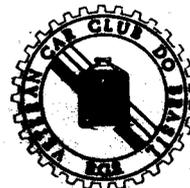


# Carro Antigo



Porto Alegre, março de 1991. Nº 12  
Órgão de divulgação do Veteran Car Club BR/RS  
Distribuição gratuita



Neste número:

## Romi-Isetta

- Conversando com Bajestero
- Em algum lugar do passado
- Manhãs da saudade
- Meu nome é Chevrolet
- História do "jeep"
- História do Veteran
- Tato Wahrlich
- Charge do Rekern



**DIRETORIA DO  
VETERAN CAR CLUB BR/RS**

**Presidente:**

Paulo Fernando Bajestero

**Vice-Presidente:**

Clayton José Kõche

**Tesoureiro:**

Paulo Lisboa Soares

**Secretário:**

Mário Estivalét

**2º Secretário:**

Luiz Fernando Saint'Pierre

**Coordenador de Eventos:**

Gilberto C. R. La Porta



**EDITORIA**

**Edição**

e planejamento:

Guilherme A. Ely

**Criação do logotipo**

O CARRO ANTIGO:

Paulo Luiz Teixeira

**Criação do logotipo**

CLASSI SUCATA:

José Antonio Meira da Rocha

**Arte-final:**

Edson Machado de Almeida

**Foto de capa:**

Victor Alfonso

**Colaboradores:**

Maria Clara Frantz

Mauro L. Beirão

Oswaldo I. Silva Mayer

Pedro Rogério Magalhães

Rekern

**Redatores:**

Carlos Marçal Brasil

Guilherme A. Ely

Juliano S. Cunha

Luiz F. Saint'Pierre

Mário Estivalét

Paulo F. Bajestero

Ronald C. Jamieson

Tato Wahrlich

Número 12

Avenida Venâncio Aires, 399

CEP 90040

Porto Alegre

Rio Grande do Sul



**Historinha**

Conta a história que uma Romi-Isetta ficou sem gasolina numa estrada do interior paulista. Pois seu dono resolveu valer-se da ajuda do proprietário de um Mustang que passava. Era Mustang cor de sangue, recém-importado, imaginem. E lá se foi ele rebocando a "coitadinha".

No início, tudo bem. Mas uma Mercedes-Benz ultrapassou-os, e tudo se complicou. Era, talvez, uma "asa-de-gaiota", 220, 230, 300, tipo S sabe-se lá o quê. Das "fúrias", brava. Indignado, humilhado pela "mercedinha", o agora "piloto" do Mustang começou a perseguição.

Um passante à beira da estrada testemunhou tudo e avisou a Polícia Rodoviária.

— Senhores, é o fim do mundo!

Vamos detê-los imediatamente foi a resposta.

— Mas "delegado", o incrível não são aqueles dois "monstros" correndo lado a lado. Há uma "romisetinha" atrás deles pedindo passagem.



**Editora Fotoletras Ltda.**  
**Fotocomposição / Fitolito**

Rua Correa Lima, 1348 — Morro St.ª Tereza  
Tel.: 33.2020

## Editorial

Quis a Providência que o Veteran Car Club/RS tivesse reeditada sua revista **O CARRO ANTIGO**, uma velha aspiração da atual diretoria do clube. Se foram alguns anos de ausência, nada mais oportuno do que o mês de março deste ano para que esta publicação voltasse ao convívio de colecionadores e apreciadores de veículos antigos, pois o período completa dois anos de ótima "safra". Muitos foram os eventos e empreendimentos no mundo do antigomobilismo gaúcho. Vinte encontros foram realizados na Praça Visconde de Taunay (Ipiranga com Princesa Isabel) e foram a prova maior do esforço e da iniciativa da diretoria do Veteran com vistas a reunir e preservar os interesses de quantos ainda entendem como da máxima importância a manutenção dos antigos e belos carros de passeio que compunham a paisagem de ruas e estradas rio-grandenses. **E isto é História, é cultura.**

Se os encontros na Visconde de Taunay não apresentaram carros dos nossos maiores colecionadores, há de ser feito registro para os momentos alegres e de descontração em que, irmanados, foram vistos juntos associados do Veteran, do Antiqua, do Veículos d'Ou-trora e outros, numa espécie de unificação do reino. Somaram neste cenário feliz, muitas vezes "roubando" a festa, as presenças assíduas daqueles moços com suas imponentes motos BSA e Harley, ou a beleza das velhas "carreteras", ou a presença de um prestimoso professor com seu belo Hudson Pacemaker.

**O CARRO ANTIGO** retoma com esta edição o importante caminho da divulgação dos fatos, histórias e iniciativas que ocorrem no universo do antigomobilismo gaúcho. Não tem a pretensão de limitar-se aos acontecimentos verificados apenas no âmbito do Veteran Car Club/RS, pois visa ampliar e absorver democraticamente tudo aquilo que interessa aos apreciadores e colecionadores de um modo geral. A revista tem como finalidade imediata estimular as pessoas interessadas a participarem de maneira mais efetiva na organização de futuros eventos, evitando perdas maiores para o antigomobilismo de nosso Estado. Dentro desta perspectiva, são exemplos a serem elogiados o encontro do Alto Taquari, o encontro de São Lourenço do Sul e a bela festa no município de Triunfo. A publicação **O CARRO ANTIGO**, através de seus responsáveis, parabeniza estas realizações e deseja para o decorrer deste ano uma revigorante e saudável retomada dos eventos por parte de todos aqueles possam contribuir.

### Índice

Historinha  
e charge 2

Editorial 3

Bajestaro conta  
a história do clube 4

Meu nome  
é Chevrolet 5

Manhãs da saudade  
6 e 7

História de um  
grande carro pequeno  
8 e 9

Conversando com  
o presidente 10

Notícia  
ultra-rápida 11

Em algum lugar  
do passado 12 e 13

"Jeep" da guerra  
para o prazer 13/14

1º vocabulário do  
carro antigo 15

Classi Secata 16

# Bajestero conta a história do clube

## FUNDAÇÃO

“O VCCBR-RS nasceu no dia 24 de novembro de 1979, durante a realização do 1º Salão Gaúcho de Carros Antigos que se realizava naquela data. Com a supervisão do Dr. Enzo M. do Nascimento, na ocasião presidente do VCCBR-PR, e mais os companheiros Frederico J. Siegmann, Ronald C. Jamieson, Paulo F. Bajestero, Carlos E. Wahrlich, foi fundado o VCCBR-RS, Clube de Carros Antigos do Rio Grande do Sul, comemorado com um jantar oferecido pelo Dudu Alvarez, entusiasta do antigomobilismo, no restaurante de sua propriedade, o “Chez Dudu”, situado na Rua Gen. João Telles, 59. Na ocasião foram utilizados os estatutos dos demais Veterans já existentes, VCCBR-RJ, VCCBR-SP, VCCBR-MG, VCCBR-PR. O Veteran gaúcho também é filiado à FIVA.”

## FINALIDADES

“O VCCBR-RS tem como finalidade principal manter viva a imagem dos veículos antigos, aproximar todos aqueles que de algum modo gostem do antigomobilismo, que também é uma forma de cultura. Atualmente, estamos tentando fazer a integração total do Rio Grande, e procurando ajudar os companheiros a localizar carros, peças e literatura. São considerados veículos antigos: motocicletas, carruagens, automóveis, camionetas, caminhões, viaturas militares e

afins, tudo isso anterior ao ano de 1976, nacionais ou estrangeiros.”

## PRESIDENTES

— FREDERICO JULIO SIEGMANN — 1979 a 1981

— JOSÉ ALFREDO DE ALCOVIA BARCELOS — 1982 a 1983

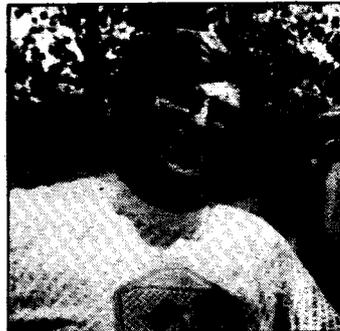
— RICARDO DE ALBUQUERQUE TREIN — 1984

De 1985 até outubro de 1988, o VCCBR-RS esteve inativo. De 1988 a 89 teve como interventor PAULO FERNANDO BAJESTERO, que é o atual presidente, cuja eleição foi realizada em outubro de 90 para o biênio 91/92. A diretoria tem a seguinte composição: Paulo Fernando Bajestero — Presidente; Clayton José Köche — Vice-presidente; Paulo Lisboa Soares — Tesoureiro; Mário Estivalét — Secretário; Luiz Fernando Saint’Pierre — 2º Secretário; Gilberto C. R. La Porta — Coordenador de Eventos.

## GERAIS

“O VCCBR-RS existe há 11 anos. Nesse período teve altos e baixos. En-

tre 1979 e 1981 chegou a realizar duas exposições de caráter regional, por sinal as únicas até aquela data no Rio Grande do Sul. Esteve alguns anos fora de atividade, e atualmente voltou a crescer graças ao engajamento de novos sócios e à batalha daqueles mais antigos que sempre acreditaram no Veteran. Com um calendário de eventos para o ano todo, nós podemos salientar os encontros na Praça, evento esse que trouxe de volta as atividades e os sócios. Os encontros se realizam todos os 1ºs domingos de cada mês, na Praça Visconde de Taunay, sendo um sucesso de público, e que deverão vir com novidades para 91. Aguardem!”



Bajestero,  
atual  
presidente

## VETERANISTA!

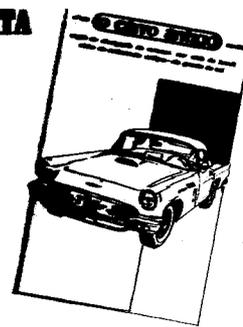
Sua revista está de volta.

O CARRO ANTIGO: NÃO DEIXE  
ESTA CHAMA SE APAGAR

Se o seu assunto for do universo do antigomobilismo,  
democraticamente receberemos seu artigo.  
Se o motivo for recado de compra, venda, troca ou  
informação cultural utilize gratuitamente o



CLASSIFICADA



Sugestões para Paulo Bajestero no 21.8141.

# Meu nome é Chevrolet

Sou um Chevrolet com 4 portas e já tenho 54 anos, isto tudo sem sofrer nenhuma operação plástica. Portanto, sou totalmente original.

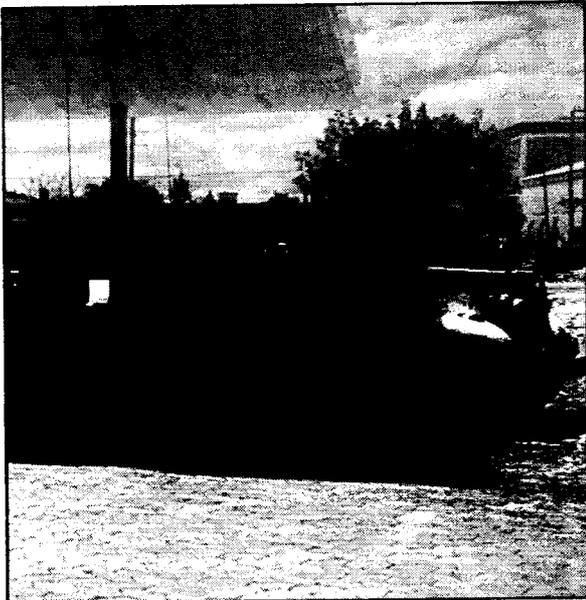
Bem, na verdade a coisa não é bem assim, a minha cor era preta quando eu nasci e, por fim, foi alterada para preto/amarelo por causa do mau gosto do meu dono, mas isto é problema dele.

Muitos me consideram um vovô, outros me apontam como o pai do Opala e, logicamente, o meu mais novo netinho chama-se Kadett.

Tenho 3 marchas com motor de 6 cilindros; a caixa é seca, e o velocímetro é medido em milhas.

Meu pára-choque é uma chapa de aço, serve para parar o choque mesmo, e o arranque ainda é feito apertando o botão no painel.

Mas o curioso de tudo é o acelerador, que é de tábua e com dobradiça no chão do carro, daí a expressão: PÉ-NA-TÁBUA!



Chevrolet 37, de Carlos Marçal Brasil

Não tenho chaves nas portas, e meu estepe é colocado na minha traseira, bem fácil de ser retirado, isto porque naquela época quase não existiam ladrões e tampouco sabiam dirigir carros.

Já disseram-me que tenho 3 dimensões: largo para os lados, alto para cima e espaçoso para a frente. Aliás, é por causa deste espaço todo que as noivas gostam de passear comigo, pois não amarrotam o vestido, e o passeio fica mais nostálgico.

Por eu ser um carro diferente e raro, isto me torna muito especial.

Portanto, ficaria muito satisfeito se você, que é uma pessoa paciente, por estar acompanhando minha estória, sentasse no banco de trás para sentir todo o meu conforto e comodidade.

Já tenho uma certa idade, mas pode sentar sem medo, que ainda sou bastante forte para agüentar seu peso e o de outras pessoas.

Fui construído em 1937. Na época o mundo era mais puro, e quando se criava algo era para honrar o nome da pessoa e a sua marca.

Os objetos de arte hoje têm seu valor pela sua apresentação como raridade e pela qualidade do material por ser mais resistente.

Meu autor, ou seja, meu estilista, deixou sua assinatura registrada na minha grade frontal: Fisher, da Fisher Body Co. Já morreu, mas sua obra está viva e andando.

Espero andar ainda por muito tempo por estas avenidas asfaltadas e largas. Outrora estas avenidas eram simples estradas de chão batido, visto que só existiam carros de bois e carroças, e este velho Chevrolet já andava por aí.

Fui construído antes da 2ª Guerra Mundial. Portanto, posso dizer que já sobrevivi ao ataque dos japoneses.

Depois de tudo, colocaram-me num navio cargueiro e despacharam-me rumo ao Brasil. Levei alguns dias até chegar ao Porto de Santos.

Agora ando por estas bandas do Sul.

Obrigado por me cuidarem... TCHÊ!!!

Este texto é de Carlos Marçal Brasil

# Manhãs da saudade

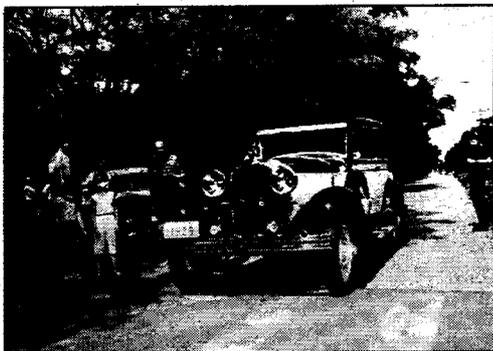
Guilherme A. Ely

Sejam manhãs de calor intenso, ou frias e de céu encoberto, e lá estarão sempre, a cada mês, os amigos do Veteran Car Club/RS ocupando o seu lugar na Praça Visconde de Taunay.

Com filmadoras, máquinas fotográficas, exibindo, quando possível, as camisetas do clube, lá vão se formando os grupos para os papos mais inusitados sobre antigos veículos. Fala-se desde o desaparecimento do antigo ônibus americano Available até extintor útil para encher pneus.

O popular Mula Manca (seu nome é Alípio Araújo Pereira, não esqueçam!) mostrou a dupla finalidade do farol do jipe. Ilumina os caminhos e também o motor. E como este velho mestre tem sido importante nos encontros. Ele é pioneiro, trabalhou pra Ford nos idos de 1924.

Carros na Praça? Quanto mais antigos, melhor. Tem de tudo, raros e populares, originais ou adaptados, não importa. Importam o convívio e a preservação das "raridades".



Marmon 29, de Hans Marxen



Ford Tudor 34, de José Luiz Castro de Oliveira

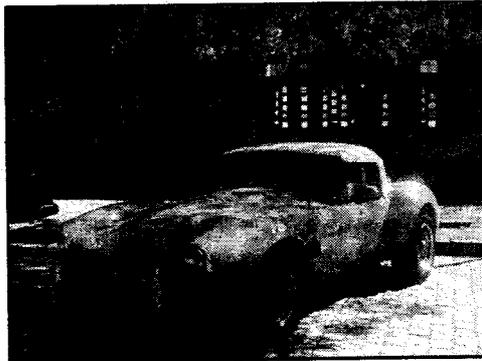
Henryk Kalisz, proprietário do Maverick V8 "mais novo do mundo", apareceu por lá uma vez e ficou adepto. Anda ostentando um afetivo bonezinho de Lake Worth (Flórida). Ganhou do Verner, o do premiadíssimo Willys Interlagos. Paulo Bajestero, com sua sobriedade, segue na sua missão de conciliar interesses. É o homem ideal na presidência. Tudo começou com ele e o Valter Gutierrez (Impalas, Camaros), mais o grupo que tem jantar nas quintas-feiras: Clayton Köche (vice-presidente do Veteran), Mário Estivalét (Romi-Isetta), Ronald Jamieson (ex-Mercedes, agora cômodos e potentes Impalas e Camaros), Mário Espírito Santo Neto (o Marinho, da bela Cadillac), Paulo Soares (Chevrolet 39), Luiz F. Saint'Pierre (Chevrolet funerária), Gilberto La Porta (Austin 16), Luiz Tarragô Oliveira (Ford 38, AC Cobra), Ricardo A. Trein (Jaguar, Buick).

São dois anos na Praça. E como são importantes as participações daqueles moços das motos BSA e Harley (Renato Schell, Sílvio S. da Silva, José Paulo Wilhelm, Carlos V. Augustin, Ricardo e Lelo). E dos queridíssimos João Machado (Ford Victoria 51), José Oliveira (Ford Tudor 34) e Victor Wittrock (Hudson Pacemaker 51), este mestre de tantas ciências. Também do bem

humorado aristocrata do Vale, Hans Marxen (Marmon 29), Valter Calazane (Plymouth 54), prof. Vítor H. Chemale (jipão Kaiser para o Vietnã), Luiz A. Spier (Ford 28), Marco A. Heit (Chevrolet 38), Marino (Ford 34), Raul A. Bohrer (originalíssimo Karmann-Ghia TC), Luiz Adélio Machado ("pickup" Ford 49). Têm aparecido também os especialistas em jipes: Mauro L. Beirão e Juliano S. Cunha. Não se pode esquecer o Dudu Alvarez (Cadillac, AC Cobra), o "bon vivant", figura elegante, colunável. Tem dado sempre apoio. Nem o amigo Tadeu Fonseca ( jóia de Chevrolet 48 sedanete ).



Hudson Pacemaker 51, do prof. Wittrock



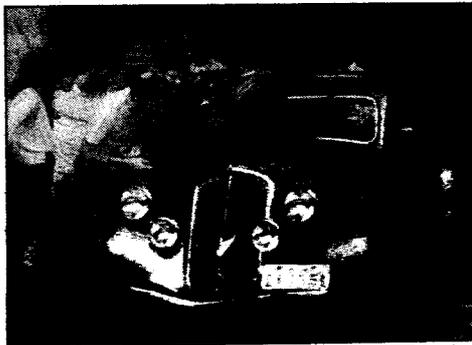
AC Cobra, de Luiz Gustavo Tarragô

O Luiz Fernando Andreatta trouxe as "carreteras", a "Brigitte" e a de seu pai Júlio Andreatta. O Alexandre Fornari trouxe a "carretera" do pai, o campeoníssimo Breno Fornari. Na Praça também estiveram o Aldo Costa, ex-piloto, daqueles que não admitiam o 2º lugar, o João Carlos Krahe (Veículos D'Outrora Clube), prof. Antônio F. Fernandez (Antiqua Motor Clube). Do Interior, vieram Elson Dullius (de Montenegro, Chevrolet), Inácio Hummes (de Novo Hamburgo, bellissimo, vermelhissimo Karmann-Ghia), os irmãos Renato e André Palma (de Canoas, Buick, Olds), Eduardo Focardi Cardoso (de Caxias do Sul, Packard 54), Alveri Aguiar de Sá (de Araranjá/SC) e João C. de Souza (de Triunfo). Que bom!

Faz algum tempo que o Tato (o nome é Carlos Eduardo Wahrlich, lembrem!) não aparece, mas não foi esquecido. Seu nome é citado amiúde nas conversas da Praça, pois ele é o "expert" em carros antigos. Seu nome já ganhou outras fronteiras fora do RS. Os veteranistas querem sua participação. Ele será sempre um importante referencial.



Motos BSA e Ariel



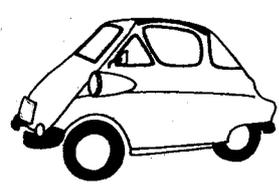
Citroën atrai adeptos

Transcrita tal e importante relação de nomes, quem sabe uma relação de expectativas. Espere-se para este ano: Oscar Marcelino da Silva (de São Leopoldo, Overland 27), Nazareno Moschetti (de Caxias, moto Indian com "side-car"), Wálbald Franzen (Citroën), Danilo Keiper (junto com o Tato, as duas maiores coleções do RS), Luiz Gobbi (Antiqua), grande coleção também. E que vivam o Veteran, seus colecionadores e colecionáveis!

# História de um grande carro pequeno

## o Romi-Isetta

Mário Estivalét



Ah, sim, "Romiseta"! Aquele carrinho de três rodas e com motor de Lambretta. Não! Não! Nada disso! Isto pode ser qualquer outra coisa, mas nunca um Romi-Isetta.

Em 1948, o Sr. Renzo Rivolta, que fabricava os refrigeradores ISO, em Bresso, próximo a Milão, decidiu fabricar "scooters", pequenas motocicletas e triciclos comerciais, criando a Iso Automoveicoli-SPA. Em 1952, foi projetado o Isetta, o qual foi apresentado ao público a 9 de abril de 1953, no Salão de Turim. Parecendo um ovo de páscoa com rodas, com um motor de dois tempos de dois cilindros siameses com 200cm<sup>3</sup>, quatro marchas e espaço para dois adultos, pesava 300kg, atingia uma velocidade de 70 km/hora, fazendo 25 quilômetros por litro de gasolina. Foi fabricado na Itália até 1956.

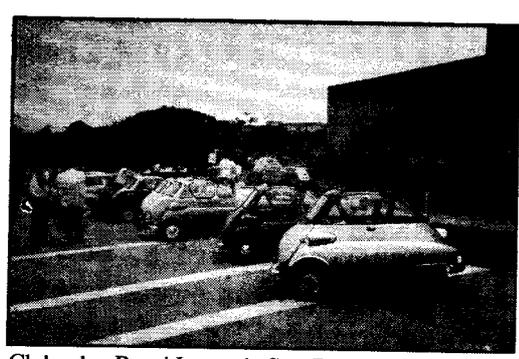
Em 1955, a Iso havia concedido licença à BMW para a fabricação do Isetta na Alemanha. Nos dias 4 e 5 de abril de 1955, a Bayerische Motoren Werke apresentou em Múnaco, na Baviera, o Isetta BMW. Com um novo motor de quatro tempos de 245cm<sup>3</sup>, derivado do motor motociclístico R-25, e com uma potência de 12hp, custava 2550 marcos. Em dezembro de 1955, foi lançado o motor de 297cm<sup>3</sup>, com 13hp a 5200rpm. No período de 1955 a 1962, foram fabricados na Alemanha 161.728 Isettas.

A Iso concedeu também licença para a fabricação do Isetta na França (VELAN of Fourchambault), Bélgica (N.V.Anc.Ets. Pillette), onde foi fabricado um modelo "pick-up", e Espanha (Borgward-Iso). Na Inglaterra, o Isetta era fabricado pela Isetta Great Britain Ltd., sendo este o único país onde foram fabricados Isettas de três rodas (mas não com motor de Lambretta), a fim de beneficiar-se da isenção de impostos para triciclos. Outra característica interessante é que sendo a direção do lado direito, a porta também abre para o lado direito.

Em 1929, numa garagem em Santa Bárbara D'Oeste, São Paulo, o Comendador Américo Emilio Romi fundou a Máquinas Agrícolas Romi S.A. Em 1948, a indústria projetou e construiu o primeiro trator brasileiro, o Toro. Surgiu a seguir a Fábrica de Tornos Mecânicos "Imor".

Em 1953, todos os automóveis que circulavam no Brasil eram estrangeiros, embora alguns fossem montados aqui e alguns até possuíssem um índice de nacionalização de 30 a 40 por cento dos componentes. Visando a faixa de compradores que dispunham de condições para adquirir uma motocicleta ou motoneta, mas que desejavam um automóvel, foram firmados contratos com a Iso SPA para a fabricação do Isetta no Brasil pela Automóveis Isetta do Brasil, empresa do grupo Romi, com o nome de Romi-Isetta.

No dia 28 de outubro de 1956, domingo, o Romi-Isetta tornou-se manchete do Jornal do Comércio de São Paulo após um desfile pelas ruas.



Clube dos Romi-Isetta de São Paulo em dia festivo e de grande gala



Os Romi-Isetta sempre presentes nos eventos de São Paulo

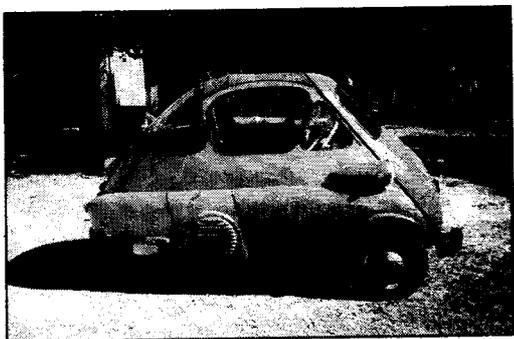
Era o primeiro automóvel a ser fabricado no Brasil. O modelo fabricado era o modelo italiano com motor Iso.

Em novembro de 1956, a Romi-Isetta chegava a Porto Alegre. A distribuidora era a S.A. Comercial Importadora Nordeste, localizada na rua Comendador Azevedo, 256. No dia 16 de novembro, foi feito um desfile de apresentação dos automóveis, documentado pelo Correio do Povo de 18 de novembro, que, partindo da distribuidora, percorreu a Av. Farrapos, Av. Mauá, Rua da Praia e Borges de Medeiros, seguindo para a Praça da Matriz, onde os veículos foram apresentados ao governador. Os carros dirigiram-se então à prefeitura, onde o Sr. Américo Emilio Romi apresentou o Romi-Isetta ao prefeito, engenheiro Leonel Brizola, o qual circulou com o mesmo em redor do prédio da administração estadual.

De 1956 a 1958, o Isetta foi fabricado com a mecânica Iso, sofrendo pequenas alterações a cada ano, tais como posição dos faróis, pára-lamas, etc. Em 1959, entrou em produção o modelo BMW com motor de 300 cm<sup>3</sup> de quatro tempos. A indústria passa por problemas financeiros e pressões políticas do GEIA-Grupo Executivo da Indústria Automobilística, que incentivava a fabricação de automóveis nacionais, desde que obedecessem ao padrão de dois bancos e duas ou quatro portas. O Romi-Isetta, com sua pequena produção e sem incentivos, tinha seu custo de produção muito elevado, e com seu valor era possível em 1959 comprar um dos modelos DKW do ano anterior, com pouco uso. Apesar da tentativa do presidente Juscelino Kubitschek de incentivar a produção, após montar em 1960 ainda alguns veículos com peças remanescentes, a produção foi encerrada. Foram fabricadas aproximadamente 3000 Isettas no Brasil, de 1956 a 1960. Posteriormente houve tentativas de reativar sua produção, destacando-se a iniciativa do Sr. Humberto Dias, em 1981, que tentou relançar o veículo com o nome de Diasetta.

O Isetta durante sua vida participou de muitos eventos. Em 1955, obteve os quatro primeiros lugares na Mille Miglia, na Itália, em sua categoria, é claro. Em 1960, o presidente Juscelino entrou em Brasília a bordo de um Romi-Isetta integrante da Caravana da Integração Nacional, que percorreu 6900 quilômetros entre Rio de Janeiro e Brasília. Participou também de um jogo de futebol no Pacaembu, entre dois times em que os jogadores eram Romi-Isettas. Em 1968, participou da Gincaza dos Artistas e de corridas em Interlagos e no Ilirapuca. Foi também artista no filme "Absolutamente Certo", com Anselmo Duarte, e também participou como automóvel de um padre na novela "De quina para a lua" da TV Globo.

**Sempre dando um sorriso de quem o vê passar, apelidado de "bola de futebol de futebol", "carro pra toda vida", "lambretta grávida" e outros apelidos injuriosos, o Isetta também já foi multado por excesso de velocidade. Talvez o grande pecado do Isetta tenha sido o de ter surgido no momento errado. Afinal, o preço da gasolina em 1959 era ridiculamente baixo, podia-se estacionar um carro de qualquer tamanho em qualquer lugar, e o trânsito, comparado ao de hoje, era muito tranquilo.**



Dos três mil fabricados no Brasil, o de Estivalét é um dos poucos remanescentes no RS



# Conversando com o presidente

Após cinco anos de ausência, estamos reeditando, totalmente reestruturado, "O CARRO ANTIGO", informativo do Veteran Car Club do Brasil — Rio Grande do Sul, que será distribuído entre os sócios, clubes de antigomobilismo e afins. O último número foi o 11, de novembro de 1985. Estamos contando com a colaboração de vários associados e também contamos com a sua ajuda.

No ano que passou, o Veteran cresceu bastante, novos sócios, novos eventos realizados. Foi o ressurgimento do antigomobilismo no Rio Grande do Sul. Participamos de vários eventos de clubes coirmãos, dentro e fora do Estado. O nosso clube também sofreu uma reformulação, mudamos a nossa linha de ação. Atualmente, para ser sócio do Veteran, estamos cobrando simplesmente a participação do associado. É uma forma que encontramos de aproximar o pessoal que gosta de veículos antigos. Sem a participação efetiva dos sócios não seria necessário o Veteran.

Em 1990, de março a dezembro, realizamos vários encontros na Praça. A todos que participaram, o nosso muito obrigado.

Os nossos passeios começaram em janeiro com o 1º Raid do Litoral Norte, com uma recepção maravilhosa por parte do prefeito de Capão da Canoa.

Em junho, fomos até o Vale do Alto Taquari. Ao Paulinho da PP, agradecemos a acolhida.

Ao pessoal de Lajeado, já estamos avisando que em abril estaremos de volta.

Fomos a Garibaldi, onde contamos com a presença magnífica dos nossos associados.

No aniversário do Veteran de Rio Grande, marcamos a nossa presença e aproveitamos para fazer nossos agradecimentos ao pessoal de lá pela maravilhosa acolhida. Em agosto, fomos até Araranguá para comemorar com os antigomobilistas da cidade a fundação do Relicar Clube.

Passamos dois dias sensacionais com o Alveri e o Arcari, cuja acolhida agradecemos e em agosto pretendemos estar novamente com vocês.

Aos companheiros do Veteran de Minas Gerais, muito obrigado pela festa ARAXÁ 90.

Em setembro, passamos um domingo especial na companhia do Caixinha e do Romeu. Tivemos até um passeio de balsa. Valeu, Caixinha!

Em 91, pretendemos estar novamente em Triunfo. Já está marcado no calendário.

Outubro, fomos novamente a São Lourenço, fizemos uma bela festa junto com o pessoal de Rio Grande. Tivemos o início das provas de "slalon", quando saiu vencedor o nosso sócio Gilberto Reis. Parabéns!

Encerramos o ano de 1990 com a festa de aniversário do clube que foi realizada no Encouraçado. Poderia ter sido melhor — faltou você!

Em especial, agradecimentos da presidência ao sócio e amigo Dudu Alvarez, pela cessão da boate, sem a qual não realizaríamos tão maravilhosa festa.

Aproveitamos para apresentar nossas desculpas aos companheiros de Santa Maria pela nossa ausência na Fundação da Associação de Veículos Antigos de Santa Maria. Aos amigos Oscar e Telmo, parabéns pelo evento realizado.

Para finalizar a nossa conversa inicial, voltamos a lembrar a todos os associados e entusiastas do antigomobilismo que é fundamental a participação de cada um de vocês, comparecendo aos eventos do nosso clube. Participe e convide os amigos aficionados a este tipo de "hobby" para que possamos fazer crescer o antigomobilismo.

Precisamos de sua participação para o Veteran crescer. Contamos contigo no próximo evento.

Desde já agradecemos  
Paulo Fernando Bajestero



*Maior  
evento da  
América*

**Araxá  
MG**



# Em algum lugar do passado

Luiz F. Saint'Pierre

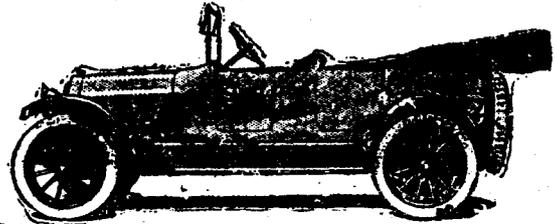
**EM ALGUM LUGAR DO PASSADO** é um espaço destinado a nossa memória, já que esta não é muito levada a sério. Esta coluna tem por objetivo resgatar fatos ou curiosidades verídicos que tenham marcado ou chamado atenção em sua época, época esta que só continua viva na memória de pessoas de idade avançada ou nos arquivos de algumas bibliotecas. Este trabalho é fruto de pesquisas feitas pelo nosso colaborador Luiz Fernando D. Saint'Pierre, em diversos arquivos, principalmente os da Biblioteca Pública e do Correio do Povo, aos quais deixamos nossos agradecimentos.

## Os anúncios da primeira década

**Apoitecos.** João Vargas compra e vende apólices federais, estaduais, municipais e debenturos da Companhia Força e Luz. Escritório, Rua General Câmara, antiga Ladeira, n. 7. Telefone n. 501. 829 e

**Apresentações para exercícios gímnicos,** complet. sőtimento na casa Krahe & C. Andradas nr. 49, e 501. 8058 15 9

**Ações.** João Vargas compra e vende ações dos Bancos da Província, Commercio e Pelotense, Caixa dos Funcionarios Publicos, Companhia Previdencia do Sul, Força e Luz, União Fabril Rheinense, Fiação e Tecidos, Fabril Foz de Alegrense, Hy. Gredes, Porto Alegre, Progresso Industrial, Ferial e Agrícola, Gaz. For. Luz, Luz Electrica de Santa Maria, Seguros Uniao, Phonix e Porto Alegre, Fluvial, Navegação de Colônia, Ponta do Peix, Melhoramentos do Caby, Prados Independencia e Bazarista, Associação dos Empregados do Comercio, e bem assim todas a quaisquer ações de outras compe



Os excellentes Automoveis "STUDEBAKER" de 45 e 60 HP, para 7 pessoas. Agentes no Estado: Meneghetti & Dexheimer Praça da Alfandega n. 8.

Ao lado podemos nos deliciar com "os anúncios da primeira década", onde aparece o excelente STUDEBAKER com o nome e endereço de sua primeira revenda.

**Cavallos.** Vende se uma lóca pa Orelha de cavallos para carro, bonito e, bem tratados, mansos e grandes, promptos para trabalhar. Tratar no escritorio á rua General Câmara n. 1 B (defronte ao Telegraph). 8135 2º ord. 7

**Cavallos,** vende se um, superior, com cinco annos, cria de Holly Fries, 2º sangue, proprio para montar. Tratar se á praça S. João n. 11 (Bourras). 8217 2 2

**Expontida chucara,** em Caxias, com grande q. quantidade de arvoredo frutifero e especial agua, tem para vender Ferreira de Almeida & C. Ladeira, 2. 8133 2º ord. 6

**Infeltes para a Arvore do Natal.** Ed. Balambante sőtimento na casa Krahe & C. Andradas nr. 497 e 501. 8053 15 9

**Presentes no a Inscção Fischer,** para casa commoçados antigos e recentes, d'antenna, desde logo, as d'era, em todas as pharmacias bem sőtidas. 8237 e

### O INEVITÁVEL

Esse era o título da principal manchete na Crônica Policial daquele dia de Natal de 1936. Conse-

guimos resgatar foto e texto do destaque daquele dia. Vejamos só que o trânsito já andava preocupantemente perigoso, tendo como o cruzamento mais temido as ruas Jerô-

nimo Coelho e Duque de Caxias. Abaixo segue o texto original.

### "VIOLENTA COLLISÃO DE VEHÍCULOS"

"As 10,30 horas, o caminhão n.º 54-33 da empresa Rimolt, dirigido por Dorvalino José da Silva, trafegava pela rua Duque de Caxias em direção a Praça da Matriz. Na mesma occasião, pela rua Jerônimo Coelho, com regular velocidade, vinha o caminhão da Energia Elétrica, completamente carregado, placas 62-50, que tinha como chauffer Theophilo de tal. Ambos os vehículos chegaram a esquina no mesmo tempo e collidiram violentamente, indo os dois carros parar quasi na calçada. Os vehículos ficaram grandemente damnificados e os motoristas entraram a discutir violentamente, cada qual dizia que tinha razão. — Eu vinha pela minha mão. — Mentira, potóca, quem vinha pela mão era eu. Afinal no que parece os dois tinham razão. O desastre deu-se por falta de um agente do trafego naquela esquina, pois podemos afirmar, é a esquina mais perigosa de Porto Alegre e agente de trafego ali é objecto de luxo".

## O INEVITÁVEL

Dois caminhões de carga chocaram-se violentamente na esquina da rua Jeronymo Coelho com a Duque de Caxias



Ali está o resultado da colisão de Roberto de Tráfego

SEXTA-FEIRA, 25 de DEZEMBRO DE 1936.

1915 — Província de Porto Alegre, a vida era calma, cidade pacata. Olhando seu mapa daquele tempo, hoje não reconheceríamos as ruas, pois a maior parte dos ilustres personagens ainda se encontravam vivos. O crescimento era enorme e os poucos carros que tínhamos vinham de outros estados. A cidadezinha preparava-se para receber suas primeiras revendas de autos. Situar-se em sua totalidade nas principais ruas do centro, onde se encontrava o movimentado comércio. A gama de marcas era muito variada, por enquanto estes são o que conseguimos:

**AUBURN** — Revendedores Coutinho, Bohrer e Cia.

Rua 7 de Setembro, 754.

**HUDSON — ESSEX — DURANT — STAR** — Cia. Comercial Buxton-Guilayn. Começou suas atividades no prédio do Correio do Povo, aliás exatamente como se en-

contra ainda hoje, mudando-se mais tarde para a rua 7 de Setembro, 815, esquina Paysandu.

**FIAT** — Rua 7 de Setembro, 739 — exposição e vendas Rua dos An-

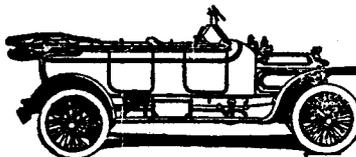
dradas, 792.

Vemos abaixo um dos primeiros anúncios de revenda de carros retirado de um então jovem jornal, o Correio do Povo.

## Chegaram Os automoveis ingleses „NAPIER“

**EXTRA FORTES**

Garantidos por 3 anos



Agentes

**Edwards, Cooper & C**

Rua Sete de Setembro n. 60

# “Jeep” da guerra para o prazer

Juliano Silva Cunha  
(o Jacaré)

Logo após o término da Primeira Guerra Mundial, o exército dos Estados Unidos constatou a necessidade de um veículo compacto, mas robusto, com poder de tração total, que pudesse transitar em terrenos adversos. Sendo assim, já no ano de 1935 iniciaram-se estudos para o desenvolvimento de um carro com estas características, tendo a American Bantam Car Co., fabricante tradicional de reboques para o exército americano, apresentado, no ano de 1936, projetos de um pequeno veículo com tração integral. Estes foram aprovados. No mesmo ano foram produzidos alguns protótipos que, após algumas modificações, também foram aprovados.

No ano de 1939, a Alemanha deu início a um novo conflito armado na Europa, com a

possibilidade de expandir-se pelo mundo. Os Estados Unidos, anteendo sua participação, investiu pesadamente na indústria bélica, onde o veículo da Bantam já aprovado, com a denominação de **General Purpose (G.P.)**, ou seja, veículo para usos gerais, passou também a ser produzido e enviado aos campos de provas do exército americano. Essa indústria não possuía um parque industrial que atendesse a demanda de produção exigida pelo exército. O departamento de engenharia bélica dos E.U.A. abre os projetos às indústrias de porte daquele período, onde destacamos a Willys e a Ford, que de imediato tomaram contato com o protótipo da Bantam. Alguns meses mais tarde, cada indústria apresentou seu modelo piloto. Após algumas modificações em cada um dos modelos, foi adotado o modelo



Pessoal do Veteran aprecia os “jeep” e a Natureza



Praia do Sítio e Morro do Osso, momentos de lazer junto com os nossos "jeep"

padrão, que seria fabricado pelas três indústrias ao mesmo tempo.

A American Bantam Car Co., não podendo atender aos pedidos do exército, abriu mão da produção do veículo pelo fato de possuir pequeno parque industrial, mas continuou a produzir reboques, que era a sua produção básica, inclusive para o próprio General Purpose (G.P.).

Aos poucos, este novo veículo conquistou os soldados americanos, que na ausência de um nome prático para sua denominação, a não ser a especificação técnica, o General Purpose, passaram a chamá-lo somente pelas iniciais de sua designação G. P., que na pronúncia inglesa caracteriza-se como jeep, não tardando para ser batizado com este nome.

Durante a guerra, a fábrica Willys e a Ford fabricaram o mesmo veículo com peças intercambiáveis (norma do exército americano).

**O JEEP NA GUERRA.** Durante o conflito, esse pequeno veículo foi o carro mais cobijado entre os soldados, pois além de ser versátil, também era muito diferente dos demais carros envolvidos no teatro da guerra. Devido a isso, o jeep foi alvo de roubos e armadilhas. Nessa guerra surgiram as mais diferentes aplicações para o pequeno carro, desde a colocação de uma metralhadora sobre sua carrocera, passando à utilização de esteiras para terrenos lamacentos, até a sua utilização como locomotiva, quando para tal função substituía-se seu rodado original por rodas de trens. No conflito, o jeep atuou em áreas bastante distintas, desde o norte quente e desértico da África até o norte europeu.

No final do ano de 1945, a Alemanha é derrotada e o exército aliado passou a recolher suas tropas, mas devido ao grande número de veículos estacionados na Europa, muitos foram deixados para trás, inclusive o próprio jeep, que muitas vezes foi trocado por chocolates. Dessa forma, o pequeno veículo passou a ter outras finalidades, onde foi empregado principalmente na agricultura, popularizando assim as suas aplicações.

**O JEEP NO PÓS-GUERRA.** A indústria americana desenvolveu-se com tanta rapidez, que somente em uma guerra ela encontraria mercado para sua produção, mas ao término da II Guerra Mundial muitas indústrias diminuíram sua produção ou simplesmente fecharam. As indústrias Ford não viram lucro na continuidade da fabricação do jeep, com isso a indústria Willys assumiu total produção do pequeno carro, popularizando-o cada vez mais como implemento agrícola, devido a sua robustez e economia, já testadas durante a guerra.

**O JEEP NO BRASIL.** Desde o momento em que o Brasil passou a compor as forças aliadas durante a II Guerra Mundial, o pequeno jeep foi incorporado ao seu equipamento bélico. Mas no ano de 1947, chegaram

no Brasil os primeiros jeeps civis, fabricados pela Willys, para serem utilizados na agricultura. A versão civil do jeep lembrava muito o modelo original fabricado para a guerra, desprovido apenas dos equipamentos militares, tais como: luzes de combate e etc.

No modelo civil foram acrescentados alguns implementos agrícolas, como o arado e equipamentos para bombas d'água. Aumentou-se a potência do motor, que continuou o mesmo, mas com uma cilindrada maior, além das cores novas e contrastantes, pois imitavam as cores dos tratores da época.

O jeep manteve essas características até 1955, quando foi colocado no mercado um novo modelo, com um motor muito mais potente, chamado de Hurricane. Esse novo modelo diferenciava-se principalmente em seu desenho, que agora era mais agressivo e com uma nova frente, que se manteve até 1957, quando o Brasil suspendeu a importação e deu início a sua fabricação, com as mesmas características do modelo americano.

No ano de 1960, a Willys Overland do Brasil ampliou a sua produção e atualizou o modelo seguindo os padrões dos E.U.A., mas introduziu um novo motor de seis cilindros, também chamado Hurricane. Esse modelo popularizou-se no Brasil, ficando conhecido como CJ5 ou jeep universal. Dentro da mesma linha surgiram algumas variações como um modelo mais comprido e outro de quatro portas (CJ6).

A Ford do Brasil em 1970 incorporou a fábrica Willys e continuou a produzir o jeep universal com as mesmas características onde, somente no ano de 1976, substituiu o velho motor de seis cilindros pelo motor mundialmente conhecido O.H.C. 2300, que é mantido até 1984, onde sua última versão foi a álcool, mas no mesmo ano suspendeu a fabricação do pequeno veículo.

**O JEEP NO MUNDO HOJE.** — Atualmente os direitos de fabricação desse veículo são comprados pela American Car Company — AMC, que fabrica o modelo conhecido como CJ7 ou Renegade, apresentando uma série de opções de motores, onde destacamos um V8 de 4000 cilindradas, um seis cilindros de 3.000 cilindradas além da versão diesel de quatro cilindros.

Na Europa o Renegade é distribuído pela Renault.

"Este pequeno carro devido às suas inúmeras funções, hoje é objeto de coleção, principalmente os primeiros modelos, disputando com os mais sofisticados carros do mundo, ao ponto de serem os brinquedos de adultos".

Fontes de consulta:

— História dos Veículos do Exército Americano 1964, Londres.

— História da II Guerra Mundial. Editora Renner.

# 1º vocabulário do carro antigo

## Glossário Etimológico

Ronald C. Jamieson

Eu confesso que, entre as coisas mais agradáveis e divertidas do mundo, está o bate-papo entre colecionadores. Para isso, porém, há que se conhecer seu vocabulário próprio.

A fim de que você possa participar desse divertimento, vão aí algumas dicas:

**ENCRENCA** — trata-se de auto antigo, com possibilidades remotas de ser restaurado; embora tenhamos entre nós verdadeiros "amantes" de encrenças, ninguém escapa de ter pelo menos um espécime.

**RARIDADE** — termo carinhoso que significa auto antigo; comerciantes de carros geralmente usam o termo para qualquer coisa.

**POR FAZER** — é um dos termos mais usados pelo colecionador. Significa que se trata do carro com o qual você sonha um dia poder rodar pela avenida (Sic).

**COMPLETÍSSIMO** — termo interessante, usado para descrever um auto que possui até o relógio de horas no painel. Sabemos que a realidade é, às vezes, um pouco diferente.

**CORRER UMA LIXA** — é o único serviço que você pensa que precisa ser feito no seu carro antigo.

**CLÁSSICO** — termo que se refere àqueles autos maravilhosos que aparecem nas revistas americanas.

**RARÉRRIMO** — auto mais

raro que raríssimo. Provavelmente só tem um no Transwail e outro na Patagônia.

**RODA-QUENTE** — auto antigo não-original, com mecânica e rodado modernos, placas dos arredores.

**CONVERTIDO** — auto conversível de mentira, um cupê ou similar cortado (ou serrado) em oficinas tipo "boca-de-matilde".

**PRONTO** — é o tal auto no qual você gasta anos de sua vida para restaurar; quando terminado, você mostra ao Ronald e ao Tato e eles lhe perguntam quando você vai "fazer" o carro (Sic).

**HIBERNANTE** — são os autos que você deixou numa garagem precária para restaurar mais tarde ou, provavelmente, para seus filhos, netos e bisnetos o fizerem.

**MISSÃO IMPOSSÍVEL** — termo que descreve um auto que está mais para a siderúrgica do que para o museu.

**MOSCA BRANCA** — é a mesma coisa que Packard, Lincoln ou Cadillac por preço de Austin.

**DE JÁ** — termo usado para carro com direção do lado direito e sem documentação.

**ORIGINAL DE FÁBRICA** — termo que nem sempre explica por "quantas" fábricas o carro passou durante sua vida.

**NAVIO** — termo que se refere àqueles maravilhosos carros americanos de fins dos anos cinqüenta até início de setenta. São os que normalmente precisam de alvará da Capitania dos Portos para rodar.

**DETONADO** — vide missão impossível (Sic).

**RESTAURAÇÃO CARA** — é aquela que inclui, além dos custos do seu próprio auto antigo, aqueles da construção civil que vai abrigá-lo.

**PEÇA** — forma teatral de definir um auto antigo realmente raro ou de interesse especial.

**GUARIBA** — processo de restauração feito normalmente na "calçada".

**AJEITAR** — sinônimo de "guaribar" (Sic).

Copyright  
Ronald C. Jamieson  
VCC — RS — 1984

# CLASSI SUCATA

**CAMISETAS** - O Veteran está vendendo camisetas e jaquetas personalizadas do clube no "trailer" presente ao encontro deste dia 3 de março.

Após esta data, contatar com Paulo Bajestero no 21.8141.

Colabore! O dinheiro arrecadado ajudará nas despesas com material, xérox e correspondência.

**PÁRA-SOL** — Compro para Chevy 53 pára-sol externo de metal original, fone 21.8141 com Paulo.

**GUIA AZUL** — Compro "Indicadores Azuis" do Rio Grande do Sul, até 1959, fone 40.4214 com Luiz F. Saint'Pierre.

**AVAILABLE** — Informações, fotos, catálogos sobre este antigo ônibus que fazia a Linha Sul de Porto Alegre, bem como fotos de outros ônibus de antigamente contatar com Hilton Mesquita pelo fone 23.4666, hor. coml.

**BONDES** — Fotos de bondes de Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande e informações sobre o assunto (artigos, publicações, etc) contatar com o Paulo Torelli pelo fone 21.8115.

**MERCEDES** — Tenho para vender capota de Mercedes 40, com ferragem, Caldre Fião, 175, fone 23.0362 com Doni.

**MANUAIS** — Vendo manuais do Gordini, "jeep", Rural Willys militar, fone 40.5875 com Paulo.

**MANUAIS** — Vendo manual de oficina do Renault Dauphine, Gordini, 1093, fone 42.4517 com Ricardo.

**VCCBR/RS** — O Veteran precisa de você. Para melhorar nossos eventos, precisamos de desenhistas e técnicos de som. Colabore com o clube. Participe. O teu lugar está guardado.

**MOTOCICLOS** — Procuero motocicletas e bicicletas antigas, década de 40, preferência por bicicleta marca Columbia, pneu ba-lão. Venâncio Aires, 399, fone 21.8141 com Paulo.

**STUDEBAKER** — Vendo Studebaker 1952, duas portas, motor reformado original, suspensão nova, fone 21.2395 com Katiana.

**CARBURADOR** — Vendo carburador quadrijet de Olds 55, 56, fone 36.6076 com João.

**ÔNIBUS** — Vendo ônibus Chevrolet 1959. Tratar com Ricardo Carminati, fone 051-642.2783.

**CHEVROLET** — Vendo Chevrolet 1927, desmontado, para restaurar, fone 36.6076 com João.

**"JEEP"** — Tenho para vender peças de "jeep", fones 43.2815, 43.5513 com Ernesto.

**CADILLAC** — Compro peças para Cadillac 50, 51, peças de Olds 55, 56, fone 36.6076 com João.

**"JEEP" 42** — Vendo "jeep" Ford 1942, original, em bom estado, fones 23.2956, 26.8185 com Spanholi.

**AUSTIN** — Tenho para vender peças para Austin, Vanguard, Renault, fones 31.1914 e 24.8385 com Wilson.

**CANETAS** — Compro canetas-tinteiro automáticas em qualquer estado, preferência para décadas de 30, 40, 50, fone 21.8141 com Paulo.

**REVISTAS** — Vendo diversas revistas importadas, Cars and Parts, Car Collector e Automobile Collectible, fone 40.4214 com Luiz F. Saint'Pierre.

Os anúncios veiculados no CLASSI SUCATA são gratuitos.