

MARÇO 1972

Boletim nº 3

Companheiros

Aqui de novo após uma pausa de alguns meses, onde férias das crianças, verão e outras coisas tomaram nosso tempo sempre tão / escasso mesmo para os assuntos que mais nos agradam; de qualquer forma, aqui mais uma vez e desta feita um Boletim (Boletim é coisa de inglês, segundo o Paulo Caneca) muito mais extenso; temos até um artigo / de Fundo...

Bem voltando a coisa séria aqui vai:

- 1) Em pleno funcionamento a sede própria, caminha satisfatoriamente o serviço de restauração ao cuidado do nosso Latoeiro e sob a batuta do Roberto Sanchez.
- 2) Pague sua mensalidade em dia - É o apelo do tesoureiro e nós não podemos desapontá-lo; pois como vocês sabem ele tem compromissos de R\$500,00 todos os meses e já enfrentou um pagamento de R\$5.000,00 no dia 28/fev/.
- 3) Artigo de fundo escrito pelo companheiro Paulo Caneca - P. de Andrade.

Nada de novo sob o sol:

Esta despretençiosa comparação entre dos fatos distancia dos 40 anos e ligados ao automobilismo, registra os fenômenos Ford Mod. "T" (conhecido no Brasil como Ford "bigode" ou Fordeco) e Volkswagen (vulgarmente "Fusca" ou besouro). O primeiro ocorreu entre 1908 e 1927 e o último, iniciado por volta de 1948, continua reduzindo suas vítimas a mísera condição de sardinha em lata. Vamos portanto comparar o que em comum apresentaram os dois carros populares:

- a) Robustez - Ambos venceram, suportando uso e abuso, sendo esta qualidade ressaltada até em filmes.
- b) Facilidade de revenda - Sempre valorizados, os dois foram merecidamente equiparados a dinheiro em caixa.
- c) assistência técnica - A rede de distribuidores dava sempre aos possuidores aquela tranquilidade de encontrar peças até nas vendas do interior, junto com bacalhau e cebolas.
- d) produção record - Não temos atualizada a produção mundial de "fuscas"

mas no Brasil é de cerca de 15.000, por mes. Em 1923 a Ford produziu 2.090.950 autos (mais de 195.000 no mes de julho de 1923) em 1925 quando o "T" já começava a ficar obsoleto, lançou no mercado 1.490.995 carros, totalizando mais de 15 milhões em 19 anos.

e) Maneabilidade- Com pequeno ralo de s curva, curtos e leves, cabiam em qualquer lugar...

f) Mecânica-"enrolada"-em ambos, qualquer serviço de maior vulto / dependia de recursos em ferramental especializada. A retirada do motor era e é indispensavel para reparos na embreagem, caixa de marcha ou diferencial.

g) Muitos defeitos, sem nenhum grave- a falta de estabilidade, o desconforto, motor sempre aquecido, bateria de difícil acesso constituam defeitos, populares tambem para nossos autos. A bem da verdade em respeito à memória de Henry Ford, o homem que colocou o mundo sobre rodas, destacamos:

1) O "Fordeco" era realmente o carro mais barato do mundo. Nos "States" começou custando US\$850 (1908) e conseguiram reduzi-lo para 260 dólares (barata 1924), o que equivalia a menos de 3 contos de réis. No Rio, uma baratinha 1927, zerinho, já mais sofisticada e cara, custava 4:150\$00 (leia-se quatro contos, cento e oitenta mil réis.). Certa feita, tendo a Ford Motor Co. concluindo que, vendendo por menos, ainda assim ganhava muito, após o balanço devolveu 50 dólares a cada comprador: acrescenta-se que a Ford pagava os melhores salários para ter o melhor "staff". Tal forma de propaganda e/ ou honestidade nos deixa saudosistas.

2) Embora não faltasse bom senso na publicidade e, principalmente no "Carro Universal", não contribuiu a Ford para o festival de bebetras daquela época, anunciando tolices equivalentes ao "ar não ferue" "agua só para lavagem" "carro capaz de andar na lua", "não tem molas" etc.

3) Os "Fords bigades" funcionavam melhor misturando gasolina comum com gasolina comum: caso necessário, dava para misturar querosene, que sendo azul, custava menos ainda.

4) O modelo "T" tinha motor no lugar certo: levava sem exprimer uma família, tamanho família, de cinco adultos normais. O Fordeco não tinha o mau costume, de resparr em ~~que~~ qualquer entrada de garagem ou pedra no caminho.

5) Após 19 anos com o mesmo modelo, o Ford teve a capacidade de evoluir para um produto realmente muito melhor, o fabuloso modelo A (1928-1931)-

6) O Ford só "batia pino" propositalmente, pois o avanço da ignição era regulado a qualquer momento pelo dedo do motorista no

Cadillac 1941 - Sedan 4 portas Fleetwood 60S

Lincoln 1947 - Coupe Opera V12

Oldsmobile 1938 - Sedan 4 portas (6 cilindros)

Quem se interessar que procure Dna. Helena, pelo telefone 247-9740.

Como voces sabem os carros do Joaquim são perfetos e são todos pintados pelo Pardal em S. Paulo.

8) Correio Técnico:

Instruções de como por em funcionamento um Ford Mod. T.

1) Abrir a torneira da gasolina.

2) Afogar: a) fechar até o fim e tornar a abrir uma volta completa. (360º) b) Puxar e segurar puxado.

3) Ligar Ignição e puxar o freio de mão até em cima.

4) Bigodes de Direção:

a) da direita posição de 4 horas

b) Da esquerda por até em cima e voltar

6 (seis) dentes

5) Dar no arranque (pé esquerdo)

6) Ao primeiro sinal soltar o afogador (2B) e abaixar até o fim , o Bigode da esquerda 4B.

9) Autos a venda:

A) Chevrolet 1928-Phaeton- 4.cil.-semi restaurado
Semi desmontado-Av. Jardim Botânico, 622-Ap. 302B
com o senhor Antenor C.H. Martins-0\$1.000,00

B) Chevrolet 1941-Master de Luxe

R. Palssandu, 200 apto. 401- 265-6629-Dna. Guilhermina -0\$4.000,00

C) Fiat Cabriolet 1928- a restaurar-R. Barão de Jaguará. nº 196-S. Paulo -Sr. Helio-0\$2.500,00-

D) Ford A. 1929-Baratinha-muito boa-Wilmar Cardoso.
Cza. Pst. 413-Tel-3354-DNER-Florianopolis.-S. Catarina-0\$4.000,00

E) Ford B 1932-Phaeton-Em funcionamento-Missu do Automovel-Caçapava- 0\$1.200,00

F) Carnocerie Card 810-Westchester Sedan- 4 portas-completa com rodas, eixos, freios, vidros etc.

0\$4.000,00-Museu do Automovel-Caçapava-Em S. Paulo E. Sto. Antonio 611- 32-9094.

G) Ford 1933-V8-Sedan 4 portas- Czeszar Rybczak
Cza. pstl. 244-Guarulhos-Est. S. Paulô

"Bigode" (o do carro) dispensa chave especial para retirada de bomba de gasolina, e também a própria bomba; dispensar a gasolina era demais...

.....
Nota da redação:

Pelo visto ele não gostou muito do Volks, mas pelo menos reconhece as duas qualidades.

No fim de fevereiro a VW mundial ultrapassou a casa dos 15 milhões de veículos produzidos, batendo finalmente a cifra do velho Ford, inicto durante 45 anos.

4) Inauguração do Pedágio na Via Dutra:

A partir de 1/fev/ começou a cobrança de pedágio na Via Dutra, a razão de R\$2,00 por posto num total de 4(8,00) Serviço perfeito, rápido e que propiciará melhoras na nossa principal rodovia. Parabens ao DNER.

5) Notas da Imprensa:

A) O Globo - 27/janeiro-Relação completa dos Museus de Automoveis da França- São 18 ao todo. ...

B) Folha de S. Paulo-7/março-Lelgado o automóvel de Rodolfo Valentino- Um Voisin Victoria Phaeton- Por / US\$22.000,00 (126.500,00 aprox.) pela casa Sotheby de Londres.

C) Jornal da Tarde-S. Paulo 9/fev/Otimo artigo valoriza do os carrões americanos da década dos 50- Detalhes e as vantagens.

D) Diário Popular -S. Paulo 9/março-Alhany um Calhambeque antigo feito hoje com componentes modernos; motor 1.100 cc. na Inglaterra.

6) Em andamento junto as autoridades do transito as providencias para que sejam aprovadas portarias autorizando o uso de autos antigos sem licenciamento anual, uma placa seria emitida para toda a vida do veículo, enquanto nas mãos do mesmo proprietário. Somente para os sócios dos clubes de autos antigos. O texto da lei pelo do Canadá onde tal procedimento já é usado há muitos anos-Observação: Os referidos autos são de uso esporádico-só para passeios, desfiles, para ir e voltar das oficinas de reparo etc.

7) Por motivos de saúde, nosso bom amigo e companheiro Joaquim Cardoso está se desfazendo de sua coleção de carros antigos. São eles:

Ford A-1931 -Sedan 4 portas fechado-Briggs

Buick 1929 -Cabriolet- Roadster

" 1924 - Phaeton-Grande

" 1929 - Sedan 4 portas fechado-