



O RADIADOR

PUBLICAÇÃO MENSAL DO VETERAN CAR DO RIO DE JANEIRO

BIÊNIO 81/82

DEZEMBRO N.º 22



Evento do mês de Janeiro

Dia 23/01/82

1.ª subida da montanha — Teresópolis

Horário — 8:30hs c/ saída impreterivelmente às 9hs.

Local de encontro e saída — Posto Petrobrás ao lado do Porcão — Avenida Brasil,

antes da entrada de Petropolis.

Almoço — Em Teresópolis, por conta dos participantes.

Volta — Após o almoço

OBS: Por especial gentileza do sócio Julio Lopes Christiano, o Automovel Clube colocará a disposição um caminhão reboque que acompanhará a caravana.

Atenção

Srs. sócios: O Veteran já se encontra c/ a sua sede em funcionamento na Rua Souza Franco n.º 3. No momento aberta aos sábados à partir das 15:30hs.

Nota

Foi realizado no dia 20 de dezembro de 1981 o nosso tradicional almoço de confraternização de fim de ano no restaurante mistura fina. O Veteran agradece o comparecimento dos sócios abaixo.

José Candido Muricy
Francisco Barbero
Ricardo Haddad
Pedro Paulo Viola
Gustavo Seco
Roberto Machado
Walter Perez
Luiz Gonzaga
Valdir Tostes
Hildebrando Pereira
Carlos Eduardo Fonseca
Adir Brito
José Argolo
Francisco Sauer

Reuniões

Reunião do dia 13/09/81

Automóvel escolhido — Ford Jardineira, ano 1925 — proprietário — Ricardo Haddad

Reunião do dia 11/10/81

Automóvel escolhido — Ford Barata, ano 1931 — proprietário — Roberto Machado

Reunião do dia 08/11/81

Automóvel escolhido — Chrysler Barata, ano 1928 — proprietário — Hildebrando Pereira.

— Automóveis —

Venda

— Plymouth coupe — modelo satellite, ano 1971 — hidramático — Cr\$ 100.000,00

— Chevrolet coupe — ano 1941 — inteiro estofamento original, lataria e mecânica restauradas. Segue com o carro outro chevrolet ano 1941 — 4 portas p/peças — Cr\$ 125.000,00
Interessados: Ligar para 269-4543
Dr. Dario Mesquita.



O RADIADOR

DIRETORIA BIÊNIO — 1981/82

Diretor Pres.	JOSÉ CÂNDIDO S. MURICY NETO
1.º Vice-Pres.	RICARDO HADDAD
2.º Vice-Pres.	FERNANDO CARNEIRO LEÃO
1.º Secretário	WILSON CORREA DE SOUZA NETO
2.º Secretário	ALFREDO RANGEL
Diretor Social	LUIZ CARLOS PESTANA
Diretor Téc.	PEDRO PAULO VIOLA
1.º Tesoureiro	DARIO DE ÁVILA MESQUITA
2.º Tesoureiro	FRANCISCO JORGE BARBERO

O BRASIL DE QUATRO PATAS A QUATRO RODAS



Condução no Brasil, até o início do século, era nessa base. Este bonde Consolação era o expresso da época.

Neto de escravos, mulato e jornalista pobre, José do Patrocínio entrou na história do Brasil por sua pena e por sua voz, como grande lutador pela liberdade. Mas, ainda que não fosse o grande homem que foi, ele seria uma peça histórica para nós. Pois foi com ele que o Rio de Janeiro, a capital do Brasil, viu o primeiro automóvel. "Um bicho esquisito, que anda sem cavalos, pára sozinho, parte, encosta e evita com surpreendente rapidez", como registrou um cronista da época.

Era o ano de 1897. Quatro anos antes, Henrique Santos Dumont, irmão mais velho do Pai da Aviação, punha São Paulo em suspense percorrendo as ruas centrais da cidade com o primeiro carro do Brasil: um Daimler 1893. Toda gente saía às ruas, aplaudindo e gritando, quando o **automobile** passava. Perto dos tilburis e chaleças da época, o carro de Santos Dumont parecia coisa do inferno. Ou do paraíso.

Nada disso: era apenas uma mudança — o Brasil começava a passar de quatro patas para quatro rodas.

O BODE SOLTO

São Paulo, em 1893, tem 200 mil habitantes. Iluminado a gás, com serviço de água, um calçamento próprio para os tilburis, os landôs, as chaleças e as aranhas. Não se previa, é claro, o tráfego de automóveis, e quando Henrique Dumont, entusiasmado com o sucesso da sua máquina, começa a

andar demais, os estragos são evidentes. O precursor não titubeia e faz representação ao prefeito, afirmando que "após quasquer excursões, por curtas que sejam, são necessários dispendiosos reparos no veículo, devido à má adaptação do nosso calçamento, pelo qual são prejudicados, sempre, os pneus das rodas". O prefeito não resolve nada, mas Henrique ganha outro título: fica sendo o primeiro brasileiro a brincar contra o buraco das ruas...

No Rio, José do Patrocínio é a vedete do momento e em torno dele gira a fina flor da inteligência brasileira. Olavo Bilac, amigo de Patrocínio, não resiste ao desejo de aprender a "difícil arte de dirigir". Toma a direção do carro, parte com ele para a estrada velha do alto da Tijuca mas, na hora agá, não consegue rimar eficiência com prudência e acaba arremessando o possante contra uma árvore. O carro revolteia, cai numa valeta e quase o príncipe dos poetas se arrebeta junto com ele. Horas depois, passado o susto, Bilac dizia: "Uma coisa eu garanto. Sou o inventor do acidente automobilístico no Brasil."

CRESCENDO E MULTIPLICANDO

Em 1900 a Bahia recebe o primeiro carro: uma **volture** Bayar-Clément. Logo depois Campinas (SP) também tem o seu — um Darraque, assim como várias outras cidades do país. O fenômeno se amplia e já requer organização. Em 1903



Tobias de Aguiar do volante do 3.º automóvel do Brasil. Só havia o de Dumont (SP) e o de Patrocínio (Rio)

São Paulo e Rio elaboram o primeiro licenciamento regular de veículos. A chapa n.º 1, em São Paulo, cabe ao carro do conde Francisco Matarazzo, agora com seu filho.

As primeiras 16 chapas de S. Paulo

- P 1 — Conde Francisco Matarazzo
- P 2 — Dr. Walter Sewg
- P 3 — Antonio Prado Jr.
- P 4 — Persano Pacheco e Silva
- P 5 — Conde Eduardo Prates
- P 6 — Coronel Piedade
- P 7 — Uma empresa
- P & — Antonio de Souza Queiroz
- P 9 — Dr. Edgar de Sousa
- P 10 — Família Matarazzo
- P 11 — Cav. de Vivo
- P 12 — Antonio Prado Jr.
- P 13 — Família Sergio Meira
- P 14 — Antonio Prado Jr.
- P 15 — Dr. Baeta Neves
- P 16 — Major Molinari

Ano 1902/03

"EM CASO ALGUM A VELOCIDADE PODE IR ALÉM DE 30 KM"

No Rio, talvez em homenagem a Patrocínio, a placa um não é atribuída.

A Prefeitura de São Paulo, nesse mesmo ano, edita normas de tráfego: "nos lugares estreitos, ou onde haja acumulação de pessoas, a velocidade será a de um homem a passo. Em caso algum, a velocidade poderá ir além dos 30 km por hora em campo raso, 20 km nos pontos habitados e 12 km nas ruas centrais".

1906, 1.ª TAXIS

Em 1905 abre-se uma grande avenida no Rio — a av. Central — pavimentada e com luz elétrica. Torna-se a pista de eleição dos automobilistas, que já são 35 no ano seguinte. Guiar automóvel é coisa importante e a um dos "mais exímios motoristas" — o sr. Felisberto Gonçalves Caldeira — é atribuído o elevado cargo de condutor oficial do automóvel do presidente da República.

Em 1906 aparecem os primeiros táxis no Rio. E no ano seguinte o **grand monde** carioca está em festa: funda-se o Automóvel Club do Brasil.

UMA CORAJOSA AVENTURA

No dia 12 de abril de 1908, o bairro da Penha, em São Paulo, está em polvorosa. A notícia de que um conde francês ia chegar nesse dia, vindo do Rio num automóvel, se espalhará rapidamente. Todos os comentários giram em torno da façanha. Em meio das apostas de **Chega, Não Chega**, o conde Lesdain, no volante de um **Brasler** de 12/16 C.V., entra na cidade. Lançara a semente da via Dutra, percorrendo, em trinta e três dias, os quase 700 km Rio-SP.



O carro com que Antonio Prado Jr. fez a primeira viagem SP — Santos.

O conde Lesdain pensava completar a proeza fazendo o trecho São Paulo-Santos, via Serra do Mar, mas Antônio Prado Júnior, acompanhado de um engenheiro, um sertanista, um jornalista e um mecânico, antecede-o na façanha. O carro é um Motobloc, de 30 C.V.; o tempo, 36 horas. No percurso, até dinamite para abrir passagem foi usada.

No mesmo ano, sob o impulso do sucesso das grandes travessias, Rui Barbosa, em plena campanha para a presidência da República, vai fazer de carro o percurso Santos-Itanhaém. Na altura de Mongaguá o veículo — um Peugeot — atola e todos os esforços para retirá-lo são inúteis. O grande tribuno perde o carro, nesse dia; logo depois perderia as eleições.

UMA PALAVRA NOVA ■ RODOVIA

O Automóvel Club do Rio, tão logo fundado, inicia campanha para abertura da estrada Rio-Petrópolis. Pouco depois, em São Paulo, começa a cuidar-se da construção da estrada São Paulo-Santos. Rudge Ramos é o encarregado da obra, e, com falta de braços, consulta o secretário da Segurança do Estado sobre se poderia usar, no serviço, alguns presos. O secretário atende ao pedido e, mais tarde, torna-se Presidente da República do Brasil, com um slogan que ficou célebre: "Governar é Abrir Estradas". Chamava-se Washington Luis e foi a primeira pessoa, no Brasil, a usar o termo **rodovia**.

CORRER É LUTAR

Em 1908 acontece a primeira corrida de automóveis — o circuito de Itapeperica, em São Paulo. A coisa emociona mui-

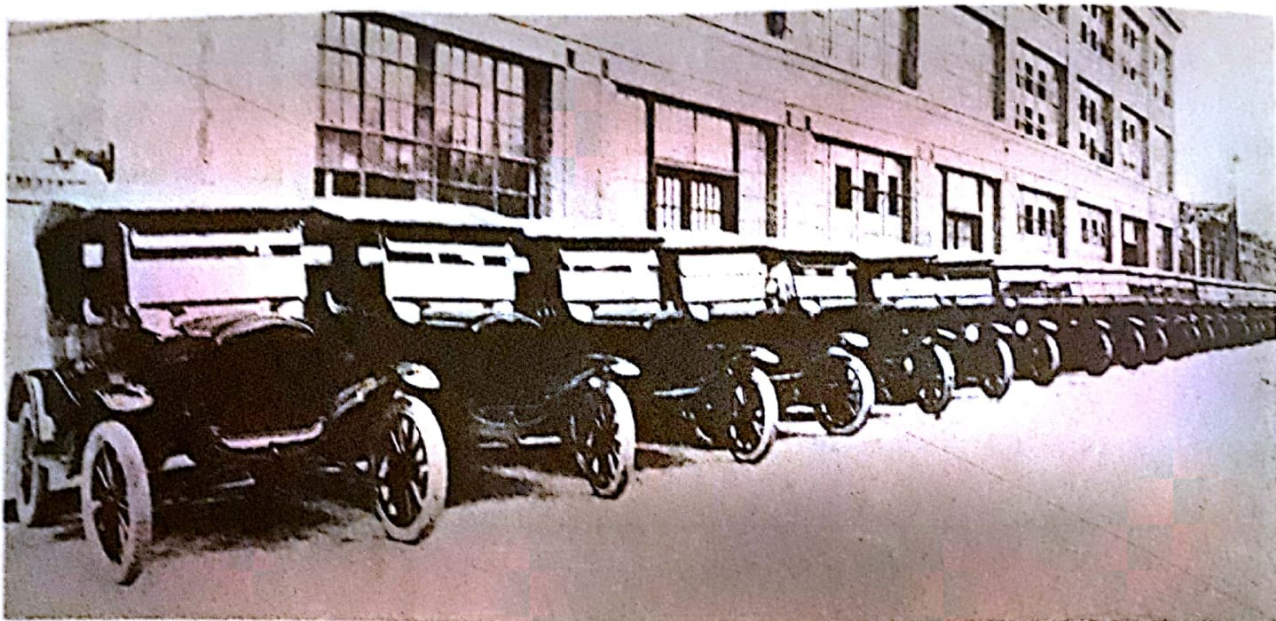
ta gente e carioca também faz o seu pega, em 1909 — o Circuito de São Gonçalo. Em São Paulo foi vencedor o Conde Sílvio Penteado Júnior com a incrível velocidade de 50 km por hora.

Em 1910, entretanto, registram-se quatro grandes acidentes automobilísticos no Rio, com três mortes e ferimentos graves numa criança. A imprensa deplora os fatos, ataca as autoridades — entre os carros assassinos um era do Ministro da Guerra, outro do Ministro da Viação — e isso provoca novos atos disciplinadores do trânsito, inclusive com a criação, em São Paulo, em 1911, de policiamento especial para a circulação dos veículos. Pouco antes tinha sido instituída uma novidade: o guinchamento de carros. A coisa entretanto vinha recheada de cortesia: "Art. 49 — Não deverá ser levado para o Depósito Municipal, nos casos de infração, o veículo que conduzir passageiros, **sem que a estes seja dado logo outro meio de transporte para seguir a viagem.**"

CARROS EUROPEUS

"Isso nunca acontecerá em nossa família!" — declaram os provetos paulistões. E, de fato, muita água ainda haveria de passar no Tietê até que mulher ao volante fosse considerado coisa normal no Brasil.

Até o fim da primeira guerra mundial rodam no Brasil principalmente carros europeus. As marcas são Peugeot, Benz, Berliet, Fiat, Renault, Dion Bouton, Darraque, Brasier, Daimler, Pearl e outras. Mas o recesso econômico do Velho Mundo favorece os americanos. E aparece um homem destinado a revolucionar a história do automóvel — Henry Ford. Seu modelo T começa a conquista do mundo e, como o Brasil



A Ford foi a 1.ª fábrica a ter linha de montagem no Brasil.

também é mundo, ele bñixa aqui com todo seu poderio. A 24 de abril de 1919, uma reunião da diretoria da Ford Motor Company aprova a extensão de sua empresa ao Brasil, com o fabuloso capital inicial de 25 mil dólares: o que equivalia à impressionante quantia de 111 contos de réis.

No ano seguinte, na rua Florêncio de Abreu em São Paulo, instala-se a primeira linha de montagem de veículos no Brasil — para o Ford de bigode, o vara-sertão modelo T. O Fordeco invade o país de Norte a Sul, das grandes capitais às fazendas do interior. O fenômeno é tão grande que, em 1924, como parte das comemorações da fabricação do Ford n.º 10.000.000 nos EUA, a empresa promove, em São Paulo, o 1.º Salão do Automóvel no Brasil. Local: Palácio das Indústrias, hoje 9 de Julho, sede da Assembléia Legislativa de São Paulo.

No ano seguinte, a Ford estabelece um recorde: foram vendidos, em 12 meses, 24.250 Fordecos.

DUELO FORD X CHEVROLET

A Chevrolet não dorme. Em 25 instala no bairro do Ipiranga sua linha de montagem. Os carros vêm dos EUA em caixotes, aqui são montados e oferecidos ao público em ótimas condições.

Nasce entre nós o duelo publicitário, promocional e qualitativo entre a Ford e a Chevrolet. Em 1930 a guerra de anúncios e de prestígio alcança o auge. Partidários do Fordeco defendem até no pulso a supremacia sobre os "cabeças de cavalo" da GM que também já contam, a essa altura, com grande torcida. A Chevrolet, que começara a mostrar 25 unidades por dia, passa, logo depois, para 180.

Por essa época, a Europa já se refêz da guerra. Alemanha e Itália estão em franco desenvolvimento industrial. E começam a reaparecer, nas cidades brasileiras, os Opels, os Renaults, os Fiats.

A movimentação beneficia o público. Não é tão difícil comprar carro. Aparece o crediário. Um cronista paulista, o dr. Jorge Americano, registra, em 1935: "Adquirir automóvel a prazo não é problema. Raro é o mês em que um agente vendedor não oferece um carro, com entrada de 2 contos de réis e pagamentos mensais razoáveis, no prazo de 3 anos..."

CHEGA O GASOGÊNIO

1939. Ferve a Europa em outra guerra. Hordas fanáticas pensam que a democracia se esmaga com uma bota. O Brasil, de tradição libertária e cvilista, não foge ao desafio. E em 42 entra em guerra também.

O resultado imediato, para nós, é que ficamos sem gasolina. Para que os automóveis não parem, entra em cena o jeito brasileiro e põe em prática o gasogênio. Dois anos antes já o Instituto de Engenharia criara uma **Divisão de Gasogênio**, destinada a estudar a fumacenta e malcheirosa engenhoca que havia de dar rodas ao Brasil durante tantos anos.

De começo, um carro com gasogênio fazia 3 km com um quilo de carvão, em meio a fumaça e calor. Os primeiros aparelhos são rústicos, mas o uso os aprimora e surgem **gasogenistas** por toda parte. Um gasogênio típico compunha-se de gerador, ciclone, filtro principal de pano, minsturador, tubulação de 50 mm (para um carro de 90 hp), ventoinha e tanque com um litro de álcool ou (se desse sorte) de gasolina. E o depósito de carvão.

O Brasil inteiro vai de gasogênio. E até corridas se fazem com ele. Junto com o esforço comum que o país desenvolve para adaptar sua frota ao gás pobre, registra-se boa movimentação de oficinas mecânicas e pequenas fábricas de autopeças. A intenção inicial de fabricar enfeites e peças supérfluas transforma-se numa preocupação mais séria e então começa-se a produzir pistões, anéis, bronzinas. Tudo que é essencial e que não pode vir de fora, arranja-se por aqui.

Em 41, tínhamos cinco fábricas de acessórios. Em 45, linda a guerra, havíamos produzido 20 mil gasogênios e a indústria de autopeças era dez vezes maior.

O PETRÓLEO É NOSSO

1950. O Brasil despendeu, para importar carros, 140 milhões de dólares. A frota é de 238.474 automóveis e 162 mil caminhões. Para um país de tão largas distâncias, essa frota é insuficiente. Precisam-se, no mínimo, 30 mil jipes e 30 mil novos caminhões por ano. Em 51, o dispêndio de dólares para importar 110 mil veículos chegou a 280 milhões de dólares.



O caminhão Ford fazia proeza subindo rampa



1944, Praça do Patriarca, São Paulo. O gasogênio até que era bonito.

Não se resiste à sangria de divisas para comprar automóveis e combustível, e todos — governo e povo — afinal chegam a uma conclusão. Essas duas coisas tem de surgir daqui mesmo. Para o combustível, Vargas cria a Petrobrás. E para o automóvel, num começo feliz, institui uma "comissão de desenvolvimento industrial", entregue a um engenheiro da Marinha Mercante — Lúcio Meira. Esse moço iria, em silêncio, fazer uma revolução no país.

50 MIL POR ANO

Em 52 instala-se no Brasil a Willys. Em 53 a Volks e a Mercedes. Todas só para montar. Em 54 morre Getúlio Var-

gas, antes de ver funcionando a CEIA — Comissão Executiva da Indústria Automobilística. Na campanha para presidente da República, em substituição a Vargas, um dos candidatos apresenta, em sua plataforma de governo, a meta de fabricar 50 mil veículos nacionais por ano, durante o seu mandato.

"É um louco" — todos dizem. "Automóvel nacional é miragem!"

Mas em dezembro de 55, na fundição da Sofunge, o ex-candidato, já agora presidente eleito (ainda não empossado), assiste à primeira fundição de um bloco de motor na América Latina. Era um motor de caminhão, para a Mercedes Benz do Brasil.

ESCURIDÃO E LUZ

1956. A frota brasileira é de 811.121 veículos. Todos importados. O país não tem mais forças, em dólares, para continuar comprando fora o de que tanto precisa aqui. As linhas de montagem, por falta de componentes, esmorecem. A GM desiste de montar carros de passeio e só entrega 4 caminhões por dia; a Ford reduz sua atividade para 10 caminhões. A Varam Motores, a Brasmotor, a Büssing desistem da montagem de carros de passeio e caminhões.

À falta de divisas soma-se a restrição cambial para importações. O Brasil vive um momento de afôgo e de tensão. Parece que alguma coisa importante vai acontecer. Nesse ano de 56, quando o dispêndio em dólares do Brasil para adquirir veículos ia ser igual ao dobro do que o país gastaria para comprar trigo e gasolina, o engenheiro da Marinha estava preparando quietinho a sua revolução.



Jaguar teve sua origem em carros para motocicleta

NO MUNDO dos compradores de automóveis, o nome "Jaguar" não é utilizado para definir um felino que tem por características principais a velocidade, a agilidade, a elegância e a beleza. Para eles, o nome lembra imediatamente um automóvel especial, com as mesmas qualidades que identificam o animal: velocidade, elegância e beleza.

A história do Jaguar começa há 50 anos, e tem por origem não o automóvel, mas a motocicleta. Naquela ocasião, William Lyons resolveu ampliar a imagem da indústria automobilística britânica no resto do mundo, aliando-se à fábrica Swallow, que produzia carrinhos laterais para motos.



Motociclista em 1920, Lyons viu o a grado com que o público recebeu esse tipo de gondola conjugada à motocicleta, feita de alumínio otagonal polido, e juntou-se ao seu fabricante, aumentando logo a produção e liderando a concorrência. O produto chamou ainda mais a atenção do público na Exposição de Motocicletas de 1923, e três anos depois eles tiveram de ampliar as instalações da fábrica, apesar das dificuldades econômicas da época.

Ao mesmo tempo, Lyons voltou-se para o Austin Seven, um carro pequeno no qual via possibilidade de introduzir inovações, o que foi feito também com sucesso. Choveram os pedidos para o Austin de dois lugares, a ponto de surgirem obstáculos com a estocagem dos chassis, por falta de espaço na fábrica de Cocker Street.

Mas ainda assim os negócios prosperaram e William Lyons partiu para outros carros inspirados na Flat, daí surgindo os vários modelos do Standard, Swift e depois os Wolseley; o Standard Swallow de 16 HP tomou a liderança da linha e influiu nos modelos da casa até 1948.

O modelo SS foi mostrado pela primeira vez em Olympia no ano de 1931, constituindo-se, sem dúvida alguma, um grande passo dado pelos fabricante. As linhas alongadas, inclusive do capô, e o desenho do cupê SS 1 valeram-lhe um elogio por parte da revista *Motor*, em seu número de janeiro de 1932: "É sem dúvida um dos carros de maior personalidade e de aspecto mais atraente já oferecido ao público".

Nasce o SS

E interessante notar que o mesmo se poderia dizer de



todos os modelos SS e do Jaguar que ainda estavam para ser produzidos. O primeiro SS foi montado numa versão do chassis do Standard, do qual ele tinha também o motor de seis cilindros, 16 HP e 2054 cc, com opção para outro maior de 20 HP e 2552 cc.

Ao mesmo tempo era lançado também o SS II, uma espécie de miniatura do anterior mas que encerrava também um apelo ao comprador como carro pequeno. Em setembro de 1932, o SS II sofria diversas alterações na distância entre eixos, bitola e molas, além de melhorias no cabeçote que lhe garantiram maior rendimento e uma quarta marcha de força.

O modelo SS I não tinha a velocidade de um Bentley ou a estabilidade de um Bugatti, mas seu comportamento na estrada não era coisa que se desprezasse, tanto assim que o teste de estrada da **Motor**, em janeiro de 1933, assinalava que o carro possuía "um desempenho realmente excepcional, dirigido em condições severas mas adequadas, acima dos 90 quilômetros por hora, em estradas de condição média e mesmo em subidas com baixo centro de gravidade e boa distribuição de peso".

Sua visibilidade, maciez e direção foram também elogiadas, e os modelos SS-I 16 e 20 desenvolviam respectivamente 115 e 120 quilômetros por hora, sendo que o primeiro era vendido por 325 libras e o segundo custava mais 10 libras, enquanto o SS-II era adquirido por 210 libras.

Em março de 1933 era lançado o primeiro modelo conversível, de quatro lugares e montado em chassis do 16 e do 20, ao mesmo tempo em que o SS-II tinha seu tamanho

aumentado, ganhava um desenho de traseira igual ao dos modelos maiores e oferecia opções para os tipos cupê e sedã e dois motores de cilindradas diferentes.

O SS-I era equipado com motores também mais potentes e dois carburadores que chegavam a render 130 quilômetros por hora.

Foi por essa época que William Lyons lançou-se na primeira grande aventura em termos de competição, inscrevendo três modelos SS-I prova internacional dos Alpes, onde porém apenas um dos seus carros conseguiu chegar até o final. Apesar disso, o SS continuava evoluindo até que em 1935 Lyons produziu uma versão 2,7 do motor Standard e o aplicou na produção de uma linha inteiramente nova chamada **SS-Jaguar**.

Nasce o Jaguar

Formou-se então necessariamente uma nova companhia para a fabricação do Jaguar, enquanto prosseguia a produção dos carrinhos conjugados para motocicletas, negócio que ainda continuava rendendo lucros.

O motor foi usado em três versões: o carro esporte SS-100, o SS-I e no sedã de quatro portas recém-lançado. Dos três, o que mais se destacou foi o SS-100, de 2,5 litros e velocidade máxima de 155 quilômetros por hora. O fato é que o SS-100 marcou época e ainda hoje, se for encontrado um modelo inteiro da série, poderá custar por volta de 4 000 libras. Dotado de linhas soberbas tinha uma capacidade de



aceleração capaz de zombar de máquinas de carros-esporte muito mais caros.

Com o tempo, o motor do Jaguar foi-se tornando mais aperfeiçoado e o carro obteve grandes vitórias em diversos autódromos, já então com 160 HP, acabando por ser acrescido de um bronze especial na cabeça dos cilindros, modificações na taxa de compressão, ignição e eixo de comando de válvulas.

Ao estourar a Segunda Guerra Mundial, a produção do SS-100 foi suspensa, mas provavelmente foi ele quem serviu de inspiração para o Jaguar de pós-guerra e a consequente competição que o novo produto teve de enfrentar no mercado mundial. Já então haviam sido fabricados 315 unidades do SS-100, das quais 117 eram do modelo de 3,5 litros.

Com o esforço de guerra, a fábrica passou a produzir veículos e material bélico, inclusive dois tipos de jipe. Terminadas as hostilidades, a companhia voltou-se novamente para a produção de automóveis, já então abandonando de vez a sigla SS. E ao mesmo tempo que se organizava a Jaguar Cars Ltd., vendia-se a fabricação dos carrinhos para motocicletas.

Nasce o XK

Por volta de janeiro de 1947, os sedans Jaguar já estavam a caminho dos Estados Unidos, à frente do movimento expor-

tador da indústria automobilística britânica. Em outubro de 1948, entrava no mercado o XK-129 e na mesma hora todo mundo tratou de redesenhar os seus carros-esportes já que nenhum deles conseguia aproximar-se do novo rival em desempenho, preço e linhas aerodinâmicas, para não falar no seu motor de seis cilindros.

Juntamente com ele, surgiu também o sedan Mark-V de avançadas características. Mas foi o XK quem superou as expectativas do próprio fabricante, obtendo um número de encomendas maior do que se esperava.

O novo motor, desenvolvido a partir de numerosos projetos experimentais e alcançando a capacidade de 3,4 litros, provou ser sólido, poderoso e ao mesmo tempo dócil quando solicitado em seus 160 HP. Em 1951, o piloto Peter Whitehead venceu em Le Mans com um Jaguar mais leve de maior manobrabilidade. Mas no ano seguinte, tendo a aparente velocidade de Mercedes 300-SL, a equipe de Lyon modificou às pressas o nariz e a cauda do Jaguar de competição, sem contudo obter a vitória.

Em 1935, o sucesso voltava a distinguir o Jaguar, então impulsionado por 220 HP, tanque de combustível mais flexível e freios a disco, o que lhe garantiu novas vitórias com Tony Rolt, Duncan Hamilton e outros pilotos, destacando-se o tipo C.



Nasce o MK

Stuart Laws, um dos empregados da fábrica e que colaborou com o departamento experimental da Jaguar de 1950 a 1954, explica como era o trabalho naquela época:

— O sigilo que cercava a seção onde se elaboravam as carroçarias era muito maior do que na seção dos motores e do chassis, onde eu trabalhava. Era o lugar preferido de William Lyon, e se cheguei a entrar lá duas vezes em três anos foi muito. Naquela época produzíamos apenas carros grandes, como o Mark VII e o XK 120, mas contemplei fascinado dois pequenos cupês que lá estavam para ser equipados com uma versão do motor XK de 4 cilindros — disse ele.

O ano de 1954 apressou o lançamento do Jaguar tipo D que, a exemplo do tipo C, foi criado unicamente para vencer em Le Mans. Era um carro que poderia ser qualificado de fabuloso, embora pouca gente da nova geração e entusiastas do automobilismo tenham sequer uma idéia de sua velocidade: o corredor Mike Hawthorn, por exemplo, chegou a marcar 307 quilômetros por hora dirigindo um deles. Além disso, em inúmeras outras provas o tipo D se impôs à admiração do público. O famoso XK 120 branco de corrida cobriu mais de 100 mil milhas de competição e chegou em primeiro lugar na Taça de Ouro Alpina, enquanto o Mark VII sedan vencia também o Rally de Monte Carlo, em 1956.

O primeiro empreendimento da Jaguar na fabricação unitária ocorreu em 1956 com o sedan compacto 2.4 seguido

do 3.4, cujo lançamento em 1957 coincidiu com um grande incêndio que arrasou uma boa parte de suas instalações e muitos carros já prontos.

O modelo Mark IX saiu equipado com freio a disco nas 4 rodas e foi vendido por 2063 libras, provido de **overdrive**.

O tipo E de seis cilindros se manteve em produção por 11 anos, e uma versão leve desse tipo conseguiu suplantá-lo a Ferrari nas pistas.

Em 1960 a Jaguar precisava urgentemente de mais espaço e adquiriu as instalações da Daimler e algumas subsidiárias, seguindo-se outras aquisições em 1964.

O "líder de prestígio" em 1961 era o Mark X — o primeiro grande Jaguar totalmente equipado com suspensão independente.

A verdade é que a imagem do Jaguar é hoje em dia mais de "executivo" do que carro esporte, o que em parte se deve ao fato de que os atuais programas de competição automobilística representam uma enorme dragagem nos recursos técnicos de uma fábrica, ainda que ela tenha a ampará-la a gigantesca Leyland britânica, com a qual a Jaguar fez fusão em 1966. Ao se processar a união, Lyon assegurou que a Jaguar Cars continuaria com liberdade para fabricar automóveis de beleza incomparável como sempre fizera.

A atual linha de fabricação confirma essa promessa e, embora aposentado, o dirigente da companhia não se descuida de olhar por ela e continua lhe emprestando o toque genial dos novos desenhos que elabora.

O REI DAS BANHEIRAS

Em 1904, David Buick fabricava banheiras em Detroit. Ele desenvolveu um processo de aplicar porcelana a ferro fundido de fundamental importância para o aprimoramento das banheiras brancas.

Com o lucro de sua empresa de banheiras, Buick fundou a Buick Manufacturing Company em 1902 para fabricar motores com válvulas na cabeça. No ano seguinte, com a ajuda de Benjamin e Frank Briscoe, Buick cria a Buick Motor Car Company. A Buick fabricou 16 carros em 1903 e 37 em 1904. Mas o Rei das Banheiras perdeu muito dinheiro com a empresa e vendeu-a em 1.º de novembro de 1904 a Willian Durant.

Durante a administração Durant, pioneiros do automobilismo como Charles Nash, Walter Chrysler e Louis Chevrolet ajudaram a transformar a Buick num dos melhores carros da época. Quando finalmente Durant fundou a General Motors em 1908, a Buick se tornou a primeira divisão de empresa.

O Salvador de Empresas

Walter R. Chrysler possuía uma imensa capacidade de salvar indústrias automobilísticas de crises. Em 1920, ele largou a presidência da Buick para se tornar vice presidente da Willys-Overland. Willys não ia bem e o desafio consistia em livrá-la da falência. Quando em 1922 a Willys voltou a possuir uma boa situação, Chrysler decidiu ir salvar a Maxwell-Chalmers Company.

Chrysler comprou a Maxwell-Chalmers Company e começou a produzir os primeiros automóveis com seu nome. O Maxwell Standard Sedan e o Chrysler Six de 1924 são quase iguais. Os carros com a marca Chrysler venderam, só no primeiro ano, 32.000 unidades. O Maxwell vendeu 48.000 unidades.

No dia 6 de junho de 1925, a Chrysler Corporation foi finalmente fundada.

O Demônio das Pistas

Frederick Duesenberg era um demônio nas pistas de corrida, não só como piloto mas também como projetista e construtor. Em 1902, Duesenberg foi contratado para ser piloto de teste da Rambler. Dois anos após, Duesenberg projetou seu primeiro carro, um automóvel de corrida fabricado pela Mason Auto Company. Em 1910, Duesenberg criou o seu famoso motor de válvulas horizontais e o desenvolvimento deste motor levou-o a organizar a Duesenberg Motor Company em 1913. Durante a 1.ª Guerra Mundial a empresa fabricou diversos tipos de motores para fins militares. Ao fim da guerra, junto com seu irmão August, Frederick fundou a Duesenberg-Brothers Inc., que passou a fabricar os automóveis de corrida mais possantes da época. Em 1919 os Duesenbergs conquistaram todos os recordes mundiais de velocidade até 480 quilômetros em todas as classes desde 161 a 450cu.

Frederick Duesenberg morreu ao tentar quebrar novo recorde nas pistas.

Body by Fisher

Em 1908, carrocerias fechadas para automóveis eram bastantes caras. Elas eram feitas à mão e destinavam-se principalmente para as cidades e para os ricos.

Naquele mesmo ano, dois filhos de um ferreiro, Fred e Charles Fisher, começaram a fabricar carrocerias fechadas numa pequena fábrica em Detroit. O primeiro grande pedido da Fisher Body Company foi dado pela Cadillac em 1910, 150 carrocerias fechadas. Pouco tempo depois a Fisher foi comprada pela General Motors e a partir de 1929 somente fabricou carrocerias para a G.M.

Para simbolizar a qualidade de seus produtos, os irmãos Fisher projetaram um emblema que refletia a qualidade das construções de antes da era automobilística: uma composi-

ção das duas carruagem mais elegantes de Napoleão. Uma ele a usou para a sua coroação e a outra durante seu casamento com a Princesa M.ª Luisa da Austria.

O emblema Body By Fisher já foi aplicado em mais de 60 milhões de automóveis

Caro Sr. Winton

"Mr. Alexander Winton
Winton Motor Car Company
Prezado Sr. Winton:

Comprei um de seus automóveis. Comunico-lhes que é péssimo. Eu mesmo poderia fabricar um melhor".
ass. James Ward Packard

James Ward Packard era um fabricante de fios em Warren, no estado de Ohio. Com a ajuda de seu irmão Willian, o primeiro Packard ficou pronto em 1899 e, no ano seguinte, Packard fundou a New York and Ohio Automobile Company. Três anos após uma nova firma foi criada, desta vez era em Detroit, a Packard Motor Company. Mas James Packard logo se desmotivou com a indústria automobilística. Um ano após fundar a Packard Motor Company, James Packard vendeu sua firma para Henry Yoy em 1904 e voltou a fabricar fios.

Luta pela Sobrevivência

Em 1907, na cidade de Elmira no estado de Nova Iorque, um revendedor de automóveis estava bastante impaciente com o fabricante já que embora possuísse vários pedidos, ele não estava recebendo nenhum automóvel. O revendedor decidiu então ir a fábrica em Indianápolis para verificar o que estava ocorrendo. Lá chegando, encontrou a fábrica parada com os empregados em greve já que os salários estavam atrasados. O revendedor encontrou a solução para o problema: adiantou 500 dólares e comprou a empresa — ativo e 80.000 dólares de dívidas.

O revendedor chamava-se John North Willys e a empresa era a Overland. Willys transferiu a Willys-Overland para a cidade de Toledo, no estado de Ohio, onde ela se tornou a maior e mais moderna indústria automobilística do mundo. A produção em 1909, era de 4.000 automóveis e em 1915 a Willys-Overland produziu 94.500 carros, a segunda em produção só perdendo para a Ford.

A recessão que se seguiu a 1.ª Guerra Mundial atingiu a Willys com tanta violência que para evitar a falência John Willys contratou Walter Chrysler para ser seu vice presidente. Em 1928, já recuperada, a Willys lançou o Whippet a US\$ 625,00 a empresa prosperava.

No ano seguinte, John Willys decidiu se aposentar e vendeu suas ações por 21 milhões de dólares. Pouco tempo depois, a Willys voltou a ficar a beira de falência. John Willys voltou a assumir a empresa, mas já era tarde demais. Em 1933 a empresa foi à falência.

O Símbolo de Três Pontas e a Mercedes

Gottlieb Daimler fabricava motores marítimos, aeronáuticos (para o Zeppelin no século passado) e terrestres. Para representá-los ele criou o símbolo de três pontas.

Mas em 1901, Emil Jellinck, consul geral em Nice, propôs a Daimler que se seus automóveis vencessem a corrida de Nice, Jellinck venderia os 36 carros que Daimler havia produzido naquele ano. Mas havia outra condição: os carros deveriam ter o nome de sua filha Mercedes para sempre. Os carros venceram e Daimler cumpriu sua palavra por 25 anos.

Em 1925 a Daimler e a Benz se fusionaram-se os automóveis produzidos pela nova empresa passaram a se chamar Mercedes Benz. Mas o símbolo de três pontas continuou a ser usado, bem como o ramo de carvalho na capa do radiador que era o símbolo da Benz.