

cultura do automóvel

AUTOMÓVEIS E MOTOCICLETAS

LANÇAMENTOS – IMPRESSÕES – HISTÓRIA

Rural-Willys
a história



Motorhomes também têm história

O gosto pela aventura ao ar livre

Diz a história que um grupo de quatro personalidades de grande renome – Henry Ford, Thomas Edison, Harvey Firestone e John Burroughs –, que se autointitulavam Os Vagabonds, viajavam de carro em caravanas para acampamentos no meio do mato. Isso, lá pelos anos dez do século passado, causava muita atração nacional, o que resultou no desejo e no gosto que a população adquiriu pelos esportes outdoor.

A predileção desse povo por programas ao ar livre também foi responsável pela proliferação de trailers e motohomes, passatempo típico dos norte-americanos. É isso que veremos nas páginas seguintes, nos primórdios do trailerismo.



Aos poucos, os fabricantes de automóveis vão dedicando cada vez mais seus esforços de divulgação na história de seus produtos. A indústria automobilística costumava focar na atualização e na tecnologia dos novos modelos, mas, em um determinado momento,

perceberam que seus clientes se interessavam pelo passado da marca, assim como pela nostalgia que o visual retrô poderia proporcionar.

Lembro que a Ford, na comemoração do centenário da marca, entrou forte nessa onda, criando automóveis especiais que lembravam os seus antigos modelos. Deu certo e outras marcas a seguiram.

Nesta edição mostramos as histórias da Mini, que comemora seus 66 anos, e da Jeep, que comemora 80 anos da criação da versão civil de seu veículo de guerra.

Já publicamos aqui suas respectivas histórias, mas precisamos incentivar as iniciativas dos atuais donos dessas marcas, que se dedicam a nos contar partes de cada uma dessas histórias.



Da nossa parte, contamos um pouquinho da história da nossa querida Rural-Willys, perua hoje considerada a precursora dos tão desejados utilitários esportivos.

NESTA EDIÇÃO

Nº 75 – Setembro 2025

75

SUMÁRIO

04 Pelo mundo

O que acontece no mundo dos clássicos

16 A história da Rural-Willys

Perua familiar abriu caminho aos utilitários esportivos

24 Motorhomes também têm história

Conheça as primeiras casas móveis do século passado

42 Carros no cinema

Alguns carrões quase passam despercebido nas telas



Ford nas pistas

As idas e vindas de Henry Ford antes da Ford Motor Company



Henry Ford e Barney Oldfield com o 999, modelo que venceu os melhores carros de corrida de sua época, em 1902

As corridas representaram fases importantes no início da carreira de Henry Ford na indústria e duas vitórias foram cruciais para a criação da Ford Motor Company.

Ford construiu seu primeiro carro, o Quadriciclo, no galpão de casa, em 1896, o que o levou a criar a empresa Detroit Automobile Company, três anos depois. Ford se demitiu de sua própria empresa, que acabou falindo, e criou seu próprio carro de corrida para pilotá-lo pessoalmente. Era o Sweepstakes, com o qual ele venceu o melhor carro da época, que tinha quase três vezes a potência do seu.

Após a vitória, Ford teve apoio de financiadores e criou outra empresa, a Henry Ford Company. Mais uma vez Ford demitiu-se de sua empresa, que depois mudou seu nome para Cadillac Automobile Company, uma homenagem ao fundador de Detroit,

e foi comprada pela General Motors.

Em 1902, Ford aliou-se a Tom Cooper para construir dois carros de competição, o vermelho Arrow e o amarelo 999, que tinha entre-eixos e bitola maiores que os anteriores e motores de quatro cilindros de 70 cv.

Para pilotar a máquina, ele chamou Barney Oldfield, um campeão de ciclismo que nunca tinha dirigido um carro na vida e, com esse carro, em 1902, eles venceram, mais uma vez, os melhores carros que existiam.

Assim a Ford Motor Company foi fundada por Henry Ford, então com 39 anos, e mais 11 sócios, em 16 de junho de 1903. Eles tinham apenas US\$ 28.000 em dinheiro, algumas ferramentas e projetos, e muita fé.

Isso explica por que, ao longo de seus 122 anos de existência, a Ford continua a ter as competições como laboratório e fonte de inspiração. ●

Pebble Beach

A festa do antigomobilismo brasileiro

O antigomobilismo brasileiro participou oficialmente pela primeira vez do Pebble Beach Concours d'Elegance, um dos mais importantes evento de automóveis antigos do mundo, na Califórnia. E mereceu dois prêmios, o Lap Of Luxury, com um Isotta Fraschini 8A SS Cesare Sala Guida Interna 1928 e o The Quail, com um Ferrari F50. Os dois carros são de propriedade do Carde, museu de Campos do Jordão.

O Best Of Show, prêmio máximo de todo o evento, ficou com um Hispano-Suiza H6C Nieuport-Astra Torpedo 1924. ●



Circuito Imperial

Uma celebração ao passado do automobilismo brasileiro

A história do automobilismo brasileiro de competição passa por Petrópolis. A cidade serrana do Rio de Janeiro foi palco de várias e importantes provas de competição desde os primeiros anos do século passado, sendo que os anos 50 e 60 representaram o auge do chamado Circuito Imperial.

O glorioso passado automobilístico de Petrópolis é revivido pelo Veteran Car Club do Rio de Janeiro, que desde 2022 voltou a organizar o Circuito Imperial, após um período de recesso.

A quarta edição do Circuito Imperial de

Automobilismo acontecerá na cidade de Petrópolis nos dias 12, 13 e 14 deste mês de setembro, já com inscrições abertas aos colecionadores e amantes de automóveis clássicos.

Este evento, no entanto, me relembrou a fase anterior do Circuito Imperial, em especial uma edição em que publiquei a reportagem feita pelo meu amigo Mahar, carioca entendedor de automóveis e de contador de histórias. A reportagem, desta vez, servirá como homenagem a esse polêmico jornalista que nos deixou já há alguns anos. ●



Trecho do Circuito Imperial, prova de regularidade disputada na região serrana de Petrópolis, no Rio de Janeiro



O vencedor da prova Circuito Imperial em 2008 foi Rogério Franz, com um Hudson Pacemaker cupê de 1951

Ovírus da ferrugem é uma doença benigna que não tem cura. Pelo menos é o que dizem. Infectado por esse bichinho desde a minha adolescência, passei por todas as fases da doença, desde aquele em que juntamos mais tranqueiras do que poderíamos realmente ter, com direito a não ter dinheiro nem para a gasolina, até aquela em que os itens da coleção são abandonados por muito tempo em algum lugar sombrio. Estou agora na fase em que o mais interessante mesmo é acompanhar a evolução da doença dos amigos, e posso dizer que, justamente agora, nunca tive tantos companheiros. Por esse motivo faço questão de estar presente em todos os encontros e eventos do antigomobilismo nacional que for possível (são muitos, em vários lugares), satisfazendo-me em admirar os mais belos automóveis de todos os tempos. Foi assim com o encontro

de Araxá, em Minas Gerais, o Carro do Brasil, em Brasília, e muitos outros regionais. Infelizmente não pude participar do Circuito Imperial, rali de regularidade organizado pelo Veteran Car Club do Rio de Janeiro e patrocinado pelo Bradesco Seguro Auto, um belíssimo evento divulgado pelo nosso querido amigo Mahar. Aliás, como não estive no local, vou contar um pouco sobre a prova, que incluiu a XIX Exposição de Automóveis Antigos do Rio no Teresópolis Golf Club, conforme me contou Mahar em sua nota de divulgação. Quisera eu estar lá...

A prova de regularidade foi cumprida em duas voltas em torno das cidades de Teresópolis, Itaipava e Friburgo, nos costados da Serra dos Órgãos. O percurso incluiu fazendas espetaculares do século 19, época do explendor do café, mas sempre em estradas abertas ao tráfego normal e por isso mantido dentro do conceito de regularidade.

O vencedor do rali foi Rogério Franz, que foi e voltou de Porto Alegre, onde mora, à cidade fluminense rodando com seu próprio veículo, um enorme e raro Hudson Pacemaker cupê de 1951. Seu navegador foi Mario Nardi. Na categoria feminina, a Coupe Des Dames, o destaque foi para Eileen Andrade, com sua filha Beatriz como navegador, em um Jaguar E Type series 1 de 1967. A vendedora da Coupe Des Dames, no entanto, foi Camila Thais de Souza e sua navegador Alexandra Barcellos, com um Ford Corcel de 1974.

Outro destaque foi para Alexandre Murad e seu navegador Caíque Pereira, de São Paulo, que correram com o carro mais antigo do rali, um Ford Modelo A Bacquet de 1929, modelo especial de competição de época, sendo que praticamente só se via, no carro, apenas motor, banco e tanque de gasolina. Cadê o resto do carro?

Os irmãos Marx, Guilherme e Maurício, participaram do Circuito Imperial com um Karmann-Ghia 1965 especial de competição, que pertenceu à lendária equipe Dacon dos anos 60.



O circuito percorreu os arredores de Teresópolis, Itaipava e Friburgo, nos costados da Serra dos órgãos



Alexandre Murad e seu Ford Modelo A Bacquet 1929



O Karmann-Ghia de Maurício e Guilherme Marx



O saudoso José Resende Mahar em dois momentos, pilotando automóveis e mostrando seu conhecimento

Além da prova, que mais agradou a quem participou do que a quem assistiu, faz parte da festa admirar todos os veículos da prova e os expostos na XIX Exposição de Automóveis Antigos do Rio. Entre os mais curiosos estava um Alfa Romeo com carroceria de alumínio



feita na Argentina por Nestor Salerno, um Torino 380W de 1967 preparado para competição e um GT Malzoni de 1965. Enfim, um evento que pretendo não perder nos próximos anos. ●

Texto publicado em 2008, com informações e imagens fornecidas pelo jornalista José Resende Mahar

ANTIGOS NA ESCOLA

A exposição Divina Macchina reuniu colecionadores e ex-alunos



Visão superior do pátio principal do Colégio Dante Alighieri com os clássicos expostos

Esabido que automóveis antigos são fonte de uma das mais fortes causas do saudosismo, o que significa que aquele carro que o pai, o avô ou mesmo o tio teve na época da sua infância “dá uma saudade enorme”. Assim surgiu grande parte dos colecionadores de veículos antigos.

Outra fonte de nostalgia, aquela saudade que dá vontade de inventar uma máquina do tempo para reviver épocas e lugares, são as escolas. Pelo

menos para mim. Por isso achei tão oportuna a mostra Divina Macchina, que reuniu cerca de 40 automóveis e motocicletas clássicas nos pátios do tradicional Colégio Dante Alighieri, em São Paulo.

Nem todos os expositores ou os visitantes eram alunos ou ex-alunos do Dante, mas, certamente, estes foram fortemente incentivados a irem prestigiar a exposição em sua escola (ou ex-escola).



Carros e motocicletas de todas as nacionalidades, todos com uma baita história. Assim como o ônibus escolar

Não estudei no Dante, mas tenho muitos colegas e grandes amigos que por lá passaram e achei que se a exposição fosse em alguma minha ex-escola, não perderia por nada.

Sendo o colégio Dante Alighieri de origem italiana, a organização foi feita pelo Alfa Romeo Clube do Brasil, que expôs muitos veículos italianos, como Alfa Romeo, Ferrari, De Tommaso, Fiat, Lancia, Maserati, Lambretta, Vespa, Benelli e Ducati.

Marcas de outras nacionalidades também estavam presentes, como MG, Ford, Chevrolet, Cadillac, Jaguar, Volkswagen e Mercedes-Benz, entre outras, e até marcas nacionais, como Gurgel, Hofstetter e Lobini.

Pegou forte na minha memória o icônico ônibus escolar do colégio, aquele que eu via todos os dias pelas ruas de São Paulo transportando os alunos. Vamos aguardar, então, mais uma edição da Divina Macchina. ●

Feliz aniversário

Foi na Grã-Bretanha que começou, em 1959, a história de um verdadeiro original: o clássico Mini



Duas gerações do Mini comemoram seus 66 anos de história

Em 26 de agosto de 1959, a British Motor Corporation apresentou o primeiro Mini: ninguém poderia imaginar, na época, o impacto que o conceito inovador do brilhante engenheiro britânico Alec Issigonis teria no mundo automobilístico. Sessenta e seis anos depois, a marca Mini relembra décadas de sucesso nas pistas, inovação visionária, estilo revolucionário e um prazer de dirigir inconfundível.

Com o relançamento da família Mini nos últimos dois anos, a marca mais uma vez alinhou estilo pioneiro e herança histórica ao futuro: com uma nova e carismática geração do Mini Cooper e Mini Countryman, a

estreia mundial do Mini Aceman, o primeiro modelo crossover no segmento premium, e o lançamento do novo Mini Cabrio, a Mini une tradição e inovação no presente.

Os novos modelos John Cooper Works ilustram a expertise da Mini no automobilismo e, com um espetacular segundo lugar em sua categoria nas 24 Horas de Nürburgring, a Mini demonstrou recentemente o quanto o esporte a motor está enraizado na marca.

No seu 66º aniversário, a Mini celebra uma gama crescente de versões eletrificadas dentro da família Mini. A Mini provou que o “go-kart feeling” também é possível com veículos totalmente elétricos.

Restropectiva de 66 anos de história automobilística dos marcos da Mini:

- 26 de agosto de 1959 – A British Motor Corporation apresenta o primeiro Mini da história, criação do engenheiro britânico Alec Issigonis.
- 1961 – O primeiro Mini Cooper é lançado, com preço de £680.
- 1962 – A British Motor Corporation fabrica 200.000 veículos por ano.
- 1963 – Lançamento do primeiro Mini Cooper S.
- 1964 – O piloto Paddy Hopkirk vence de forma espetacular o Rally de Monte Carlo em um Mini Cooper S.
- 1965 – Segunda vitória no Rally de Monte Carlo, com o Timo Mäkinen. Mini comemora a produção de um milhão de veículos.
- A primeira transmissão automática é disponibilizada no Mini.
- 1967 – Mini vence o Rally de Monte Carlo pela terceira vez.
- 1972 – Mini celebra a produção de três milhões de veículos.
- 1981 – Queda na produção para 70.000 veículos por ano.
- 1990 – Sob a liderança da marca Rover, a Mini cria a nova geração do Mini Cooper como edição limitada e depois com produção em série.
- 1992 – Pela primeira vez, o Mini está disponível na versão conversível.
- 1994 – O BMW Group adquire a Rover e, com ela, a Mini, estabelecendo a base para a marca Mini na sua forma atual.
- 2001 – Estréia mundial do primeiro Mini do BMW Group.
- Início da produção do Mini na fábrica de Oxford (Reino Unido).
- A nova geração do Mini Cooper S é apresentada no Salão do Automóvel de Tóquio, no Japão.
- 2002 – A Mini atinge a marca de 100.000 veículos produzidos em Oxford.
- 2004 – Lançamento do Mini Cooper S Cabrio.
- 2007 – Lançamento dos modelos Mini One e Mini Cooper D.
- O primeiro Mini Clubman faz sua estreia mundial.
- 2010 – Lançamento do primeiro Mini Countryman.
- 2014 – A Mini apresenta, pela primeira vez, o Cooper com 5 portas.
- 2015 – A Mini apresenta um novo logotipo da marca.
- 2016 – A Mini alcança a produção de 3.000.000 veículos em Oxford.
- 2020 – Produção de veículos elétricos de série total começa na fábrica de Oxford com o Mini Cooper SE.
- 2021 – Nova edição do Mini 3 portas, 5 portas e do Mini Cabrio.
- 2023 – O início da nova era Mini, com a nova geração do Mini Cooper e do Mini Countryman – ambos disponíveis em versões 100% elétricas.
- 2024 – Com o Mini Aceman, a Mini apresenta um modelo totalmente novo, o primeiro crossover premium da categoria de carros compactos.
- 2024 – A Mini John Cooper Works e a Bulldog Racing comemoram vitória em sua categoria na corrida de 24 horas de Nürburgring.
- 2024 – Apresentação do novo Mini Cooper 5 portas e do novo Mini Cabrio.
- 2025 – A Mini John Cooper Works e a Bulldog Racing celebram o segundo lugar em sua categoria na corrida de 24 horas de Nürburgring.

ExpoClassic

O grande encontro em Novo Hamburgo

Foi durante três dias que carros clássicos ficaram expostos nos pavilhões da Fenac, em Novo Hamburgo, RS. O ExpoClassic, organizado pelo Veteran Car Clube Novo Hamburgo, reuniu mais de mil veículos entre carros, caminhões, motocicletas e ônibus, no maior encontro de carros antigos em área coberta do Brasil.



No pavilhão principal, o destaque eram os dois caminhões FNM, o vermelho de 1955 e o verde de 1958

Autoclásica

O evento está chegando e é aqui pertinho...



O maior evento de automóveis antigos em nosso país vizinho, a Argentina, está chegando. Será nos dias 10 a 12 de

outubro, no Hipódromo San Isidro, em Buenos Aires, e quem gosta mesmo de clássicos não pode perder. A cada ano a Autoclásica se supera.

Uma história Rural



A perua Jeep Station Wagon foi criada nos EUA em 1946, com a frente igual à do Jeep. A "bicudinha" veio em 1950

A história da Rural-Willys meio que coincide com a história da indústria automobilística brasileira, ambas começaram juntas, em 1956. Desde o ano de 1953, a Willys-Overland do Brasil montava o Jeep CJ-3B e ter um veículo de uso mais familiar, com as características robustas do utilitário, seria perfeito para nosso país, ainda muito carente de boas estradas. Assim, a empresa começou a montar aqui a perua Jeep Station Wagon, igual à que existia nos Estados Unidos.

Foi em 1959 que a Rural-Willys – o novo nome foi adotado em 1958 – passou a ter um motor brasileiro, um seis cilindros de 2.638 cm³ e 90 cv, com câmbio de três marchas. Tinha tração 4x4, com eixos rígidos na dianteira e na traseira.

Nesse mesmo ano foi lançada a nova Rural-Willys, já como modelo 1960, com a frente renovada, bem mais "civilizada" do que a anterior, com barras horizontais que ainda lembravam o Jeep, e que ficou conhecida como a Rural bicudinha. A nova cara da Rural era exclusiva para o Brasil.

Além da frente renovada, a Rural-Willys passou a ter para-brisa de peça única (antes era bi-partido), assim como o vidro traseiro, e as lanternas traseiras adotaram o formato que seria mantido até o fim de sua produção.

Em 1960 foram lançadas também a picape Willys, batizada de Pick-up Jeep, e a versão 4x2 da Rural, que posteriormente receberia a nova suspensão dianteira independente.



Até 1959 a Rural Willys brasileira ainda tinha a frente parecida com a do Jeep, assim como o para-brisa de duas partes

Durante os primeiros anos 60, a Rural-Willys passou por poucas modificações, limitando-se a novas calotas e retrovisores, além de pequenas melhorias mecânicas. Foi em 1964 que apareceram as maiores mudanças, como o sistema elétrico de 12 volts, em substituição ao de seis volts, novas cores, revestimento do estofamento melhorado e novos detalhes mecânicos e elétricos.

Ainda em 1964 a versão da Rural com tração 4x2 passou a ser a Luxo, com câmbio de três marchas sincronizadas e seletor na coluna de direção. Essa versão tinha suspensão dianteira independente, com molas helicoidais, igual à dos Aero-Willys.

A Pick-up Jeep passa a ter câmbio de quatro marchas e a Rural-Willys 4x4 também ganha seletor de marchas na coluna de direção.



A nova frente que a Rural-Willys ganhou em 1960 era uma exclusividade para o mercado brasileiro



Em 1964 a Rural-Willys Luxo passou a ter câmbio de três marchas sincronizadas e suspensão independente



Em 1968 a Rural-Willys passa a ter o motor de três litros do Itamaraty

Em 1965, o dínamo é substituído pelo alternador, permitindo que a bateria recebesse carga mesmo em marcha-lenta. E a Rural-Willys e o Jeep passam a ser produzidos na nova fábrica de Jaboatão, no estado

de Pernambuco.

Com a compra da Willys-Overland pela Ford, em 1967, a Rural passa a ter o motor de três litros que havia sido introduzido no Itamaraty, a partir da versão de 1968.



A Pick-up Jeep foi criada em 1960 e ficou em produção até 1982



Em 1972 é adotado o nome Ford Rural. Seu último ano de produção foi em 1977

MINHA HISTÓRIA COM A RURAL

Não tenho grandes histórias com a Rural Willys, só algumas boas lembranças de uma perua que sempre gostei muito. Sempre que havia uma delas de teste em meu quintal eu corria para dentro dela, gostava especialmente daquele banco do passageiro dianteiro que se dobrava todo para dar acesso ao banco traseiro. Fizeram um protótipo com uma terceira porta traseira que resolveria

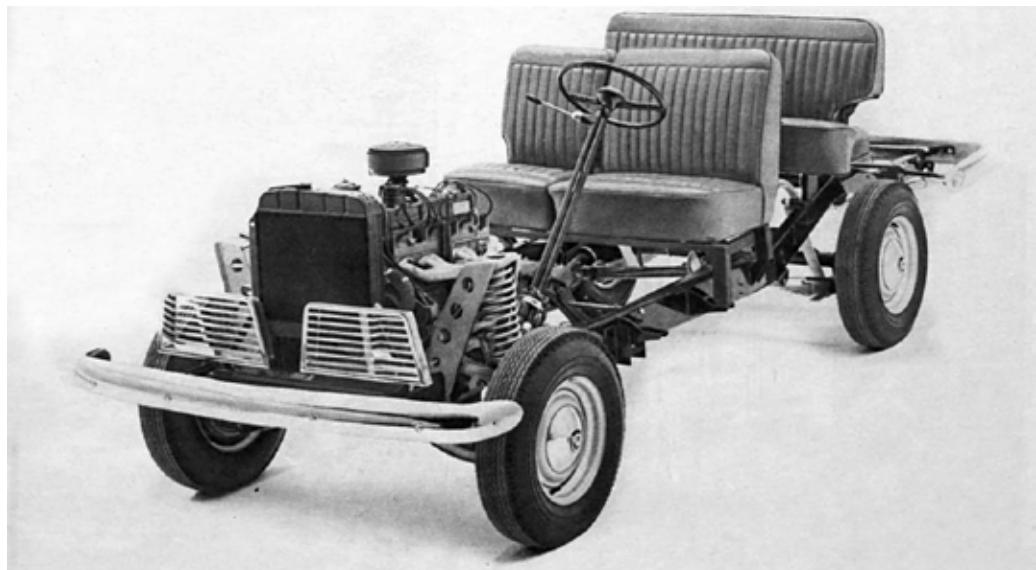
essa questão, mas que nunca entrou em produção. Nos anos 70, quando minha turma toda tinha picapes dos anos 50, um deles era o rebelde e customizou uma Rural Willys. Era o carro mais bacana da turma. Ainda gostaria de ter uma Rural, tenho um amigo que tem uma desde zero km mas, logicamente, não quer vender. Virou relíquia.



Entre as picapes V8 dos anos 50 da turma, esta Rural-Willys era o carro mais bonito



A terceira porta facilitaria acesso ao banco traseiro, mas a versão nunca foi produzida



Neste esquema da Rural-Willys é possível ver a suspensão dianteira com molas helicoidais



O Jeep militar deu origem ao utilitário Jeep Station Wagon, em 1946, com pintura imitando madeira

Com o fabricante agora chamado de Ford-Willys do Brasil, a Rural foi incorporando novidades, como um terceiro banco opcional, assim como um diferencial autoblocante. Os nomes passam a ser Ford Rural e Ford F-75, para a picape.

As últimas mudanças na linha aconteceram em 1975, com a adoção

do motor 2.3 de quatro cilindros, o mesmo usado no Ford Maverick, e a adoção do eixo dianteiro rígido para a versão com tração 4x2.

A última Rural saiu da linha em 1977, sendo que a picape e o Jeep continuaram a ser produzidos até 1982, inclusive com versões com motor a álcool.

Os 80 anos do Jeep civil

O primeiro Jeep civil completou 80 anos no último dia 17 de julho. O Jeep CJ-2A, lançado em 1945, foi pioneiro ao exibir a icônica grade com sete fendas, um elemento visual que atravessou décadas e ainda define a identidade dos Jeep. Com grande importância histórica, ele acabou dando origem à família CJ (Civilian Jeep) que se manteve até a década de 1980.

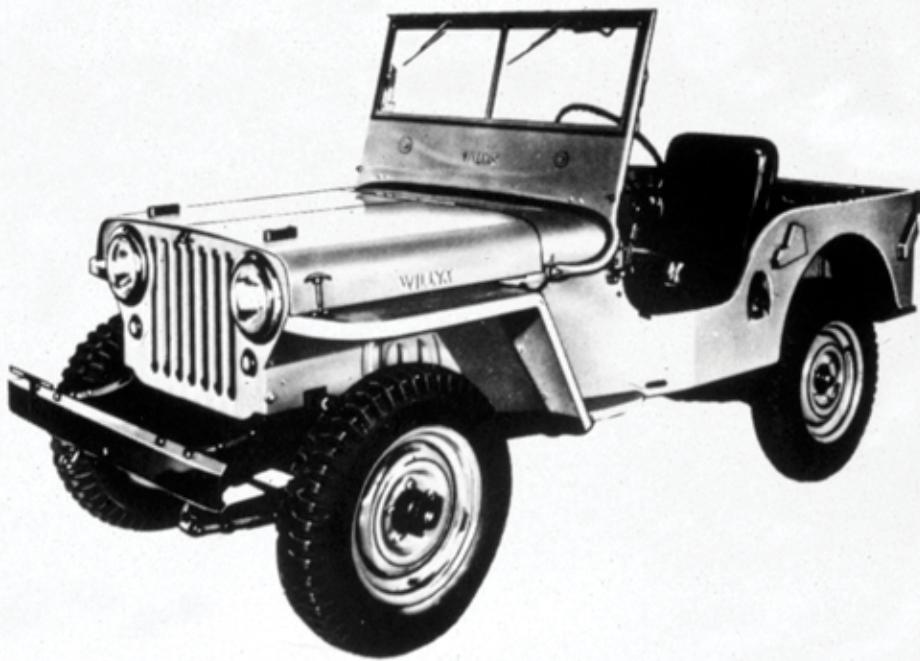
Essa tradição continua viva até hoje nos modelos Wrangler, Gladiator e Renegade, Mais do que veículos, são referências no universo automotivo e representam um estilo de vida, conectado com a aventura. Com grande aptidão ao trabalho no campo

e na construção civil, o Jeep CJ-2A destacou-se pela versatilidade, podendo ser equipado com uma ampla gama de acessórios, como guincho, tomadas de força, assentos adicionais, cortador de grama, limpadores de para-brisa a vácuo e até aquecedor, o que o tornava um



verdadeiro utilitário multifuncional. Com 215 mil unidades fabricadas, o CJ-2A tinha o visual característico do Jeep pioneiro, o Willys MB, mas com inovações marcantes e detalhes que o diferenciavam. Ainda assim, alguns componentes, como a caixa de transferência Spicer 18, assim como os eixos flutuantes Dana 25 na dianteira e Dana 23-2 na traseira, tornaram-se referência em durabilidade e desempenho off-road, sendo adotados em diversas versões do utilitário. O CJ-2A foi um marco na história do Jeep, o ponto de partida que moldou o universo off-road, dando origem à consagrada família CJ, composta por veículos compactos, robustos e preparados para qualquer terreno. Em 1949 foi apresentado o segundo membro da família, o CJ-3A, que trouxe melhorias estruturais, como para-brisas de peça única e eixo traseiro reforçado, mantendo o motor de quatro cilindros com cabeçote em L. O CJ-3A foi seguido pelo CJ-3B em 1953, que passou

a ser montado no Brasil, em São Bernardo do Campo, pela Willys-Overland do Brasil. O CJ-5, fabricado de 1957 a 1982, e o CJ-6, introduzido em 1956 e produzido até 1975, vieram depois e receberam ainda eixos mais robustos, freios maiores e bitolas mais largas. A grande virada veio em 1976, com o lançamento do CJ-7, o primeiro Jeep a oferecer transmissão automática, teto rígido moldado e portas de aço opcionais. Com entre-eixos maior e visual mais moderno, o CJ-7 marcou a história do modelo. Hoje, o Wrangler e a picape Gladiator mantêm viva a essência do CJ-2A: robustez e extrema capacidade off-road. Ao longo de quatro décadas, mais de 1,5 milhão de veículos CJ foram produzidos, preservando não apenas o visual clássico que marcou gerações, mas também a essência dos veículos Jeep: a extrema capacidade off-road e o espírito de liberdade, características que transformaram o CJ em um verdadeiro símbolo de liberdade e de aventura.



COM A CASA NAS COSTAS

Os modernos e confortáveis motorhomes também têm a sua história

Qualquer pessoa que curta o antigomobilismo e os veículos clássicos já deve ter visto ou ouvido falar no Museu Carde. Fizemos, até, uma edição inteira a respeito desse museu, na ocasião de sua inauguração, há cerca de um ano. Foi lá que vi, ao vivo, um item do acervo que me impressionou bastante e motivou contar a história: o Pierce-Arrow Model 1703 7-passenger Enclosed-Drive Limousine, nome tão longo quanto o carro, que estava atrelado a um trailer Travelodge.

O carro exposto no Museu Carde, por si só, já merece uma longa história, fabricado em 1937 e equipado com um motor V12 de 7,6 litros, com 185 cv de potência. Estima-se que apenas 28 carros com essa carroceria de sete lugares tenham sido produzidos.

Mais interessante do que isso, esse conjunto carro-trailer tem sua própria história, pois estão unidos desde sempre e foram expostos em várias mostras em sua terra natal, os Estados Unidos. Na fotografia abaixo podemos ver a mesma dupla carro-reboque em uma exposição naquele país.



O Pierce-Arrow 1937 e seu trailer Travelodge no Museu Carde





Mais uma imagem do Pierce-Arrow e seu fiel seguidor, o trailer Travelodge, em ação em algum canto do país

A Pierce-Arrow Motor Company criou o Travelodge em 1936 para tentar salvar a empresa, que não estava conseguindo se sustentar apenas com a produção e venda de automóveis de alto luxo. Isso desde a queda da bolsa, em 1929. O trailer, assim como os carros, também era muito sofisticado.

Havia três opções de trailer Travelodge, o tipo A, o maior, com 5,8 metros de comprimento, o tipo B (esse das fotos), um pouco menor, 5,0 metros, e o tipo C, de apenas 4,0 metros de comprimento. Todos eram construídos em uma estrutura totalmente de aço, com suspensões independentes e com amortecedores do tipo alavanca e com freios hidráulicos.

O habitáculo era de alumínio, com um isolamento entre as chapas externas e o revestimento interno de madeiras nobres. Todos os modelos tinham camas confortáveis e uma cozinha completa, com caixa térmica, fogão a gás e aquecedor a lenha. Todas as comodidades era pensadas para o Travelodge, em especial o tipo A, o maior e mais sofisticado. O sistema elétrico operava tanto em 6 volts, como no sistema elétrico do carro, e 110 volts, a tensão utilizada nas residências, inclusive com as tomadas no mesmo formato.

Paredes e janelas tinham isolamento térmico e acústico e o piso era de madeira. Os trailers do tipo A e B tinham capacidade para quatro pessoas com duas camas duplas, mas o tipo C, para duas pessoas também podia ser encomendado para quatro pessoas. Foram vendidos 450 trailers nesse período, mas assim mesmo a marca não conseguiu se firmar e a Pierce-Arrow faliu no ano seguinte. Na foto ao lado, um Travelodge do tipo A. ♦



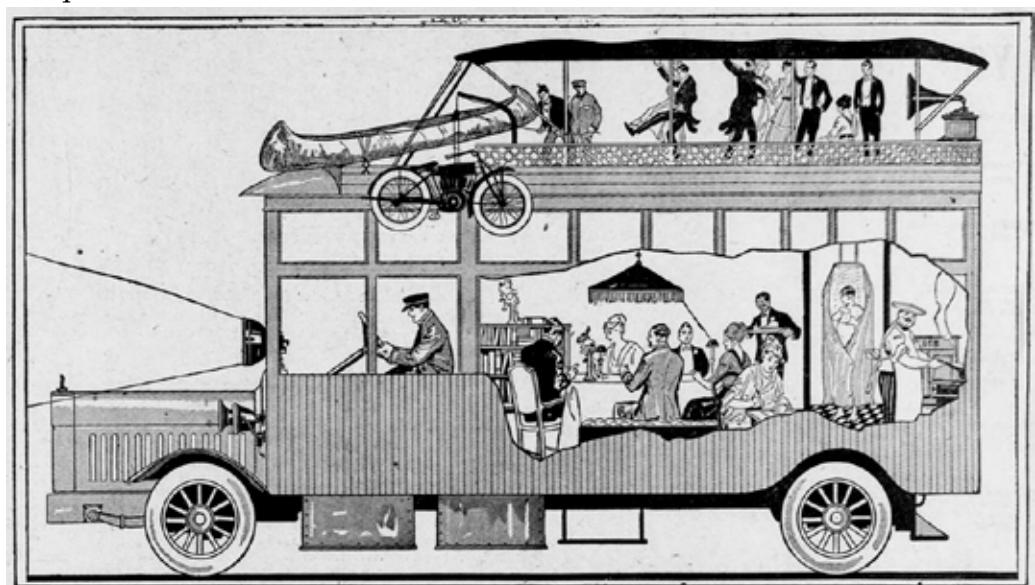
Há quem pense que os traileres do tipo reboque foram o embrião dos motorhomes, estes mais modernos e montados sobre chassis de veículos grandes, como ônibus e caminhões. A história nos mostra, no entanto, que as casas motorizadas já existiam, antes mesmo que os modestos e pouco potentes automóveis pudessem rebocar um trailer pesado.

Podemos começar a galeria com o Conklin de 1915, na foto ao lado. O Gipsy Van era um estupendo veículo de sete metros de comprimento projetado para onze pessoas viajarem com relativo conforto, o que incluía um chuveiro e uma pia dobrável.

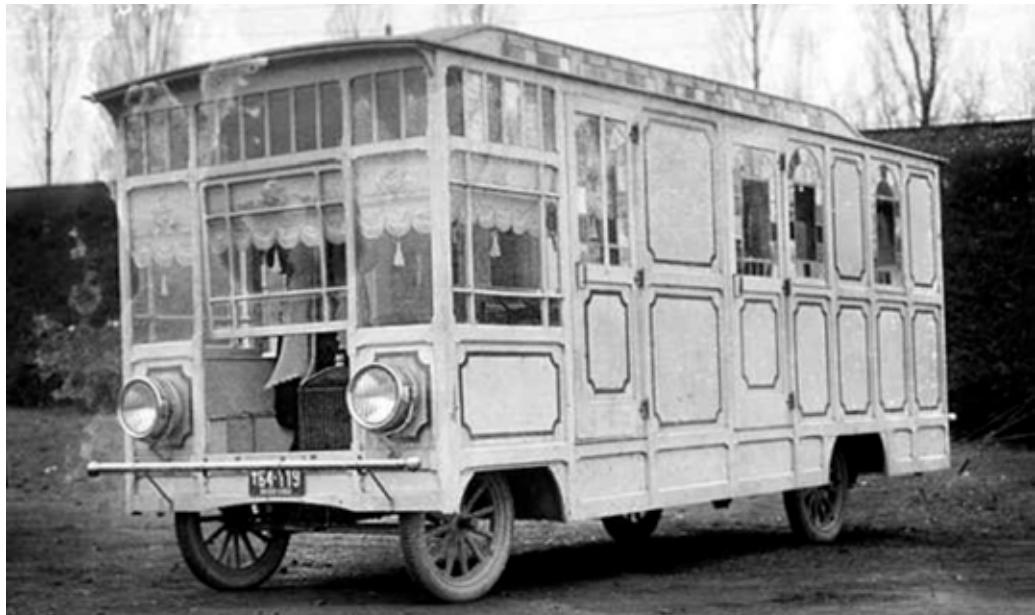
Os irmãos Conklin operavam uma companhia de turismo e, com o Gipsy, certa vez viajaram de Nova York a São Francisco.



O mais interessante, no entanto, era a motorização do estranho veículo: um motor a combustão de 60 cv alimentava um gerador, que por sua vez, movia um motor elétrico de grande torque ligado diretamente ao eixo traseiro.



A visão em corte do motorhome dos irmãos Conklin mostra com detalhes quais eram as comodidades do Gipsy Van, também conhecido como "iate terrestre". Enquanto algumas pessoas do grupo jantam no pavimento inferior, outras estão dançando no deck superior. Há uma pessoa tomando banho e outra fazendo o jantar. No teto, uma motocicleta está pronta para uma emergência, assim como uma canoa é levada provavelmente com a mesma finalidade. Mesmo vendo a fotografia e a ilustração acima, fica difícil acreditar que a viagem pudesse ser tranquila, segura e confortável, principalmente há mais de um século, quando as estradas praticamente não existiam.



Este era mais simplificado, apenas uma casa montada sobre um Ford Modelo T de 1924

O Conklin não era o mais antigo motorhome conhecido, sempre havia um doido a inventar sobre o assunto, como o da foto acima, montado sobre um Ford Modelo T

dos anos 20. Ou o da foto abaixo, de 1922, além de carregar uma casa nas costas ainda puxava um reboque. Não decifrei o carro, provavelmente um caminhão da época.



Em 1924, o caminhão transformado em motorhome ainda puxava um reboque



O motorhome R.E. Jeffrey's foi montado sobre o chassis de um Pierce-Arrow 1905

Mais antigo ainda é o motorhome da foto acima, montado sobre o chassis de um Pierce-Arrow 1905. A maioria das casas rodantes dessa época era mesmo feita sobre o carro mais popular do momento, o Ford Modelo T. Eram adaptações desde

muito toscas até bastante elaboradas, às vezes com a aparência de um chalezinho alpino. Sem informações mais detalhadas de cada um deles, a galeria de imagens a seguir pode dar uma ideia da criatividade da turma de inventores daquela época. 



A esquerda, o motorhome mais parece uma casa de bonecas. O outro, no entanto, é tosco e parece que vai tombar





Motorhome sobre um Chevrolet dos anos 20: seria para turismo ou a família morava nele?



Um pouco mais sofisticado, este motorhome ganhou acabamento externo especial



Mais um parecido com uma casa de bonecas. Ou um chalezinho suíço. A curiosidade é como o motorista dirigia isso



Este motorhome tem jardim de inverno na dianteira e uma varanda na traseira. Para se sentir em casa



Um arquiteto dos anos 20 poderia aproveitar algumas ideias deste motorhome



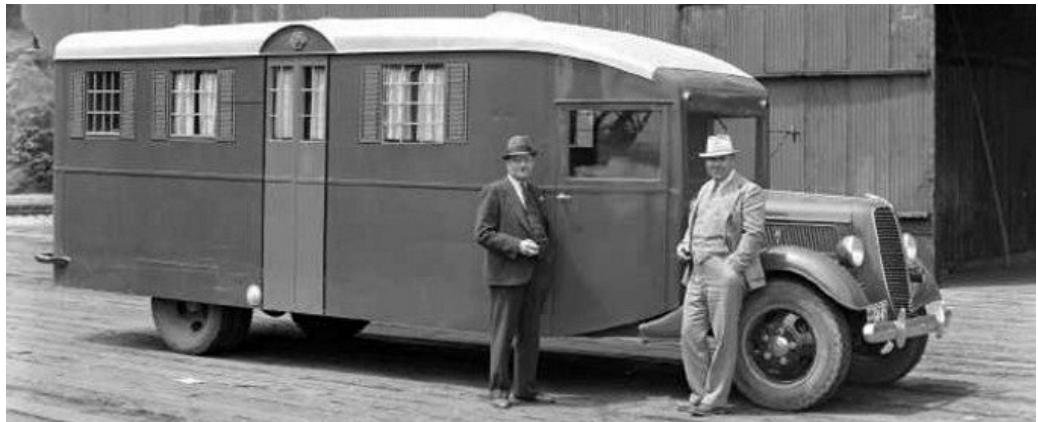
A ideia era aproveitar ao máximo os espaços, com cabine avançada sobre o motor e terraço no teto



O Road Yatch Pemberton de 1927 era um motorhome inglês, compacto e gracioso. Faria sucesso nos dias atuais



Alguns motohomes daquela época pareciam apenas satisfazer a função, sem preocupação com a estética



Um motorhome dos anos 30 mais parecido com os atuais, montados sobre chassis longo de ônibus



Os traileres rebocados também faziam parte do espírito aventureiro dos motoristas nos anos 30



Os traileres rebocados começaram a tomar forma lá pelos anos 50, alguns muito bem equipados para a época



O motorhome Pontiac 1935 roda até hoje, com todos os seus equipamentos originais



O Pontiac 1935 foi encomendado nos Estados Unidos e foi transformado em motorhome na Inglaterra, em 1936

Alguns fabricantes de motorhomes, no entanto, tanto auto-propelidos como rebocados, levaram o negócio mais a sério. O Pontiac 1935 que originou o motorhome da fotografia

acima foi encomendado por um lord inglês, que o usou até sua morte em 1946. O veículo está preservado e roda até hoje, com todos os seus equipamentos originais.

Já este Ford Housecar de 1937 é o único exemplar sobrevivente dos seis que foram produzidos na fábrica de St. Paul, em Minnesota. Montado a partir do chassis de uma picape Ford 1937, tem motor V8 flathead com

60 cv e a carroceria é de chapa metálica revestida internamente com madeira. O teto também tem estrutura de madeira e é revestido externamente com um tecido de lona resistente e impermeável.



O Ford Housecar era montado a partir da picape Ford V8 de 1937



O Streamliner Aerocar fotografado no Peterson Museum, em Los Angeles



O Streamliner Aerocar utilizava o sistema de quinta roda para acoplar o veículo ao reboque

Este motorhome eu fotografiei no Peterson Museum, em Los Angeles. É um Streamliner Aerocar, também conhecido por Vagabond, e utiliza o

sistema de quinta roda para acoplar ao veículo rebocador. Mesmo sendo rebocado, o Aerocar permitia boa visão da estrada para os ocupantes. ↗

Os motorhomes foram evoluindo gradativamente, com cada vez mais empresas se especializando no assunto. Um dos nomes mais conhecidos é a Winnebago, empresa criada em 1960 e com o primeiro

motorhome lançado em 1966. Usava chassis das vans Dodge, mas foi aumentando de tamanho com o tempo. Com um enorme "W" na lateral, os motorhomes Winnebago são reconhecidos de longe.



O Winnebago foi um dos motorhomes mais conhecidos entre os anos 60 e 70



Este Winnebago é montado sobre a van Volkswagen Eurovan



O motorhome Travco utilizava o chassi longo da van Dodge. Este é dos anos 60



A produção dos motorhomes longos da Travco foi encerrada com o fim dos chassis longos da Chrysler nos anos 80

Outro nome famoso é o Travco, de Traveller's Company, muito popular entre os motorhomes de maior valor nos anos 60 e 70. Seu criador, Ray Frank, é considerado o criador do

termo “motorhome”. Também usou o chassi Dodge em seus veículos, ficando essas duas marcas sempre muito identificadas no segmento dos veículos recreacionais RV.



O motorhome da General Motors tinha estrutura própria e motor V8 com tração dianteira



O motorhome GMC Camping Car era produzido inteiramente na fábrica da General Motors em Pontiac, Michigan



Algumas unidades do motorhome GMC eram entregues sem o acabamento interno, para a escolha do cliente final



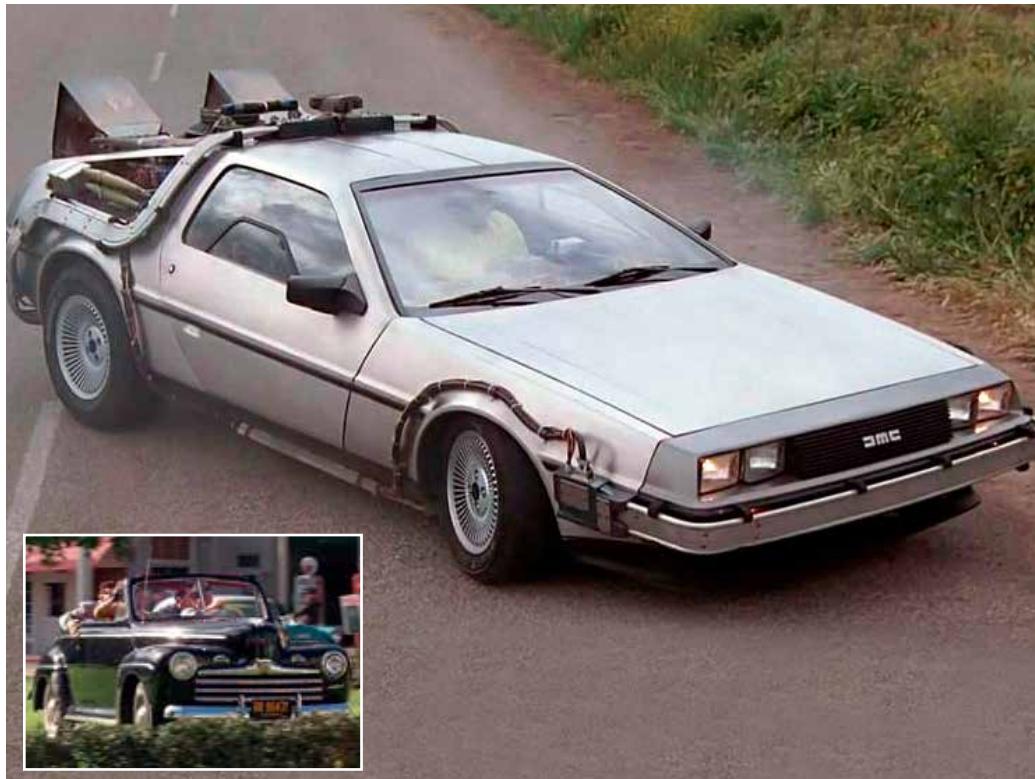
O interior era padronizado e a dirigibilidade era exemplar

A General Motors chegou a ter um motorhome em linha de produção, o GMC Camping Car, montado em Pontiac, no Michigan, entre 1973 e 1978. Foi criado um chassis próprio para o veículo, com tração dianteira, e o interior era feito pela fábrica.

Algumas unidades eram entregues para finalizadores independentes, para que o cliente final escolhesse o acabamento conforme seu gosto. ●

Carros de cinema, para o dia a dia

Modelos comuns em histórias não tão comuns



O DeLorean é um dos carros mais icônicos do cinema, mas o Ford 1946 do Biff também tem a sua importância

O cinema, assim como as séries de TV cada vez mais cultuadas atualmente, costumam criar ícones motorizados, que acabam se perpetuando. São carros especiais, com funcionalidades especiais, às vezes até com poderes especiais, que se tornam referência para aquele filme específico, e muitas vezes até para a própria história do cinema.

É fácil listar esses veículos, é o que mais se vê em milhares de listas de cinema publicadas. Exemplos? O DeLorean DMC-12 1981 em De Volta

para o Futuro (Back to the Future, 1985), o Ecto-1, Cadillac 1959 em Os Caça-Fantasmas (Ghostbuster, 1984), o Bluesmobile, um Dodge Monaco 1974 da polícia em Os Irmãos Cara de Pau (The Blues Brother, 1980), ou mesmo o Fusca 1960 em Se Meu Fusca Falasse (The Love Bug, 1968). Esses entre muitos outros ícones do cinema. Alguns automóveis, no entanto, passam quase despercebidos nas tramas, caso do Ford 1946 do vilão do próprio filme De Volta para o Futuro.



O Cadillac 1959 de Ghostbusters originalmente era uma ambulância



Em Os Irmãos Cara de Pau, o Bluesmobile era um Dodge Monaco 1974 da polícia



O Fusquinha 1962 encantou a meninada nos anos 60 em Se Meu Fusca Falasse

Todos esses carros passaram por caracterizações exclusivas, com um visual que não deixa dúvidas de que modelos são e nem de quais filmes pertencem. Alguns outros carros icônicos também se imortalizaram no cinema, mesmo sem qualquer tipo de caracterização, como o Ford

Mustang GT 390 1968 em Bullitt, o Pontiac Firebird Trans Am 1977 em Agarre-me se Puder (Smokey and the Bandit, 1977), o Aston Martin DB5 1963 em 007 contra Goldfinger (Goldfinger, 1964) ou o Plymouth Belvedere Fury 1958 em Christine, o Carro Assassino (Christine, 1983).



O Ford Mustang GT 390 1968 de Bullitt



O Pontiac Firebird Trans-Am 1977 em Agarre-me se Puder



O Aston Martin DB5 1963 de 007 contra Goldfinger



O Plymouth Belvedere Fury 1958 em Christine, o Carro Assassino

Mas estamos aqui para listar alguns carros que passariam despercebidos nos cinemas, caso o filme em que atuaram não tivesse se tornado grande sucesso de público. Seriam

carros comuns, usados por alguns personagens em seu dia a dia, alguns deles ganhando maior repercussão e, muitas vezes, até fazendo parte importante da história do filme.

A ideia de listar carros secundários em grandes filmes surgiu por causa de um automóvel em especial, de um filme especial, *Rain Man*. O filme de 1988 é um road movie cujo principal

astro mecânico é um belíssimo Buick Roadmaster conversível de 1949. Os astros principais, no entanto, são mesmo os grande atores Tom Cruise e Dustin Hoffman.



O Buick Roadmaster conversível 1949 em *Rain Man*

Um outro filme de estrada focado em um único carro é *Encurrulado* (Duel, 1971), um Plymouth Valiant 1971 perseguido por um caminhão Peterbilt dirigido por um motorista psicopata. Foi utilizado também um Plymouth Valiant 1972 para as cenas adicionais, incluídas na versão para o

cinema, no ano seguinte.

Em *Thelma & Louise*, de 1991, o carro que acompanha as duas moças em sua peregrinação pela estrada, até o final surpreendente, é um Ford Thunderbird conversível 1966. E Al Pacino dirige um Cadillac 1963 conversível em *Scarface*, de 1983. ▶



O Cadillac 1963 conversível em Scarface



O Plymouth Valiant 1971 em Encurralado



O Ford Thunderbird conversível 1966 em Thelma & Louise



O ferrari 250 GT Spyder California 1961 em Curtindo a Vida Adoidado

Alguns carros se tornaram icônicos no cinema mesmo com aparições mais efêmeras. É o caso do Ferrari 250 GT Spyder California 1961 do filme Curtindo a Vida Adoidado (Ferris Bueller's Day Off, 1986), que

acaba destruído no fim do filme. É claro que se trata de uma réplica, mas consta pelas histórias de bastidores que as cenas anteriores, em movimento, foram feitas com um Ferrari 250 GT de verdade.



Cena de Curtindo a Vida Adoidado, quando os manobristas fazem loucuras com o Ferrari 250 GT



O AMC Pacer de Garth no filme Quanto Mais Idiota Melhor

Outros carros de cinema têm ainda menos importância no enredo do filme, mas adquirem um status diferenciado devido a alguma cena de destaque. Esse é o caso do pequeno AMC Pacer do Garth no

filme *Quanto Mais Idiota Melhor* (*Wayne's World*, 1992). Quem é que não lembra – e quem é que nunca imitou – a cena em que os rapazes cantam *Bohemian Rhapsody* dentro do carro? 



Antológica cena de *Quanto Mais Quente Melhor*, quando o grupo canta *Bohemian Rhapsody*, do Queen



O Subaru Impreza WRX no filme Em Ritmo de Fuga



O Ford Anglia voador no filme Harry Potter e a Câmara Secreta



A breve cena do automóvel voando no filme Harry Potter e a Câmara Secreta tornou o Ford Anglia famoso

O Subaru Impreza WRX vermelho no filme Em Ritmo de Fuga (Baby Driver, 2017) é um bom exemplo de um carro de pouca importância para a história mas que marca presença. Ele é pilotado pelo protagonista apenas nas cenas iniciais, fazendo a fuga de ladrões de banco.

Finalmente, uma breve porém importante aparição foi a do Ford Anglia 1962 no filme Harry Potter e

a Câmara Secreta (Harry Potter and the Chamber of Secrets, 2002). Além do carro voar, no filme, o modelo foi escolhido porque era o mesmo carro e mesma cor daquele que a autora da saga, J.K. Rowling, usava para ir à escola.

É sempre possível – e divertido – reconhecer e classificar os carros em filmes e séries, quaisquer tipos de carros. Um bom passatempo. ●



Cena de Harry Potter e a Câmara Secreta

AUTO CLÁSICA 2025

GEORGE GARCÍA



10 al 12
de octubre
HIPÓDROMO
DE SAN ISIDRO