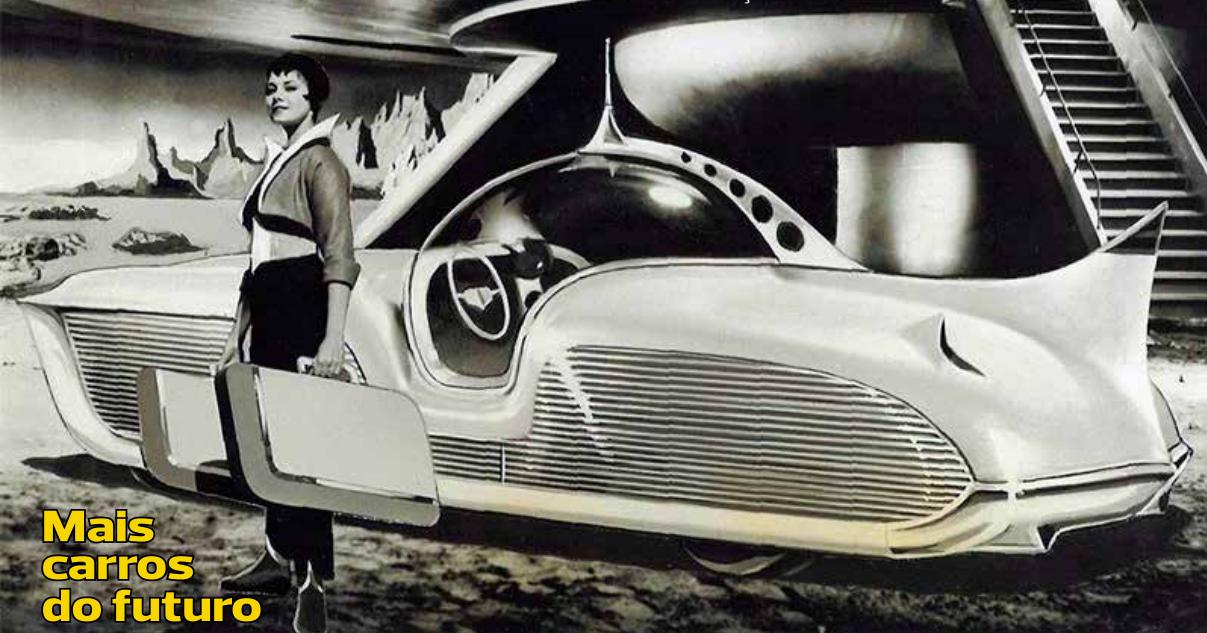


cultura do automóvel

AUTOMÓVEIS E MOTOCICLETAS

LANÇAMENTOS – IMPRESSÕES – HISTÓRIA



**Mais
carros
do futuro**

Os apelidos da
Honda CBX 750F



EDITORIAL

Parte da história

Algum(a) aqui já se sentiu parte da história? É claro que todos nós temos nossa história, mas às vezes participamos de algo, ou apenas acompanhamos de longe, que acaba se tornando história.

Lá atrás, no curso primário – ou o equivalente –, eu não gostava de história, porque era obrigado a decorar datas, nomes e lugares – lugares em que eu não tinha estado. Aprendi a gostar de história alguns anos depois, quando os acontecimentos me eram expostos como em um filme. Com enredo.

O mesmo acontece com a história do automóvel, ela é fantástica, simplesmente porque são automóveis, mas ela toma um gosto especial quando podemos lembrar desses acontecimentos. Seria a idade? Certamente, mas ela nos traz uma visão bem mais abrangente dos fatos.

Foi o que senti quando incluí, na lista dos conceitos do passado, alguns modelos sobre o qual eu acompanhei e escrevi na sua época. É o caso do Volkswagen Scooter, que já virou história, ou dos modelos subsequentes, que acompanhei. De longe.





NESTA EDIÇÃO

76

Nº 76 - Outubro 2025

SUMÁRIO

04 Pelo mundo

O que acontece no mundo dos automóveis clássicos

06 Carros-conceito

Mais alguns automóveis estranhos e únicos

28 Os apelidos da Honda CBX 750F

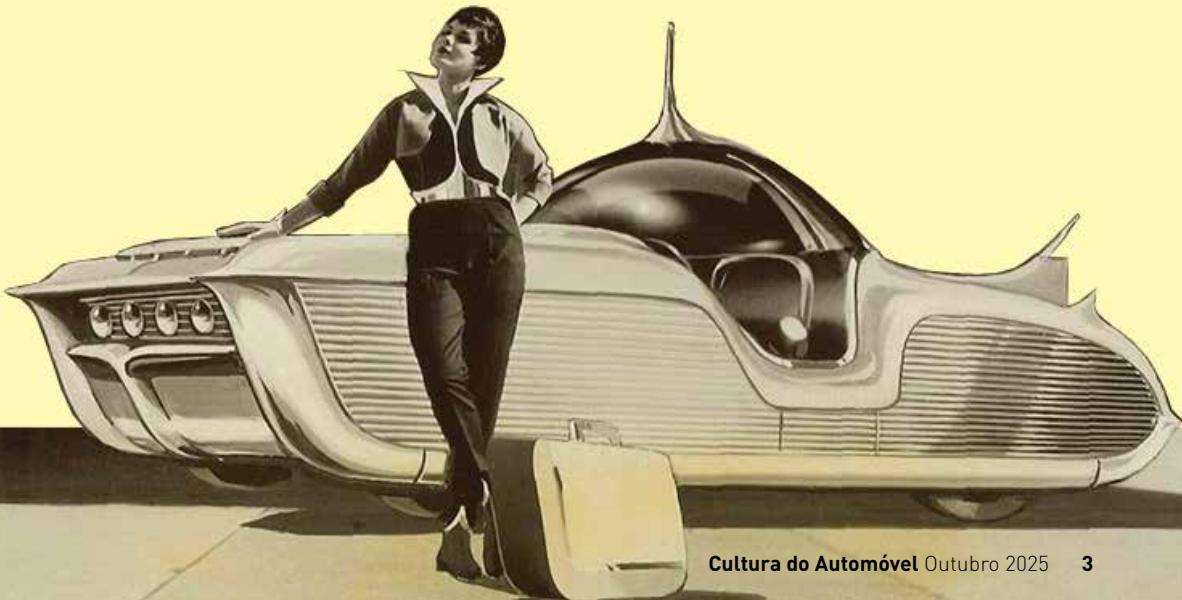
Não é a sete-galo, mas também tem muitos apelidos

36 Uma van que já fez história

A van Ford Transit está fazendo 60 anos

44 Carros no cinema

Tem carros e motos até em filme de bang-bang



ANTIGOS NO PARQUE

Encontro anual de veículos clássicos na cidade de Jaguariúna



Visão geral do encontro de Jaguariúna em anos anteriores

No próximo dia 26 de outubro o Centro Cultural de Jaguariúna será palco do tradicional Encontro Anual de Carros Antigos, evento realizado pelo grupo local Antigos no Parque. As inscrições para expor veículos já estão abertas para carros com 30 anos de fabricação ou mais, bastando que os interessados façam sua inscrição pelo link logo abaixo. Pede-se doação de 2 kg de alimentos não perecíveis, a serem destinados a entidades assistenciais da cidade.

Neste ano a exposição será apenas no domingo, a partir das 8h00, mas haverá um “esquenta” no sábado, a partir das 17h00, com uma carreata pelas ruas da cidade, com os carros do grupo Antigos no Parque, saindo e terminando no Centro Cultural.

Na sequência, às 19h00, haverá o show da banda sertaneja “Made in Roça” e no domingo os shows da orquestra “Violeiros do Jaguary”, às 9h00, e da banda de pop/rock “GoupUp”, às 11h30.

Nos dois dias o evento terá praça de alimentação, espaço kids, feira de artesanato e o tradicional mercado de pulgas, com peças automotivas, relíquias e artigos de época.

Centro Cultural de Jaguariúna – Rua Amazonas, 4 – Centro

Data: 25 e 26 de outubro de 2025

Horários: sábado – 17h00 às 22h00
domingo – 08h00 às 16h00

Entrada gratuita para público e, para expositores, pede-se 2 kg de alimentos não perecíveis. Inscrições: www.ygs.com.br/antigosnoparque

Recorde oficial de vans

Desfile de Ford Transit foi para o Guinness World Records



Compareceram 201 vans Ford Transit de todos os anos no encontro de comemoração dos 60 anos do veículo

Como parte da comemoração de 60 anos do Transit, a Ford convidou proprietários da van para participar de um desfile no seu centro técnico em Dunton, no Reino Unido. No total, 201 Ford Transit se juntaram ao comboio, registrado oficialmente no Guinness World Records como o maior desfile de vans do mundo. A notícia chegou depois de finalizada a reportagem sobre a história do Ford Transit na página 36 desta edição.

Participaram do evento desde a primeira geração da van inglesa até modelos mais recentes, incluindo o híbrido plug-in Custom e o elétrico E-Transit. O desfile reuniu clientes,

mídia, proprietários de negócios, concessionários, funcionários da Ford, parceiros modificadores e fãs.

O certificado do recorde foi entregue à Ford por Carl Saville, jurado e árbitro do Guinness World Records, durante o Transit Festival, evento que marcou a história da van.

Cada um dos participantes recebeu um certificado personalizado para registrar a presença de seu Ford Transit no evento. Depois da concentração em Dunton, o comboio percorreu 46 quilômetros até o Transit Festival no Chelmsford City Racecourse, onde mais de 2.500 fãs se reuniram para participar de jogos e atividades práticas.

Fonte de inspiração

Muitos carros atuais têm detalhes inspirados nos antigos carros-conceito



Triumph TRX 1950

Algumas edições atrás, mais precisamente na número 55, de janeiro de 2024, fiz uma seleção de carros-conceito, criados como um ensaio de como os automóveis seriam no futuro. Futuro daquele passado, bem entendido.

Eram alguns automóveis entre aqueles que ainda estavam na minha memória de criança, gravados graças às capas de revistas dos anos 60. Ao final, prometi mais automóveis futuristas, já que eles são tantos (milhares) que não caberiam em uma

só edição. E nem em duas, nem três, mas alguns são tão interessantes que vale a pena repetir o assunto.

Se antes era possível considerar os projetos como carros do futuro, os carros-conceito mais modernos são mais um exercício de estilo, formas que poderão inspirar os novos carros do futuro “normais”. Cumprindo a promessa, aqui vão mais alguns memoráveis carros-conceito, de todas as épocas, alguns totalmente desconhecidos, e outros com aquela cara de “já o vi em algum lugar!”

Zis 112 1951

O Triumph TRX de 1950 é um bom exemplo. Em 1944, a marca inglesa estava para fechar, quando foi incorporada pela Standard, outra marca inglesa, que desejava produzir carros esportivos. O primeiro foi o Standard Roadster, em 1946, que também tinha o nome de Triumph 1800 Roadster, mas seu jeitão meio aristocrático não combinou com um esportivo leve. Foi quando o projeto do TRX começou, levando três anos para ser concluído, com apenas três unidades concentradas terminadas. O Triumph TRX foi apresentado no Salão de Paris de 1950 e passou o bastão para o Triumph TR2, menor e mais leve que, apresentado no Salão de Londres de 1952, tornou-se um grande sucesso comercial.

Outro conceito certamente pouco conhecido é o russo Zis 112 de 1951. Também conhecido como Cyclops, era um dois lugares inspirado em modelos ocidentais e teve versão de corrida com motor de seis litros. ➔



Triumph TRX 1950



Ford FX-Atmos 1954

O Ford FX-Atmos fez sucesso no Salão do Automóvel de Chicago de 1954, por suas linhas extremamente futuristas mas também por ter um cockpit como o de um avião. Sem volante, era comandado por manche, situado no centro do carro. Dois passageiros sentavam um de cada lado do motorista. Ou seria piloto?



Ford FX-Atmos 1954

A American Motors Corporation pode parecer uma marca estranha para os brasileiros, mas foi muito importante nos Estados Unidos. Em 1955, a AMC encomendou para sua equipe de estilo um automóvel que anteviesse o século 21, e assim surgiu o Astra-Gnome, baseado no seu mais popular modelo, o pequeno Metropolitan.

Apesar de ter ficado maior do que a sua base, o Astra-Gnome foi feito todo de alumínio, tornando-se leve e harmonioso – para um automóvel do futuro, é claro. Esse carro-conceito manteve a característica mais notada do Metropolitan, as rodas dianeiras cobertas, e foi equipado com capota de acrílico basculante, um relógio de diamantes e ar-condicionado.

AMC Astra-Gnome 1955



AMC Astra-Gnome 1955

O Pontiac Club de Mer de 1956 é o típico roadster norte-americano da época, grande, estiloso e com muitos gadgets “do futuro”, como os faróis cobertos por nacelas que giram 180° para descobrí-los.

O motor utilizado é o Pontiac V8 de 300 cavalos e a suspensão traseira é DeDion independente.

O cockpit duplo com para-brisas separados era a modismo que passava pelas mentes dos estilistas, que aproveitaram o ensejo pra dotar o carro-conceito com revestimento interno dos bancos de couro vermelho granulado. O Pontiac



Club de Mer estreou no Motorama da General Motors em 1956.



Pontiac Club de Mer 1956

Pontiac Club de Mer 1956



Ford La Galaxie 1958

Já vimos muitos conceitos de estilo aplicados em protótipos feitos pela Ford, provavelmente o fabricante que mais imaginou figuras etéreas em seus produtos. Como o Nucleon de 1958, movido a energia nuclear, o Gyron de 1961, o Volante, o carro-

voador, e o Seattle-ite de 1962.

Perto desses, o Ford La Galaxie de 1958 até que era bem comportado. E quem disse que a Ford também não poderia ter um nome pomposo como “La” Galaxie? Isso não é um privilégio de Ferrari.

Enquanto isso, outros estilistas e projetistas pensavam em economia e praticidade, criando carros-conceito urbanos e minúsculos. Como o Alden StaRRcar, que antecipava o tão polêmico nos dias de hoje carro autônomo. O usuário do StaRRcar o açãoaria com uma chave codificada e o carro iria por seus próprios meios até uma via automatizada. Aí

era só descansar que o carro faria o resto. Os criadores desse sistema – isso em 1966 – acreditavam que o método poderia mover mais pessoas do que o transporte público. Até hoje esperamos por algo parecido.

A AMC American Motors tinha um veículo elétrico muito parecido, o Aitron de 1967, movido por baterias de lítio-níquel.

Alden StaRRcar, 1966



Alden StaRRcar, 1966



AMC Aitron 1967

Lamborghini Marzal 1967





O próximo carro-conceito é mais do que um carro-conceito, é o Lamborghini Marzal, importante de tal forma que merece uma história.

Ferruccio Lamborghini queria produzir um novo automóvel, além do Miura, de dois lugares, e do 400GT, um 2+2, ou seja, tinha dois pequenos espaços atrás que mal cabiam duas crianças. Ele queria um verdadeiro quatro lugares.

Marcello Gandini foi o criador do projeto, que resultou em um único protótipo, colocando toda a sua capacidade criativa nesse trabalho.

Para fugir da mesmice das quatro portas para um quatro lugares, ele idealizou duas grandes portas basculantes, do tipo asa de gaivota, mas o que marcou mesmo nesse automóvel foi a utilização de vidros nas partes inferiores dessas portas. É a marca registrada desse automóvel.

Utilizou a base do Miura, alongada

em 120 mm, para acomodar dois adultos nos bancos traseiros, e usou um motor de seis cilindros em linha 2,0 litros de 175 cv, verdadeiramente a metade do V12 4,0 litros do Miura, montado transversalmente sobre o eixo traseiro.

O Lamborghini Marzal estreou no Salão de Genebra de 1967, mas só ganhou notoriedade quando passou pelas mãos da Princesa Grace, que ficou circulando com o carro pelo Grande Prêmio de Mônaco desse mesmo ano. Outra forma de ter sido sempre lembrado foi porque virou miniatura Matchbox: em especial para mim, já que essa foi a minha segunda miniatura Matchbox, que guardo até hoje.

O Lamborghini Marzal não foi produzido comercialmente mas suas ideias continuam a ser aplicadas nos carros da marca, que sempre têm um detalhinho qualquer do Marzal.

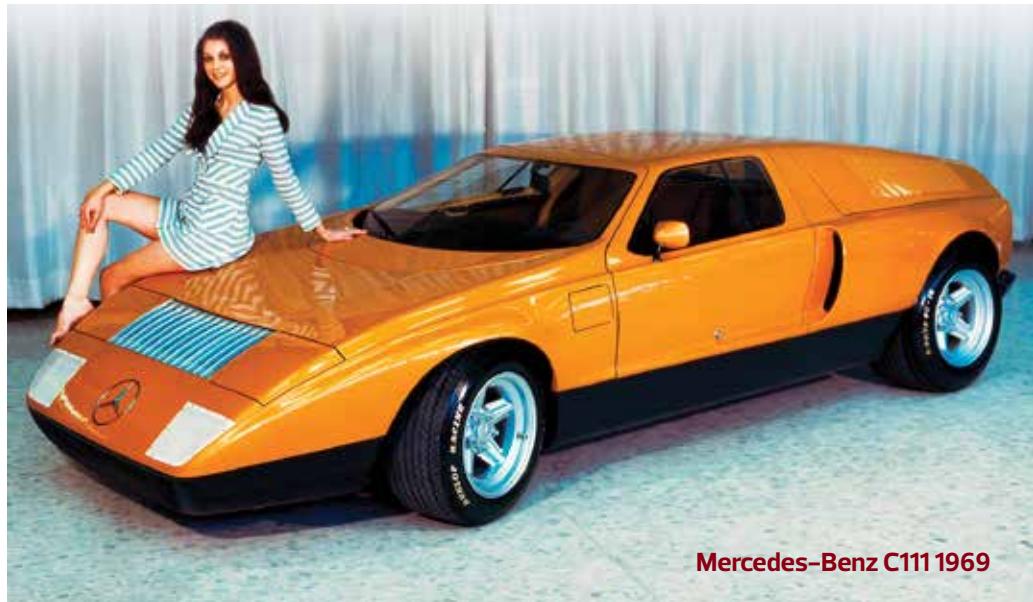
Como já foi possível notar, existem milhares de carros-conceito, alguns poucos bem conhecidos mas a maioria relegados ao anonimato. O carro seguinte, no entanto, figurou muito mais na mídia do que outros, tornando-se, também, o sonho de uma época.

Esse é o Mercedes-Benz C111, um superesportivo que fez muita gente torcer para que se tornasse um carro de produção. O C111, apresentado no Salão de Frankfurt de 1969, foi o laboratório de ensaio de muitas tecnologias futuras, incluindo a do motor Wankel que o movia. A parte

estética também influenciou muitos modelos futuros, como as portas no estilo asa de gaivota, que já haviam sido utilizadas no Mercedes 300SL de 1954 e voltaram a ser utilizadas no Mercedes-Benz SLS de 2010.

Em 1970 surgiu o Mercedes-Benz C111 II, com motor Wankel de quatro rotores (o primeiro tinha três rotores), e em 1978 e 1979 ele voltou, desta vez com motores diesel nas versões C111 III e C111 IV.

O Mercedes-Benz C111 foi um dos meus automóveis preferidos no ano de 1969, mesmo eu só o vendo por fotografias em revistas.



Mercedes-Benz C111 1969



Mercedes-Benz C111 II 1970



Mercedes-Benz C111 III 1978



Honda Hondina Youngstar 1970



Agora vamos imaginar um carro-conceito projetado por Zagato, com um nome curioso e um sobrenome famoso: Honda Hondina Youngstar. Esse carrinho, baseado no pequeno Honda N360, era um “beach car”, ou mesmo um “buggy”, mas com algumas particularidades, como a carroceria aberta sem portas e sem

teto. O Honda Hondina Youngstar tinha um pequeno motor bicilindro de 360 cm³ e o fabricante não tinha intenção de produzí-lo em série, de forma que o deixou esquecido. Isso até que foi criado o keicar Honda Beat, em 1991, com algumas das características do antigo conceito, como a ausência de um teto fixo.



Wolfrace Sonic 1981

O Wolfrace Sonic não é um carro-conceito no sentido restrito, do tipo que é criado para desenvolver ideias e formas, ele surgiu em 1981 pela iniciativa de uma fábrica de rodas, a Wolfrace, que desejava uma vitrine para seus produtos. E o que melhor para exibir rodas do que um carro

com seis rodas?

O resultado foi um automóvel muito bem construído, projetado por um especialista no assunto. Ele recebeu dois motores Rover V8 já controlados eletronicamente, coisa incomum para a época, com tração traseira e dois diferenciais de Jaguar.



E já que estamos comemorando 60 anos da van Ford Transit, aqui está um conceito baseado nesse utilitário. A Ford inglesa, para divulgar a van Transit, criou em 1984 a Supervan, com chassis e motor de competição, um Cosworth DFL de 590 cv. Ideia



já executada em 1971, baseada no chassis de um Cooper Monaco, e repetida diversas vezes em 1994, em 2004 e 2022, sendo que em 2023 a van ganhou motores elétricos de 1.500 kW para participar do Pikes Peak International Hill Climb.

Ford Transit Supervan 2 1984



Em 1986, os carros-conceito das fábricas já tinham propostas bem mais realistas, mesmo apostando em soluções aparentemente surreais. O aproveitamento dos detalhes e das ideias em carros de produção passou a ser mais efetivo, cada vez mais mirando na eficiência.

Foi quando a Volkswagen criou o

Scooter, um triciclo tão genial que até foi considerado ser produzido comercialmente. Com motor 1.4 do Polo de 89 cv e pesando 500 kg, era excepcionalmente estável, divertido e econômico. Foi apresentado ao público no Salão de Genebra de 1986 e eu me lembro muito bem desse curioso veículo.

Volkswagen Scooter 1986



Os carros-conceito deixaram de ser a materialização de sonhos futuristas para se tornarem meios de evolução, de forma que esses veículos passaram a dar mais importância à função do que à forma. Como se nota neste pequeno Nissan S-Cargo Concept, de 1987, que acabou tendo uma

pequena produção. Apesar de suas dimensões reduzidas, foi pensado para eficiência em entregas urbanas.

Para entregas mais sofisticados, a Nissan criou o Chapeau Concept, mostrado no Salão de Tóquio de 1989. Elegante e eficiente, ganhou o apelido de “cabine telefônica”. 

Nissan S-Cargo 1987





Nissan Chapeau Concept 1989



Os veículos mostrados na página anterior iniciaram um movimento, que se fortaleceu nos anos 90, que estabelecia mais espaço “para cima”, no interior dos modelos, ao invés de crescerem no comprimento, ou para os lados. Esse conceito permitia mais conforto para os ocupantes, sem ter que aumentar as dimensões do carro.

Era uma tendência que começou no Japão e que acabou conduzindo aos carros mais altos, como temos hoje os utilitários esportivos.

Os carros japoneses, no entanto,

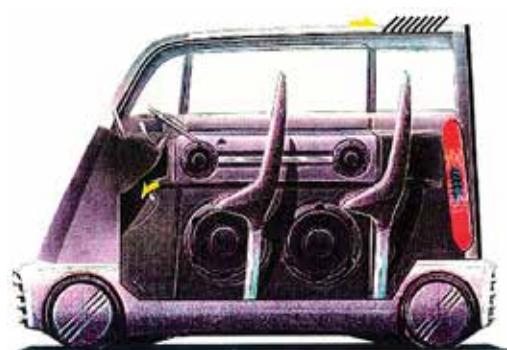
exageraram nessa proposta, de forma que alguns, mesmo os de produção, eram muito estreitos e altos.

Aqui vemos o Honda Fuya-Jo, de 1999, veículo essencialmente urbano de quatro lugares com os passageiros quase de pé, como em uma banqueta de bar. A divulgação oficial citava o entretenimento noturno pela cidade como a principal função do modelo.

O mesmo se aplica ao Honda Neukom, também de 1999, mas com cinco lugares e assentos que giram e se transformam em sala de reunião.



Honda Fuya-Jo 1999



Honda Neukom 1999



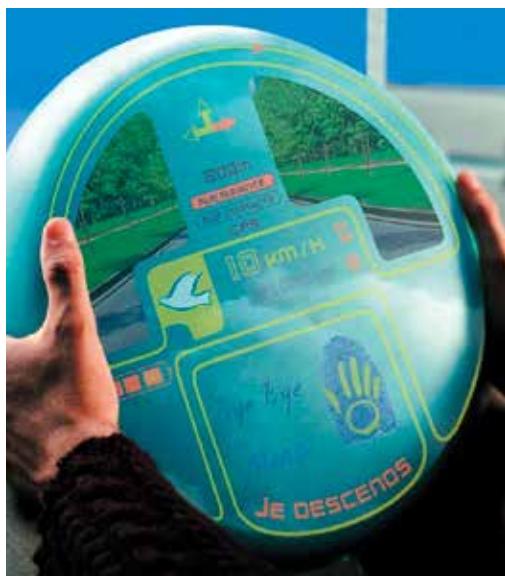
Citroën Osmose 2000

Já estamos nos anos 2000, e a criatividade corre solta. A tecnologia eletrônica abre mais possibilidades para os automóveis, de forma que não apenas na forma e na função, os novos carros-conceito começam a aprofundar na automação.

Não é só no Japão, o carro a seguir é um Citroën, o Osmose, que aborda a funcionalidade urbana. Isso quer

dizer que seu motorista pode abrir a possibilidade de aceitar passageiros que estão nas ruas, indicando, na lateral externa, o seu destino.

Além do compromisso social, o Citroën Osmose já estava apto ao compromisso ambiental, já que tinha um motor elétrico para rodar na cidade sem produção de emissões. O carro, é claro, está cheio de gadgets.▶





Honda Unibox 2001

Mais um carro-conceito estranho, o Honda Unibox, de 2001. Chamou-se, na época, de caixa sobre rodas. A estrutura de alumínio é forrada por painéis removíveis transparentes e o piso é de madeira. Esse é mais um veículo-ambiente, pensado para a curtição de grupos de foliões.

O Honda Unibox, se tivesse sido produzido comercialmente, seria um

veículo extremamente versátil e útil, viria com um scooter elétrico dentro da estrutura de cada porta e teria, também, um carrinho elétrico para compras no supermercado. Viria um gerador para carregar as baterias. E tinha internet, na época ainda uma novidade. É curioso imaginar como seria se esse carro tivesse mesmo sido produzido.



Honda Unibox 2001

Da Toyota, veio o POD Concept, desenvolvido conjuntamente com a Sony. O nome do veículo veio de “personalização on demand”, ou seja, seria finalizado de acordo com o gosto do comprador.



O Toyota POD, apresentado no Salão de Chicago de 2001, captava o humor do motorista, mudava a cor do ambiente e até balançava a antena, que ficava na traseira. No lugar do volante havia um joystick. ↗



Toyota POD Concept 2001



O último carro-conceito desta leva é outro bem conhecido de sua época, quando a busca pela eficiência dos motores a combustão era frenética.

O Volkswagen 1-Litre Concept foi considerado o automóvel mais econômico do mundo, podendo percorrer até 100 km com apenas um litro de combustível, por isso o nome do carro. E, de acordo com o fabricante, sua velocidade máxima chegava aos 193 km/h.

Pesando apenas 290 kg, com

carroceria de fibra de carbono e magnésio, o VW 1-Litre, apesar de ser um carro-conceito, conseguiu a homologação para rodar em vias públicas. O habitáculo não poderia ser mais simples: dois lugares tandem – um na frente e outro atrás – e porta/capota basculante abrindo para cima, como no Messerschmitt de 1953. Conceitos parecidos, a diferença é que o Messerschmitt tinha três rodas e o Volkswagen 1-Litre tem quatro rodas.



Volkswagen 1-Litre Concept 2003



Volkswagen 1-Litre Concept 2003

O motor do Volkswagen 1-Litre é um monocilindro a diesel aspirado com 300 cm³ de cilindrada e 8,5 cv de potência, com avançado sistema, para a época, de injeção direta de combustível.

Muitos carros-conceito muitíssimo interessantes ainda podem ser vistos, em especial os bem mais antigos, de quando a imaginação e o visual ainda eram mais relevantes do que a técnica e a funcionalidade. Em breve, então, teremos mais um capítulo desta deliciosa jornada.

Honda CBX 750F

Os muitos apelidos da nossa sete-galo



A Honda CBX 750F japonesa de 1986, a "preta", ao lado da "magia negra", de 1988, e da última Indy, de 1994

Sempre que há oportunidade, lembro a quem estiver lendo que não gosto desse apelido, sete-galo, da Honda CB 750 Four, e nem de qualquer outra motocicleta, mesmo a Honda CBX 750F, apesar de, eventualmente, usar esse nome para situar a conversa. É justamente o caso aqui, já que o assunto são os apelidos, não o sete-galo, que surgiu na primeira versão da tão adorada quadricilíndrica, mas sim os vários apelidos da Honda CBX 750F.

A mais que esperada Honda CBX foi o mais retumbante sucesso em termos de motocicletas que ocorreu nos anos 80, devido a uma espera de exatos dez anos para que pudéssemos comprar uma motocicleta equipada com um motor quatro cilindros. As últimas, antes disso, eram modelos importados e foram proibidos de entrar no país a partir de 1976.

A Honda CBX 750F, que chegou em 1986, nos redimiu da abstinência e acabou ganhando vários apelidos.

Antes de tudo, mais uma vez a explicação da origem do tão conhecido apelido sete-galo: o “sete” vem da cilindrada, os 750 cm³ de deslocamento dos quatro pistões, e o

“galo” vem do jogo do bicho, tipo de loteria privada no qual as pessoas apostam em números relacionados a animais. O galo, obviamente, corresponde ao número 50.



Esta Honda CB 750F 1986 está no museu da Honda, em Indaiatuba. O grafismo 750F no spoiler inferior está errado

Mas não é esse o apelido aqui em questão. As primeiras motocicletas Honda CBX 750F vendidas no país, em 1986, foram produzidas no Japão e importadas para o Brasil dentro de um acordo com o fabricante local. Seria uma espécie de “teste”, para viabilizar a produção da motocicleta em Manaus.

É claro que a motocicleta passou no teste, mesmo custando muito caro, e todo o lote foi vendido com facilidade. Havia até ágio – ou sobre-

preço – para quem se dispusesse a pagar mais do que o valor definido.

A quantidade das CBX japonesas pretas que vieram em 1986 nunca foi confirmada oficialmente, os números variam de 700 unidades até 900, talvez seja mesmo 800 o número mais certo, mas isso não importa. Muitas delas ainda rodam por aí.

A Honda CBX 750F nacional veio em 1987, o fabricante cumprindo a sua parte no acordo: aleluia! Já tínhamos uma 750 brasileira!





A primeira Honda CBX 750F nacional ganhou o apelido de Hollywood, porque era vermelha e branca

Por várias razões, econômicas e técnicas, a nova Honda CBX 750F brasileira não era idêntica à versão japonesa, a exemplo do farol duplo arredondado (a original tinha dois faróis quadrados), os escapamentos cromados (cromo preto na original) e a suspensão dianteira sem a regulagem do sistema antimergulho TRAC. E a roda dianteira de 18 polegadas na motocicleta nacional substituiu a de 16 polegadas da japonesa, isso entre outros detalhes.

Um pequeno detalhe me irritou muito na avaliação da CBX 750F de 1987: trocaram a lâmpada do painel que indicava mau funcionamento da lanterna traseira (muito útil) por um aviso de sexta marcha engrenada.

Apesar de eu também ter achado isso útil, pois evitava que se tentasse engatar a última marcha mesmo com ela já engatada (uma mania que eu tenho, muitos também devem ter), aquela luz vermelha me incomodava muito em viagens à noite.

Isso, no entanto, não desmereceu a “nossa” CBX 750F, que teve toda a sua produção vendida, mantendo ainda o sobre-preço (ágio) em valores absurdamente altos.

A Honda CBX 750F foi produzida no Brasil até 1994, tendo recebido pouquíssimas alterações entre um ano e outro, além do grafismo e das cores. Só em 1990 é que ela mudou mais, ganhando carenagem integral e o nome oficial Indy.



Painel da CBX nacional, com a luz de sexta marcha (top)

A cada ano, e a cada grafismo, a Honda alardeava uma nova CBX, que na verdade não tinha grandes diferenças da versão do ano anterior.

Mas isso garantia o apelo comercial da moto e atualmente faz com que a “família” seja bem representada com versões e apelidos.



Em 1988, a Honda CBX 750F voltou ao preto, talvez para amenizar a “saudade” da black. O apelido é “magia negra”

A Honda CBX 750F de 1986, por ser importada, é referida como a “japonesa”, mas também tem o apelido de “black”, por ter sido comercializada exclusivamente na cor preta. Na Europa havia também as cores vermelha e prata, que até já acostumamos a ver por aqui, por conta da importação particular que pode ser feita para veículos com mais de 30 anos de fabricação.

A primeira Honda CBX 750F de 1987 logo ganhou o apelido de Hollywood, devido às cores branca e

vermelha e o grafismo que lembrava um maço de cigarro com esse nome.

Em 1988, a CBX ganhou novo grafismo com as cores cinza e preta, o que lhe rendeu o apelido de magia negra. Não é um apelido muito forte, mas costuma-se mencioná-lo entre os apaixonados pela moto.

Ainda em 1988, uma cor especial marcou a história da motocicleta. A combinação entre o branco e o azul rendeu à CBX o apelido Rothmans, mais uma vez devido às cores do maço de cigarro de mesmo nome. ▶

Em 1989, cores mais sóbrias, com o vermelho e o vinho compondo um grafismo elegante. A chamam de “grená”, tavez pela aproximação da cor vermelho-granada de alguns automóveis dos anos 60. Não é um apelido forte mas caracteriza bem o ano da motocicleta.

Houve também em 1989 um grafismo especial nas cores cinza e branco que rendeu à motocicleta o apelido “canadense”. Não pergunte qual é a razão, mas há uma história que a polícia canadense encomendou um lote com essa cor e desistiu, restando ao fabricante vender as motocicletas no mercado interno, em tiragem limitada. Talvez seja por causa disso que é uma das versões mais procuradas por colecionadores.

O apelido da CBX de 1990 é mais pelo grafismo, “neon”, e não pelas cores, dois tons contrastantes de azul com o nome oficial de Dark Blue.

Foi em 1990 que a Honda CBX 750F ganhou carenagem integral, com novo painel de instrumentos. Essa era uma versão do modelo que já existia no exterior, a CBX 750F II, e que aqui ganhou o nome de Indy.

A Honda CBX 750F Indy foi produzida até 1994, sem apelidos especiais para as respectivas cores e seus anos: prata e grafite em 1990, cereja e vinho em 1991, verde em 1992, grafite e preto em 1993 e azul em 1994. Nos nove anos em que foi comercializada no Brasil, foram vendidas mais de onze mil unidades da Honda CBX 750F.

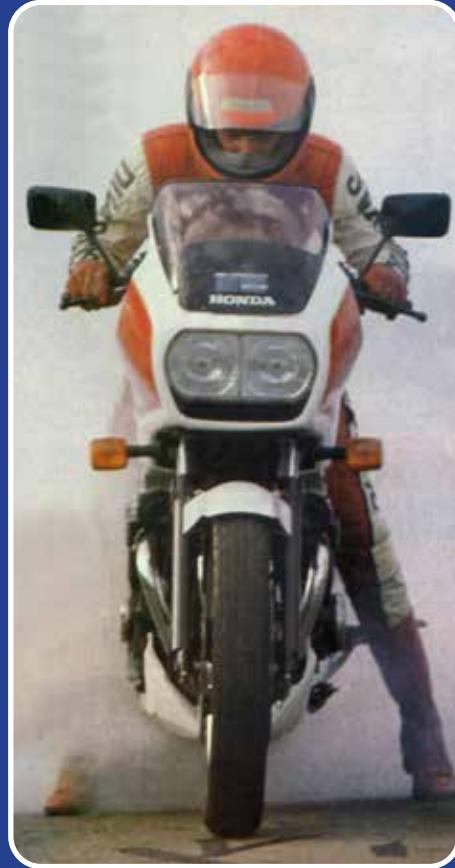


A última das Honda CBX 750F, na cor azul. Foram mais de 11.000 motocicletas vendidas no Brasil

MINHA HISTÓRIA COM A HONDA CBX 750F

Desta vez a minha história é longa. Como eu já contei em outras ocasiões, nos anos 60 e 70, quando eu estava descobrindo as motocicletas, meu pai circulava com elas de um jeito que eu não poderia deixar de ser contaminado. Eu rodava com as pequenas, devido ao meu tamanho de moleque, mas sempre que podia “roubava” as motocicletas dele, mesmo não alcançando direito os pés no chão (menos a HRD Vincent, é claro). Quando ele comprou a Honda CB 750 Four, em 1974, eu já era “grandinho” e podia rodar por aí sem ter que procurar

o meio fio para me apoiar nas paradas. E essa, então ficou sendo a minha motocicleta preferida. Durante os 14 anos de “seca”, de 1976 a 1990, quando as importações de motocicletas eram proibidas, pilotávamos as velhas importadas, mas ansiávamos por motocicletas novas e atualizadas, que víamos em catálogos e revistas gringas. Aqui, o remédio era aproveitar as motocicletas que tínhamos disponíveis, a exemplo da Honda Turuna que, em 1979, era uma beleza de “pequena” motocicleta.



Na minha opinião, as mais importantes das Honda CBX 750F, a Black 1986 e a Hollywood 1987

Nem preciso dizer que a chegada da Honda CB 400, em 1980, deu o alento que todos nós precisávamos. Como em terra de cego blá blá blá, tratávamos aquela motocicleta, já totalmente ultrapassada em termos de tecnologia, como uma supermoto, alguns chegando a afirmar que era uma motocicleta de grande cilindrada. Na redação da revista, era o melhor que tínhamos, de forma que as muitas e longas viagens eram feitas preferencialmente com uma 400. Até que chegou a Honda CBX 750F. A expectativa era enorme e onde eu iria medir sua velocidade máxima era uma de minhas maiores preocupações.

O dia do lançamento, que aconteceu no Eldorado Shopping Center, em São Paulo, foi um dia mágico. Não via a hora de sair daquele auditório, onde foi feita a apresentação, para correr lá no estacionamento e pegar a CBX pela primeira vez. Saí de lá com uma comitiva de fotógrafos me seguindo e passei os dois dias seguintes em cima da motocicleta. Fiz fotos à noite, na avenida Paulista, e fui acelerar o que fosse possível na rodovia dos Trabalhadores, estrada hoje chamada de rodovia Ayrton Senna. Claro, rezando para que não fosse preso por excesso de velocidade. A Honda CBX 750F se tornou, então, a



No dia do lançamento, em 1986, em viagens e com a Hollywood desmontada, depois de rodar 10.000 km

preferida de dez entre dez jornalistas que trabalhavam na redação da revista (é claro que não éramos tantos assim). Em viagens em duplas, revezávamos a CBX com uma CB 450 mas tinha que sair no par ou ímpar para saber quem iria primeiro. Mesmo no ano seguinte, com a chegada da Yamaha RD 350R, a Honda CBX 750F ainda era a preferida. Aí já tínhamos a CBX nacional, ainda uma belíssima motocicleta, com a qual eu rodei dez mil quilômetros e depois a desmontei inteira (tudo dentro dos “conforme”). E acompanhei toda a vida da “sete-galo” tupiniquim até o fim, testando e viajando com todas elas mas

com ressalvas quando ela ganhou carenagem e se tornou Indy. Ainda assim, uma belíssima motocicleta. Fora da redação, a Honda CBX 750F me acompanhou por muito tempo. Das duas CBX Black, as japonesas, que a Honda disponibilizou para a frota de imprensa, eu fiquei com uma (meu colega Emilio Camanzi comprou a outra). Mas eu já havia encomendado uma Hollywood para compra, de forma que fiquei um bom tempo com as duas motocicletas. Temos motocicletas fantásticas nos dias atuais, mas as histórias com aquelas CBX 750F, tanto as minhas quanto as de teste, são especiais.



As minhas Honda CBX 750F, a preta, comprada após um ano de teste, e a Hollywood, comprada zero km

Quebrando recordes

O Ford Transit celebra 60 anos contando histórias



Dois Ford Transit estabeleceram três recordes mundiais de resistência em 1972, no autódromo de Monza

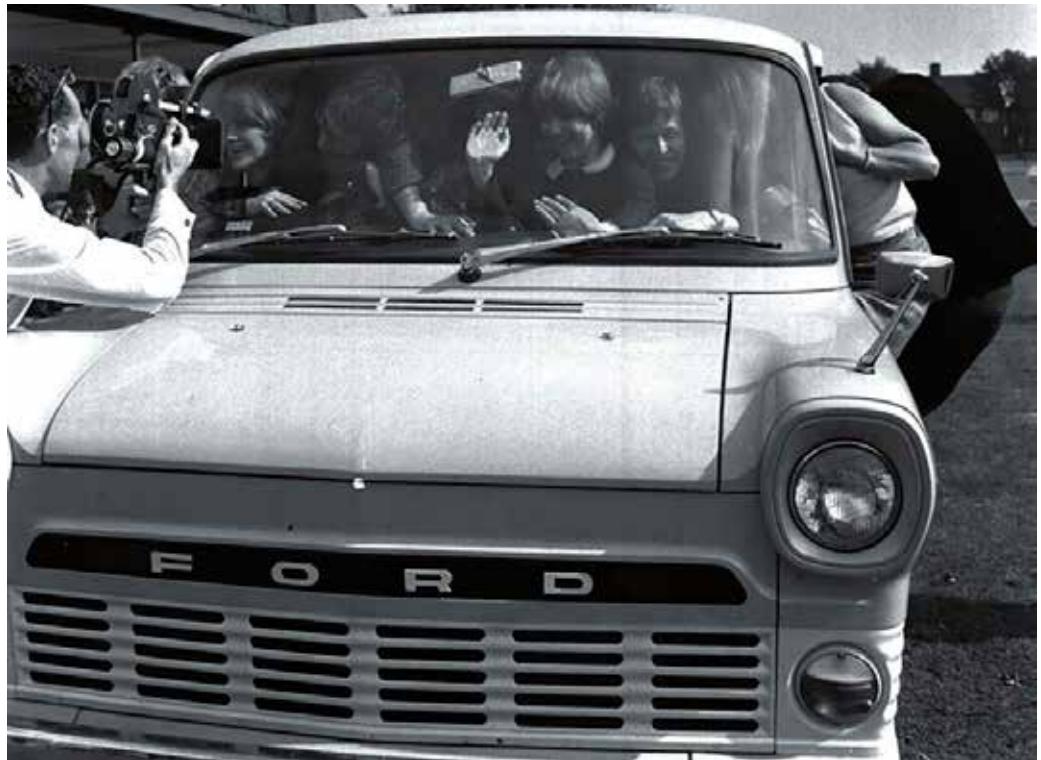
Criado há 60 anos na Europa, o Ford Transit conquistou países e tornou-se a van mais vendida do mundo. Ao longo dessa evolução, além de oferecer diversas versões, foi adaptado para atender a diversas aplicações, muitas delas inusitadas.

Reunimos aqui alguns exemplos curiosos que mostram a versatilidade e a popularidade do veículo, seja no asfalto, no deserto, na água, em minas de sal, sobre trilhos de trem ou sob a neve. Esses casos ajudam a entender por que o Ford Transit é considerado um ícone dos veículos comerciais, nos mais variados setores da economia, ajudando desde pequenos empreendedores a grandes frotistas, realizando o seu trabalho com eficiência e economia.

A própria Ford está contando estas histórias sobre os feitos do Transit em seu aniversário de 60 anos e algumas histórias são interessantes.

Como em 1972, quando dois Ford Transit rodaram 16 mil km durante uma semana no circuito de Monza, à velocidade média de 118,6 km/h, só para provar a durabilidade do novo motor diesel. E estabeleceram três recordes mundiais de resistência.

Em 1965, ainda uma novidade no mundo, 48 estudantes do colégio Barking, de Londres, estabeleceram um recorde espremendo-se dentro de um Ford Transit. E nesse mesmo ano, o zoológico de Regent's Park só conseguiu transportar dois bebês elefantes depois de conhecer o novo Ford Transit.



Desde 1965, seu primeiro ano, sempre coube mais um em um Ford Transit. Sejam 48 estudantes ou dois elefantes



O Ford Transit foi o escolhido pelos grupos musicais dos anos 60, para transporte dos músicos e dos "roadies"

Em 1970, 200 Ford Transit foram comprados para substituírem os tradicionais riquixás pelas lotadas e estreitas ruas de Hong Kong. Foram totalmente aprovados para o serviço.

Nesse momento, o Ford Transit já havia sido eleito como o transporte ideal para os grupos musicais em ascensão, transportando músicos e "roadies" pela Europa.



Duzentos Ford Transit substituíram os tradicionais riquixás pelas ruas de Hong Kong, em 1970



O dublê Steve Matthews bateu um recorde sendo o primeiro piloto a saltar sobre 15 carros com uma van

Foi em 1985 que aprendizes da Ford construíram um Ford Transit flutuante para participar de uma corrida de jangadas em Southend, Essex. E, nesse mesmo, ano outro recorde foi quebrado, um Ford Transit pilotado pelo dublê Steve Matthews voou sobre 15 carros.

Esse foi o ano dos feitos, pois o

espanhol Juan Garcia, apanhado por uma nevasca com seu Ford Transit em uma montanha a três mil metros de altitude, teve que abandoná-lo. Seis meses depois, quando ele voltou para buscá-lo, ele estava soterrado sob cinco metros de neve, mas o motor funcionou de primeira e Juan pôde voltar para casa com o carro.



Um Ford Transit foi transformado em barco para participar da corrida anual de jangadas em Southend, Essex

Alguns Ford Transit não tiveram vida muito fácil. Para trabalharem nas profundezas das minas de sal em Cheshire, Inglaterra, transportando pessoas e explosivos por quilômetros

e mais quilômetros de túneis, cada um deles foi cortado ao meio, para poder caber nos elevadores, e depois ressoldado ao chegar no subsolo. E lá passaram toda a sua vida útil.



Para trabalharem nas profundezas das minas de sal, os Ford Transit tiveram que ser cortados e ressoldados

Nos dias atuais, o Ford Transit continua surpreendendo com seus feitos. Rodou 12.070 quilômetros no rali do Norte da África, fez pesada manutenção nos trilhos ferroviários na Suíça e transportou o incógnito

casal real britânico em Anglesey, na Inglaterra. Na Dinamarca, um Ford E-Transit elétrico, equipado com dois motores elétricos adicionais, reboca 3.300 embarcações por ano no Porto de Aarhus.



Um Ford E-Transit equipado com dois motores elétricos adicionais é utilizado como rebocador no porto de Aarhus



No rali do Norte da África, o Ford Transit rodou 12.070 km pelo deserto



Na Suíça, os Ford Transit adaptados fizeram a manutenção dos trilhos ferroviários



Aqueles "doidos" do programa britânico Top Gear transformaram um Ford Transit em um hovercraft



Uma concessionária Ford inglesa transformou um Transit em um "monster truck" de 6,5 toneladas

Na TV, a equipe do programa Top Gear, da BBC de Londres, equipou um Ford Transit com dois motores extra de 600 cv e um colchão de ar, transformando a van em hovercraft, capaz de deslizar sobre a água.

E uma concessionária do Reino Unido transformou um Ford Transit em "monster truck", com eixos de veículos miliares e transmissão automática de ônibus londrino. O veículo ficou pesando 6,5 toneladas.



Este Ford Transit de 7,4 metros de comprimento foi criado pelo próprio fabricante



A criação mais bem-bolada sobre um Ford Transit: uma sauna de madeira alimentada pela bateria do E-Transit

A própria Ford inglesa criou, em 2006, o mais confortável Transit que se tem notícia, o XXL, de 7,4 metros de comprimento e com espaço de sobra para os felizes passageiros.

E, atendendo a pedido de cliente, montou uma E-Transit-sauna com interior de madeira e exterior com imitação de madeira. A sauna usa a energia da bateria do E-Transit. ●

Bang-bang motorizado

Carros vs. cavalos em um western moderno



John Wayne em cena do filme Jake Grandão. Os automóveis não são páreo para os cavalos neste western moderno

Para a seção Carros no Cinema, logicamente sempre escolho filmes com... carros. O que faz, então, um filme de bang-bang por aqui? É que o meu gosto por cinema também inclui o gênero western, principalmente os do tipo spaghetti, mas estes têm que ser realmente bons. E este é. Não é de origem italiana, mas a presença de John Wayne quase que garante ser um ótimo filme.

Jake Grandão (Big Jake, 1960), é um western do século 20, ou seja, a história se passa em uma época mais recente do que usualmente vemos nesse tipo de filme – normalmente a segunda metade do século 19, perto da Guerra Civil –, o que explica os

automóveis e a motocicleta. Essa é a razão de esse filme estar aqui.

Uma outra razão é que a história é muito boa, em especial a de segundo plano, sobre como os cavalos ainda se mostraram mais eficientes do que os primeiros automóveis nos campos do velho oeste. Coitadinhos dos automóveis.

A história se passa em 1909. Para resgatar o garoto sequestrado, duas equipes saem na busca dos bandidos, a primeira composta de um grupo de Texas Rangers misturado com um grupo de soldados do exército, e a segunda liderada pelo avô do garoto, Jake Grandão, personagem de John Wayne, acompanhado de seu amigo comanche e dois de seus filhos.

Um dos filhos de Jake Grandão segue viagem com o primeiro grupo, em modernos automóveis Reo 1909, enquanto o outro os acompanha em uma também bastante moderna motocicleta, aparentemente uma das primeiras Harley-Davidson.

O nome Reo é uma sigla, são as iniciais do fundador da companhia de automóveis, Ransom E. Olds, que posteriormente criaria outra marca, a Oldsmobile. A Reo produziu

caminhões até 1975, quando foi absorvida pela Volvo White Trucks.

É nesta hora que entra este chato de plantão, apontando falhas e pisadas na bola em relação aos veículos que atuam no filme. Antes de qualquer crítica, ressalto que, em todos os pontos mencionados daqui por diante, a produção do filme dificilmente poderia fazer diferente, lembrando que se trata apenas de uma obra de ficção.



O automóvel Reo 1909 levando as equipes de Texas Rangers e de soldados do exército, para resgatar o menino

Os três carros são, supostamente, Reo de 1909 originais, que tinham motor de dois cilindros de 22 cv, mas, obviamente, são réplicas modernizadas montadas para funcionarem sem problemas no set de filmagem. Os carros seguem as medidas da versão de quatro cilindros, já a que a de dois cilindros tem carroceria menor e aquele

bando de Texas Ranger e soldados não caberia nele.

Uma das réplicas foi nitidamente destruída na história (caiu na ribanceira e explodiu antes mesmo de atingir o solo) e o Reo original, que pertencia à família Wayne e do qual foram tiradas as referências para as réplicas, ainda fez uma pontinha no filme.



Uma Montesa Cappra 250 disfarçada de motocicleta de 1909. As bolsas tentam esconder os equipamentos atuais

Já a motocicleta foi montada para parecer uma Harley-Davidson da época, pelo menos o tanque é muito parecido, mas de resto nada poderia ser de 1909. Poderia ser, também, uma Indian Scout, de aparência semelhante, só que estas tinham motor V2 e não um monocilindro.

A motocicleta do filme foi criada a partir de uma Montesa Cappra 250, que tem motor monocilindro dois

tempos, com suspensões modernas – a dianteira está disfarçada pelo porta-espingarda. Essas motocicletas não tinham suspensão traseira e nem pedal de partida, eram ligadas pelos pedais, como em bicicletas, e a parte do guidão e do farol até que está bem disfarçada. Caso fosse mesmo uma motocicleta de 1909, ela jamais poderia saltar e fazer as peripécias como as que esta faz no filme.



Um dos automóveis é destruído logo no início da perseguição e os outros dois são desativados em um tiroteio



Dependendo do ângulo de visão, a motocicleta, uma Montesa Capra 250, disfarça bem sua mecânica moderna

Tanto os carros quanto a moto são destruídos no início da jornada, o que faz com que os Texas Rangers e os soldados sobreviventes desistam do resgate, deixando a tarefa para John Wayne, seus dois filhos e Sam, o comanche. Todos a cavalo.

Na história, o filho mais velho de Jake Grandão é interpretado pelo próprio filho de John Wayne,

Patrick Wayne, o filho mais novo do personagem é interpretado pelo ator Christopher Mitchum, filho do ator Robert Mitchum. O neto de Jake Grandão, que é o garoto raptado, foi interpretado na tela por outro filho de John Wayne, Ethan Wayne, que, nove anos depois, atuou como dublê no filme Os Irmãos Cara de Pau (The Blues Brothers, 1980).



No filme, a superioridade dos cavalos em terrenos agrestes é constatada



Em um filme de faroeste, sempre há um rio a ser cruzado. Neste, os automóveis também atravessaram



As réplicas dos Reo de 1919 foram bem elaboradas, apesar de serem pouco maiores que o modelo original



Os automóveis e a motocicleta desistiram da perseguição, restaram apenas os cavalos

Já que estamos falando do filme, e os nossos queridos veículos já não mais fazem parte da história, vamos procurar pelos em outros ovos. As armas, por exemplo.

O filho mais novo de Jake Grandão ostenta uma bela pistola automática, carregada por cartucho no interior

do punho. Algo bem moderno para 1909, supõe-se que a arma da história fosse uma Bergmann de oito tiros, mas na verdade é uma Walther P-38 semi-automática dos anos 40, disfarçada de Bergmann, que seria muito mais rara e valiosa nos dias atuais.



Se a motocicleta realmente fosse original, de 1909, jamais resistiria às proezas do filme



Uma Montes Capra 250 disfarçada de motocicleta de 1909. O motor dois tempos com pedal de partida o denuncia

Esse filme deveria se chamar “O Rapto de um Milhão de Dólares”, já que essa foi a quantia pedida pelos sequestradoras pelo resgate do garoto, mas John Wayne recusou esse título porque quis amenizar a violência do filme e acabou dando o nome do personagem principal a ele.

O valor desse resgate seria totalmente impensável para a época, já que um milhão de dólares em 1909 corresponderia a cerca de seis milhões de dólares em 1971, quando

o filme foi rodado, algo como 30 milhões de dólares nos dias atuais. Dificilmente um fazendeiro teria esse dinheiro guardado no sótão.

Finalmente, o cachorro. Como em todos os filmes que têm cachorros espertos, Dog (esse é o nome dele) é extremamente inteligente e só falta repetir as ordens de seu dono latindo em código morse. Esse cão era – (acreditem) – filho do cachorro que interpretava a cadela Lassie nos famosos filmes dos anos 60.

AUTO CLÁSICA 2025

DODGE GARCÍA



10 al 12
de octubre
HIPÓDROMO
DE SAN ISIDRO