



O Magneto

Instituto Cultural Veteran Car de Minas Gerais

Ano XX – nº 37 – dezembro 2016



Dono do mundo *6a8*

A partir de 1954, a Imperial foi separada da norte-americana Chrysler. Esse carro foi desenvolvido pela marca para competir com os Cadillacs, Packards e Lincolns. O modelo tinha mecânica avançada, alto luxo, e era o mais caro entre os concorrentes.

Potência e autonomia *4e5*



Uma linha independente criada pela Ferrari prometia novos caminhos para a marca. Conhecida como Dino, tinha motor fabricado pela Fiat, esportividade e preços mais acessíveis. Destaque para o Dino 246 GT “Flares and Chairs”, considerado um dos mais raros entre os modelos.

Excelência *3*

Conhecimento técnico e atenção aos detalhes. Conheça a história de Lellis Bickell, aposentado que resolveu se dedicar à restauração de instrumentos de carros antigos e é *expert* no assunto.

Futuro *10*

Momentos especiais vividos pelos irmãos Ricardo e Rafael, em Araxá, surpreendem os pais dos garotos e trazem esperança para o antigomobilismo.

Nem tão diferentes assim

O que dois automóveis tão diferentes quanto o “Chrysler” Imperial 1956 e a “Ferrari” Dino 1974 têm em comum? Aparentemente nada: o primeiro é um luxuoso e enorme sedan americano, e o outro, um ágil esportivo italiano. Fato é que ambos são raros no nosso meio, mas também não é por aí. O que chama a atenção é que os dois automóveis ganharam um nome, mas é a manutenção do sobrenome forte das famílias, por parte dos colecionadores, que aproxima os modelos.

O Dino foi concebido como marca independente da Ferrari, em homenagem ao filho do comendador Enzo Ferrari. Entretanto, a identidade da família não aparece no carro. Não há qualquer emblema ou marca que lembre a Ferrari. Ainda sim, o automóvel é conhecido como “Ferrari” Dino.

A marca Imperial, do luxuoso sedan, também foi separada da Chrysler, em 1954. E para os apreciadores de plantão, o nome do carro é Chrysler Imperial, com o adicional sobrenome da família, o que também não é verdade. Questão esclarecida, falamos mais sobre os carros nesta edição.

Por fim, fechamos mais um ano. Em 2016, realizamos a 22ª edição do “Brazil Classic Show”, em Araxá. Apesar do período brasileiro conturbado, política e economicamente, o evento foi um sucesso. Com carros magníficos, o que só foi possível graças à união e participação de colecionadores de todo o país!

Em 2017, seguimos em frente. E contamos, sempre, com a alegria de todos vocês.

Otávio Pinto de Carvalho
Presidente



Um homem e sua paixão por antigos

Várias autoridades já visitaram o “Brazil Classic Show”, em Araxá. Em 2002, o ex-presidente Itamar Franco permaneceu dois dias conosco. O responsável por receber o político foi Hugo Picchioni. O colecionador foi buscar o visitante no aeroporto com um Cadillac Limousine 1958, que, por sorte, não deu pane dessa vez. Itamar faleceu no dia 2 de julho de 2011.



Expediente

O **Magneto** • Publicação do Instituto Cultural Veteran Car de Minas Gerais • Rua Rio Grande do Norte, 726 sala 1103 • Funcionários • Belo Horizonte • MG • CEP 30130-131 Tel/Fax (31) 3261.4395 • veteran@uai.com.br • www.veterancarclubmg.com.br • **Conselho Administrativo** • Antônio Wagner da Cunha Henriques, Hugo Luis de Mascarenhas Picchioni, José Cláudio Possas Gonçalves, Navantino Alves Filho, Nelson Rigotto Gouvêa, Oswaldo Borges da Costa Filho • **Diretoria Executiva** • **Presidente** • Otávio Pinto de Carvalho • **Diretor de Projetos** • Boris Feldman • **Diretor Administrativo** • Joel Jorge Paschoalin • **Produção jornalística e edição** • Catarina Leite - MG 09339 • **Revisão** • Cláudia Leal • **Fotos** • Leca Novo • **Projeto Gráfico** • Dornelas Comunicação • **Diagramação** • ESPAI • **Impressão** • EGL Editores • **Tiragem** • 2.000 exemplares



Aprender, sempre

Quando Lellis Bickell se aposentou, em 1994, ele sabia que ainda podia trabalhar muito mais. Paralelamente aos 38 anos de atuação profissional na indústria, ele acumulava conhecimentos em eletrônica, mecânica e engenharia elétrica e o desejo por uma nova atividade. Até que um dia ele resolveu visitar uma feira de automóveis antigos, no BH Shopping, em Belo Horizonte, Minas Gerais. Lellis apreciou os carros expostos, mas atentou para um detalhe: os instrumentos dos veículos deixavam a desejar. Ele decidiu, então, arriscar em um novo negócio. Bateu nas portas de restauradores, oferecendo o serviço de reconstituição dos medidores dos carros. Hoje, Lellis é responsável pela restauração dos painéis dos veículos mais charmosos da capital mineira.

Já são 15 anos dedicados à restauração. O primeiro trabalho foi para Paulo Roberto Balalau, proprietário de uma famosa oficina, que funcionava no bairro Caiçara, em Belo Horizonte. A primeira peça foi o velocímetro de um Ford T, 1928, que Lellis restaurou como amostra de seu novo ofício e que serviu para que Balalau o contratasse para novos serviços. De boca em boca, ele conquistou outros profissionais, além de cair nas graças do colecionador e jornalista Boris Feldman, a quem agradece por uma “bela matéria no jornal Estado de Minas”, nas palavras de Lellis. Não demorou muito para seu trabalho ser reconhecido também pela revista Quatro Rodas e por outros colecionadores.

Aos 77 anos, Lellis continua na ativa. Na oficina, nos fundos de sua antiga casa, no bairro Alto Barroca, ele desenha, repara e reconstitui em proporções exatas medidores e painéis, dos quais, muitas vezes, encontra referências apenas

na internet. Sim, a rede mundial de computadores é a grande aliada de Lellis, que fez o painel de um Mercedes-Benz sair de um manual russo, depois de uma ampla pesquisa na rede - e ganhar corpo e brilho na sua oficina. Lellis trabalha com diferentes fornecedores, que produzem engrenagens, fazem cromagem e o que for preciso para criar a peça solicitada. “Eu sou aquele do receituário. Faço o diagnóstico e dou a receita. O fornecedor executa e, a partir daí, a gente faz o trabalho de composição, de realização da peça”, explica o restaurador.

Segundo Lellis, a maioria dos medidores são adaptações de instrumentos modernos ou fabricados por ele mesmo. O tempo de desenvolvimento de uma peça varia de acordo com o estado de conservação dela, e um painel completo costuma levar dois meses para ser restaurado. O “drama” do ofício, destaca, está na tentativa de perfeição. “Às vezes, a gente gasta muito tempo com detalhes, que não podem ser deixados de lado. É um trabalho que exige 100%. Não existem 99% de detalhes”.

Pegar uma peça destruída, em fragmentos, e transformá-la em realidade ou mais próxima do original é o que mais atrai Lellis. A capacidade de criação, a história e os recursos manuais de quem desenvolveu os instrumentos originais também trazem entusiasmo para a fala do restaurador. “Quem produzia essas peças eram artífices. O pessoal fazia um trabalho artístico, que, hoje, é mais de produção. E isso dá a oportunidade da gente sempre aprender. Sinto prazer com isso”, completa.



Dino 246 GTS 1974 “Flares and Chairs”: curvas, potência e acessibilidade

Em meados da década de 1960, a Ferrari desejava abrir novos caminhos para a marca. A proposta era criar uma linha independente, a Dino, seguindo uma parceria anterior com a Fiat, na motorização, com versões mais baratas das supermáquinas italianas. Sob o novo distintivo foram produzidos alguns esportivos até a chegada do Dino 246 GT. O carro foi lançado no Geneva Motor Show, em 1969, com desenho de Pininfarina, chassis e carroceria Scaglietti. O resultado: sucesso imediato.

A parceria com a Fiat foi firmada no início da década de 1960, quando a empresa resolveu dificuldades financeiras da Ferrari e herdou a tecnologia dos motores Dino V6. Com as máquinas, foram lançados dois modelos esportivos: o Fiat Dino Coupé, projetado por Bertone, e o Fiat Dino Spider, com desenho de Pininfarina. Os motores dos carros foram fabricados nas oficinas da Fiat, em Turim, e receberam modificações: ao contrário da liga leve anterior, eram produzidos em ferro fundido. Já a cilindrada passou de 2,0 para 2,4 litros.

Em 1966, chegava o Dino 206. Um carro com belíssima carroceria desenhada por Pininfarina e motor V6 central e transversal. Em seguida, foi produzido o 206 GT, mas o modelo permaneceu praticamente no protótipo. O carro mantinha o desejo da marca de criar uma versão mais barata, para concorrer com o Porsche 911. Todavia, o preço não foi tão baixo como era de se esperar.

Surgiu, então, o Dino 246 GT. Com desenho também de Pininfarina, era um dos mais curvilíneos automóveis já fabricados. Foram feitos dois modelos: o 246 GT, de 1969 a 1973, produção de 2800 unidades; e o 246 GTS, targa conversível, 1200 unidades, produzidas de 1972 a 1973. Os automóveis fabricados até meados de 1970 tinham rodas Comodora de cubo rápido. Nos anos seguintes, elas foram substituídas por Campagnolo com cinco parafusos.

Os Dinos 246 GT eram automóveis de excelente dirigibilidade, com câmbio suave e boa posição do motorista. Havia apenas um inconveniente: o barulho do motor, mas que para os mais aficionados soava agradável. A pouca visibilidade traseira e a ventilação precária também eram problemas. Outro detalhe: todos os modelos produzidos até então não faziam qualquer referência à Ferrari. Nenhum “cavalinho rampante” ou emblema com o nome da marca.

Noventa e uma unidades do carro foram produzidas com assentos iguais aos da Ferrari Daytona e com prolongamentos laterais dos para-lamas traseiros, daí o nome “Flares and Chairs”. Temos a notícia de quatro Dinos em Belo Horizonte, Minas Gerais, sendo dois do modelo raro e valioso que ilustra nossas páginas. O carro que apresentamos é de 1974, pertence ao colecionador Haroldo Moreira Felício e passou por uma ótima restauração.



O nome

O motor de seis cilindros em “V”, denominado Dino, era usado em alguns carros de competição da Ferrari. Foi projetado por Dino, apelido de Alfredo, filho do comendador Enzo Ferrari, engenheiro precocemente falecido aos 24 anos, de doença degenerativa. E por que criar uma marca diferente? Homenagem ao filho? Por que a motorização era feita na Fiat? Só o “commendatore” poderia responder. No entanto, mesmo sem emblema nos modelos, o tempo consagrou o automóvel como “Ferrari Dino”.



Ficha técnica

Motor: V6 (65 graus) traseiro/transverso
Capacidade: 2.419,20 cc
Dois comandos de válvulas no cabeçote
Compressão: 9:1
Três carburadores Weber 40DCNF1 (DCNF7)
Freios a disco nas quatro rodas
Caixa de cinco marchas + ré
Potência: 195 hp
Velocidade máxima: 245 km/h
Zero a 100 km/h: 6,8 s



Supremacia de meia idade

O Imperial foi lançado em 1954, como marca independente da fabricante de automóveis norte-americana, Chrysler. Desenvolvido para competir com os Cadillacs, Packards e Lincolns, o carro surgiu de um desenho de Virgil Exner, para virar verdadeiro destaque da época. Com 5,83m de comprimento, era a expressão máxima de “forward look”. A mecânica avançada e o alto luxo contribuíram para classificar o Imperial como o maior e mais caro entre os concorrentes.

Até 1954, o Imperial era apenas um Chrysler com muito luxo. O nome foi usado pela fabricante de 1926 a 1955, quando a montadora decidiu criar um produto para competir com seus rivais. Comercializado sob a marca Imperial, o novo modelo atendia a divisão da Chrysler Imperial Corporation. E era por esse motivo que o carro não apresentava qualquer menção à fabricante norte-americana em seu nome.

Entre os destaques do Imperial estavam as lanternas traseiras colocadas acima dos para-lamas, chamadas de “microfones”, que garantiam identidade própria ao carro, e as raras rodas raiadas. No interior, os atrativos ficavam por conta do painel e da transmissão automática (Automatic Torque-Flite), com controle por botões (“push-button”). O comando das marchas era colocado à

esquerda do motorista para evitar o manuseio do mesmo por crianças. O carro também oferecia assentos e vidros elétricos e ar condicionado.

Opção rara era a vitrola “Highway Hi-Fi”, desenhada por Peter Goldmark, e lançada para os Imperiais de 1956. O aparelho comportava discos de 16,6 rpm - a metade dos discos normais da época - e contava com uma coleção de vinis produzidas especialmente para o modelo. O Imperial ainda foi o primeiro automóvel a ter rádio transistorizado.

A motorização também não deixava a desejar, incluindo motor V8 Hemi, com capacidade de 5,8 litros, comando de válvulas na cabeça, taxa de compressão 9:1 e 380 hp. O carro fazia de 0 a 100 km/h em 12,8 segundos e atingia a velocidade máxima de 175 km/h. Um Imperial chegava a pesar 2100 kg.

O exemplar da matéria é de 1956 e pertence ao acervo do colecionador Joel Paschoalin. O modelo é único no Brasil e possui todos os acessórios disponíveis de época. Outro detalhe importante é que agora descobrimos o motivo da coleção de bombas antigas de gasolina do proprietário: o alto consumo. Em 1956, foram fabricados 10.628 Imperiais, sendo 6.821 do modelo quatro portas Sedan.





Potência

Os motores “Hemi” foram desenvolvidos pela Chrysler para a indústria aeronáutica durante a Segunda Guerra Mundial. As máquinas foram usadas no avião de caça Republic P-47 Thunderbolt e no tanque de guerra M 47 Patton e se destacavam pelo uso de cilindros de cabeça hemisférica, o que permitia o uso de válvulas maiores. Esse formato possibilitava uma câmara de combustão mais eficiente e exigia o uso de gasolina de octanagem elevada. Os motores Chrysler Hemi, de 1951 a 1958, são chamados de 1ª geração.



Virgil Max Exner (1909-1973)

Virgil Max Exner nasceu em Ann Arbor, no Michigan, Estados Unidos, em 1909, e era um tipo raro de designer. Desde criança era fascinado pelo desenho de automóveis. Em 1934, aos 25 anos, se juntou ao grupo de Harley Earl no departamento de “Art and Colour”, da GM. Foi encarregado do estúdio da Pontiac e, aos 27 anos, foi o mais novo designer a assumir essa função. Em seguida, foi para a Studebaker, onde permaneceu até 1949. A partir daí foi contratado pela Chrysler, e transformou a fabricante norte-americana na empresa responsável pelos mais charmosos carros dos anos 1950. Seu estilo ficou conhecido como “forward look”. Exner deixou a companhia em 1961, para atuar como designer independente. Faleceu em 1973, no seu estado de origem.

Uma ode às diferenças

Alfonso de Castro Gonzalez, 45 anos, é colecionador e sabe da importância que alguns carros tiveram para a sua geração. Formado em engenharia mecânica e diretor de uma empresa de transporte e logística, já teve uma coleção completa de nacionais. Hoje, ele dedica sua paixão aos “muscle cars” importados, das décadas de 1960 e 1970, e aos Fords da década de 1930. Sempre ativo nos encontros e eventos mais distintos, ele acredita no crescimento do movimento de carros antigos no Brasil e pondera: é preciso respeitar as diferenças.

Mais novo de três irmãos, Alfonso creceu na Pampulha e teve sua infância embalada pelos carros novos comprados pelo pai. O primeiro que lhe vem à lembrança é um Corvette 1973, que marcou os primeiros passeios do jovem Gonzalez e protagonizou uma peculiar vitória no Km de Arrancada de 1973. Uma reportagem no jornal Estado de Minas, do mesmo ano, comprova o feito: o Corvette 1973, guiado por um piloto amador, venceu o Lolla de Kid Cabeleira e o Porsche de Emerson Fittipaldi. A história é lembrada com frequência pelos colecionadores veteranos de Minas Gerais.

O primeiro carro do caçula da família foi adquirido às escondidas da mãe, pouco tempo antes dele completar 18 anos. O modelo era um Dodge Dart 1976, branco, que Alfonso comprou em parceria com um amigo. Aos 23 anos, Alfonso resolveu adquirir seu primeiro carro sozinho: um Jipe 1976, que pertence ao colecionador até hoje.

Entre os antigos, seus prediletos sempre foram os “muscle cars” e modelos V8, considerados os mais potentes entre os nacionais e importados. Os primeiros Dodges e Mavericks chegaram à sua garagem por meio de informações de funcionários da empresa da família sobre veículos espalhados pelo Brasil. A partir dos anos 2000, com a abertura para as importações, o colecionador começou a adquirir Fordinhos 1928 e 1929. Depois vieram os da década de 1930, entre eles, as suas preferências atuais, os Fords 1932 e 1936. “O Ford 1932 foi o primeiro V8 em linha de produção que Henry Ford lançou. O carro virou um verdadeiro ícone da indústria”, comenta. Completam a coleção, os Dodges e os hot rod norte-americanos. Durante nove anos, o colecionador realizou eventos de hot rod, na Pampulha.

Com as duas filhas ele passeia, nos fins de semana, pela orla da Lagoa da Pampulha e também nos eventos do Veteran Car de Minas Gerais. A primeira vez que apresentou um de seus carros - um Ford Granada, 1975 - foi no Brazil Classic Show, em Araxá, em 2002.

Alfonso acredita no fortalecimento da cultura dos carros antigos, e acrescenta: “Acima de tudo, o colecionador tem que ter paixão. Uma palavra que me vem à mente é respeito. Respeitar, principalmente, as diferenças e os gostos de cada um”.





As histórias que os antigos contam

O dia mais marcante. O melhor passeio. As histórias que os mais velhos contavam. As brincadeiras. Aquele herói de verdade que a gente nem acredita que exista. Quem não guarda na lembrança e mostra um sorriso no rosto quando se recorda daquele momento especial da infância? Pois é assim que Ricardo Costa, 7 anos, e Rafael Costa, 5 anos, possivelmente se lembrarão do Brazil Classic Show de 2016, em Araxá, daqui a alguns anos. As duas crianças acompanharam os pais, Adriana Duarte de Carvalho e Miguel Barros Costa, pela primeira vez, em um concurso de elegância de carros antigos. A família mora em São Paulo.

Ricardo é o filho mais velho do casal e, atualmente, cursa o 1º ano do ensino fundamental. De volta às aulas, o aluno da Escola Santo Américo estudava o tema “Biografias”. A proposta do trabalho era desenhar o próprio rosto e falar sobre as experiências pessoais de vida de cada um. O primeiro dia que foi para casa quando nasceu, a primeira vez que andou e...qual foi o melhor dia da sua vida? A resposta de Ricardo foi assim: “O melhor dia da minha vida foi a minha primeira exposição de carros clássicos”.

Para Rafael, o caçula da família, o encontro foi uma oportunidade de conhecer um novo herói. Ele ficou impressionado com a história de Og Pozzoli, colecionador tido com um dos precursores do antigomobilismo no Brasil. Carros à parte, o que mais chamou a atenção do pequeno foi a história que Og lhe contou sobre uma viagem de 3 mil km, há 60 anos, de Natal para São Paulo. Um feito e tanto, dentro de um Opel 1955, em meio a praias, matos e caminhos difíceis, dirigindo sozinho, acompanhado apenas de seu mecânico, “que bebia de noite e dormia de dia, sem estradas asfaltadas e sem freios”.

A aventura instigou tanto Rafael, aluno do Jardim 1 do Colégio Santo Américo, que o inspirou no cumprimento de uma tarefa escolar. A missão era: “traga uma foto da pessoa mais corajosa que você conhece”. O pequeno levou um retrato em que aparece junto com Og Pozzoli, e destacou a bravura, a determinação e, principalmente, o espírito aventureiro do herói, que ele compartilha. E sabe qual é o sonho de Rafael? Viajar o mundo de Kombi até a Austrália, acompanhado do seu colega de turma Omar.

Ricardo também ficou fã de Og Pozzoli e decidiu homenageá-lo. No dia 27 de outubro de 2016, data do 86º aniversário do simpático colecionador, ele e o irmão entregaram a Og um diploma, condecorando-o como “O Mais Corajoso do Mundo”. Outro feito e tanto dos garotos. Temos futuro, não acham?



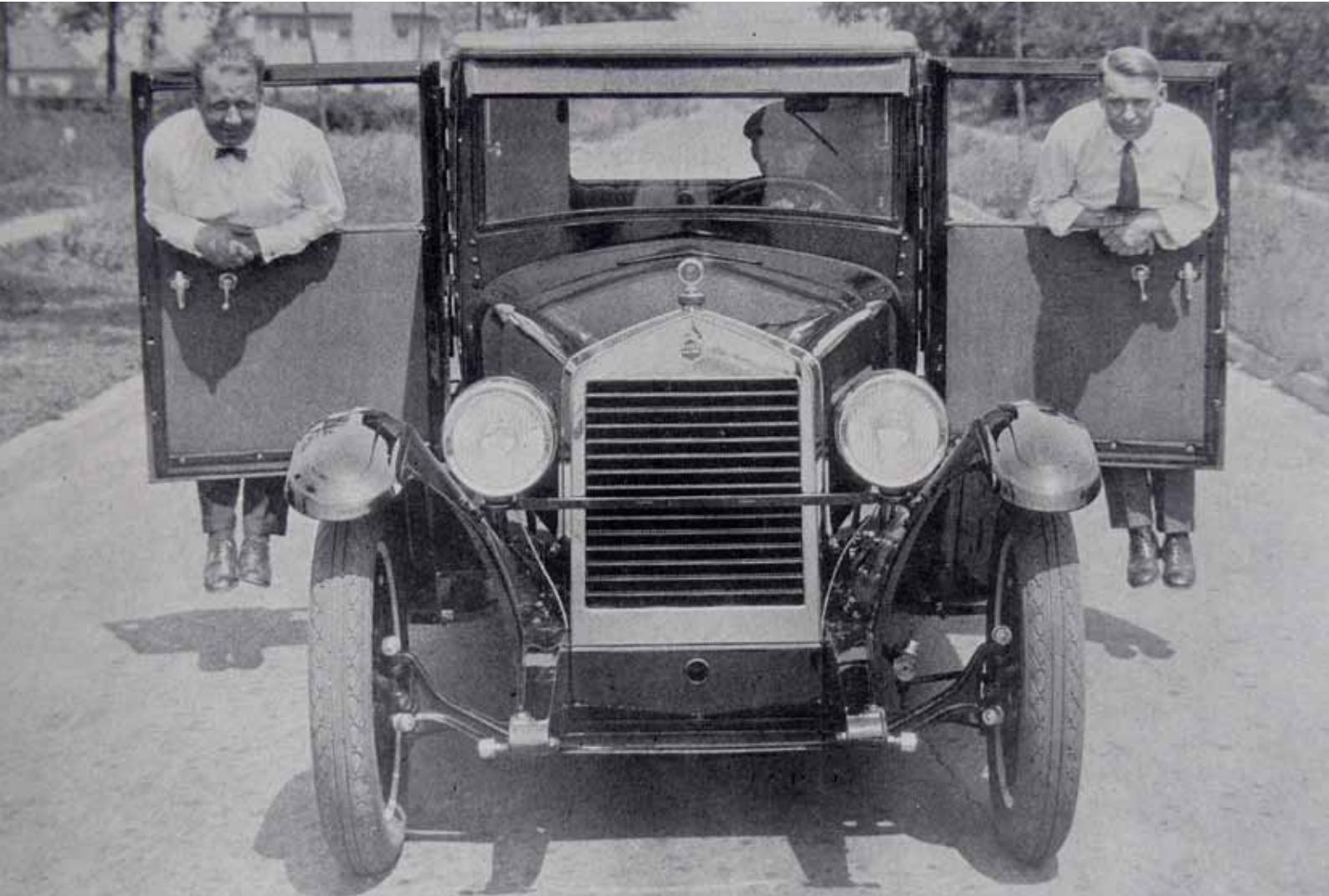
Nos passeios de Fordinho, um sócio do Veteran treina para economizar gasolina, usando toda a sua criatividade. Não vamos dizer o nome, apenas que é advogado e tem o apelido de “biquinho de lacre”.

Pergunta

Aos leitores “peritos”: qual é a marca e a nacionalidade deste automóvel? Quantos foram fabricados? E em que ano? Veja a resposta no pé da página.



Resposta: O carro: Corvette Scaglietti. O ano: 1959. Encomendado à Scaglietti pelo texano Gary Laughlin, piloto amador e com negócios em preparação de gasolina. Associou-se aos ícones Carol Shelby e Jim Hall. A única exigência feita ao designer/construtor italiano: manter a grade do Corvette. Unidades: três, sempre usando a motorização Corvette. Nacionalidade: Ítalo-americana.



Com automóvel antigo,
criatividade e alegria, 2017 será feliz!

