UIRAPURU

O primeiro carro esportivo
de série concebido no Brasil

Brazil's first fully designed
production sports car model

DAVID MARQUES

Copyright © 2014 David Marques
1ª Edição — Abril de 2014
1st Edition — April 2014

Esta obra está licenciada sob uma modalidade do:
This work is licensed under a:

Licença Internacional 4.0
4.0 International License

Compartilhamento gratuito
Free share

Atribuição ao autor
Attribution to the author

Uso não comercial
Non-commercial use

Sem derivações
No derivatives

Para ver uma cópia desta licença, visite:
To view a copy of this license, view:

• http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/

Esta obra foi desenvolvida e compilada com o intuito de preservar uma parte da história da indústria automobilística brasileira. A grande maioria dos dados coletados vieram de artigos disponíveis em sites e blogs automotivos e de publicações antigas compartilhadas em formato digital. Esta publicação também é bilíngue para que possa atingir o maior número possível de entusiastas de automóveis.

Assim como qualquer outro trabalho de pesquisa, este aqui estará sujeito a futuras alterações, correções e/ou ajustes. Sugestões dos leitores deverão ser enviadas para **davidliramarques(at)gmail.com**

This work was developed and compiled with the intent of preserving a part of Brazilian automotive industry history. Most of the collected data came from articles available in automotive sites and blogs and from old publications shared in digital format. This publication is also bilingual in order to reach the biggest number possible of auto enthusiasts.

Just like any other research work, this one will be subject for future changes, corrections and/or adjustments. Suggestions from readers must be sent for **davidliramarques(at)gmail.com**

Sumário · Summary

4 INTRODUÇÃO: Os carros esportivos brasileiros
INTRODUCTION: The Brazilian sports cars

9 RIGOBERTO SOLER
o criador · the creator

23 BRASINCA
o fabricante · the manufacturer

29 UIRAPURU
o carro · the car

61 Referências · References
Créditos das imagens · Image credits

INTRODUÇÃO:
Os carros esportivos brasileiros

INTRODUCTION:
The Brazilian Sports Cars

Se há um fato que passa até hoje praticamente despercebido na história da indústria automobilística brasileira é de que esse mesmo país já foi um dia um dos maiores produtores de esportivos do mundo, chegando a ter quase 20 fabricantes atuando paralelamente. O surgimento de tantas empresas focadas em produzir carros exclusivamente voltados a essa categoria se deu por uma reserva de mercado imposta em 1976 pelo governo militar, resultando na suspensão das importações de automóveis e criando assim uma grande carência no segmento de carros com um patamar de sofisticação dificilmente visto nos carros brasileiros da época. Tal carência tentou ser compensada pelo surgimento maciço desses fabricantes que quase sempre utilizavam a tradicional, resistente e confiável mecânica Volkswagen refrigerada a ar, montando-a sobre carrocerias de fibra-de-vidro produzidas artesanalmente, sendo assim estes modelos eram classificados como fora-de-série pela produção em baixíssima escala e por estarem disponíveis sob encomenda.

Naturalmente que a qualidade de construção e de acabamento de cada modelo poderia variar absurdamente, além de que enquanto alguns conseguiram se estabelecer no mercado pelo menos

If there's a fact that still remains practically overlooked by the Brazilian automotive industry history is that the same country was once one of the biggest sports cars producers in the world, having almost 20 specialized manufacturers under activity. The arise of so many companies dedicated to produce cars exclusively targeting such category was due to a market reserve imposed in 1976 by the then military government, resulting on the cessation of car importing businesses and generating a huge gap on a car segment type with a degree of sophistication unlikely to be encountered on any Brazilian automobile at the time. That gap was to be fulfilled by the massive arise of these small manufacturers almost always reling on the traditional, resistant and dependable Volkswagen air-cooled engine and floorpan, mounting them over handcrafted fiberglass bodyworks. Those cars, therefore, were generally referred to belong to the 'out-of-grade' (or *fuori serie*) category by the low-scaled production and for their availability on a make-to-order basis.

Naturally the manufacturing and finishing quality of each model could clearly vary, besides while some brands could establish a reputation and keep under activity for at least some time, others

por algum tempo, outros não passaram de tentativas frustradas com um ou outro protótipo construído. Isso também compensava a falta de modelos com características esportivas das grandes montadoras (Volkswagem, General Motors, Fiat e Ford), salvo raríssimas exceções e se resumindo a apenas a versões esportivas de modelos já existentes, como o Chevrolet Opala SS ou o Ford Maverick GT. Havia de fato possibilidades reais de se obter um sucesso comercial ao menos moderado, mas a ausência de qualquer auxílio governamental, seja na forma de incentivos fiscais ou de empréstimos a juros baixos, sempre colocava em risco a existência desses fabricantes, quase sempre se esforçando para se manterem no mercado.

O primeiro carro esportivo produzido no Brasil era surpreendentemente de um fabricante de grande porte, sendo este modelo o Interlagos da Willys-Overland, nada mais do que o Renault Alpine A-108 licenciado pela matriz francesa. Lançado em 1961 durante o II Salão do Automóvel, o Interlagos utilizava-se da mesma mecânica do Dauphine — lançado dois anos antes — e estava disponível

were nothing more than frustrated attempts giving up after one or two prototypes built. The existence of many of these brands also helped compensate the lack of sports models offered by the main brands (Volkswagen, General Motors, Fiat and Ford), except for a tiny amount of exceptions and mostly being summed up to sports-trimmed versions of other models, such as Chevrolet Opala SS or Ford Maverick GT. Real chances of reaching a moderate commercial success were truly possible, however the absence of any governmental support, either in the form of fiscal incentives or monetary supply at low interest rates, always put into risk the existence of the smaller manufacturers, many times found struggling to survive on the market.

The very first sports cars to be effectively manufactured in Brazil was surprisingly released by a larges-sized manufacturer, thus this model was Interlagos by Willys-Overland, nothing more than a Renault Alpine A-108 licensed version by the French headquarters. Debuting in 1961 during the 2nd São Paulo Motor Show, Interlagos shared the same mechanical components with Dauphine

• Entre o fim da década de 70 e o início da década de 80, era possível escolher modelos fora-de-série de praticamente 20 fabricantes diferentes. Da esquerda para a direita: Griffon (nunca produzido em série), l'Automobile Ventura (exportado para os Estados Unidos e Canadá), Villa GT e Corona Dardo (reprodução brasileira do Fiat X 1/9).

• Between the end of the 1970s and the beggining of the 1980s, it was possible choose 'out-of-grade' models from practically 20 different manufacturers. From left to right: Griffon (never produced), l'Automobile Ventura (exported to United States and Canada), Villa GT and Corona Dardo (the Fiat X 1/9 Brazilian reproduction).

• O Willys Interlagos, versão licenciada do Renault Alpine A-108, foi o primeiro esportivo esportivo produzido no Brasil. Possuía carroceria de fibra-de-vidro e portanto era produzido artesanalmente. Sendo oferecido com carroceria berlinetta, cupê de três volumes e conversível, foi produzido entre 1961 e 1967 e teve 828 unidades vendidas.

• Willys Interlagos, a Renault Alpine A-108 licensed version, was the first sports car manufactured in Brazil. It featured fiberglass bodywork and therefore was entirely handcrafted. Being offered as a berlinetta, hardtop coupe and convertible, it was produced from 1961 to 1967 and sold 828 units.

em três versões: berlinetta, cupê de três volumes e conversível. Além de ser o primeiro esportivo, ele foi também o primeiro carro com carroceria de fibra-de-vidro fabricado no Brasil, cuja produção era inteiramente artesanal e somente sob encomenda. Apesar disso tudo, o lançamento do Interlagos pode ser visto como uma grande ousadia para a época, uma vez que a produção de carros de passeio no Brasil era muito recente, tendo sido iniciado apenas em 1956, portanto a prioridade na época era dada a modelos mais simples e utilitários. De qualquer forma, o Interlagos serviu como um grande estímulo para que outros esportivos surgissem, iniciando assim um período de grande criatividade na indústria automobilística brasileira.

O projeto Uirapuru, que resultou no Brasinca 4200 GT, lançado logo em 1964, pode ter sido um experimento de um fabricante de grande porte, mas que por outro lado também representou um grande passo adiante da indústria automobilística brasileira, não só em termos de construção, mas também em termos de concepção, se colocando a

— released two years before — and was available in the three versions: berlinetta (somehow resembling the fastback format), hardtop coupe and convertible. It was not only the first sports model, but also the first car made on Brazilian soil to feature fiberglass bodywork, whose production was entirely handcrafted and ordering was similar if compared to later 'out-of-grade' cars. In spite of everything, Interlagos release can be seen as a great audacity of that time, once that passenger cars production in Brazil was still very recent having started in 1956, hence the priority was given to more standard and utilitarian models. It otherwise served as an overdose of stimulation so that more sports cars could come up, what premeditated a period of high creativity in Brazilian automotive industry.

The Uirapuru project, materialized as Brasinca 4200 GT and released as early as 1964, can be noticed as an experiment by a large-sized manufacturer, which on the other hand represented a great step ahead for Brazilian automotive industry, not only in construction matters, but also in concept

um patamar similar ao de diversos esportivos norte-americanos e europeus. Alguns poucos fabricantes viriam a surgir em meados da década de 60 e início da década de 70, sendo a Puma o mais célebre de todos dessa época, por conta do sucesso nacional e internacional obtido pela segunda geração de seu modelo GT, lançada em 1968. O mercado desses esportivos viria a atingir seu modesto ápice comercial entre o fim da década de 70 e o início da década de 80, com a ausência de modelos importados e o surgimento de inúmeros fabricantes novos da noite para o dia, bem como a atualização das linhas dos poucos que já estavam no mercado. A falta de incentivos do governo somada a uma terrível crise financeira de inflação quase infinita sempre colocavam em risco a existência desses fabricantes, sendo justamente a Puma uma das vítimas da situação e levada a fechar as portas na metade da década de 80. Paralelamente, a Aldo Auto Capas com sua linha Miura viria a dominar o mercado dos esportivos fora-de-série com alto nível de sofisticação, excelente acabamento e tantas outras qualidades que em quase nada deviam a vários modelos estrangeiros da mesma categoria.

O fim de todos esses carros chegou no início da década de 90 com a reabertura repentina das importações. Vitimados pelo desinteresse de um mercado sedento por marcas que há muito tempo não

and design concerns, deservedly ranking almost par wise with many European and North-American sports models. Several manufacturers began to try their luck on the market around the late 60s and early 70s, and out of them Puma earned the best reputation much due to the national and international success of their GT model's second generation, introduced in 1968. These cars enjoyed their modesr commercial peak between the late 70s and early 80s by the time brand-new imported cars were no longer available, consequently resulting on a rather sudden increase of new-born manufacturers as long as the already established ones kept updating their own products. The lack of governmental incentives added to a terrible financial crisis of a seemingly endless inflation kept threatening their existence of those manufacturers. One of the main victims of such situation was Puma, which at some rate was seen forced to shut down in the mid 80s. In parallel to that, Aldo Auto Capas with their Miura line-up were fated to lead the 'out-of-grade' sports cars with an extremely high degree of sophistication, excellent finishing and so many other qualities that made them as good as many foreign models of the same category.

The end for all of these cars came up in the early 90s with a sudden importation reopening of importations. Victimized by the uninterest of

• A segunda geração do GT, apresentada no final de 1968, tornou a Puma o fabricante independente brasileiro mais prestigiado de todos os tempos, obtendo sucesso não só no Brasil como no exterior.

• The second generation of GT, presented in the fall 1968, made Puma the all-time most prestigious Brazilian independent manufacturer, obtaining success not only in Brazil but also abroad.

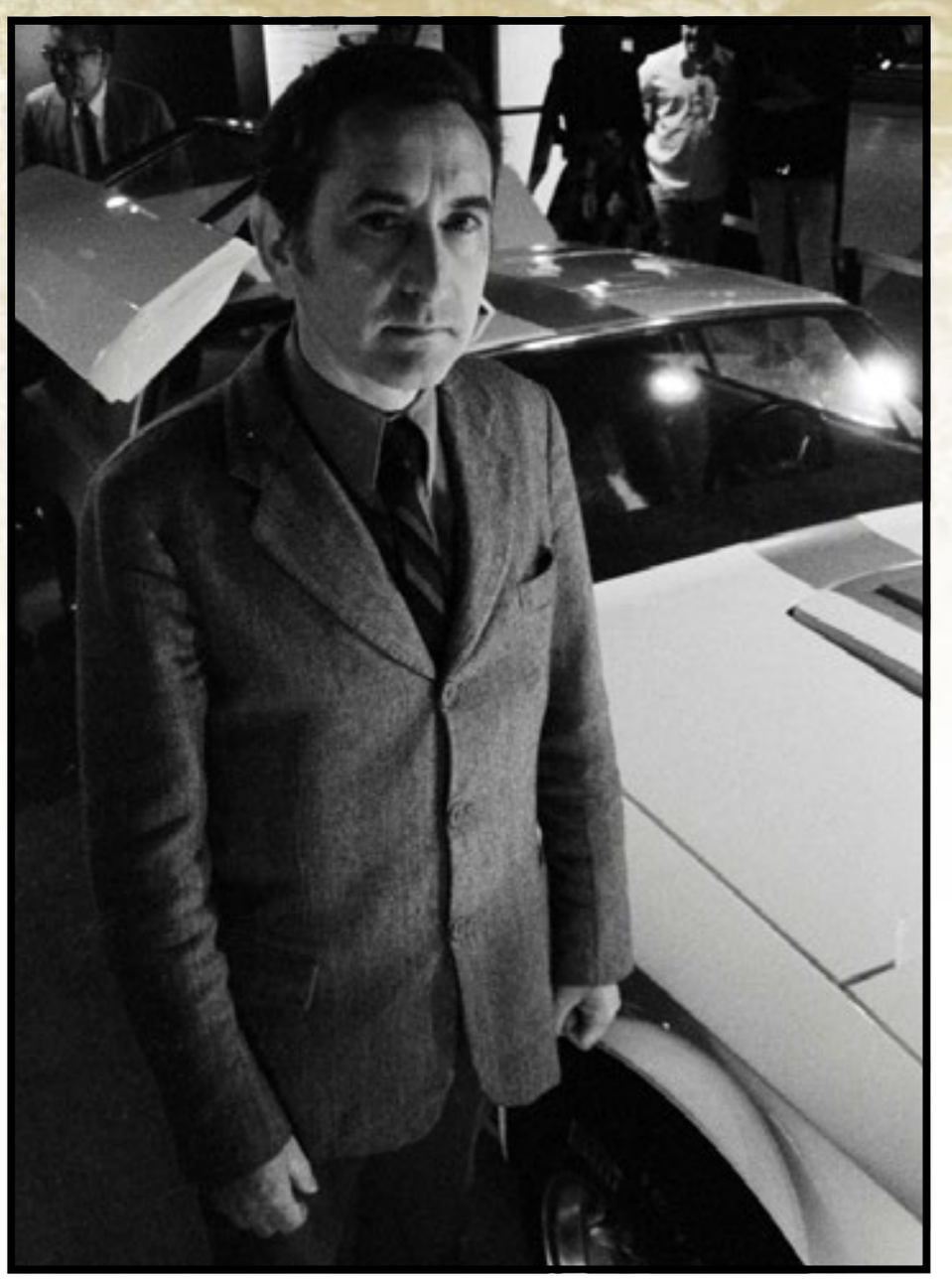
se viam no país, os esportivos fora-de-série eram incapazes de competir com modelos estrangeiros pelo alto custo de produção e por quase sempre não possuir o mesmo nível de sofisticação técnica. Um triste fim para um capítulo extremamente rico, porém relativamente esquecido da história da indústria automobilística brasileira. Os incentivos que esses fabricantes nunca tiveram eram sempre repassados para empresas multinacionais, estas com vantagens bastante generosas. •

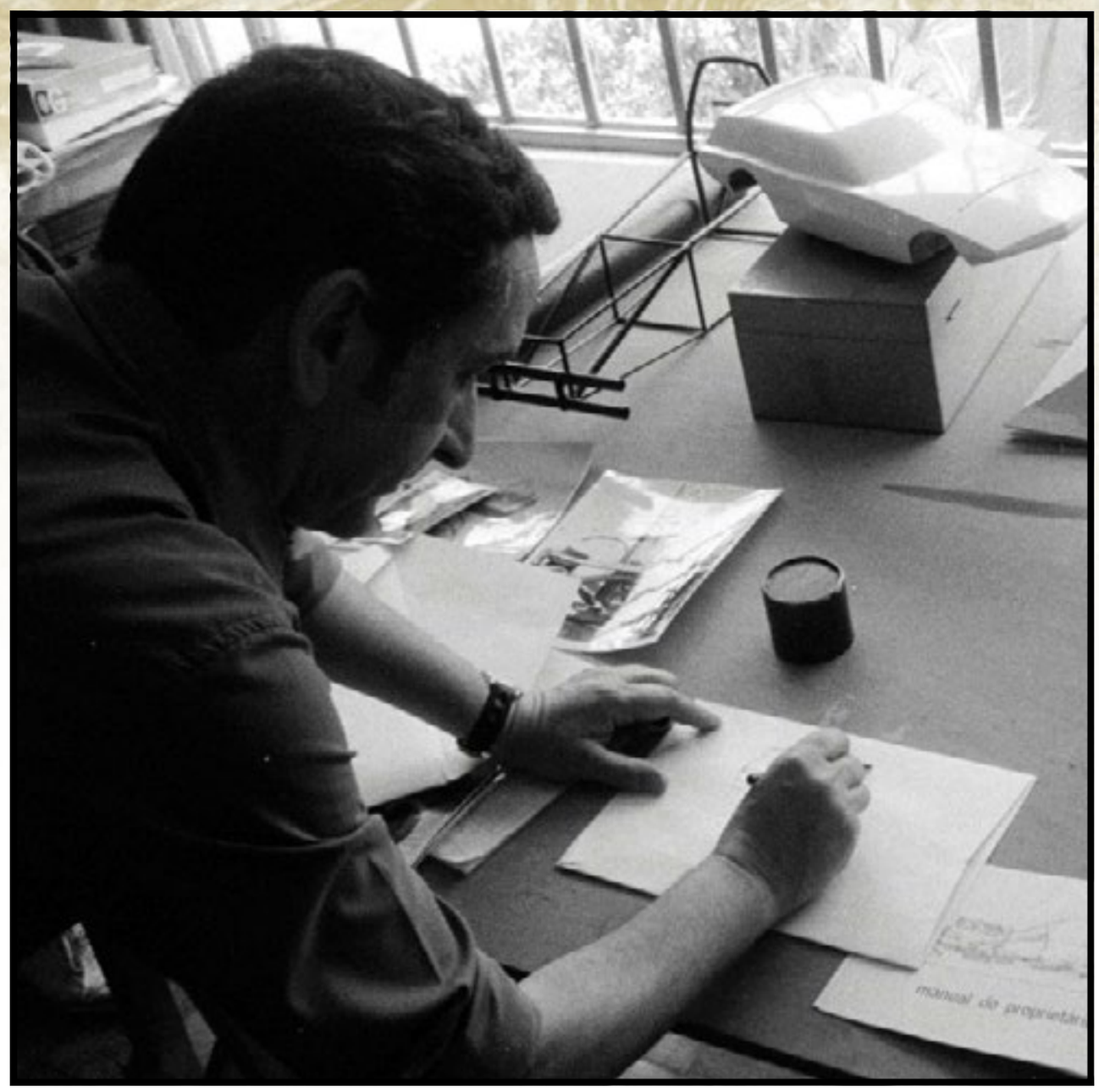
a market starved for brands which remained unseen on showrooms for a long time, the Brazilian 'out-of-grade' sports models were unable to rival with imported ones much for their high production costs and for hardly equalling in technical and sophistication concerns. A sad end for an incredibly rich chapter through relatively forgotten and overlooked of Brazilian automotive industry history. The incentives they always needed were always passed for multinational companies, provided with many generous advantages. •

• Lançado em 1977, o Miura (acima um modelo 1984) ajudou a estabelecer um novo padrão de qualidade e de acabamento entre os esportivos fora-de-série, além de empulsionar novos ares à concorrência.

• Introduced in 1977, Miura (above a 1984 model) helped establish new quality and luxury standard among 'out-of-grade' sports modelos, besides impulsioning a new breathe towards its rivals.

RIGOBERTO SOLER
o criador • the creator



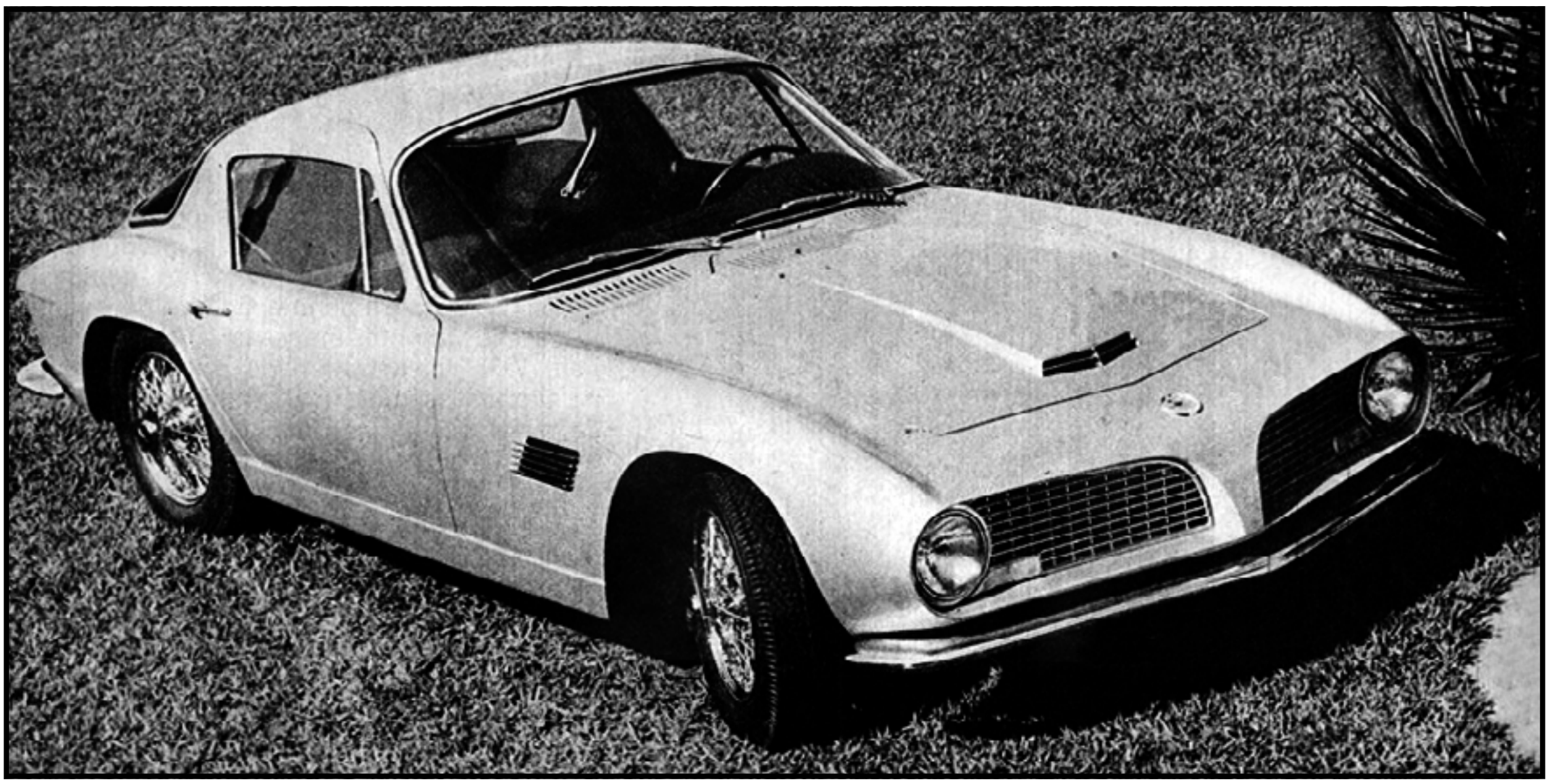


Nascido perto de Valência, na Espanha, em 1926, Rigoberto Soler Gisbert cursou engenharia na Universidade de Madri e após obter seu diploma, em 1950 e aos 24 anos, decidiu fazer uma viagem de turismo ao Brasil, lugar que escolheu para passar o resto de sua vida, tendo constituído família e exercido sua profissão. Pouco tempo após sua chegada, Soler já realizava seu primeiro trabalho no país, no ITA (Instituto Tecnológico da Aeronáutica), na cidade de São José dos Campos, em São Paulo, sendo integrante de um grupo de pesquisa liderado por Henrich Focke, cofundador da Focke-

Born near Valencia, Spain, in 1926, Rigoberto Soler Gisbert coursed engineering at Madrid University and shortly after obtaining his diploma, in 1950 at the age of 24, he decided to make a trip around Brazil, country which he chose to spend the rest of his life, having established his own family and exercised his profession. Not long after his arrival, Soler had already arranged some work at ITA (Instituto Tecnológico da Aeronáutica, or aeronautical technology institute), in the city of São José dos Campos, São Paulo, as being a member of a research group led by Henrich Focke, one

-Wulf, fabricante alemão de aviões, e que se tornou mundialmente reconhecido por ter desenvolvido um sistema propulsão por turbina ainda utilizado atualmente na maioria dos helicópteros. Em 1955, Soler ingressou na área automotiva ao ir trabalhar na Vemag, fabricante licenciado da linha DKW no Brasil, tendo participado da concepção de um protótipo de uma perua que nunca chegou às linhas de montagem. Ele também construiu o primeiro Fórmula Júnior nacional utilizando mecânica DKW em um fundo de quinta com o piloto campeão brasileiro de rally José da Silva Bacchi, além disso, ele

of Focke-Wulf co-founders, the German aircraft manufacturer, and who was recognized worldwide for developing a turboshaft propulsing system currently used by most of all helicopters. In 1955, Soler joined the automotive field by working at Vemag, DKW licensed manufacturer in Brazil, where he worked on the development the conception of a station wagon prototype which never made it into the assembly lines. He also managed to build in a backyard the very first Brazilian Formula Junior car using DKW mechanical components with rally champion José da Silva Bacchi, besides he was



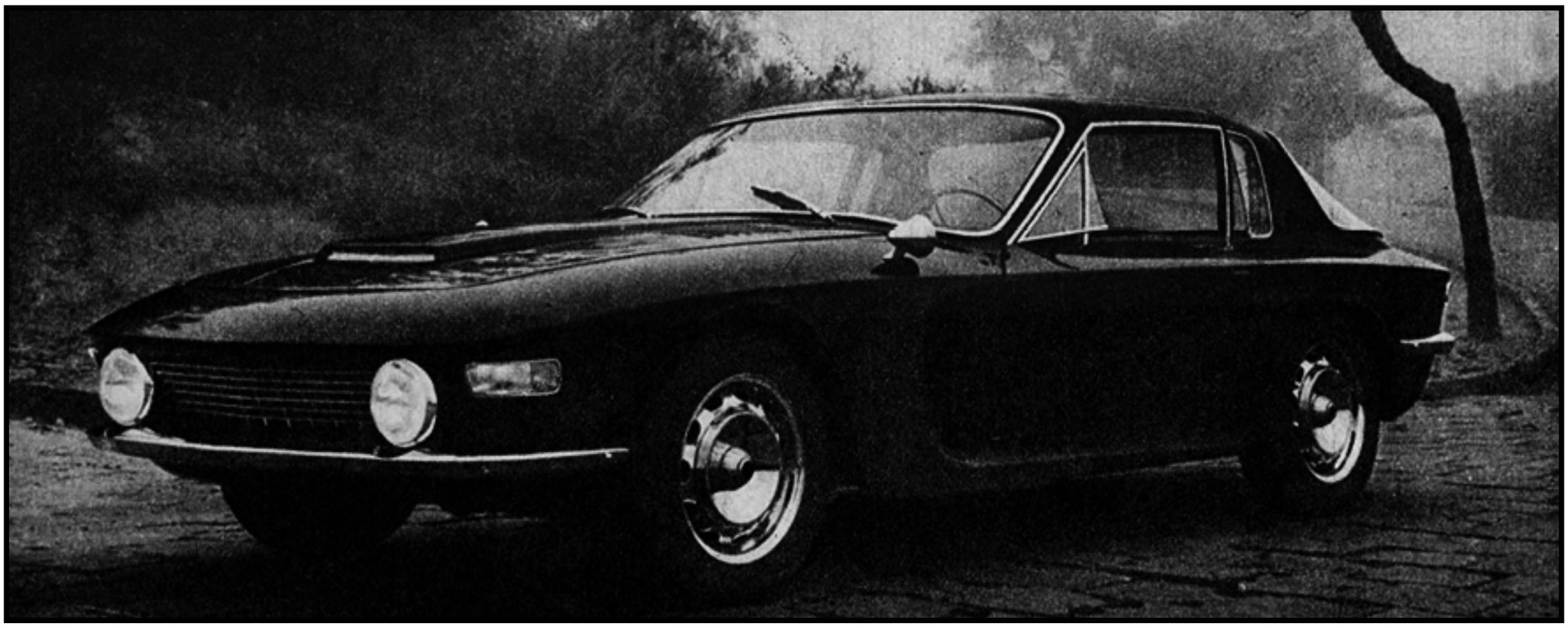
• O Capeta foi um protótipo esportivo experimental construído pela Willys em 1964, cujo teve participação de Soler.
• Capeta (Devil) was an experimental sports prototype built by Willys in 1964, whose project had Soler's participation.

foi convidado pra fazer parte do corpo docente do curso de Mecânica Automobilística da FEI (Faculdade de Engenharia Industrial), localizada em São Bernardo do Campo, na região do ABCD paulista. Após a Vemag, Soler foi trabalhar na Willys-Overland e se envolveu no desenvolvimento de um carro esportivo maior que o Interlagos e que acabou resultando no Capeta, com apenas um único protótipo construído que utilizava a mecânica do Aero-Willys 2600. O Capeta foi o primeiro passo para a concretização da ideia de Soler de projetar e construir um carro esportivo inteiramente no Brasil, além disso não é à toa uma certa semelhança em relação ao Uirapuru.

Após sua estadia na Willys-Overland, Soler foi trabalhar na Brasinca, onde a sua ideia foi aco-

invited to teach at FEI (Faculdade de Engenharia Industrial, or Industrial Engineering College), situated in São Bernardo do Campo, an industrial city in the Grande São Paulo region. After Vemag, Soler moved up to Willys-Overland, getting involved in the development of an all-new sports car bigger than Interlagos which resulted on Capeta, built in only a single prototype and using Aero-Willys 2600 mechanical components. Capeta was certainly the first step of Soler's idea about fully designing and building a sports car in Brazil, besides it somehow showed a slight visual resemblance in comparison to Uirapuru.

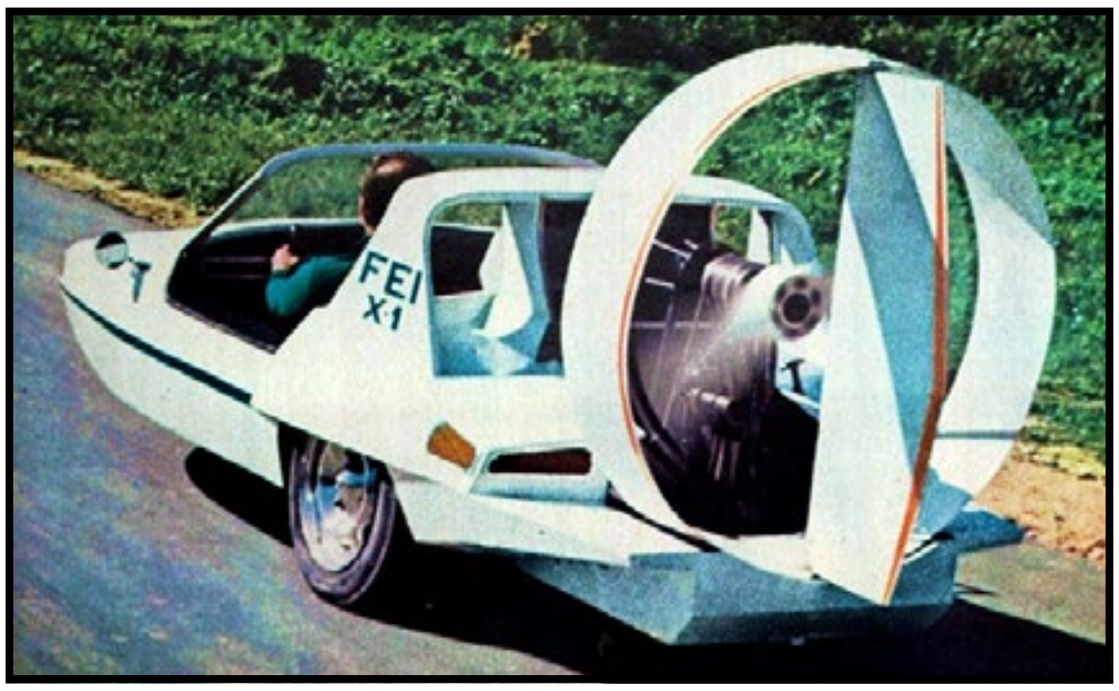
After his standing on Willys-Overland, Soler moved up to Brasinca, where his idea was welcomed and transformed into reality. As a forerunner com-



• O Brasinca 4200 GT, ou Uirapuru, é a criação mais famosa de Soler e um grande marco na história do automóvel no Brasil.
• Brasinca 4200 GT, or Uirapuru, is Soler's most famous creation and a great mark for automobile history in Brazil.

lhida e posta em prática. Sendo uma empresa pioneira no setor automobilístico do país, tendo começado como um fabricante de carrocerias de ônibus e depois se tornado um dos maiores fornecedores de serviços de estamparia de aço, a Brasinca já possuía uma vasta experiência com todos os recursos técnicos, materiais e de maquinário possíveis, fora a pequena porém crescente necessidade do mercado interno em carros mais refinados e exclusivos que enfrentava dificuldades na importação de modelos estrangeiros do mesmo tipo por conta de restrições do governo almejando proteger e incentivar a indústria nacional. Diante desse contexto, a proposta de Soler para o desenvolvimento do Uirapuru foi aceita. Das linhas de montagem da Brasinca saíram somente 50 unidades do 4200 GT Uirapuru, no entanto Soler retomou a produção do modelo ao fundar com outros três sócios a Sociedade Técnica de Veículos (SVT). Sendo disponiblizado com alguns aperfeiçoamentos técnicos e em duas versões, o Uirapuru teve mais 20 unidades produzidas, com a adição de 3 conversíveis e do Gavião, um protótipo construído especialmente para a polícia rodoviária. Ao totalizar 78 unidades construídas, a produção do Uirapuru foi encerrada em 1967 e o modelo se tornou não só a criação mais importante de Soler, mas também uma verdadeira obra-prima do design automotivo brasileiro.

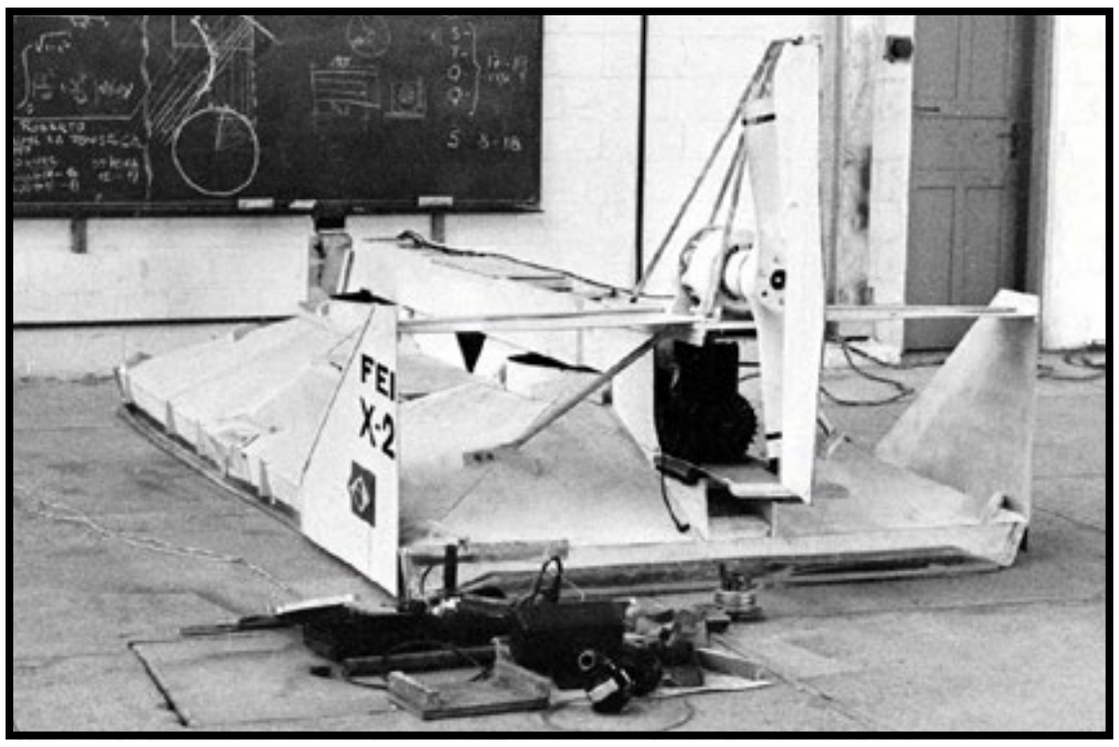
pany within the Brazilian automotive field, having started as a bus bodywork manufacturer and later becoming one of the country's largest steel stamping service suppliers, Brasinca had already earned a vast experience on that field with all possible technical, material and machinery resources, not to mention the small but progressively growing demand from the local market towards more refined and exclusive cars due to the difficulties importing foreign models of the same kind, because of an increasing series of restrictions from the government in order to protect and incentivate the local industry. Out of Brasinca assembly lines, only 50 4200 GT Uirapuru cars were rolled off, nevertheless Soler managed to resume the production by founding with two partners STV (Sociedade Técnica de Veículos, or technical society of vehicles). Finally made available again with the addition of several technical improvements and in two versions, 20 more Uirapuru were built, plus three convertibles and Gavião, a prototype especially customized for highway patrolling purposes. By totalizing 78 cars built, Uirapuru production was definitely ceased in 1967 and the model itself became not only Soler's most important creation, but also a true Brazilian automotive design masterpiece.

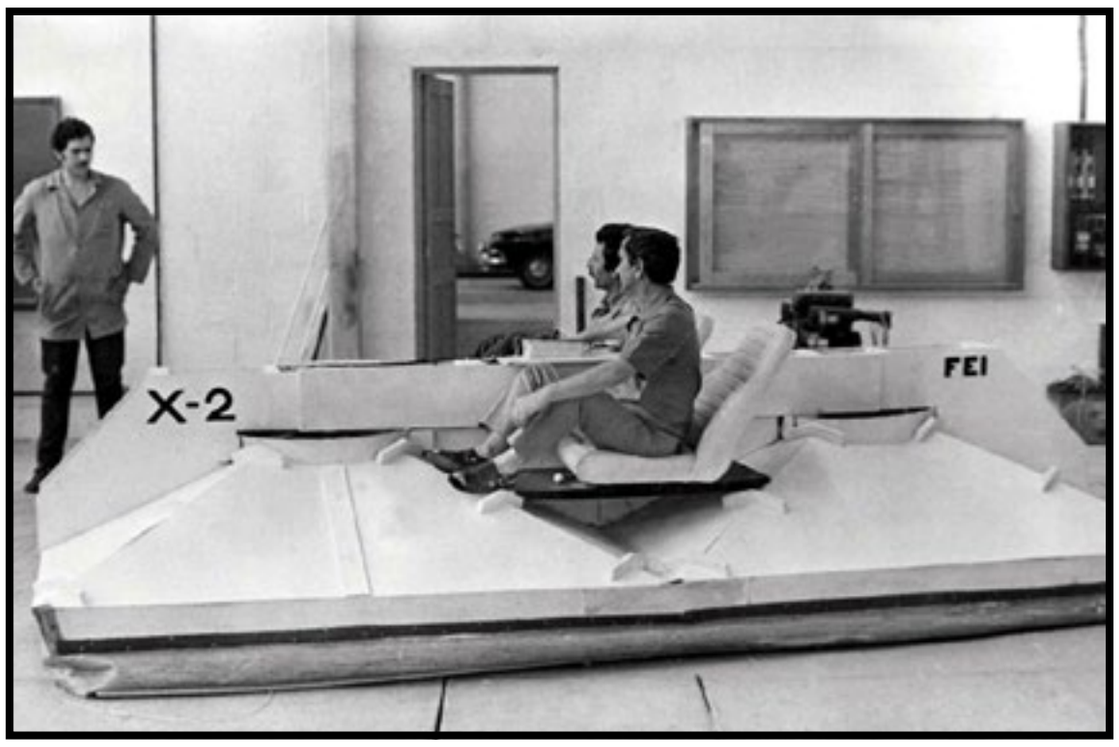


FEI X-1

Pouco tempo depois, Soler passou a se dedicar exclusivamente a atividades acadêmicas sendo o professor da matéria Carrocerias e coordenador do recém-criado Departamento de Estudos e Pesquisas de Veículos (DEPV) na FEI. Com isso, ele tornou a instituição reconhecida no país inteiro como um sinônimo de excelência em engenharia e design automotivo por conta do desenvolvimento de uma série de projetos altamente inovadores até meados da década de 70. O primeiro deles foi o FEI X-1, um protótipo de carro anfíbio com propulsão aerodinâmica para andar com somente as rodas traseiras e deslizar sobre um colchão de ar quando impulsionado pela enorme hélice na traseira. Tendo carroceria feita em madeira, o veículo pesava somente 380 kg, além de possuir rodas traseiras de Gordini e rodas dianteiras de um kart, se tratava de um projeto que deveria ser finalizado sob um prazo de apenas 60 dias para ser apresentado no VI Salão do Automóvel. O X-1 também possuía motor do Gordini, um câmbio com apenas uma marcha à frente e outra à ré e um manche similar aos utilizados em aviões ao invés do volante. O protótipo tinha dimensões similares às de um Fusca e era capaz de atingir 20 km/h de velocidade máxima na água e 150 km/h na terra quando apoiado sobre as rodas traseiras. No interior, o acabamento não foi tratado como um mero detalhe, portanto havia bancos reclináveis, além de instrumentos organizadamente dispostos na vertical. O protótipo ficou pronto antes do prazo estipulado mesmo com recursos limitados e percorreu todo o trajeto da FEI até o Pavilhão do Ibirapuera, onde o evento foi realizado. Desencessário dizer que o X-1 foi de longe a atração mais revolucionária daquela edição do Salão, marcando o início de uma era de projetos da FEI.

Shortly afterwards, Soler went on the dedicate himself exclusively for academic activities teaching the subject Bodyworks and coordenating the newly-created Department of Vehicle Research and Studies (DEPV) at FEI. Subsequently, he brought in countrywide recognition for the institution as a reference of excellence for automotive engineering and design due to the development of a series of highly innovative projects until the late 70s. The first of them was the prototype of an aerodynamically-driven amphibian car to ride with the rear wheels and slide over an air cushion when propelled by the huge screw on the back. Having its bodywork completely wooden-made, the vehicle was very light and weighed only 380 kg (837 lb), besides featuring Gordini rear wheels and kart front wheels, the X-1 was a project that should be finished within a 60-day term in order to be presented at the 6th São Paulo Motor Show. X-1 also featured Gordini engine, an one-speed gearbox with reverse gear and an airplane stick instead of a steering wheel. The probably had similar dimensions in comparion with a Beetle and was capable of reaching 20 kph (12.5 mph) of top speed over the water and 150 kph (93.8 mph) on the ground when supported by the rear wheels. In the interior, the finishing wasn't treated as a shallow detail and there were therefore reclinable seats and well placed and vertically-disposed instrumentation. The prototype was finished before the stipulated deadline even with very limited resources and was driven departing from FEI and heading up to Ibirapuera Pavilion, where the event actually took place. Needless to say that X-1 was by far the most revolutionary attraction from that São Paulo Motor Show edition, marking the beginning of an era of projects at FEI.





FEI X-2

Pensando na riqueza do Brasil em vias fluviais, algo que havia encantado Soler desde seus primeiros dias no país, o próximo projeto seria o X-2, também chamado de MEC (Máquina de Efeito de Chão), um hovercraft com o intuito de andar sobre terra, água, terrenos alagados e até mesmo com vegetação de altura razoável. Tudo isso seria possível pelo fato do veículo flutuar a alguns centímetros do chão e se sustentar a partir de um colchão de ar. Assim como o X-1, o X-2 foi construído utilizando madeira, a começar pela plataforma constituída de duas células possuindo motores independentes com o intuito de formar um colchão de ar para sustentação, sendo assim o comportamento dinâmico do veículo se ajustava de acordo com a distribuição de peso. Apesar de grande, o X-2 pesava somente 360 kg e poderia comportar até 280 kg de carga. Cada um dos motores elétricos das células desenvolvia 2 cavalos de potência, enquanto que o de propulsão, também elétrico, desenvolvia 3 cavalos. Pouco depois, eles foram substituídos por motores a gasolina de 3,5 e 9 cavalos de potência, podendo atingir uma velocidade máxima de 80 km/h na terra e 25 km/h na água. Mesmo capaz de enfrentar qualquer terreno, o X-2 não necessitava de qualquer equipamente adicional, além de que sua manutenção era simples e facilitada por utilizar componentes derivados de máquinas agrícolas. A facilidade de construção também permitia que o veículo pudesse ser montado sem conhecimento especializado. Em outras palavras, era um projeto ideal para as condições de um país que ainda sofria com falta de pavimentação e infraestrutura em diversas regiões.

Based on the Brazilian richness of waterways, something that had always amazed Soler since his first days in the country, the next project would be X-2, also known as MEC (Máquina de Efeito de Chão, or Ground Effect Machine), a hovercraft with the purpose of riding over the ground, water, waterlogged terrains and even those with some fairly tall vegetation. Everything could be possible due to the fact that the vehicle fluctuated some centimeters from the floor and sustained itself with an air cushion. As well as the X-1, X-2 was made of wood, beginning from the platform composed of two cells featuring independent engines with the intent of forming an air cushion for sustenance, hence the vehicle handling would be adjusted accorded to the weight distribution. In spite of its size, X-2 weighed only 360 kg (793 lb) and could handle up to 280 kg (617 lb) of cargo. Each one of electric engines within the cells developed 2 horsrpower, while the propulsion one, also electrically-powered, developed 3 horsepower. They were soon to be replaced by petrol engines respectively of 3.5 and 9 horsepower, hence the vehicle could reach about 80 kph (50 mph) on the ground and 25 kph (15.7 mph) over the water. Even if it was capable of going through any kind of terrain, X-2 dispensed any additional or heavy-duty equipment, besides its maintaining was simple and facilitated for sharing its few mechanical parts with agricultural machinery. The easy mounting also allowed the vehicle to be assembled without further specialized knowledge. In other words, it was an ideal project for the conditions of a country still suffering and plagued with lack of pavementation and infrastructure around many of its regions.

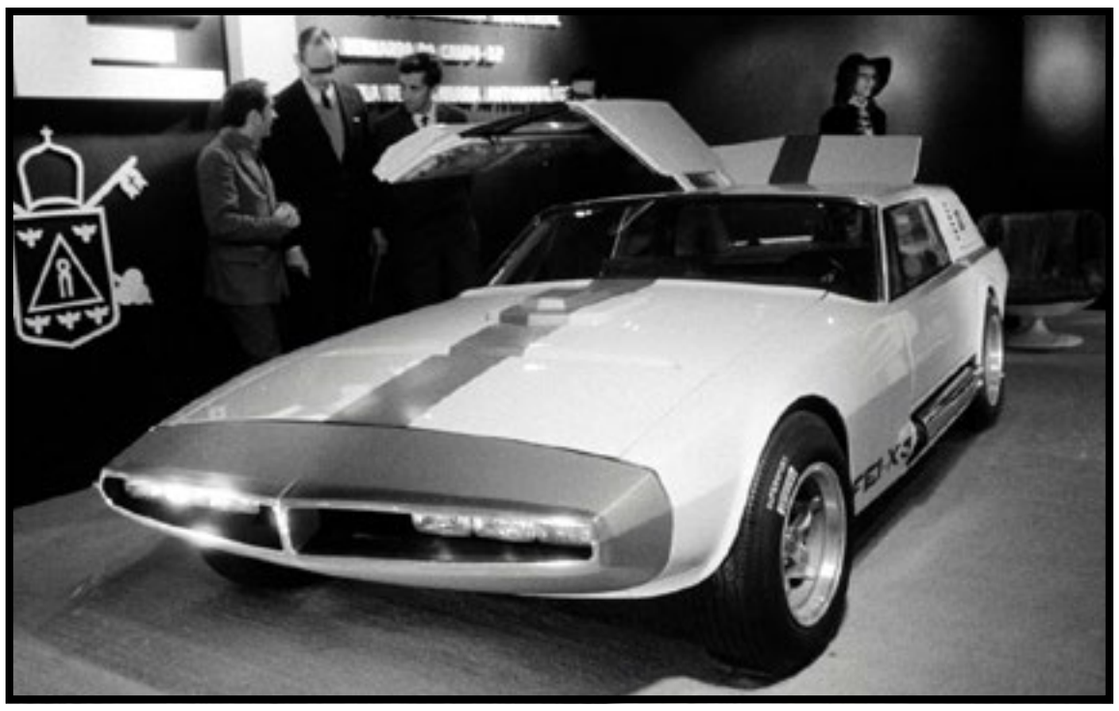
Uiraquitan

Nascido em 1968 sob encomenda da Prefeitura de Curitiba, cidade reconhecida por ter um sistema de ônibus que é referência no mundo inteiro, o Uiraquitan era uma proposta de Soler e de sua equipe do DEPV que visava minar problemas de mobilidade urbana, algo cada vez mais vivenciado entre as grandes cidades brasileiras. Como principais diferenciais em relação aos outros ônibus da época, o Uiraquitan possuía a cabine do motorista sobre o teto, isolando-o dos passageiros e do barulho. A ótima visibilidade era proporcionada por uma ampla área envidraçada, especialmente na frente, e a altura em relação ao solo era de apenas 60 cm para que os passageiros ficassem à mesma altura em relação aos ocupantes de um carro, além de facilitar o embarque e desembarque.

Não haveria catracas, pois a ideia era vender os bilhetes diretamente nas estações — muito antes de se imaginar o uso de cartões recarregáveis. Na parte exterior do ônibus haveria um painel eletrônico indicando os assentos, sendo representados por tanto luzes de verdes, caso estivessem disponíveis, ou vermelhas, para aqueles já ocupados. A versão urbana do Uiraquitan previa 80 lugares, enquanto que as versões para viagens curtas e longas teriam respectivamente 40 e 24 lugares. Dentro da cidade, o modelo deveria circular a uma velocidade média de 40 km/h e atingir uma máxima de 50 km/h.

Conceived in 1968 as required by Curitiba City Hall, a renowned capital for having a bus system which stands as a worldwide reference, Uiraquitan was a proposal by Soler and his DEPV team that intended to undermine urban mobility problems, something every time more and more beared by the biggest Brazilian cities. As one of its differentials among other buses from the same period, Uiraquitan featured the driver cabin situated above the roof, isolating himself from passengers and all the noise. The very fine visibility was provided by a wide glazed area especially on the front end. The floor height from the ground was just 60 cm so that the passengers could stay at the same height in comparison to the onesin car, besides facilitating the entering and leaving.

There wouldn't be any turnstiles, once that the idea was to sell tickets directly from the stations — a long time before the use of rechargeable cards. Outside the bus would stare an electronic board indicating the seats as being represented by green — in case they were available — and red lights — for those already occupied. Uiraquitan urban version previewed 80-seat capacity while the short and long travels versions would respectively hold up to 40 and 24 passengers. Within the urban area, the bus would roam at an average speed of 40 kph (25 mph) and reach 50 kph (31.2 mph) of top speed.



FEI X-3

Fugindo completamente à proposta dos veículos anteriores, o próximo projeto a sair do galpão do DEPV seria um esportivo inspirado em diversos carros-conceito italianos da época, marcados por linhas retilíneas e frente em formato de cunha. Embora fosse inicialmente chamado de Lavínia, o carro ganhou foi oficialmente denominado de X-3 e seu desenvolvimento levou cerca de um ano. Como ele seria apresentado no VII Salão do Automóvel, em 1970, o X-3 deveria se mostrar um projeto tão revolucionário quanto o X-1 na edição anterior, tal como ocorreu na prática ao conquistar a admiração do então presidente Emílio Garrastazu Médici e sendo um artifício para que a FEI obtivesse financiamento do governo para outros projetos.

Com excelente coeficiente aerodinâmico obtido com o auxílio de túnel de vento, o X-3 se assemelhava às *shooting breaks* por conta do formato de sua traseira. Além disso, possuía chassi multitubular em aço, portas que se abriam para cima — como no Mercedes 300 SL — e um freio aerodinâmico que funcionava a partir de uma aba que se levantava na parte traseira do teto, funcionando simultaneamente com os freios das rodas. Grande parte dos componentes mecânicos vinha do recém-lançado Dodge Dart — ainda que posteriormente modificados — incluindo o motor V8 de 5,2 litros e 198 cavalos de potência, sendo assim a velocidade máxima prevista era de 240 km/h, uma vez que o carro em si pesava somente cerca de 1.000 kg. Originalmente, o X-3 foi pensado para ser produzido em escala limitada e até mesmo cogitou-se a possibilidade de equipar o protótipo com o poderoso e lendário motor 426 Hemi da Chrysler norte-americana, porém nada disso virou realidade.

Drifting completely away from the previous vehicle proposals, the net project to roll off DEPV shed would be a sports car inspired by many contemporary Italian concept-cars, characterized by rectilinear lines and wedge-shaped front end. Although it was initially named Lavínia, the car was soon to be officially denominated as X-3 and its development took about a full year to complete. As it would be presented at the 7th São Paulo Motor Show, X-3 should reveal a project as revolutionary as X-1 in the former edition, such as actually happened upon winning over the then president Emílio Garrastazu Médici's admiration, resulting on an artifice in order to obtain governmental funding for FEI to work on future projects.

With excelent aerodynamic coefficient achieved by the help of a wind tunnel, X-3 resembled somewhat the shooting breaks due to its back end format. Besides, it featured steel multitubular chassis, wing doors — just like Mercedes 300 SL — and an aerodynamic brake that operated through a flap which lifted from the roof back side, working alongside the wheel brakes. Most of its mechanical components came from the newly-introduced Dodge Dart — although subsequently modified — including the 198-horsepower 5.2 liter (318 pol³) V8 engine, hence the estimated top speed was around 240 kph (150 mph), once that the car itself was very light weighing only 1,000 kg (2,204 lb). Originally, X-3 had been thought to be produced in a very limited scale and it was even cogitated the possibility of equipping the prototype with the almighty and legendary 426 Hemi from Chrysler headquarters, however it didn't become reality.

TALAV-1

Sendo originalmente projetado como um experimento para testes de propulsão aerodinâmica, o TALAV-1 (Trem Aerodinâmico Leve de Alta Velocidade) foi posteriormente desenvolvido a pedido da revista Quatro Rodas, em 1970, para exemplificar uma alternativa imediata de um transporte de massa de baixo custo e ao mesmo tempo revolucionária, provando que era possível colocá-lo em prática diante dos recursos técnicos e econômicos disponíveis no Brasil. O protótipo em si lembrava um avião sem asas, era capaz de transportar quatro passageiros e era impulsionado por uma hélice na traseira a partir de um motor elétrico com 5 cavalos de potência, proporcionando uma velocidade de até 60 km/h. Para validar o estudo de propulsão aerodinâmica, o veículo deslizaria sobre um monotrilho. A condução por sua vez seria feita por um operador, podendo ser posteriormente automática e utilizando-se de um mecanismo semelhante ao dos elevadores, em que o usuário escolheria a sua estação de destino apertando um botão no painel. Planejava-se também construir um modelo final em alumínio ou em outro tipo de material leve e resistente, permitindo assim sua circulação em vias suspensas formadas somente pelo monotrilho em si e por pilares pré-fabricados de concreto, dispensando a construção de pontes. Em outras palavras, um projeto ainda moderno para os dias atuais.

As being originally designed as an experiment for aerodynamic propulsion tests, TALAV-1 (Trem Aerodinâmico Leve de Alta Velocidade, or High Speed Light-Weight Aerodynamic Train) was later to be developed as required by Quatro Rodas magazine in 1970 to exemplify an imediate alternative for low-cost mass-transportation and yet revolutionary, proving that it could be put into practice even upon the technical and economical resources available in Brazil. The prototype itself resembled a wingless airplane, was capable of transporting four passengers and was propelled through a screw on the back powered by a 5-horsepower electric engine, resulting on an average speed of 60 kph (37.5 mph). In order to validate the aerodynamic propulsion studies, the vehicle would slide over a monorail. The conduction, by the way, would be firstly made by an operator, with the possibility of becoming automatized through a similar mechanism for elevators on which the targeted station would be chosen by pressing a button on the dashboard. It was also planned to built a final model with aluminum or other kind of lightweight and resistant material, thus allowing its circulating through elevated ways formed only by the monorail itself and prefabricated concrete pillars. In other words, a project still modern for nowadays.

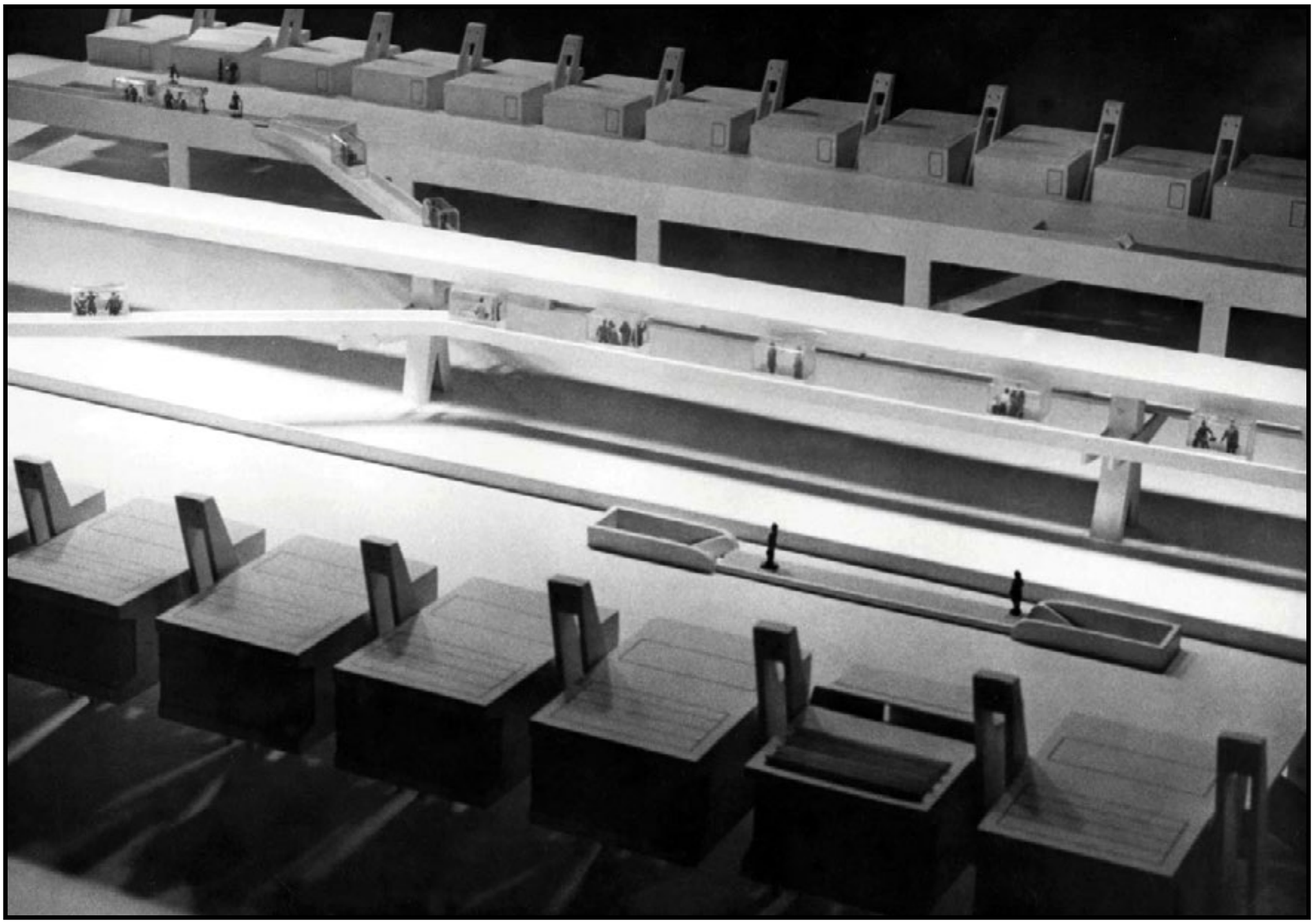
TALAV

Entre todos os projetos do DEPV sob a coordenação de Soler, o TALAV foi certamente o de maior porte e o que mais esteve próximo de se tornar realidade, se tratando porém de um grande passo à frente em relação ao TALAV-1. Mesmo diante de muitas dificuldades, houve financiamento do governo militar liberado pelo Ministro da Indústria e do Comércio Pratini de Moraes, um grande admirador do projeto. O protótipo do TALAV tinha capacidade para 20 passageiros e foi construído em escala real prevendo deslocamento sobre um colchão de ar com propulsão aerodinâmica através de uma via especial de concreto pré-moldado, podendo ser tanto elevada quanto ao nível do solo e aplicável a áreas urbanas e rurais. Sendo conduzido inicialmente por dois operadores — prevendo-se automatização total posteriormente — a cabine ficava na traseira ao lado das duas turbinas de propulsão Reator Marbore VI. O motor do colchão de ar era o mesmo do Ford Corcel, com 60 cavalos de potência bruta, e a velocidade máxima estava estimada em 200 km/h. O habitáculo dos passageiros também era independente da plataforma e removível, podendo ser trocada por um contâiner para transporte de carga.

O TALAV foi concluído e apresentado na Brasil Export ‘72, em setembro de 1972, em São Paulo, com direito a uma volta experimental de 40 km, e na Brasil Export ‘73 em Bruxelas, na Bélgica, certamente revolucionando os sistemas de transporte de massa do mundo inteiro. Infelizmente, provavelmente por razões políticas, o TALAV nunca chegou à realidade, apesar de representar um marco tecnológico no Brasil.

Among all DEPV projects under Soler’s coordenation, TALAV was certainly the most ambitious and the one closest to become reality, representing a huge step ahead in comparison to TALAV-1. Even upon many difficulties, the military government gave a financial support released by Minister of Industry and Commerce Pratini de Moraes, allegedly an admirer of the project. The TALAV prototype featured 20-passenger capacity and was built in full scale previewing its running over an air cushion with aerodynamic propulsion through a special railroad made of pre-molded concrete as being either elevated or at ground level, besides being applicable to urban and rural areas. Initially planned to be conducted by two operators — upon total automatization afterwards — the cabin was situated on the back aside the two Reator Marbore VI propulsion turbines. The air cushion engine was borrowed from Ford Corcel, developing 60 gross horsepower, and the estimated top speed was 200 kph (125 mph). The passengers cabin was also independent from the platform and removable, therefore it could be replaced by a container for cargo transportation depending on its use.

TALAV was concluded and presented at Brasil Export ‘72, in September 1972 in São Paulo alongside an experimental 40-km (25-mph) ride, and at Brasil Export ‘73 in Brussels, Belgium, certainly revolutionizing worldwide mass-transportation systems. Sadly, probably due to political reasons, TALAV never came into reality, despite of representing a technological mark in Brazil.



Sistema Delta de Transporte

Idealizado como um complemento ao TALAV-1, TALAV e TAL, o Sistema Delta de Transporte se baseava no princípio de uma cidade arquitetada em função de seu sistema de mobilidade coletiva onde o usuário sairia de casa tendo acesso a uma esteira rolante que lhe levaria a uma primeira estação para embacar em um transporte individual, posteriormente conectando-o a um trem coletivo de alta velocidade — algo passível de ser imaginado somente em um filme de ficção científica até mesmo atualmente. A aplicação imediata do projeto — obviamente descaracterizando significativamente a proposta original — ainda era inviável por exigir a construção de novas vias exclusivas para os trens que possuíam propulsão de turbina a jato e flutuavam através de colchões de ar. Talvez se parte dessas soluções começasse a ser gradualmente aplicada, os problemas de mobilidade não se agravariam nas grandes cidades brasileiras, vitimadas há mais de cinco décadas por medidas políticas que sempre privilegiaram o transporte individual.

Delta Transportation System

Idealized as a complement for TALAV-1, TALAV and TAL, Delta Transportation System was based on the principle of a whole architected city around its collective mobility system where the user would leave home having access to a conveyor belt which would take him to a first station to embark in an individual transportation vehicle, subsequently connecting him to a high-speed collective train — something likely to be imagined just for a sci-fi movie even nowadays. The immediate application for the project — obviously strongly detracting its original characteristic from the original proposal — was still far from being viable for requiring the construction of exclusive vias for jet-propelled trains with air cushion fluctuation. Perhaps if only a part of these ideas began to be gradually applied, the mobility problems wouldn't compound around the biggest Brazilian cities, victimized for over five decades by political decisions that have always privileged individual transporation.

TAL

Sendo o meio termo entre o transporte individual e o de massa, o TAL (Transporte Automático Leve) se tratava de um veículo elétrico de seis passageiros estando vinculado a uma via exclusiva sobre uma plataforma de concreto. Podendo atingir até 50 km/h, seu funcionamento deveria ser automático em um mecanismo similar ao que havia sido pensado para o TALAV-1 em que o passageiro escolheria sua estação de destino ao apertar o botão correspondente em um painel. Cada um dos veículos poderiam se acoplar formando módulos e podendo transportar até 15 mil pessoas por hora nos horários de picos. O acoplamento, no entanto, era controlado por fotocélulas que mantinham uma distância de 30 cm entre os veículos regulando também a velocidade dos módulos.

Assim como o TALAV-1, o TAL era um projeto de aplicação imediata que exigia recursos simples e poucos investimentos, ainda que também fosse idealizado para compor o Sistema Delta de Transporte. Infelizmente foi mais outra excelente proposta de minar os problemas de mobilidade urbana da DEPV que acabou sendo envagetada por falta de interesse e suporte das autoridades em aplicá-la à realidade.

Seemingly the midterm between individual and mass-transportation, TAL (Transporte Automático Leve, or Light Automatic Transporation) was a six-passenger electric vehicle to ride over an exclusive way made of concrete. As being capable of reaching 50 kph (31.2 mph), its functioning should entirely automatized through a similar mechanism in comparison to TALAV-1 on which the passenger would choose his targeted station by pressing the corresponding button on the dashboard. Each one of the vehicles could be coupled to form modules adding up to the circulation of about 15,000 people per hour during rush hours. The coupling, nonetheless, was controlled by photocells keeping a distance of 30 cm in between the vehicles, besides also regulating the modules average speed.

Just like TALAV-1, TAL was an immediate application project which demanded simple resources and few investments, even though it had been also conceived to part of Delta Transportation System. Unfortunatly, it amounted to another excellent attempt to undermine urban mobility problems by DEPV which turned out to be folded by lack of interest and support from the authorities in applying it for reality.

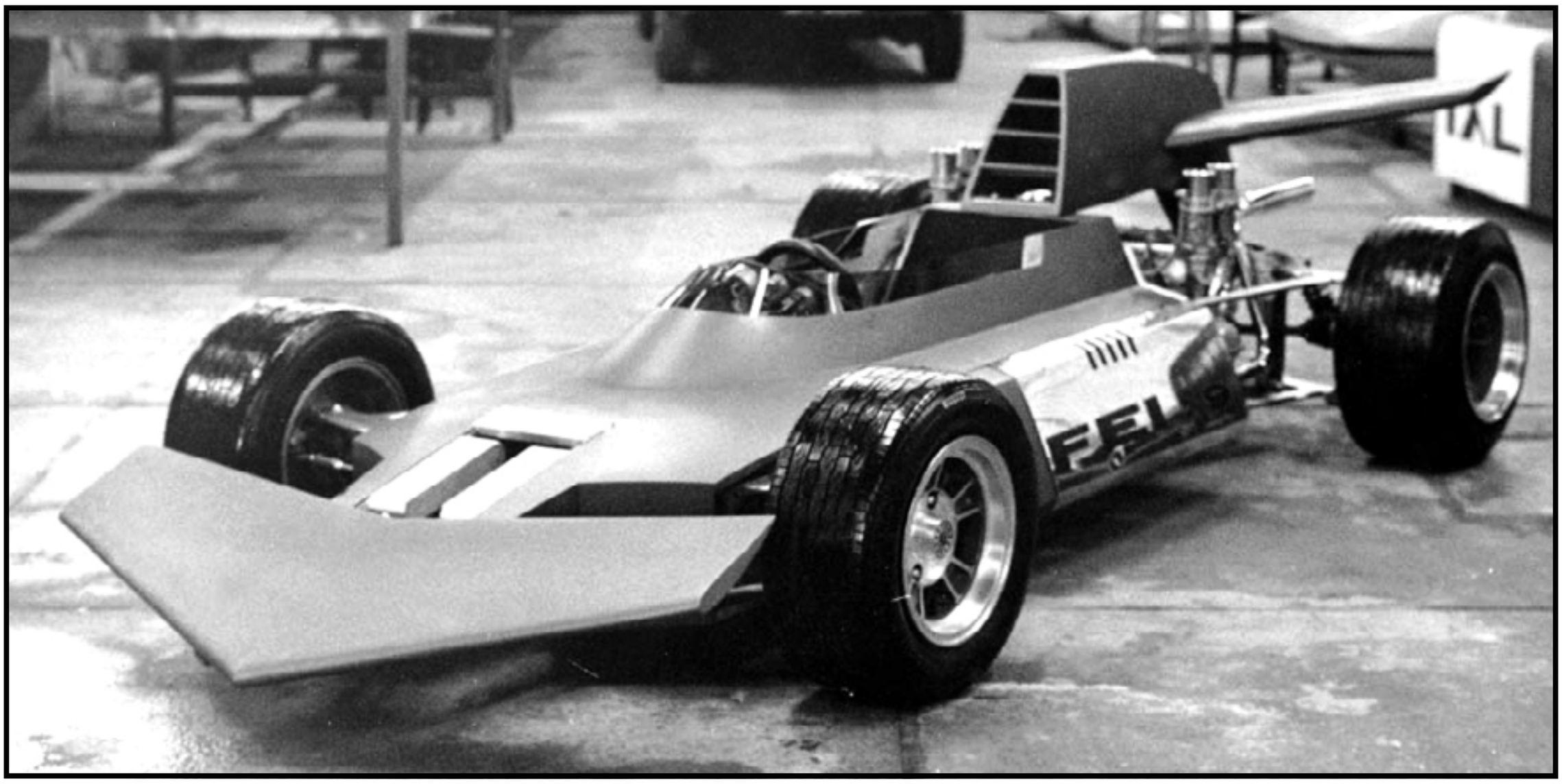
VA & VA-1

Respectivamente derivados e se mostrando evoluções do FEI X-1 e X2, o VA (Veículo Aerodeslizante) e VA-1 foram desenvolvidos a partir do mesmo conceito de aeropropulsão do TALAV e com o intuito de trafegarem em áreas isoladas por terrenos alagadiços ou cujo o acesso só poderia ser feito através de vias fluviais. Os modelos, porém, só poderiam trafegar sobre solo firme em vias exclusivas construídas praticamente da mesma maneira prevista para o TALAV. O VA foi construído a partir do protótipo do FEI X-1 aproventando a estrutura para novas adaptações, incluindo a adoção do motor Volkswagen refrigerado a ar de 1,3 litro e 50 cavalos brutos posicionado na traseira, utilizado tanto para a propulsão quanto para a flutuação. Ele era capaz de atingir 50 km/h na água e 90 km/h na terra, além de pesar somente 400 kg e comportar até 750 kg de carga.

O VA-1, por sua vez, era muito maior do que o X-2, chegando a ter 6,6 m de comprimento e a comportar até 1,5 tonelada de carga, ainda que seu peso fosse de somente 800 kg. Seu motor de sustentação era o mesmo do VA, mas com 10 cavalos de potência a menos, entretanto para a propulsão outros dois motores Volkswagen refrigerados a ar somavam 2,0 litros de cilindrada e 180 cavalos de potência. A velocidade máxima prevista era de 70 km/h sobre a água e de 120 km/h em solo firme.

Respectively derived and visible evolutions from FEI X-1 and X-2, VA (Veículo Aerodeslizante, or Aerosliding Vehicle) and VA-1 were developed using the same aero propulsion conceptby TALAV and intended to roam around isolated areas by waterlogged terrains or whose access could only be done through waterways. Nevertheless, both models could ride over solid ground in case there were exclusive ways built practically the same way as it was previewed for TALAV. VA was built over FEI X-1 prototype, using its structure for new adaptations including the adoption of a 50-horsepower air-cooled Volkswagen 1.3 liter engine situated on the back, used either for fluctuation and for propelling. It was capable of reaching 50 kph (31.2 mph) over the water and 90 kph (56.2 mph) on the ground, besides only weighing 400 kg (881 lb) and carrying up to 750 kg (1,653 lb) of cargo.

VA-1 for instance was far larger than X-2, measuring 6.6 m (259') of lenght and capable of carrying up to 1.5 ton of cargo, even though it weight just 800 kg (1.763 lb). Its sustenance engine was the same as in VA, though with less 10 horsepower, however for propelling there other two air-cooled Volkswagen engines amounting to 2.0 liters of displacement and 180 horsepower. Estimated top speed was 70 kph (43.7 mph) over the water and 120 kph (75 mph) on solid ground.



FEI X-9

Em uma época que o DEPV vivenciava seu ápice criativo com seus projetos de vanguarda e total reconhecimento dentro da indústria automobilística, muitas vezes havia espaço para criar algo revolucionário e inédito como tantos modelos que já saíram de lá. A mais nova e talvez mais audaciosa proposta era de criar o primeiro carro brasileiro de Fórmula 1, que apesar de necessitar a importação de diversos componentes mecânicos, uma parte significativa do veículo poderia ser desenvolvida no Brasil. Propostas de investimentos foram discutidas com empresas como a Bardahl, Cofap e Scorro, inclusive utilizando-se de argumentos como um sistema de freios e trocadores de calor posicionados na horizontal. Infelizmente nenhuma das empresas mostrou interesse em financiar o projeto.

Apesar disso, o DEPV não desistiu e decidiu construir um protótipo para a Fórmula Super Vê, uma categoria de monopostos de grande ascenção na época, além de ter a ajuda de especialistas de competições como Armando Andreone — mais conhecido como Manduca — Júlio Caio e os irmãos Estanislau e João Franco. Assim nasceu o FEI X-9, com carroceria monobloco feita em alumínio, aerofólios pontiagudos e radiadores de óleo posicionados na horizontal.

During a time which DEPV were living their creative peak with vanguardist projects and complete recognition within automotive industry fields, at many times there was room to create something revolutionary and outlandish just like a range of models they had already developed. The latest and probably most audacious proporsal rounded about giving birth to the first Brazilian Formula 1 car, which in spite of needing the importation of mechanical components, a meaningful part could still be developed in Brazil. Investment deals were discussed with companies like Bardahl, Cofap and Scorro being justified by, for example, horizontally-positioned brake systems and heating changers. But sadly none of these companies showed interest in financing the project.

On the other hand, DEPV did not give up and decided to built a Formula Super Vê prototype, a monopost category earning a great popularity at the time. With the help of racing experts Armando Andreone — mostly known as Manduca — Júlio Caio and Estanislau and João Franco brothers, the FEI X-9 was finally born with aluminum monocoque bodywork, pointed spoilers and horizontally-positioned oil radiators.

Entre tantos projetos revolucionários, Soler se firmou como uma das figuras mais importantes da história da indústria automobilística brasileira, tendo vislumbrado um futuro melhor para o país através de seus projetos e acreditando no vasto potencial e criatividade que a indústria local tinha a oferecer, mesmo diante de limitações econômicas e técnicas. Seu otimismo era expressado através de alguns de seus ensinamentos:

• "O paradigma do tempo não existe, tudo é possível de ser feito, é somente querer realmente fazer";
• "Toda vez que você estiver fazendo algo e o conceito tornar-se complexo, pare, jogue tudo fora e comece tudo de novo";
• "Olhe o outro lado de sua mão";
• "Tudo é possível de ser melhorado, sempre";
• "Ninguém faz nada sozinho. Uma equipe faz o impossível"
• "Se você realmente quiser algo, vai conseguir"

Soler faleceu aos 78 anos de idade no dia 15 de novembro de 2004 em São Paulo, aonde viveu desde quando chegou ao Brasil. •

Among many revolutionary projects, Soler solidified his reputation as one of the most important characters of the Brazilian automotive industry history, having imagined a better future for the country through his rich work and believing in the vast potential and creativity that local industry had to offer, even though standing economical and technical limitations. His optimism was expressed through some of his mottos:

• "Time paradigm doesn't exist, everything is possible to be done, it just relies on your wish to do it"
• "Every time you're doing something and everything becomes complex, stop, throw it all away and restart all over again"
• "Mind the other side of your hand"
• "Everything can be possibly improved, always"
• "No-one does anything alone. A team does the impossbile"
• "If you really want something, you'll make it"

Soler deceased at the age of 78 on November 15th 2004 in São Paulo, where he lived since his first days in Brazil. •

• Soler (no centro com terno preto) e sua equipe do DEPV com o TALAV.
• Soler (in the center with black suit) and his DEPV team with TALAV.

BRASINCA
o fabricante · the manufacturer

Instalada na Avenida Augusto de Toledo, 105, na cidade de São Caetano do Sul, São Paulo, em meados de 1949, a Brasinca S.A. Ferramentaria, Carrocerias e Veículos tinha como um de seus objetivos a produção de carrocerias de ônibus sobre chassis já prontos oriundos de diversos fabricantes, assim como tantas outras empresas especializadas nesse ramo que surgiram na época, algumas das quais ainda sobrevivem, como a CAIO e a Marcopolo. A Brasinca, no entanto, foi a primeira a produzir carrocerias com estrutura de aço. O que explica o surgimento de vários fabricantes deste tipo na época é a enorme demanda vinda das grandes cidades que vivenciavam um crescimento repentino por conta de um característico fluxo de migração das áreas rurais para os centros urbanos, especialmente partindo do interior nordestino para São Paulo e Rio de Janeiro. Os poucos fabricantes já atuantes no mercado se viam incapazes de atender uma demanda tão grande, levando posteriormente à importação de modelos produzidos pela GMC nos Estados Unidos, visando atender majoritariamente São Paulo e Rio de Janeiro, lugares em que a situação era mais emergencial. Estes eram bastante elogiados pelos usuários por serem capazes de transportar até 40 passageiros sentados, provendo um

Established at Avenida Augusto de Toledo, n.105, in São Caetano do Sul, an industrial city situated in the Grande São Paulo region, in 1949, Brasinca S.A. Ferramentaria, Carrocerias e Veículos had as one of its goals producing bus bodyworks fitted with floorpans originated from other manufacturers, just like a vast array of other specialized companies on such field that quickly came up at the time, some of which still survive, as for example CAIO and Marcopolo. Brasinca, nevertheless, was the first to produce bodyworks with steel structure. What explains a sudden emerging of those manufacturers at the time was a huge demand coming from the big cities and capitals living a fast growth caused by a characteristic flow of migration from rural areas towards the urban centers, especially people departing from the Northeastern region mainly heading up to São Paulo and Rio de Janeiro. Since the few bus bodywork manufacturers already existent were unable to fulfill such great demand, local authorities ended up importing models produced by GMC in the United States, mostly targeting São Paulo and Rio de Janeiro, the two biggest Brazilian cities, where the situation was utterly urgent.

excelente conforto e dispondo de itens como transmissão automática e ventilação interna. Em paralelo a isso, importava-se grandes quantidades de chassis de marcas como a GMC, Mack, Leyland e Volvo para serem montadas nas carrocerias de ônibus produzidas no Brasil. Como os ônibus estadunidenses rapidamente se tornaram referências sob todos os aspectos, os fabricantes brasileiros naturalmente não quiseram ficar atrás e tentavam simular desde a estética até a qualidade de construção, acabamento e comodidades.

Those models were highly praised by the passengers for being capable of transporting up to 40 people sat, providing an impeccable comfort and featuring convenience items like automatic transmission and internal ventilation. Importing buses wasn't the only solution, therefore the mass-transportation market saw the emerging of many new manufacturers and subsequently chassis and mechanical components largely imported coming from already known makes like GMC, Mack, Leyland or Volvo, to be assembled alongside the new models soon to

• O primeiro ônibus com carroceria de estrutura aço do Brasil, produzido pela Brasinca em 1949 (esquerda), e FNM D-11000 (acima à direita) e D-9500 (abaixo) adaptados para a função de ônibus com cabines e carrocerias produzidas pela Brasinca.

• Brazil's first bus with steel structure bodywork, produced by Brasinca in 1949 (left), and FNM D-11000 (above right) and D-9500 (below) adapted for passenger transportation with either cabins and bodyworks produced by Brasinca.

A Brasinca, no entanto, não se limitou apenas ao ramo dos ônibus, passando também a atuar como um grande fornecedor de chapas de aço para os fabricantes que viriam a se instalar posteriormente no Brasil. O primeiro deles foi a Fábrica Nacional de Motores (FNM), idealizada pelo brigadeiro Antônio Guedes Muniz, como parte dos planos de industrialização da fase do Estado Novo (1937-1945) do regime do presidente Getúlio Vargas, que também incluiu o surgimento de outras grandes corporações estatais, como por exemplo, a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), Companhia Vale do Rio Doce ou a Companhia Hidroelétrica do São Francisco (CHESF). A construção da FNM se iniciou em 1940 e a inauguração oficial se deu no dia 13 de junho de 1942, muito embora

be available. As those US buses quickly became references under all aspects, Brazilian manufacturers did their best not to stay behind, hence they tried to emulate since stylistic details from construction, finishing and trimming qualities.

Brasinca, nonetheless, did not narrow itself solely on the bus manufacturing field, expanding their shores to act as a big-sized steel plate supplier for the large manufacturers to be established in Brazil within a short future. The first of them was Fábrica Nacional de Motores (or National Motors Factory and commonly know for the FNM abbreviation), conceived by Brigadier Antônio Guedes Muniz as part of the industrialization plans throughout the New State phase (1937-1945) of President Getúlio Vargas' regime, which also included other compa-

seu maquinário só ficasse efetivamente pronto em 1946, iniciando assim a produção de motores de avião da Wright. Como a guerra já havia acabado, a produção desses motores foi descontinuada após poucas unidades construídas, sendo assim a fábrica foi adaptada para a produção de geladeiras, bicicletas, tampinhas de garrafa, peças de trem e tantos outros utensílios, além de prestar serviços de assistência técnica para motores de avião. Essa situação se manteve até 1948, pois no ano seguinte a FNM lançava seu primeiro modelo de caminhão a diesel com capacidade de transportar até 7.500 kg de carga, sob licença da Isotta Fraschini italiana. Denominado de FNM IF-D-7300, este modelo tinha sua cabine produzida pela Brasinca, tornando-se a primeira cabine de caminhão fabricada no Brasil, enquanto que o chassi e os componentes mecânicos eram importados da Itália, contemplando um plano de nacionalização gradual de quatro anos. Infelizmente, após somente 200 unidades construídas, a produção foi interrompida por conta de dificuldades financeiras da Isotta Fraschini que a levaram a fechar as portas.

nies like Companhia Siderúrgia Nacional (CNS — National Siderurgical Company), Companhia Vale do Rio Doce (today known solely as Vale), and Companhia Hidroelétrica do São Francisco (CHESF — São Francisco Hydroelectric Power Plant Company). FNM building work began in 1940 on an area of Duque de Caxias, Rio de Janeiro, and the official inauguration took place on June 13th, 1942, even though the machinery would only get effectively ready later in 1946, finally giving a start to the production of Wright plane engines. Once that the original purpose was to supply war planes, given that the II World War had been by far ended, the production was discontinued after a few engines built, consequently the factory suffered some changes on its machinery and was easily and properly suited for the production of fridges, bicycles, bottle caps, train parts, among many other useful utensils, besides offering technical assistance for plane engines. Such situation remained until 1948, because on the following year FNM released its first diesel-fueled truck model of 7,500 kg (16,535 lb) capacity, under license of Italian manufacturer Isotta Fraschi-

• Lançado em 1949, a FNM IF-D-7300 tinha sua cabine produzida pela Brasinca: a primeira do Brasil.
• Introduced in 1949, FNM IF-D-7300 had its cabin produced by Brasinca: Brazil's first one.

Em 1950, a FNM fechou contrato com a Alfa Romeo, também italiana, para a produção de não só caminhões como também chassis de ônibus. Os novos caminhões ganharam a denominação de FNM-Alfa Romeo D-9500, se referindo ao deslocamento do motor de 9.495 cm³, além de desenvolver uma potência bruta de 130 cavalos. A capacidade de carga era de 8.100 kg, podendo subir para até 22.000 kg caso a cabine fosse acoplada a uma carreta de dois eixos. O lançamento se deu em 1951, mas a comercialização foi iniciada somente

ni. Denominated as FNM IF-D-7300, that truck had its cabin produced by Brasinca, becoming the very first truck cabin to be fully produced in Brazil, whereas the chassis and all the mechanical parts were imported directly from Italy, giving the start to a gradual four-year nationalization plan. Sadly after only 200 trucks built, production was interrupted due to Isotta Fraschini financial difficulties which ended up declaring bankruptcy and closing its doors soon later.

In 1950, FNM closed a deal with Alfa Ro-

• A Brasinca também produziu a cabine do FNM D-9500 (à esquerda), lançado em 1950, e uma versão de cabine do D-11000, uma variação do modelo anterior com diversos aperfeiçoamentos técnicos, em 1958.

• Brasinca also produced the FNM D-9500 cabin (left), introduced in 1950, and a cabin version for D-11000, the former model variation with a range of technical improvements, in 1958.

no ano seguinte e de qualquer forma, o novo caminhão teve uma excelente receptividade no mercado por se adaptar perfeitamente às condições brasileiras graças à sua grande robutez e confiabilidade além de fornecer uma boa potência. Outro detalhe interessante era a presença de duas camas atrás dos bancos, item extremamente útil para viagens que poderiam levar vários dias e até mesmo semanas. A cabine do D-9500 também era produzida pela Brasinca e o modelo estava disponível em várias versões para usos distintos.

Em 1958, a FNM lançava o D-11000, um modelo com inúmeros aperfeiçoamentos técnicos e motor de 11 litros de deslocamento com potência bruta de 150 cavalos, além de estar disponível com cabines não só da Brasinca, mas também da própria FNM (neste caso, se tratava da versão Standard) e de outros fabricantes como a Metro, Carretti e CAIO. Na mesma época, durante o mandato do presidente Juscelino Kubitschek, era criado o Plano de Metas com o intuito de dar continuidade ao processo iniciado por Vargas, sendo assim surgia também o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA) para que fabricantes estrangeiros pudessem se instalar e produzir carros no Brasil. Uma das exigências era de que cada modelo deveria possuir pelo menos 40% de peso composto de peças nacionalizadas, devendo atingir pelo menos de 90 a 95% em quatro anos. Com isso, diversos fabricantes como a Simca, Willys-Overland e Toyota se instalaram no país, enquanto que outras empresas como a Volkswagen, Ford e General Motors passaram a efetivamente produzir integralmente seus veículos ao invés de apenas montá-los. Sendo localizada na região do ABCD paulista, a Brasinca estava em uma posição estratégica, pois praticamente toda a indústria automobilística brasileira viria a ser erguida naquela área, o que naturalmente levou a

meo, also of Italian origin, for the production of not only trucks but also bus floorplans. The new trucks were introduced under the FNM-Alfa Romeo D-9500 denomination, referring to the engine displacement of 9.495 cm³ (579.4 in³), which by the way was capable of developing an output of 130 gross horsepower. The cargo capacity was around 8,100 kg (17,860 lb) with the possibility of increasing up to 22,000 kg (48,500 lb) in the case the cabin was coupled with a two-axle dray wagon. The truck model was released in 1951, however its commercialization only effectively began on the following year and truck itself otherwise had an excellent market reception as it perfectly suited the Brazilian conditions due to its reliability and robustness, besides a better output in comparison to other models. Another interesting detail was the presence of two beds behind the seats, a completely indispensable feature for long trips that could take many days and even weeks. The D-9500 cabin was also produced by Brasinca and the model was available for distinct purposes.

In 1958, FNM introduced D-11000, a model with uncountable technical improvements featuring a 11-liter engine developing an output of about 150 gross horsepower. It was available not only with a Brasinca cabin, but also with a FNM self-built one (namely the Standard version) and from other manufacturers such as Metro, Carretti and CAIO. In the same time, during President Juscelino Kubitschek's term, it was created the Goals Plan with the intention of continuing the industrialization process started by Vargas, as a result of that it was also created the Automotive Industry Executive Group (GEIA) in order to give a chance for foreign manufacturers to establish themselves and produce vehicles in Brazil. One of the main requirements was that each model should possess

• Na década de 80, a Brasinca entrou no mercado das picapes transformadas oferecendo os modelos Mangalarga (no topo) e Passo Fino, tendo como base a Chevrolet A-20 e D-20.

• In the 80s, Brasinca joined the transformed trucks market offering Mangalarga (top) and Passo Fino models, both based on Chevrolet A-20 and D-20.

empresa a prestar serviços de estamparia para muitos desses fabricantes em diversos modelos e elevar seu patamar para uma empresa de grande porte.

O 4200 GT 'Uirapuru', apesar de ter sido o único modelo exclusivo da Brasinca, certamente representou um marco para a indústria automobilística, principalmente por ter sido desenvolvido em seu estágio inicial. A Brasinca só voltaria a oferecer produtos no mercado com seu emblema entre o fim da década de 80 e o início da década de 90 ao entrar no mercado das picapes transformadas e personalizadas, que por sua vez vivia seu ápice comercial no país por conta da ausência dos carros importados. Os modelos oferecidos eram o Mangalarga (blazer

at least 40% of its weight composed of nationalized parts under the obligation of reaching between 90 and 95% within a four-year basis. Indeed, many manufacturers such as Simca, Willys-Overland and Toyota found space to install their own assembly lines, while other companies like Volkswagen, Ford and General Motors, already present in the country, became producing vehicles in fact rather than merely assembling them using CKD units. Situated around the ABCD Paulista region, Brasinca remained on an strategical position just because nearly all the Brazilian automotive industrial park would be concentrated on that area, what naturally led the company to provide metal stamping services

• Pouco depois, os modelos Andaluz (à esquerda) — o mais vendido — e Quatro de Milha também passaram a ser oferecidos.
• Shortly later, Andaluz (left) — the best selling model — and Quarto de Milha were added to the line-up.

de quatro portas), Passo Fino (blazer de duas portas, Andaluz (picape de cabine dupla e duas portas) e Quarto de Milha (picape de cabine estendida), se tratando de transformações sobre a Chevrolet A-20 e D-20. Como a Brasinca era um dos fornecedores da General Motors, havia uma enorme vantagem em relação às outras transformadoras: o acesso às plantas originais das picapes, resultando na ausência de intervenções sobre carros já prontos. Diante do sucesso desses modelos, a General Motors entrou em um acordo com a Brasinca, sendo assim o Mangalarga e Passo Fino viraram respectivamente a nova Veraneio — nome que ficou ausente do mercado por algum tempo — e a Bonanza, ambas comercializadas como parte da linha Chevrolet. O Andaluz, no entanto, continuou sendo produzido carregando os emblemas da Brasinca e foi descontinuado no início dos anos 90, assim como praticamente todas as picapes. A Brasinca em si continuou exercendo a sua especialidade na parte de estamparia auxiliando diversas empresas. •

for many those manufacturers in many models, hence gradually expanding its capacity and lifting its degree to a large-sized company.

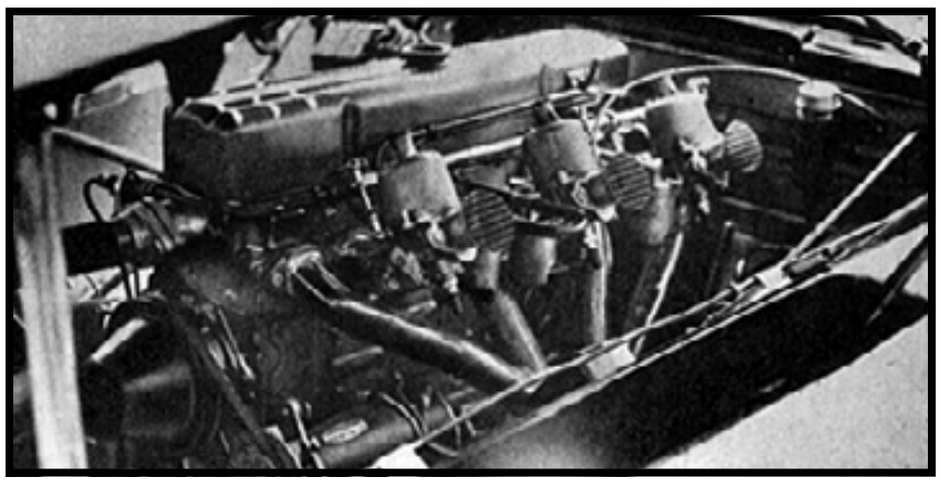
In spite of Uirapuru being Brasinca's only exclusive model, it certainly represented a strong mark for the Brazilian automotive industry, especially because it was developed throughout the industry itself early phase. Brasinca would only offer products carrying their own badge again between the late 1980s and early 1990s, entering the customized and transformed trucks market, by then reaching its highest commercial peak due to the complete absence of imported cars. Available models were Mangalarga (four-door blazer), Passo Fino (two-door blazer), Andaluz (two-door double-cab pickup) and Quatro de Milha (extended-cab pickup), all based on Chevrolet A-20 and D-20. As Brasinca was for instance one of local General Motors main suppliers, it had a huge advantage over the other customizing companies: the access to the original trucks blueprints and steel plates, avoiding interventions on already assembled cars. Upon the relative commercial success and notorious manufacturing quality of these models, General Motors signaled a deal with Brasinca and therefore Mangalarga and Passo Fino respectively became the new Veraneio — a name that remained away from the market for some time — and Bonanza, although still produced by Brasinca. Andaluz, nonetheless, was the only model to keep carrying Brasinca badges and was discontinued in the early 1990s, just like almost every other transformed or customized truck and not so long before the Chevrolet models. Brasinca itself kept active providing steel stamping services for other companies. •

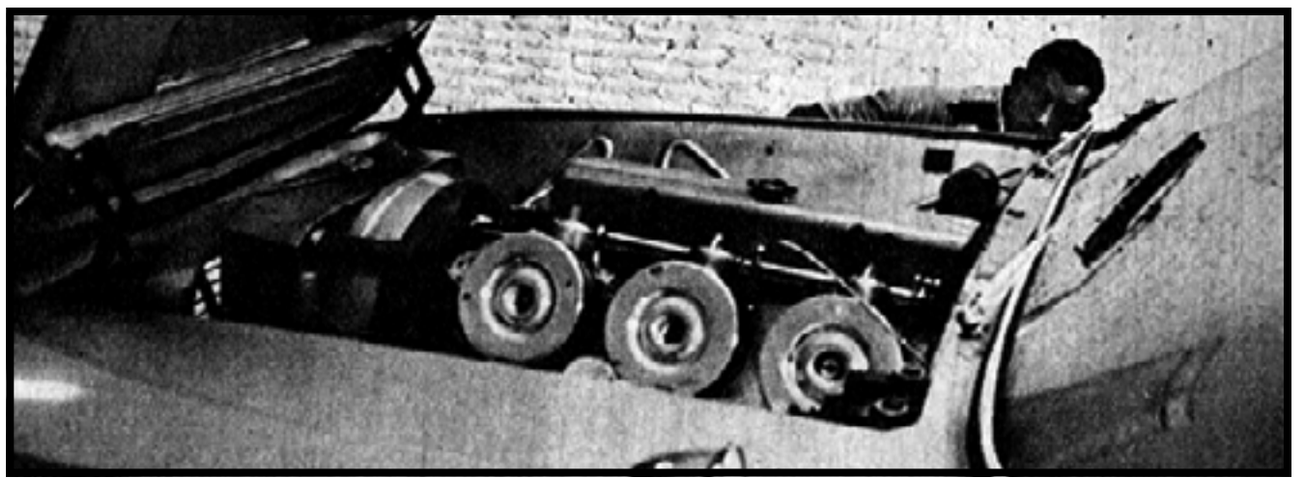
UIRAPURU

o carro · the car

A ideia de produzir um carro esportivo de grande porte capaz chegar aos 200 km/h de velocidade era certamente uma ousadia em um país cuja indústria automobilística ainda dava seus primeiros passos, porém tudo isso foi possível graças ao empenho e criatividade de uma equipe competente. Inicialmente o projeto foi denominado de X-4200, mas logo foi apelidado de Uirapuru, um pássaro silvestre que pode ser encontrado em quase toda a região da Amazônia. Rigoberto Soler em seu cargo de chefe do Departamento de Engenharia de Produtos da Brasinca teve sua ideia aprovada e levada adiante pelo suporte dado por: Ângelo Mário Gonçalves, o diretor industrial da empresa; Narciso Vasquez, o chefe de manufatura; e Sady Schueler Moura, o diretor-presidente, que por sua vez sempre sonhou com um produto inteiramente concebido pela própria empresa, afinal este seria o primeiro carro de passeio a sair das linhas de montagem da Brasinca.

The idea of producing a big-sized sports car capable of reaching 200 kph (125 mph) of speed was quite an audacity in a country whose automotive industry was still giving its first steps, however everything turned out to be possible thanks to the efforts and creativity of a competent team. Initially the project was named as X-4200, but soon nicknamed as Uirapuru, a wild bird that can be found around the whole Amazônia region. Rigoberto Soler on his position as Brasinca Product Engineering Department chief had his idea approved and materialized due to the support given by: Ângelo Mário Gonçalves, the company's industrial director; Narciso Vasquez, the manufacturing chief; and Sady Schueler Moura, the director-president, who by the way had always dreamt of a product entirely conceived by the own company, after all that would also be the very first passenger car to roll off Brasinca assembly lines.

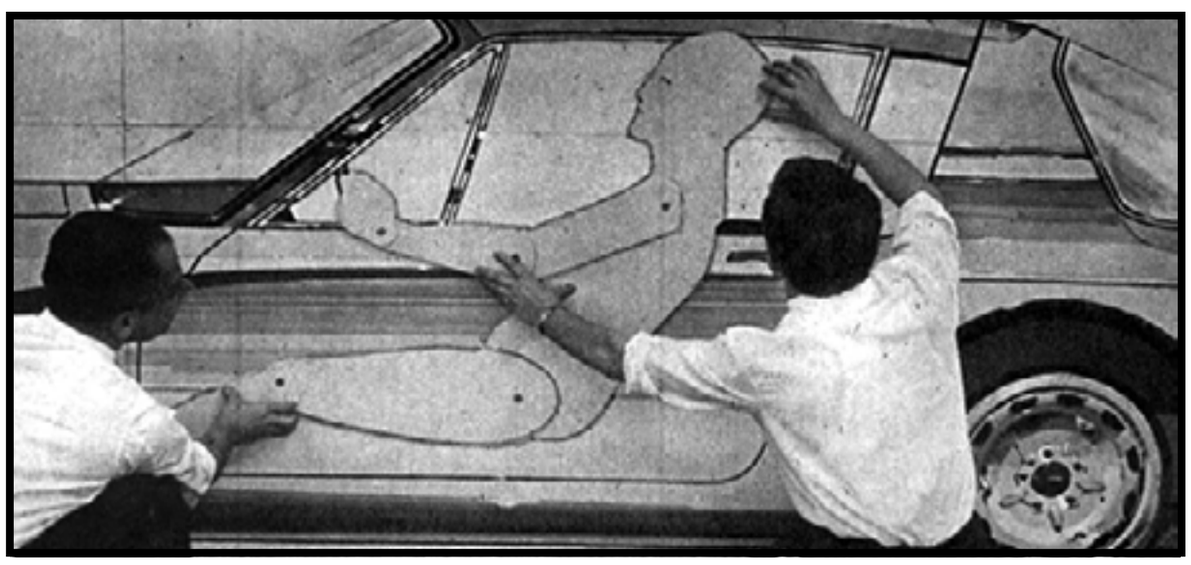


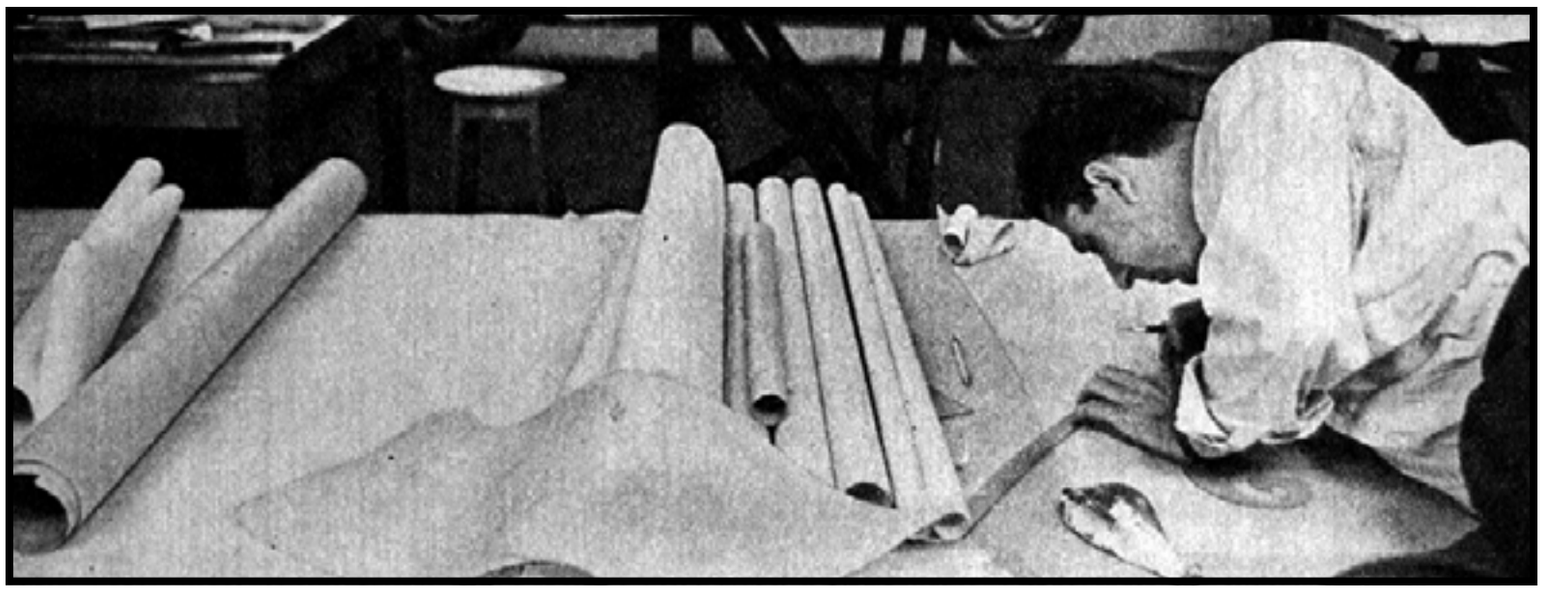


• Debaixo do capô estava o motor Chevrolet de seis cilindros em linha alimentado por 3 carburadores SU-H6.
• Under the hood, a Chevrolet in-line six-cylinder engine fed by 3 SU-H6 single carburetors.

À princípio, todas as suas peças deveriam ser produzidas no Brasil, tanto é que inicialmente freios a disco foram descartados por não serem produzidos ainda no Brasil, consequentemente foi preferido um conjunto de tambores de 11 polegadas da Bendix de adicionamento hidráulico, também usado no Chevrolet Amazona. O motor vinha da linha de caminhões da Chevrolet, um seis cilindros em linha com deslocamento aumentado de 3.850 para 4.271 cm³ e alimentado por três carburadores SU-H6 — importados da Inglaterra — fornecendo assim 155 cavalos de potência bruta a 4.000 rpm e 32,7 mkgf de torque bruto 3.200 rpm, ainda que a taxa de compressão de 7,3:1 original fosse mantida. O motor era sincronizado a um câmbio Clark manual de três marchas com alavanca no assoalho que abusava de sua elasticidade pelo fato de atingir os 100 km/h por hora em primeira marcha, ainda que não comprometesse a durabilidade do motor, e que

At first, all of Uirapuru components should have been produced in Brazil, due to probably a nationalist ideology around the project, so much that disk brakes were initially descarted for not being produced in Brazil yet, consequently a set of Bendix 11” power drums also used on Chevrolet Amazona was prefered instead. The engine came from the Chevrolet truck line-up, an in-line six cylinder whose displacement was increased from 3.850 (235) to 4.271 cm³ (261 pol³), with the addition of three SU-H6 1-barrel carburetors — imported from England — resulting in 155 gross horsepower at 4,000 rpm and 32,7 gross mkgf (236,5 lb-ft) at 3,200 rpm, even though the original 7.3:1 compression ratio was kept. The engine was synchronized to a Clark floor-mounted three-speed manual gearbox which overused its elasticity for reaching 100 kph (62 mph) still on first gear, although it didn’t harm the engine durability in any way, on the other hand





• O Uirapuru em fase de desenvolvimento. O projeto inteiro consumiu aproximadamente 6 mil horas de trabalho.
• Uirapuru during its development phase. The entire project consumed approximately 6,000 working hours.

ao mesmo tempo fornecia engates rápidos e precisos por conta de sua maciez e seu curso reduzido. O sistema de transmissão também possuía uma embreagem Borg & Beck de acionamento hidráulico enquanto que o diferencial vinha dos caminhões da Chevrolet. O conjunto mecânico era complementado por uma suspensão dianteira composta por braços desiguais sobrepostos complementada por uma barra estabilizadora, idêntica à do Corvette 1962 — assim como a caixa de direção da Saginaw, que por sua vez estava situada muito próxima ao radiador — enquanto que a traseira possuía molas helicoidais e quatro barras longitudinais compensadoras de torque com uma barra transversal do tipo Panhard, o que garantia uma distribuição de peso excepcional próxima aos 50% por eixo, muito embora a tendência nas curvas fosse de sobresterço, ou seja, saía de traseira. Os pneus eram Pirelli Cinturato de 175 x 400 mm - medidas que correspondiam a 15,7 pol de aro - com 5,5 pol de tala, calçando rodas idênticas às utilizadas no FNM 2000 JK.

providing a quick and accurate shifting due to its smoothness and reduced course. The transmission system also had a Borg & Beck power clutch while the differential came from Chevrolet trucks. The mechanical set was complemented by a front suspension was identical to the one used by 1962 Corvette, composed by unequal superposed arms - as well as the Saginaw steering box, which by the way was placed very close to the radiator - while the rear one had coil springs and four torque-compensating longitudinal bars alongside a Panhard-type transversal bar, what guaranteed an exceptional weight distribution near 50% per axle, even if the car had an oversteering tendence on the rear. The tires were Pirelli Cinturato with 175 x 400 mm of dimension — equivalent to a 15.7’ rim — and 5.5’ of width wearing the same wheels used on FNM 2000 JK.

• Um dos dois protótipos de teste mostrando a inusitada abertura do capô, descartada no modelo de série.
• One of the two test prototypes showing an unusual hood opening, dropped for the series model.

Em relação à parte estrutural, ao invés de aproveitar a plataforma de algum carro já existente, Soler preferiu desenvolver um chassi de vigas ocas do tipo caixa feito em chapas de aço com resistência suficiente para uma versão conversível sem a necessidade de reforço estrutural. A carroceria também era feita em chapas de aço — com um santantônio incorporado à coluna do vidro traseiro — e contrariava uma futura tendência no Brasil de se utilizar plástico reforçado ou fibra-de-vidro em carros esportivos produzidos em uma escala reduzida. A confecção das chapas de aço era inteiramente artesanal por serem moldadas manualmente sobre gabaritos ao invés de serem prensadas.

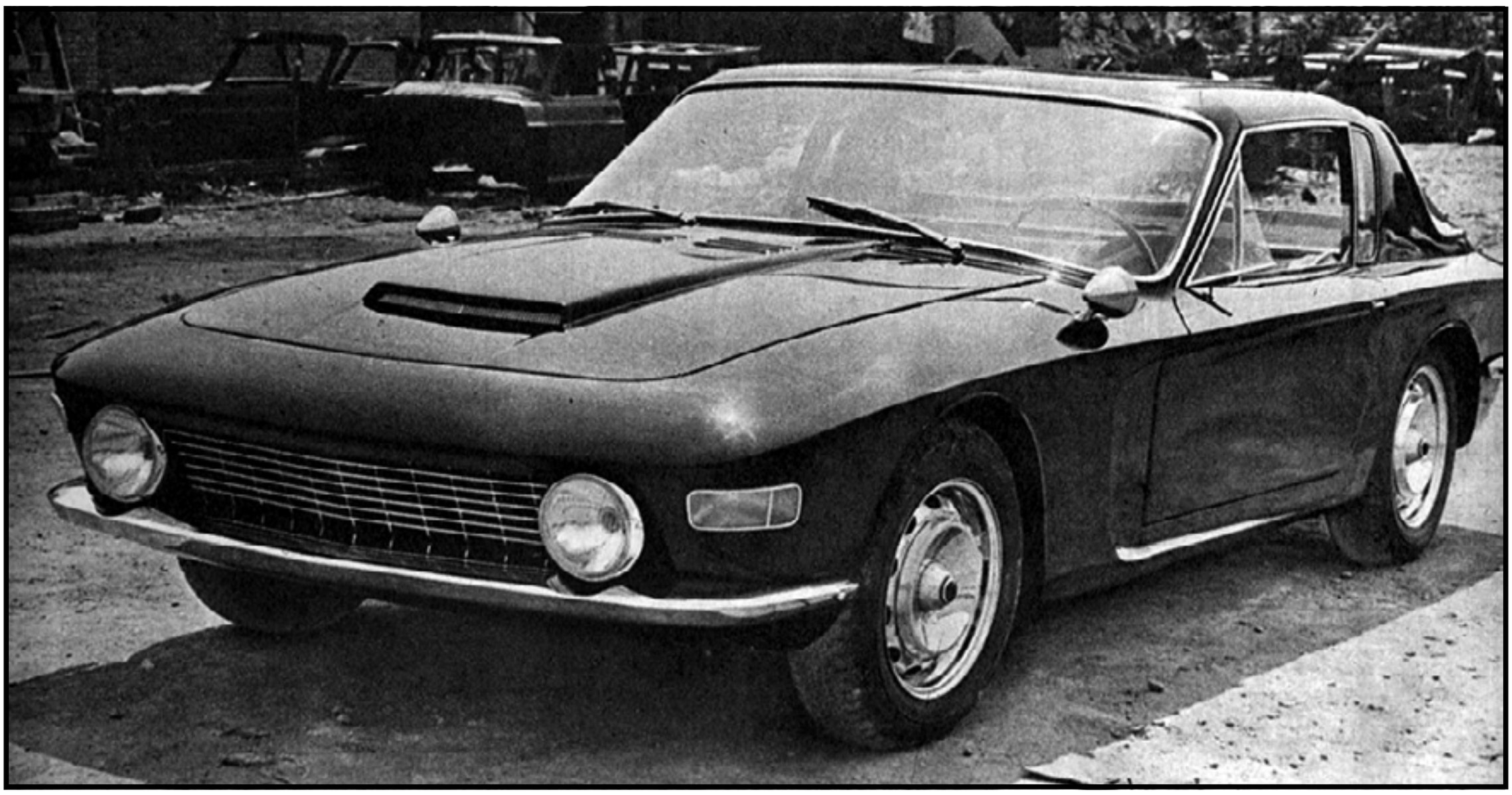
As for the structural part, instead of using an existent car floor-pan, Soler prefered to conceive a hollow-beamed chassis made of steel plates resistent enough for a convertible version without the need of structural reinforcement. The bodywork was also made of steel plates — with a safety bar incorporated all over the whole rear window column — and in a way contradicted a future tendence in Brazil of using reinforced plastic and fiberglass on small-scaled sports cars. The steel plates manufacturing was entirely hand-made as they were manually molded over patterns rather than being pressed.

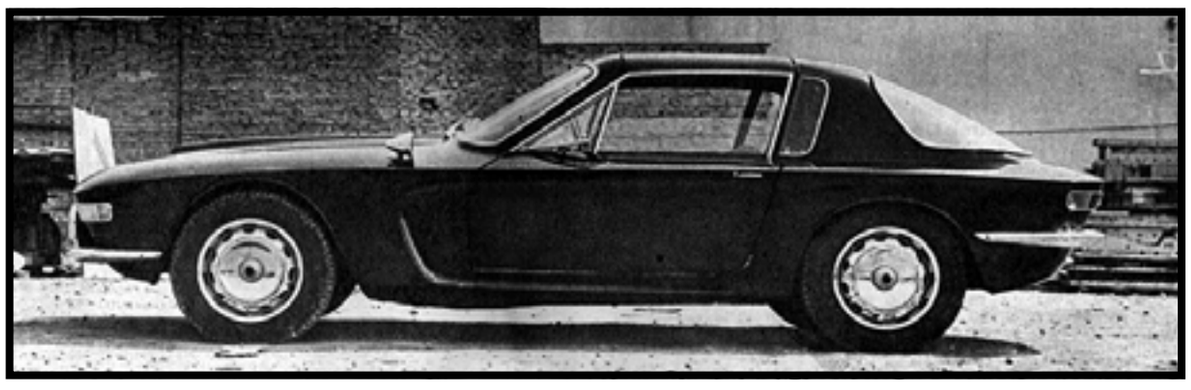
A BELEZA DAS LINHAS

A bela carroceria de perfil baixo, agressiva e ao mesmo simples com o mínimo possível de cromados seguia as tendências estéticas italianas e possuía 4,35m de comprimento, 1,80m de largura, 1,27m de altura e 2,69m de entre-eixos. O peso do carro completo ficava em torno dos 1.250 kg. Como era de convir em um esportivo de grande porte com motor dianteiro, a frente era demasiadamente grande — composta por faróis redondos, piscas horizontalizados, grade com discretos frisos cromados e um para-choque sem tantos detalhes — enquanto que a traseira era curtíssima, com um pequeníssimo porta-malas quase que inteiramente ocupado pelo estepe, algo perdoável em um esportivo. O capô possuía uma tomada de ar central, e pelo menos no protótipo, era aberto através de quatro barras que o nivelava nos quatro cantos, enquanto que no modelo de produção ele se abria a partir do lado do para-brisa se sustentando na fren-

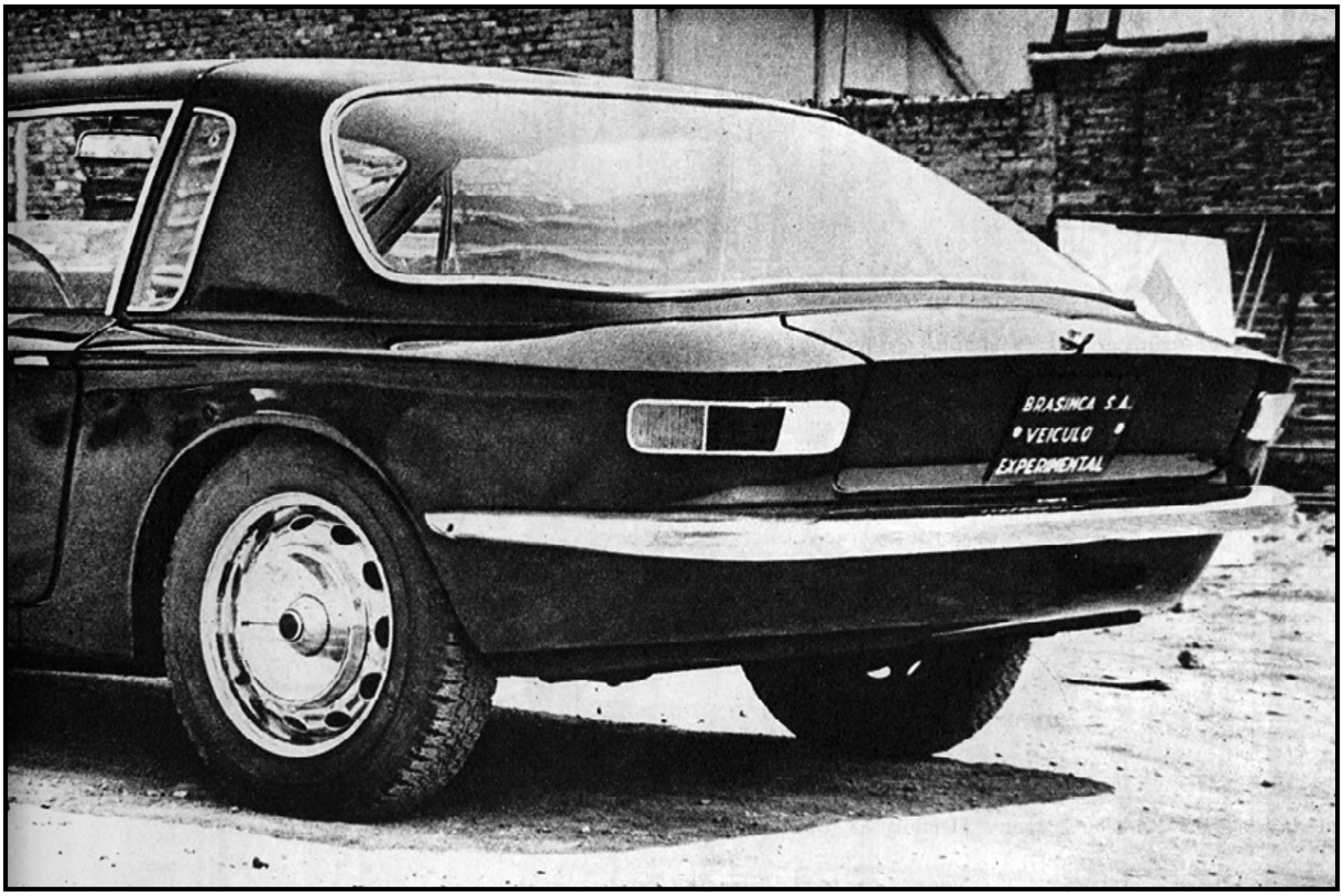
THE BEAUTIFUL LINES

The low-profile pretty, agressive and simple bodywork, and at the the same time mostly free of chromed details, followed Italian styling tendencies and had 4.35m (171.3') of lenght, 1.80m (70.9') of width, 1.27m (50') of height, and 2.69m (105.9') of wheelbase. The car gross weight was around 1,250 kg (2,756 lb). Just as expected in a front-engine big-size sports car, the frontend was quite long - composed by rounded headlights, horizontalized side signalers, a discreetly-meshed chromed grille and a plain bumper free of details - contrasting to the rather short rearend featuring a quite tiny trunk, something forgivable on a sports car. The hood had an air-scoop and at least on the prototypes, it was opened through four lifting bars that leveled all the corners, while on the production model it was opened from the windshield side towards the frontend, what was very usual back then. The bodywork sides were marked by a retilineous and ex-





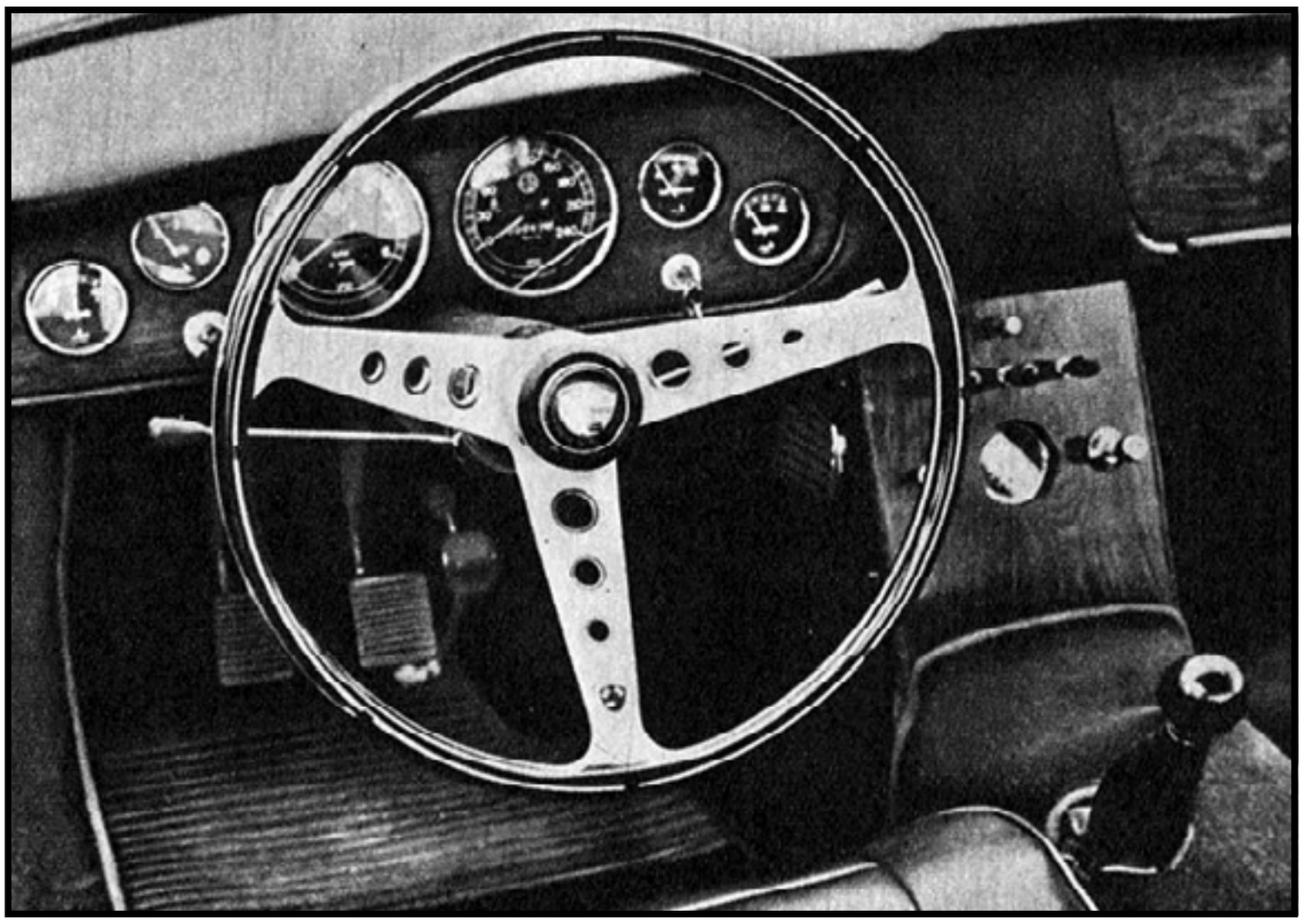
• Belo de acordo com as tendências italianas da época à frete de seu tempo sob todos os ângulos.
• Beautiful following the Italian trends from those times and ahead of its time over all angles.

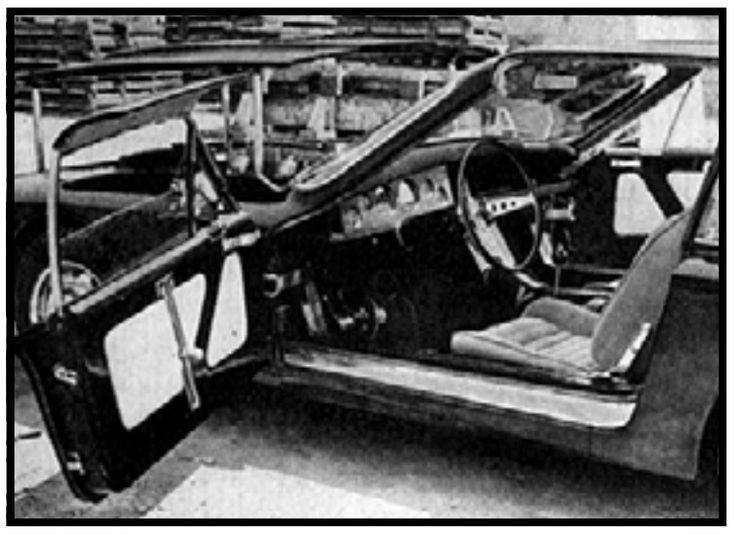


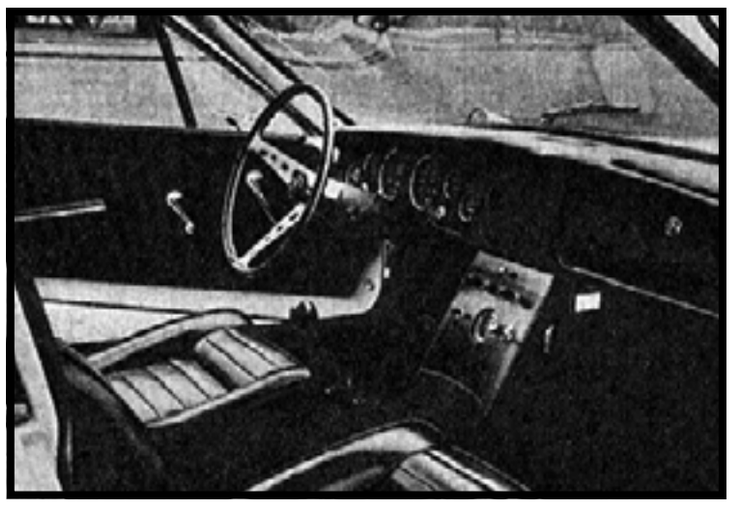
• Belo de acordo com as tendências italianas da época à frete de seu tempo sob todos os ângulos.
• Beautiful following the Italian trends from those times and ahead of its time over all angles.

te, o comum na época. A lateral era marcada por uma linha de cintura retilínea e protuberante que se prolongava até a frente e a traseira e que parecia ser levemente inclinada pelo fato das caixas das rodas traseiras serem mais baixas. Também havia discretas saídas de ar localizadas atrás das rodas dianteiras incorporadas dentro de um vinco que se estendia até as extremidades da linha de cintura e ao lado inferior das portas, que por sua vez avançava um pouco sobre a lateral. A traseira era simples, com apenas um para-choque plano e lanternas dispostas na horizontal, porém com um vidro traseiro em formato de decaimento que se prolongava sobre a lateral, resultando em uma ampla área envidraçada e consequentemente em uma melhor visibilidade. As portas avançavam expressivamente sobre o teto para evitar dificuldades ao acessar o interior de um carro tão baixo, problema bastante comum em modelos esportivos, no entanto essa ótima solução foi minada pelo fato do vão ser grande o suficiente para que em dias chuvosos a água escorrece para o interior do carro ao abrir a porta.

pressive waist line that was extended until the front and rear ends, looking slightly inclined for the lower rear wheel boxes. There were also discreet side vents behind the front wheels within a contour that was extended until the waist line extremities and beside the doors inferior side, which by the way was lengthened ahead over the bodywork sides. The rearend was simple with only a plain bumber and horizontally-disposed backlights, although right above there was a huge decaying-shaped rear window prolonged towards the sides, resulting in a wide glazed area and consequently resulting a better visibility. The doors were expressively lengthened over the roof to avoid difficulties accessing the interior of a very low car, a rather common problem in sports cars, however this great solution was undermined because of the gap was big enough so that during rainy days the water would flow into the car interior while the door was open.







• O interior era confortável com painel revestido em jacarandá e instrumentação completa.
• The interior was comfortable featuring jacarandá-trimmed dashboard and complete instrumentation.

POR DENTRO

O interior do Uirapuru abrigava confortavelmente duas pessoas com bancos reclináveis separados por um largo console central. O painel era revestido em jacarandá, madeira nobre utilizada em vários carros luxuosos da época, com um quadro de instrumentos digno de pertencer a um carro esportivo, por possuir velocímetro graduado até 230 km/h com odômetro, contagiros, amperímetro, termômetro, manômetro de óleo e indicador do nível de combustível. Sobre o console havia um relógio, um botão de partida, os comandos dos faróis, piscas (estes dois últimos idênticos aos dos carros da DKW) e limpadores elétricos de duas velocidades, um botão para acionar a bomba de gasolina elétrica auxiliar e um acendedor de cigarros. Por outro lado, o carro era desprovido de certos itens de conforto, pois não havia cinzeiro e sequer qualquer tipo de ventilação interna — talvez a preocupação no projeto fosse funcionalidade e desempenho do que prover itens de luxo. O volante esportivo de três raios era da Walrod que apesar de ser grande, acabava compensando a falta de uma direção hidráulica. Por fim, havia um espaço ínfimo para bagagem atrás dos bancos.

INSIDE

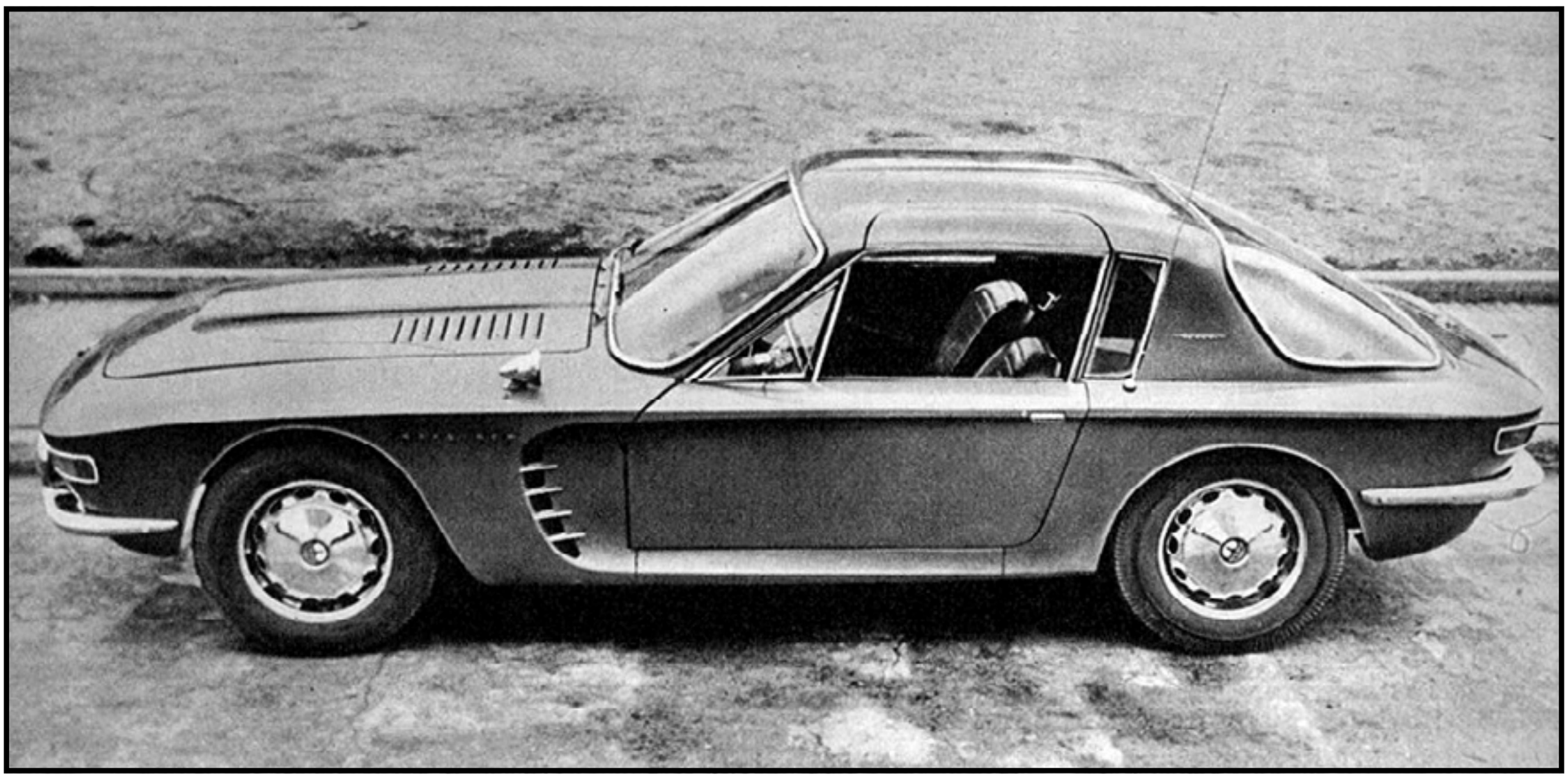
The Uirapuru interior comfortably fit two passengers with two seats separated by a wide central console. The dashboard was coated in jacarandá, a specie of noble wood found in Central and South America quite known for its durability and consistence, as it was largely used in many luxury cars of those times, fitted with a cluster worth of a dignified sports car featuring 230 kph (140 mph) speedometer, tachometer, ampere meter, oil manometer and fuel level gauge. On the console there was a clock, a start buttom, headlights, signalers (identical to the ones used by DKW cars) and two-speed power wipers commands, an auxiliar power fuel pump buttom and cigarrete lighter. On the other hand, the car was deprived of certain comfort items, once that there was neither an ashtray nor any kind of internal ventilation — maybe the project main concerns rounded about functionality and performance much more than providing luxury equipment. The sporty three-spoke steering wheel was made by Walrod, which despite of its huge size, helped compensate with lack of power steering, and there was a rather tiny space for some baggage behind the seats.

OS TESTES

Foram construídos dois protótipos que seriam submetidos a todos os tipos de testes nas mais variadas condições possíveis, sendo que foram mais de 16.000 km somente no autódromo de Interlagos a uma velocidade média de 90 km/h, enquanto que nas rodovias atingiu-se aproximadamente 190 km/h de velocidade máxima. O piloto de testes foi o gaúcho Henrique Mutt, uma figura já conhecida entre os policiais rodoviários por conta de seus excessos de velocidade, que sem surpresa acabou tomando duas multas, sendo uma delas na Via Anhangüera a cerca de 145 km/h. O Uirapuru também foi testado em túnel de vento — no ITA (Instituto Tecnológico da Aeronáutica) — o que até então nunca havia sido feito em um automóvel no Brasil. O teste, porém, foi feito com um modelo em escala 1:4 e resultou na mudança da altura e disposição dos para-choques, bem como o alongamento em 30 cm do cano de escapamento para fugir da zona de turbulência que se formava atrás do carro e evitar a entrada de gases no interior do veículo. Após o fim de todos os testes, os dois protótipos foram destruídos, e acima de tudo, a concepção e desenvolvimento do Uirapuru consumiram cerca de 6 mil horas de trabalho da equipe envolvida.

THE TESTS

In the beggining, two prototypes were built to be submited to all possible kinds of tests under the most varied conditions, running over 16,000 km (10,000 m) only on Interlagos racetrack over an average speed of 90 kph (56 mph) while on the highways a top speed of approximately 190 km/h (118 mph) was reached. The testing driver was Henrique Mutt, very notable at the time for racing and a quite known character among road patrollers because of his excesses, who unsurprisingly was penalized twice, one of them on Anhangüera parkway for being caught at 145 km/h (90 mph). Uirapuru was also tested inside ITA's (Aeronautical Technology Institue) wind-tunnel, what by then hadn't been done to any automobile in Brazil. The test, nonetheless, was made with a 1/4-scaled model and resulted in a change of the height and placing of bumpers, as well as the 30 cm (11,8') increase of the exhaust pipe to avoid the creation of a turbulence zone behind the car and the penetration of gases in the interior. After the end of testing, the two prototypes were disassembled, and above everything, the whole Uirapuru conception and development consumed approximately 6,000 working hours from the involved team.



• Aerodinâmica melhorada com o primeiro teste de túnel de vento em um automóvel de passeio no Brasil.
• Improved aerodynamics with the first wind tunnel test of a passenger car in Brazil.

A ESTRÉIA

A apresentação em público do Uirapuru, oficialmente chamado apenas de Brasinca 4200 GT, ocorreu durante o IV Salão do Automóvel, no Pavilhão do Ibirapuera, em São Paulo, realizado entre 27 de novembro e 13 de dezembro de 1964. No estande da Brasinca havia dois carros, sendo um para ser apreciado de longe e outro disponível para ser conhecido de perto pelo público em geral. Não é de se surpreender que o 4200 GT foi uma das novidades mais comentadas do salão, disputando as atenções com o Willys Capeta, o protótipo esportivo que teve participação do próprio Soler, e o GT-Malzoni, que mais tarde seria modificado e rebatizado de Puma GT. O Uirapuru ainda não estava pronto para começar a ser produzido, uma vez que ainda faltava-lhe vários detalhes a serem revistos. A produção só começaria de fato em março de 1965 sob um preço inicial de aproximadamente 16 milhões de cruzeiros, equivalentes a 253.370 reais em valores atuais, com previsão de produção mensal de 10 carros — uma média que na prática se resultou em um número inferior. O Uirapuru estava disponível em oito cores diferentes e dentre os opcionais havia rádio, rodas cromadas, retrovisor do passageiro e cintos de segurança — além do pacote esportivo GTS, incluindo diferencial autoblocante,

THE DEBUT

The Uirapuru public debut, officially named of Brasinca 4200 GT, took place at the 4th São Paulo Motor Show, in the Ibirapuera Pavillion, which happened from November 27th to December 13th, 1964. At Brasinca stand two cars were displayed, one to be appreciated from a certain distance and the other available to be closely met by the general public. Unsurprisingly, the 4200 GT was one of the most commented news of the show, dividing attentions with Willys Capeta, the sports prototype with some Soler input, and GT-Malzoni, later to be modified and rebadged as Puma GT. By then, the Uirapuru wans't still ready to be produced, once that many details were pending to be revised and corrected. The production began on March 1965 with starting price of approximately 16 million cruzeiros, or 253,370 reais in current values, and expected monthly production of 10 cars. Uirapuru was available on eight different colors and among the optionals there was radio, chromed wheels, passenger side mirror and seat belts — besides the GTS package, including limited-slip differential, wider tires, Corvette floor-mounted four-speed manual gearbox, and Iskendariam C4 camshaft — boasting the engine out to 166 gross horsepower.

• O estande da Brasinca no IV Salão do Automóvel, em 1964.
• Brasinca stand at 4th São Paulo Motor Show, in 1964.

• O estande da Brasinca sob outro ângulo despertando a curiosidade do público.
• Brasinca stand seen under another angle arousing the audience curiosity.

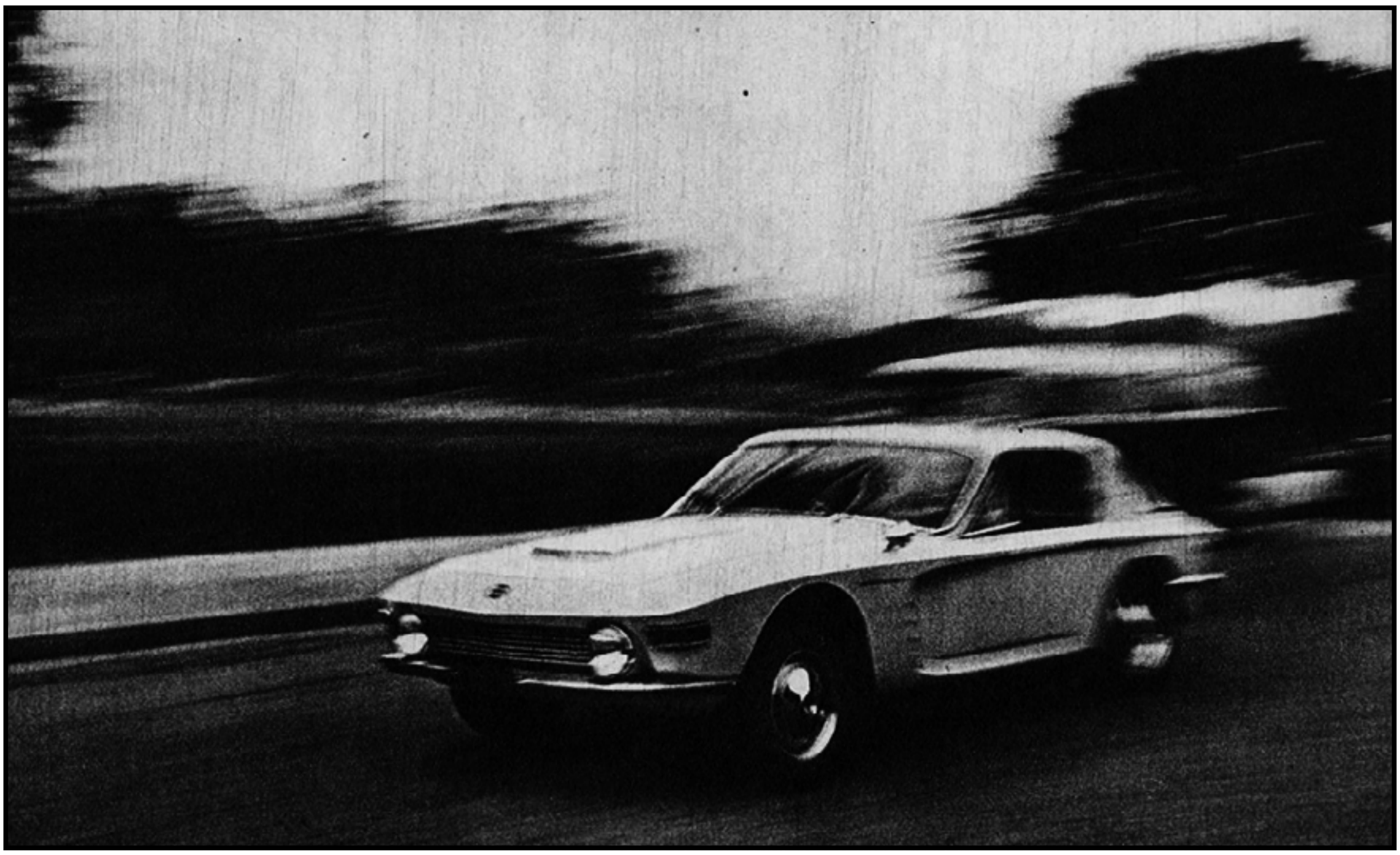
pneus de tala mais larga, câmbio manual de quatro marchas do Corvette e comando de válvulas Iskendariam C4, que fazia a potência do motor subir para 166 cavalos brutos.

Após o lançamento, agora chegava a vez da imprensa automotiva fazer seu próprio veredicto a respeito do modelo, tal como foi publicado na edição de novembro de 1965 da revista Quatro Rodas: as impressões ao dirigir um Uirapuru com o pacote GTS — já em produção regular — por ninguém menos que o renomado e habilidoso piloto-repórter Expedito Marazzi. A demora em testar o carro, cerca de um ano após seu lançamento, deve-se provavelmente à dificuldade da fábrica em disponibilizar um carro de produção tão limitada para tal ocasião,

After the release, now it was the automotive press turn to make its own veredict concerning the model itself, such as it was published on Quatro Rodas magazine November 1965 issue: their impressions on driving an Uirapuru with the optional GTS package — already on regular production — by no-one less than the renowned and skilfull driver-reporter Expedito Marazzi. The delay for this road test of pratically a full year after the car release was probably due to the factory difficulty in supplying a very low-scaled production model exclusively for such occasion, once that by then only some 20 cars had been produced. At first glance, Marazzi pointed out an improvement on driving position in comparison to more recent cars, al-

uma vez que até então somente um pouco mais de 20 carros haviam sido produzidos. Logo de início, Marazzi já apontava um aperfeiçoamento em relação à posição de dirigir em carros mais recentes, mas recorrente no modelo testado e que segundo o próprio "as pernas do motoristas precisavam ficar encurvadas, e se você inclinasse o encosto para trás até conseguir maior conforto para elas, aí então eram os braços que não alcançavam a direção". A colocação e o acesso aos comandos internos foram elogiados, entretanto Marazzi criticou alguns detalhes "imperdoáveis num carro de tanta categoria" como a ausência de desligamento automático dos picas, ventilação interna, acendedor de cigarros e cinzeiro e o tamanho pequeno das luzes de aviso situadas no velocímetro. Quanto à dirigibilidade, Marazzi dizia que o Uirapuru causava a falsa impressão de ser um "imenso FNM", quando na verdade "comandando seus 1.200 quilos, a sensação é de um pequeno carro, muito maleável", como o mesmo afirmou. A direção foi considerada firme, porém possuía diâmetro de esterço maior para a direita maior do que para a esquerda porque a barra de direção se esbarrava no radiador — problema

though a recurrent problem on the tested model and which according to himself "the driver's legs needed to be slightly curved and if you inclined the backrest backwards until you could find a comfortable position, then just the arms wouldn't reach the steering wheel". The internal commands positions and access were commended, however Marazzi criticized some "unforgivable details on a high-category car", like the absence of signalers automatic turning-off, internal ventilation, cigarette lighter and ashtray, and the warning lights small size situated within the speedometer. As for the drivability, Marazzi claimed that Uirapuru caused a false impression of being a "huge FNM" when as a matter of fact "guiding its 1,200 kg (2,645 lb), the feeling is the same as in a small car, very much malleable", he added. The steering was considered tight, even though it had a bigger turning diameter to the right than to the left, just because the steering bar stumbled over the radiator — a corrected problem in later cars. Concerning the engine, he judged it "calm, powerful and elastic" and could be driven with the three-speed gearbox "in the most adverse conditions possible without any problems". Drum brakes proved to be inefficient above 150 kph (94



• O piloto-repórter Expedito Marazzi testando o Uirapuru para a revista Quatro Rodas.
• Driver-reporter Expedito Marazzi testing the Uirapuru for Quatro Rodas magazine.

corrigido em modelos posteriores. Em relação ao motor, ele o considerou "calmo, potente e elástico", podendo ser conduzido com o câmbio de três marchas "nas mais diversas condições sem problemas". Os freios a tambor se mostravam ineficientes acima dos 150 km/h, pois àquela altura, "as rodas é que não aderem bem ao solo quando se breca", como o próprio Marazzi afirmou. A estabilidade foi tida como "fabulosa", com a distribuição de peso se aproximando de 50% para cada eixo com tendência sobreesterçante, porém "dosando o acelerador, domina-se bem o veículo [...] dirigindo com raça, ele responde impetuoso, é preciso sensibilidade nas derrapagens". Em relação ao desempenho, 10,4 segundos foram necessários para atingir os 100 km/h partindo a imobilidade e uma velocidade máxima de 193,7 km/h foi registrada, apesar disso, segundo Marazzi "em condições melhores, não há dúvida de que o carro superaria os 200 km/h reais". E ele ainda acrescentou: "com diferencial mais longo, de 3,26:1, a marca dos 220 também pode ser atingida". O altíssimo consumo registrado em vias urbanas de 2,5 km/l foi prontamente considerado "anormal", muito embora o próprio Marazzi tenha registrado uma média geral de 4,6 km/l, somando-se à média na estrada de 5,3 km/l e de 6 km/l "andando como um lorde britânico". Por fim, eis uma parte da conclusão: "é um ótimo carro, veloz, surpreendentemente veloz. Não serve para a dona de casa ir buscar as crianças no colégio a 30 por hora. Nem para quem não esteja certo de que não pode dominar a máquina."

mph) of speed, once that at such rate, "the wheels don't adhere well on the road when you brake the car", as Marazzi quoted. The handling was rated as "fabulous" with an approximate weight distribution of 50% for each axle and showing an oversteering tendency, nonetheless "dosing the accelerator, the vehicle can be well dominated [...] by driving with rage it answers impetuously, therefore sensibility is need in slippery situations". Moving on to performance numbers, 10.4 seconds were needed to accelerate from 0 to 100 kph (96.5 mph) and a top speed of 193.7 kph (121 mph) was registered, even though, according to Marazzi, "in better conditions, the car undoubtely would surpass the 200 kph mark". He even added: "with a longer differential with 3,26:1 ratio, the 220 mark can also be achieved". The very high fuel consumption registered around urban areas of 2.5 km/l (40 l/100 km - 5.88 mpg) was steadfastly considered "abnormal", although Marazzi himself achieved a general average of 4.6 km/l (21.7 l/100 km - 10.8 mpg), adding up to the road average of 5.3 km/l (18.9 l / 100 km - 12.5 mpg) and of 6 km/l (16.7 l / 100 km - 14.1 mpg) "cruising like a British lord". At the end of the test, a part of the conclusion: "it is a great car and fast, surprisingly fast. It is neither suited for housewives who pick up their kids at school doing 30 kph (19 mph) nor for who isn't sure about handling such powerful machine.

O CARRO Nº1

O primeiro Uirapuru a ser comercializado saiu das linhas de montagens sob um sigilo tão grande que pouquíssimas pessoas fora da fábrica tinham conhecimento de que a produção do carro havia iniciado de fato. O primeiro comprador era um gaúcho da cidade de Quaraí, separada somente por uma ponte de Artigas, no Uruguai. Conta-se que ele foi diretamente até a fábrica para retirar o carro pessoalmente, falou com os diretores, pagou adiantado e dispensou qualquer tipo de garantia. Quando o carro ficou pronto, ele pediu apenas um parabrisa reserva e simplesmente desapareceu com o carro. Após isso, a única notícia que a fábrica teve desse gaúcho foi a partir de um telegrama que o mesmo enviou contando apenas que havia chegado bem a Quaraí e que o carro era ótimo. A fábrica, no entanto, bastante interessada e curiosa em saber mais detalhes, mandou diversas cartas e jamais obteve qualquer resposta.

THE CAR Nº1

The very first car to be commercially sold rolled off the assembly lines as a secret so hidden that very few people outside the factory knew that Uirapuru production actually had already began. The first buyer was from Quaraí, a very small town on Rio Grande do Sul countryside separated by a bridge from Artigas, Uruguay. Word has it that he went directly to the factory to get his car by his own, talked to the directors, payed in advance and refused any kind of warranty. When his car finally got ready, he just asked for a spare windshield and simply disappeared forever with the car. After that, the only news the factory of that man was through a wire he had sent, saying that he arrived well in Quaraí and that the car was very fine. The factory, nonetheless, quite interested and curious to know more details sent letters, but in vain because they never got any more answers.

• Um dos pouquíssimos anúncios do Uirapuru. Este é de 1965.
• One of very few Uirapuru advertisements. This one is from 1965.

NAS COMPETIÇÕES

Apesar do Uirapuru ser um veículo ideal para competições, por conter todas as características de um carro esportivo e de ser claramente capaz de vencer campeonatos, a Brasinca nunca expressou interesse em colocar o modelo nas pistas, nem mesmo como instrumento de propaganda. Ainda assim, isso não impossibilitou que o carro acabasse competindo, especialmente em uma época relembrada como o auge das competições no Brasil. Tudo começou quando o piloto Walter Hahn Jr. (neto de imigrantes austríacos e nascido em 21 de janeiro de 1944 na cidade de Piracicaba, em São Paulo), então aos 21 anos, foi apresentado ao carro por Expedito Marazzi, pouco após tê-lo testado para a revista Quatro Rodas, e quem conseguiu um outro carro para que ambos pudessem testá-lo no autódromo de Interlagos. Apesar de ser jovem, Hahn, após ter competido de maneira completamente independente por dois anos e ter conquistado o Prêmio Piloto Revelação de 1964, entregue por Juan Manuel Fangio, havia sido convidado por Chico Landi, um dos maiores nomes do automobilismo brasileiro, para fazer parte da equipe do departamento de competições da Simca. Infelizmente, isso durou por pouco tempo, uma vez que mediante a aquisição da Simca pela Chrysler, o fabricante foi gradualmente retirado do automobilismo, consequentemente Hahn voltou a competir como piloto independente com o mesmo Simca Rallye Tufão com o qual competia pela mar-

HITTING THE RACETRACKS

Even though Uirapuru was a rather suitable vehicle for racing purposes, once that it featured all the characteristics of a true sports car and clearly capable of winning championships, Brasinca never expressed any interest on funding a racing team, not even as an advertisement artifice. On the other hand, the car inevitably happened to be found on the racetracks, specially in a period highly regarded as the peak of competitions in Brazil. It all began when driver Walte Hahn Jr. (grandson of Austrian immigrants and born in January 21st, 1944 in the town of Piracicaba, São Paulo), then at the age of 22, was presented to the car by Expedito Marazzi, shortly after he tested it for Quatro Rodas magazine, and who arranged another car so that both could test it around the Interlagos racetrack. Despite of being young, Hahn, after having raced as a completely independent driver for two years and being prized with the 1964 Revelation Driver Award, personally handed by Juan Manuel Fangio, was invited by Chico Landi, one of the greatest names of Brazilian automobilism, to be part of Simca's racing department team. Unfortunatly, his stay last for a short time, because as long as the negotations for the acquisition of Simca by Chrysler were running, the manufacturer was gradually withdrawing from the racing scene, consequently Hahn was back again as an independent driver with the same Simca Rallye Tufão he used during his time with the

• À esquerda, o Simca Rallye Tufão número 88 de Walter Hahn Jr., na época em que competia pela departamento de competições da Simca, e à direita recebendo o Prêmio Piloto Revelação de 1964 por Juan Manuel Fangio.

• On the left, Walter Hahn Jr.'s Simca Rallye Tufão number 88 at the time he was competing as a Simca racing department driver, and on the right receiving the 1964 Revelation Driver Award by Juan Manuel Fangio.

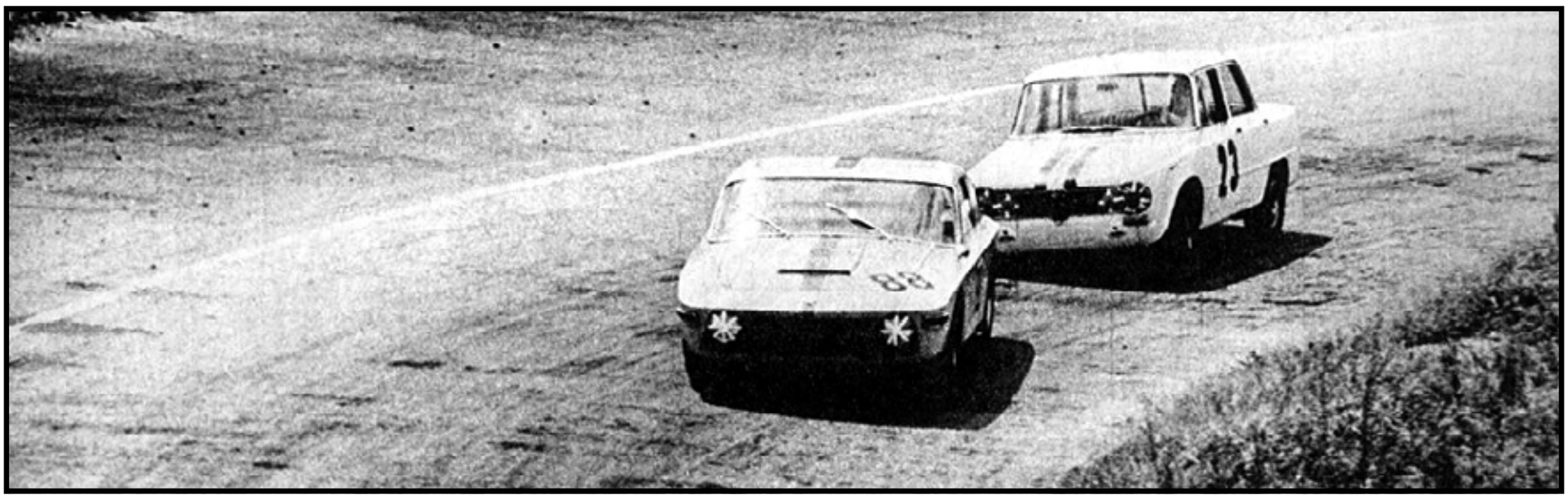
• O Uirapuru número 88 de Hahn competindo.
• Hahn's Uirapuru number 88 on a racecourse.

ca, obtendo o quarto lugar nas 24 Horas de Interlagos de 1966, perdendo apenas para dois Alfa Romeo Giula da equipe Jolly e um Renault R8 Gordini da equipe Willys, além de conquistar o primeiro lugar como piloto independente, o primeiro lugar entre os carros com motor acima de 1.300 cm³. Nesta e em tantas outras competições, Hahn contou com o apoio de Marazzi, com quem dividia o volante.

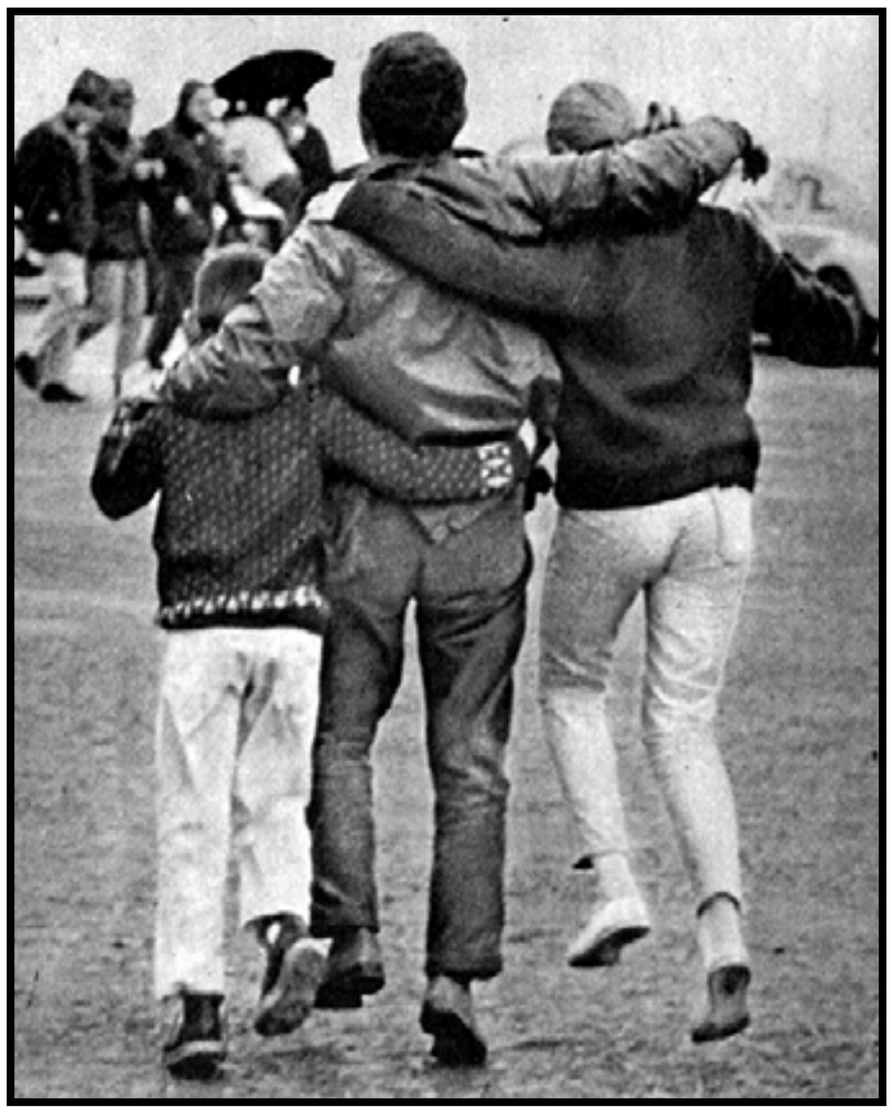
A bordo do Uirapuru em Interlagos, Hahn conseguiu completar uma volta em 4 minutos e 15 segundos, cerca de 10 segundos a menos do que seu melhor tempo com o Simca. A força do motor era sem dúvida maior vantagem do modelo, porém a ineficiência dos freios para um carro daquele porte ficou clara desde o início. Interessado em adquirir seu próprio Uirapuru, Hahn foi diretamente à fábrica da Brasinca, aonde conheceu Soler pessoalmente, cujo sonho era justamente colocar o modelo nas pistas. Mesmo sem aprovação total da fábrica, Soler fez algumas modificações superficiais no carro de Hahn — em um tom de amarelo similar aos

brand, reaching the fourth place on 1966 24 Hours of Interlagos, only standing behind Jolly team's two Alfa Romeo Giulia and Willys team's Renault R8 Gordini, besides conquering the first place as an independent driver and among 1.300 cm³-plus engine cars. For that and many other occasions, Hahn counted on Marazzi's support with whom he shared the steering wheel.

By driving the Uirapuru in Interlagos, Hahn managed to complete a lap within 4 minutes and 15 seconds, about 10 seconds less than his best time with his Simca. The engine power was undoubtely the car's best advantage, however the brakes inefficiency for such car was already clearly visible. As Hahn became interested in purchasing his own Uirapuru, he went directly to Brasinca factory where met Soler in person, whose dream was just racing the car. Even without a complete approval by the factory, Soler made some superficial modifications on Hahn's car — painted on a yellow tone similar to racing versions of Willys Interlagos



• Hahn lutando para se manter na primeira colocação contra o Alfa Romeo Giulia número 23 de Emílio Zambello.
• Hahn struggling to keep at the pole position against Emílio Zambello's Alfa Romeo Giulia number 23.



• A primeira vitória do Uirapuru nas pistas veio em março de 1966 no autódromo de Interlagos. À direita, Soler, que acompanhou toda a corrida, comemorando com os filhos.

• Uirapuru's first victory as a racing car came on March 1966 at Interlagos racetrack. At the right, Soler, who had watched the whole race, commemorating with his children.

Willys Interlagos e número 88 — pois o mesmo iria competir independente do apoio da Brasinca. Marazzi e Hahn até fizeram uma proposta à diretoria da fábrica de formar uma equipe com dois carros — incluindo o do próprio Hahn — tomando a responsabilidade de arranjar patrocinadores, pois colocar o Uirapuru nas pistas seria um excelente meio de propaganda para impulsionar as vendas, tal como já acontecia com o Willys Interlagos e o GT-Malzoni. A Brasinca, por sua vez, não demonstrava qualquer interesse em se envolver com competições e já estava considerando a possibilidade de interromper a produção do modelo.

Mesmo sem apoio da Brasinca, Hahn e Marazzi dividiram o volante do carro número 88 e estrearam a presença do Uirapuru nas pistas durante os Mil Quilômetros de Brasília e logo de início viram o potencial do carro para competições que infelizmente teve que abandonar a prova por panes no sistema elétrico. Em seguida, a dupla participou II Seis Horas de Curitiba, no fim de 1965, correndo somente durante as primeiras três horas, sendo retirado da competição por defeitos na embreagem hidráulica, muito embora tivesse ficado à frente de toda a equipe da Simca, liderada por Ciro Caires e a mesma que alcançou os quatro primeiros lugares ao fim da corrida. Uma das primeiras corridas da temporada de 1966, realizada no dia 13 de fevereiro em

and number 88 — once that Hahn was inevitably going to compete regardless of any support from Brasinca. Marazzi and Hahn even proposed to the factory management their idea of forming a team with two cars — including Hahn's one — taking the responsability of arranging sponsors as Uirapuru would be an excellent mean of advertisement in order to increase sales, just like Willys Interlagos and GT-Malzoni had been already doing. Brasinca for instance didn't express any interest in joining competitions and was considering the possibility of discontinuing the model production.

With no Brasinca support, Hahn and Marazzi shared the wheel of car number 88 and had their racing debut during the 1,000 Kilometers of Brasília. As the race went on, they became more and more confident of the car's potential, but they had to abandon it due to failures in the electric system. Their following course took place at the 2nd Six Hours of Curitiba, in the fall 1965, racing only rhe three first hours and later leaving due to a defective power clutch, even though they managed to stay ahead of the whole Simca team, led by Ciro Caires and the same which managed to end up the race winning over the four first places. In one of the first races of the 1966 season, taking place on February 13th at Interlagos, Hahn's Uirapuru showed up and kept a stunning dispute with Emílio Zambel-

• O carro número 4 dos primos Aylton Varanda e João Varanda Filho pronto para disputar os 1.000 Quilômetros de Brasília.
• Aylton Varanda and João Varanda Filho cousins' car number 4 ready to race the 1,000 Kilometers of Brasília.

Interlagos, também contou com a presença do Uirapuru de Hahn que manteve uma boa briga com o Alfa Romeo Giulia número 23 de Emílio Zambello. Após poucas voltas, o Uirapuru começou a apresentar problemas mecânicos e até mesmo pedaços dos pneus começavam a voar no parabrisa, como o próprio Hahn havia afirmado. Zambello venceu a prova com uma grande vantagem, enquanto que Hahn conseguiu pelo menos o segundo lugar, tendo percorrido cerca de quatro quilômetros sem a roda traseira da esquerda até receber a bandeirada o que não era nada mal. No fim de março, novamente em Interlagos, chegava a hora da vingança: o Uirapuru agora equipado com freios a disco, rodas traseiras de tala mais larga e outros aperfeiçoamentos mecâ-

lo's Alfa Romeo Giulia number 23. In a matter of a few laps, the Uirapuru started preseting mechanical problems and even the tyres began to tear down into pieces flying over the windshield, according to Hahn himself. Zambello found a way to achieve a great advantage ahead all the other opponents and end up at first place, while Hahn at least achieved the second place having gone for about four kilometers after the rear left wheel fell off until he met the checkered flag, what was not bad at all. In the end of March, again in Interlagos, time for revenge had come: Hahn's Uirapuru now equipped with disc brakes, wider rear wheels, fatter tires and other mechanical improvements, finally achieved its very first pole position. Among the main opponents were

• Hahn e Soler no autódromo de Interlagos testando o Uirapuru número 88.
• Hahn and Soler at Interlagos racetrack testing Uirapuru number 88.

nicos finalmente conquistava a sua primeira vitória nas pistas. Dentre os principais concorrentes estavam o mesmo Giulia número 23, agora pilotado por Piero Gancia, e um Alfa Romeo Zagato sob o comando de Emerson Fittipaldi, entretanto ambos apresentaram problemas e tiveram que abandonar a prova, deixando o segundo lugar para o então novato Helio Mazza com um Willys Interlagos. Hahn conseguiu alcançar uma velocidade média de 112,5 km/h, ainda que se tratasse de um dia chuvoso. Soler, por sua vez, acompanhou a corrida inteira e a vitória resultou em uma festa de comemoração em sua própria casa com todos os envolvidos.

No feriado do dia 1° de maio, durante uma outra edição dos Mil Quilômetros de Brasília, houve a presença de um Uirapuru número 4 pilotado pelo veterano e experiente Aylton Varanda — corredor desde o início da década de 50, tendo experimentado modelos da MG, Simca, Ferrari e até mesmo um protótipo baseado no FNM 2000 JK — com seu primo João Varanda Filho. Infelizmente, o carro dessa dupla teve a caixa de câmbio

the same Giulia number 23, now driven by Piero Gancia, and an Alfa Romeo Zagato on the hands of Emerson Fittipaldi, however both cars presented mechanical failures and were forced to abandon the course, leaving the second place for the then newcomer Helio Mazza with his Willys Interlagos. Hahn achieved a speed average of 112.5 kph (70.3 mph) even though it was a rainy day. Soler, for instance, attended and watched the whole race and the victory resulted on a commemoration party at his own residence with everyone involved.

On the May 1st holiday, during another edition of 1,000 Kilometers of Brasília, a number 4 labelled Uirapuru showed up driven by veteran and expert Aylton Varanda — who had been racing since the early 50s and experimenting with models by MG, Simca, Ferrari and even a FNM JK 2000-based prototype — alongside his cousin João Varanda Filho. Unfortunatly the duo's car had its gearbox damaged in a matter of a few laps, despite keeping a good overall speed, and consequently they didn't conclude the course. Hahn and Marazzi also showed up for the race with their Uirapuru number 88, achieving and keeping the second place for some time until the car fuel feeding system presented some failures which for instance were solved. Hahn, on the other hand, in a desperate attempt to recover the lost time and places, happened to force the brakes so much that the pins had to be constantly replaced, in order to compensate the efficiency loss. All of these factors forced Hahn and Marazzi to leave the course, which was by the way won over by the duo Piero Gancia and Marivaldo Fernandes driving the Alfa Romeo Giulia number 23. Hahn had another bad day of displeasure on a race at Interlagos on June 12th, in commemoration of Associação Paulista de Volantes de Competição's

• A última e maior conquista nas pistas foi o título do Campeonato Paulista de 1966 em duas categorias.
• The last and most important conquest as a racer was the 1966 São Paulo Championship title in two categories.

danificada em questão de poucas voltas, apesar de manter uma boa velocidade, e portanto não conseguiu concluir a prova. Hahn e Marazzi estavam presentes com o Uirapuru número 88, conseguindo se manter em segundo lugar por algum tempo até que o carro apresentou problemas no sistema de alimentação, que por sinal foi resolvido. Hahn, no entanto, em uma tentativa desesperada de tentar recuperar o tempo perdido, acabou por forçar demais os freios nas curvas, prejudicando a eficiência das pastilhas que eram constantemente trocadas. Todos esses fatores levaram ao Uirapuru número 88 a abandonar a prova, que por sua vez foi vencida pela dupla Piero Gancia e Marivaldo Fernandes no Alfa Romeo Giulia número 23. Hahn teve outro

desgosto em uma prova em Interlagos no dia 12 de junho, em comemoração ao 4º aniversário da Associação Paulista de Volantes de Competição, com seu carro falhando logo na primeira volta. Mario César Camargo Filho, mais conhecido como Marinho, venceu a prova a bordo de seu GT-Malzoni número 10 pela equipe do departamento de competições da Vemag.

A última grande conquista do Uirapuru nas pistas — sempre com Hahn a bordo — foi o título do Campeonato Pauslita de 1966 nas categorias Gran Turismo Esporte e Protótipo, mesmo tendo disputado poucas competições e ter superado diversos modelos tecnicamente mais avançados e eficientes já mencionados. O prêmio foi entregue após a vitória dos Mil Quilômetros de Interlagos de 1966, conquistado também com a ajuda de Marazzi.

(Racing Drivers Association of São Paulo) 4th anniversary, with his car failing already throughout the first lap. Mario César Camargo Filho, mostly known as Marinho, won over the course aboard his GT-Malzoni number 10 racing for Vemag's racing department team.

Uirapuru's last big achievement on the racing scene — always with Hahn onboard — was the 1966 São Paulo Championship title in the Sports Grand Touring and Prototype categories, even having disputed a handful number of courses and surpassed many more efficient and technically advanced models, some of which already mentioned. The prize was handed after the victory on the 1966 1,000 Kilometers of Interlagos, also conquered with the help of Marazzi.

• O carro número 8 em um ensaio fotográfico para o calendário da revista Auto Esporte.
• Car number 8 in a photographic essay for the Auto Esporte magazine calendar.

• Uma fileira de Uirapurus em frente à sede da STV (Sociedade Técnica de Veículos), responsável pela reativação da produção das unidades finais do modelo.

• Several Uirapurus parked outside STV (Sociedade Técnica de Veículos, or Technical Society of Vehicles), responsable for the production reactivation of the model's last units.

O RENASCIMENTO

Infelizmente, após somente 50 unidades produzidas, a Brasinca decidiu tirar o Uirapuru das linhas de montagem por julgar inviável a produção de um carro que além de ser em uma escala bastante reduzida que ainda exigia técnicas artesanais, o que não era compatível para uma empresa de grande porte. A própria empresa até planejava transferir a produção do carro para um bloco de edifícios que seria construído na cidade de Diadema, algo que nunca se concretizou. Walter Hahn Jr. ficou sabendo através de Soler do interesse da Brasinca em vender os direitos de fabricação, as patentes e o ferramental do Uirapuru, que embora estivessem a preço de custo, naturalmente demandavam um alto investimento. Após acumular todo o capital que lhe era possível e entusiasmado em levar o projeto adiante, Hahn contou com a ajuda de seu pai, Walter Hahn, também entuasiasta de automóveis e que havia sido dono de um revendedor autorizado da Mercedes-Benz por mais de 20 anos em Pira-

THE REBIRTH

Sadly after only 50 cars built, Brasinca decided to cease the 4200 GT production as they judged it as neither viable nor compatible for such a big factory, once that it not only was in a very limited scale but also demanded careful handicraft techniques. Brasinca was even planing to move the Uirapuru assembly lines to a building block which would be installed and located in Diadema, something that actually never materialized. Walter Hahn Jr. was informed through Soler about Brasinca's interest in selling all the Uirapuru manufacturing rights, patents and tooling sets, which although were at cost price, a large investment should be demanded. After accumulating all the possible capital and completely keen and confident about letting it go further, Hahn counted on his father's support, Walter Hahn, also a car enthusiast who had been the owner of a Mercedes-Benz authorized dealer for over 20 years in Piracicaba. Even though Hahn also counted on Soler, he still needed a partner and

cicaba. Apesar disso, Hahn, mesmo com o apoio de Soler, precisava de um sócio e encontrou para essa condição Pedro dos Reis Andrade, tio da sua esposa, que ao ser apresentado ao Uirapuru, ficou interessado em adquirir um. Sendo assim, Hahn decidiu levá-lo até a fábrica, aonde prontamente se dispôs a fechar negócio. Em uma outra ocasião, Hahn e seu pai apresentaram Andrade a Soler e assim estudaram e discutiram a proposta de venda da Brasinca, bem como se uniram para juntar o capital necessário para esse investimento e negociar com a empresa. Após diversas reuniões com a diretoria da Brasinca, o negócio foi fechado e toda a produção do modelo — incluindo gabaritos, moldes e estoque de peças — foi transferida em questão de apenas 30 dias para um prédio na Rua Minas de Prata, 215, no bairro do Itaim Bibi, na zona sul da capital paulista. Assim surgia a STV, ou Sociedade Técnica de Veículos, contando com o fornecimento de peças estampadas de reposição pela Brasinca.

found Pedro dos Reis Andrade, his wife's uncle, aptly for such role, who by being presented to the Uirapuru got interested in acquiring one. Furthermore, Hahn decided to take him to Brasinca headquarters where he promptly accepted to close the deal. In another occasion, Hahn and his father introduced Andrade to Soler and thus they studied and discussed about the selling offer from Brasinca, as well as they allied themselves in order to accumulate all the necessary capital for such investment and deal with the manufacturer. After many reunions with Brasinca management, the deal was finally closed and all the Uirapuru production — including patterns, moulds and parts stocks — was transfered in a short matter of 30 years for a building situated at Rua Minas de Prata, 215, in the borough of Itaim Bibi, south zone of São Paulo. That's how STV (Sociedade Técnica de Veículos, or Technical Society of Vehicles) arose as it was also supplied with reposition steel stamped parts by Brasinca.

• Os sócios da STV. Da direita para a esquerda: Pedro dos Reis Andrade, Rigoberto Soler, Walter Hahn e Walter Hahn Jr.

• STV partners. From left to right: Pedro dos Reis Andrade, Rigoberto Soler, Walter Hahn and Walter Hahn Jr.

O nome Uirapuru passava a ser uma denominação oficial do modelo, ao invés de somente 4200 GT, e os 3 primeiros carros da nova série ficariam prontos em julho de 1966, com previsão inicial de aumentar a produção mensal para 5 carros em agosto e 8 em setembro. As encomendas poderiam ser feitas diretamente ao Departamento de Projetos da empresa, mesmo que houvesse planos para abrir uma revendedora autorizada no centro de São Paulo para atender aos pedidos. Vale ressaltar que os primeiros carros montados pela STV mantiveram as mesmíssimas características daqueles que saíram da Brasinca, incluindo os emblemas da empresa nos para-lamas dianteiros e os faróis arredondados.

The name Uirapuru now became an official denomination for the model, instead of only 4200 GT, and the new series first 3 cars would be fully assembled in July 1966, with an initial preview of increasing the monthly production to 5 in August and 8 in September. The orders could be directly done at STV's Projects Department, although there were plans to open an authorized dealer in downtown São Paulo to attend that demand. It is noteworthy that the first cars assembled by STV kept the very same features and characteristics of those from Brasinca, including the manufacturers badges behind the front wheels and on the hood and rounded headlights.

Entre algumas metas, planejava-se obter homologação internacional, dado o volume de produção e outras características que se enquadravam no regulamento da FIA, e com a ajuda do Governo Federal, exportar alguns carros para os Estados Unidos. Os carros a serem exportados receberiam a mecânica do Corvette Sting-Ray a troco de equipamentos e produtos acabados oriundos daquele país. Infelizmente nenhum desses planos chegou à realidade. De qualquer forma, a STV disponibilizava além da versão básica, o Uirapuru 4200 GT S e o 4200 GT SS, versões mais voltadas para competição. O 4200 GT S possuía câmbio manual de quatro marchas do Corvette e motor com taxa de compressão aumentada para 8:1, comando de válvulas Iskenderian E2 e três carburadores Weber SJOE, resultando em 171 cavalos de potência bruta a 4.800 rpm. Já o 4200 GT SS possuía 180 cavalos brutos e era capaz de atingir os 230 km/h de velocidade máxima, além de incluir diferencial mais longo, freios a disco nas quatro rodas, rodas com tala de 7 pol e pneus com 210 mm de seção.

STV was also planning to receive international homologation, due to the production figures and among other specifications that matched the FIA regulamentation, and with help of the Federal Government, exporting some cars to the United States. Originally, the export cars would be shipped with no mechanical components as they would be fitted with Corvette Sting-Ray parts, in change of North-American finished products and equipments. Sadly none of these plans came into reality. Otherwise, STV made available three different versions: the standard one, Uirapuru 4200 GT S and 4200 GT SS, the latters much more suitable for racing. The 4200 GT S featured Corvette floor-mounted four-speed gearbox and engine with increased compression ratio to 8:1, Iskenderian E2 camshaft and 3 Weber SJOE carburetors, resulting in 171 gross horsepower at 4,800 rpm. The 4200 GT SS, by the way, had 180 gross horsepower and was capable of reaching 230 km/h (140 mph) of top speed, besides featuring longer differential, four-wheel disc brakes, 7'-wide wheels and 210mm-section tires.

• Anúncio da STV de 1966.
• A STV advertisement from 1966.

• O estande da STV no V Salão do Automóvel, em 1966, apresentando inúmeras novidades para o ano seguinte.
• STV stand at the 5th São Paulo Motor Show, in 1966, presenting an array of novelties for the following year.

MAIS NOVIDADES

As novidades não pararam por aí: durante o V Salão do Automóvel, realizado entre 25 de novembro e 11 de dezembro de 1966, também no Pavilhão do Ibirapuera, a STV apresentava em seu estande modificações no Uirapuru como faróis retangulares e assimétricos — com o propósito de obter um facho mais longo à direita para evitar ofuscamento — embutidos à frente, nova grade dianteira com uma discreta divisória, painel — agora com um frigobar — e maçanetas internas reestilizados e rádio como equipamento de série. O emblema com o logotipo da Brasinca na frente dava lugar ao da STV e o emblema 'Brasinca' logo atrás dos para-lamas dianteiros dava lugar a outro com a inscrição 'Uirapuru'. Debaixo do capô, a potência da versão básica teve um acréscimo de 7 cavalos, totalizando em 162 brutos a 4.500 rpm. O escapamento ganhou uma saída dupla em um único lado e havia sido aperfeiçoado para reduzir do nível de ruído e os equipamentos opcionais continuavam os mesmos. De qualquer forma, o que roubou a cena foi a elegante versão conversível com capota de lona, que mesmo tendo sido produzida em somente 3 unidades, foi certamente desejada por muitos.

MORE NOVELTIES

Yet there was much more to come: during the 5th São Paulo Motor Show, which happened from November 25th through December 11th, 1966, in the Ibirapuera Pavilion, STV presented on their stand a facelifted Uirapuru with retangular and asymmetrical headlights — with the purpose of obtaining a farer lightened area to the right to avoid obfuscating — incorporated on the frontend, new mesh grille with a discreet dividing bar, restyled dashboard - now featuring a minibar — and internal door knobs, and radio as standard equipment. The Brasinca logo badge on the hood was replaced by the STV one and the 'Brasinca' emblem on the sides just behind the front wheels was replaced by another with 'Uirapuru' inscription. Under the hood, the output for the standard version was boasted in 7 horsepower, totalizing 162 gross horsrpower at 4,500 rpm. The exhaust now had a dual pipe in a single side and was improved to reduce noise level, and optional equipments remained the same. Furthermore, what really stole the show was the elegant convertible version, which in spite of being merely produced in 3 units, was certainly desired by many.

• A atração principal foi certamente o Uirapuru conversível, mas infelizmente teve somente 3 unidades produzidas.
• The main highlight was certainly the Uirapuru convertible, but unfortunatly only 3 cars were produced.

Também havia o Gavião, uma versão com traseira de furgão, remetendo às *shooting breaks* (peruas baseadas em carros esportivos), adaptada para servir como viatura da Polícia Rodoviária, trazendo carroceria e vidros blindados, rádio-transmissor de longo alcance, maca de transporte para feridos em acidentes, aparato para incêndio e até duas metralhadoras embutidas da frente (uma possível lenda) que eram acionadas no interior do veículo. Ainda que construído em unidade única, há boatos de que o carro foi de fato doado ao 1º Grupamento da Polícia Rodoviária, na Via Anchieta, e até mesmo uti-

There was also Gavião (Hawk), a panel-van-styled (resembling a shooting break) custom-built version to serve as a Road Patrol Police squad car, featuring bullet-proof bodywork and glasses, wide-range radio-transmitter, stretcher to accomodate injured victims of accidents, fire-sprinkling equipment, and even two remote-controlled built-in machine-guns (a possible myth) on the frontend. Even though only one Gavião was built, rumor has it that the car was actually donated to the 1st Road Police Patrolling Grouping, on Anchieta Highway, and even used for some time, despite of being re-

• O Gavião era o protótipo de uma viatura super equipada especialmente produzida para a Polícia Rodoviária.
• Gavião (Hawk) was the prototype of a highly-equipped custom-built road patrolling squad car.

lizado por algum tempo, apesar de ter desaparecido posteriormente. O desenvolvimento do Gavião exigiu um grande investimento, mas apesar de ter aprovação da polícia, ele acabou sendo vetado pela Secretaria de Segurança Pública, muito provavelmente por razões políticas. O carro ainda teve uma apariação em um episódio da série Águias de Fogo, de 1967 (similar ao Vigilante Rodoviário), sendo pilotado pelo Inspetor Carlos, protagonizado por Carlos Miranda.

A originalidade de Uirapurus com faróis retangulares, no entanto, deve ser questionada, pois alguns casos podem se tratar de carros produzidos pela Brasinca — ou talvez até as unidades iniciais

portedly disappeared afterwards. The Gavião development required a rather large investment and even if it was approved by the police, it was rejected by Public Safety Secretariat, much probably for political reasons. The car even had an appearance during an episode of Águias de Fogo (Fire Eagles) series, from 1967 (similar to Vigilante Rodoviário), being driven by Inspector Carlos, starred in by actor Carlos Miranda.

The originality of Uirapurus with rectangular headlights, nonetheless, must be questioned, once that in some cases they can be Brasinca manufactured cars — or perhaps even those initial ones by STV — modified by Roberto Camarota, a former

• Um Uirapuru que muito provavelmente passou pelas mãos de Roberto Camarota, fotografado no fim dos anos 70.
• An Uirapuru that very much probably went through Roberto Camarota's hand, photographed in the late 70s.

• As modificações eram sutis, mas ainda assim perceptíveis com um olhar mais cuidadoso.
• The modifications were subtle, but still perceptible with a more careful look.

da STV — modificados por Roberto Camarota, um ex-funcionário da própria empresa que em 1968, após a desativação da STV, abriu uma oficina independente na cidade de Santo André, em São Paulo, para prestar assistência técnica a todos os Uirapurus. Além da troca dos faróis circulares pelos retangulares para que parecesse a versão atualizada da STV, alguns desses carros também tiveram a parte superior da porta que contemplava uma parte do teto recortada e soldada, pois como mencionado anteriormente, o tamanho do vão ao abrir a porta era suficiente para que a agua em dias chuvosos pudesse invadir o interior do veículo. As abas dos para-lamas traseiros eram alargadas para abrigar pneus de tala mais larga acompanhados de novas rodas de magnésio. Infelizmente o número de carros modificados é completamente desconhecido, uma vez que mais da metade dos Uirapurus não sobreviveram com o tempo.

Brasinca employee who in 1968 after STV desactivation opened an independent car workshop in the town of Santo André, in São Paulo, with the purpose of offering technical assistance to all Uirapurus. Besides replacing the rounded headlights for the rectangular ones, so that it would look as updated as the STV model, some of these cars also had the door extension through the roof sliced and welded, because as already mentioned, the size of the gap was enough to make the water flow inside the vehicle interior during rainy days. The rear mudguards ledges were widened in order to bear equally wider tires accompained by new magnesium wheels. Unfortunatly the number of modified cars is completely unknown as more than half of Uirapurus produced did not survive as the time passed by.

A PARTICIPAÇÃO NO TROFÉU QUATRO RODAS DE DESIGN

No dia 31 de março de 1967, a revista Quatro Rodas realizou o primeiro concurso de design automotivo do país na luxuosa mansão do Buffet Torres, situado no bairro de Moema, na zona sul de São Paulo. Esse concurso era uma amostra clara de que o Brasil já era mais do que capaz de conceber seus próprios automóveis, ao invés de apenas adaptar produtos estrangeiros às condições locais e ainda que sua indústria automobilística tivesse completado apenas uma década. No júri, o integrante mais importante foi Nuccio Bertone, que esteve no Brasil especialmente para a ocasião do concurso. Entre os outros convidados para compor o júri, estavam: os artistas plásticos Maria Bononi e Aldemir Martins; os arquitetos Alberto Tângari, Sérgio Bernardes e João Rodolfo Stroeter — este último da Associação Brasileira de Desenho Industrial; e Leszek Bilyk, diretor da revista Quatro Rodas, representando Victor Civita, o então presidente da Editora Abril. O prêmio para o vencedor era o troféu em si e um estágio de um mês na matriz da Bertone, em Turim, na Itália.

À princípio, temia-se que o concurso fosse um fiasco por falta de inscrições, pois construir car-

THE PARTICIPATION ON QUATRO RODAS DESIGN TROPHY

On March 31st 1967, Quatro Rodas magazine realized Brazil's very first automotive design contest at Buffet Torres luxury mansion, situated in the borough of Moema, south zone of São Paulo. That contest was a crystal clear proof that the country was already more than capable of conceiving ideas for its own automobiles, rather than merely adapting foreign products for local conditions and even if its automotive industry was completing only one decade of existence. In the jury, the most important member was Nuccio Bertone who had been in Brazil especially for the contest occasion. Among other invitees to compose the jury were: fine artists Maria Bononi and Aldemir Martins; architects Alberto Tângari, Sérgio Bernardes and João Rodolfo Stroeter — the latter a member of Brazilian Association of Industrial Design; and Leszek Bilyk, Quatro Rodas magazine director representing Victor Civita, then president of Editora Abril. The winning prize was the trophy itself and a one-month stage at Bertone headquarters in Torino, Italy.

Initially, it was expected that the contest would turn out to be a flop by lack of entries as building cars was something quite out of the ordi-

• Na foto da esquerda no topo: Leszlek Bilyk (esquerda), Nuccio Bertone (terceiro da esquerda para a direita) e outros membros do júri. Nas outras fotos, todos os carros dos participantes em frente a fachada da mansão.

• In the left picture on the top: Lezslek Bilyk (left), Nuccio Bertone (third from left to right) and other jury members. In other pictures, all the participant's cars in front of the mansion.

• Soler e seu Uirapuru na ocasião da premiação.
• Soler and his Uirapuru portrayed during the contest occasion.

ros não era nada comum no Brasil naquela época, porém surpreendentemente o que não faltou foi concorrência, prezando ainda pelo nível de qualidade de construção e pela criatividade. Além do Uirapuru de Soler, foram inscritos: o Puma GT de Rino Malzoni, auxiliado por Anísio Campos, Jorge Lettry e Milton Masteguin; o primeiro modelo Gurgel de João Conrado do Amaral Gurgel; o GT-Piquet do estudante de arquitetura e desenho industrial Cristiano Piquet, que havia falecido em um acidente de carro e teve o finalizado e inscrito pelo pai e amigos; o Capixaba, Scardua-Mutt e Scardua GT de Santos Scardua, então proprietário de uma oficina de funilaria; o Carpo de Domingos Nascimento Filho, dono de uma oficina especializada em recuperar Volkswagens; um modelo sem nome de Antônio Teixeira; e o protótipo Willys 1300. Por razões técnicas, o Scardua GT, o carro de Teixeira e o Willys 1300 não puderam comparecer ao evento. Como o evento levaria o dia inteiro, a avaliação do júri começou logo pela manhã, enquanto que a premiação se daria pela noite. Durante a availiação, Bononi sofreu um corte na testa na porta do Uirapuru, mas o carro foi considerado por Bertone como uma obra-prima, o que é certamente algo importante vindo de uma grande referência. O prêmio em si foi conquistado pelo Puma GT, marcando o início de sua carreira bem sucedida.

nary in Brazil at the time, nevertheless the attendance was surprisingly strong and highlighted by manufacturing quality and creativity skills. Besides Soler's Uirapuru, the other contestants were: Puma GT by Rino Malzoni, supported by Anísio Campos, Jorge Lettry and Milton Masteguin; the first Gurgel model by João Conrado do Amaral Gurgel; GT-Piquet by architecture and industrial design student Cristiano Piquet, who had passed away in a car accident and had his car finished by his father and friends; Capixaba, Scardua-Mutt and Scardua GT by Santos Scardua, then owner of a body work garage; Carpo by Domingos Nascimento Filho, owner of a car wokshop specialized in repairing VW cars; an untitled model by Antônio Teixeira; and the Willys 1300 prototype. Due to technical reasons, Scardua GT, Teixeira's car and Willys 1300 couldn't attend the event. As the event would take the entire day, the jury judgement began already in the morning while the award ceremony would happen at night. During the judgement, Bononi suffered a cut on her forehead on Uirapuru door, but the car was praised and regarded by Bertone as a masterpiece, which is certainly something important coming from a great reference. The award itself was conquered by Puma GT, marking the beginning of its well-successed carrer.

O FIM

A STV encerrou suas atividades em 1967 após ter completado a produção de 20 Uirapurus cupês, 3 conversíveis e um único Gavião. Os custos elevados de uma produção escala limitada, que obviamente acabavam influenciando no preço final, e a dificuldade em comercializar os carros motivaram a empresa a fechar suas portas, fora a tentativa frustrada de conseguir a distribuição dos carros através de revendedores da General Motors, o principal fornecedor de componentes mecânicos do modelo. Hahn se viu obrigado a ficar afastado de quaisquer atividades profissionais durante seis meses mediante orientação médica, por conta de um desgaste psicológico e físico excessivo ao administrar um negócio desse porte, enquanto que Andrade e Soler se empenharam na comercialização dos últimos carros. No total, somando-se todos os protótipos e modelos de produção comum, foram construídas 78 unidades, das quais menos de 30 ainda sobrevivem e 6 pertencem a um único dono. •

THE END

STV ceased its activities already in 1967 after completing the manufacturing of 20 coupes, 3 convertibles and a single Gavião. The very high costs of a very limited-scaled production that obviously could be felt on the final price and the difficulties in commercializing the cars motived the company to close its doors, not to mention the frustrated attempt to arrange the cars distribution through General Motor authorized dealers, the main mechanical components supplier for Uirapuru. Hahn saw himself forced to spend some time away from any professional activities for at least six months under medical advice due to a heavy psychological and physical strain by playing his role managing this business. Andrade and Soler, for instance, kept struggling to sell the remaining cars. In the total, amounting all the prototypes and regular production models, 78 cars were built of which less than 30 still survive and 6 belong to a single owner. •

• Aparição póstuma do Uirapuru em um anúncio da Brasinca de 1970.
• Posthumous appearance of Uirapuru in a Brasinca ad from 1970.

JENSEN INTERCEPTOR: UM PLÁGIO?

Em meados de 1966, época em que a existência do Uirapuru já estava condenada ao fim, a Jensen Motors Ltd. — fundada em 1934 e sediada na área residencial de Lyng em West Bromwich, uma cidade situada no condado de West Midlands, na Inglaterra — lançava o que viria a ser seu modelo mais conhecido: o Interceptor. Com carroceria encomendada à Carrozzeria Touring, de Milão, na Itália, o Interceptor foi o primeiro carro de passeio da história a possuir sistema ABS nos freios e um dos primeiros esportivos a contar com tração integral, além ser disponibilizado com duas opções motores V8: um de 383 (6.271 cm³) e o outro de 440 pol³ (7.212 cm³) de deslocamento, capazes de gerar respectivamente 335 e 375 cavalos de potência e ambos de origem Chrysler (os mesmos que equiparam carros como Dodge Charger,

JENSEN INTERCEPTOR: A RIP-OFF?

Around 1966, by the time the Uirapuru existence was already condemned to an end, Jensen Motors Ltd. — established in 1934 and headquartered in the residential area of Lyng in West Bromwich, a town situated in West Midlands county, England — introduced what was to be their most recognized model: Interceptor. With bodywork style entirely conceived by Carrozzeria Touring, from Milano, Italy, Interceptor was the very first passenger car to feature ABS brake system and one of the first sports models to include all-wheel drive. It was available with two powerful V8 engine choices: one with 383 (6,271 cm³) and the other with 440 pol³ (7,212 cm³) of displacement capable of respectively delivering 335 and 375 gross horsepower and both made by Chrysler (the same ones to be found in cars like Dodge Charger, Dodge Chal-

• Jensen Interceptor: plágio ou uma grande coincidência?
• Jensen Interceptor: a rip-off or a great coincidence?

Dodge Challenger, Plymouth ‘Cuda, Plymouth Road Runner, entre outros). As opções de câmbio disponíveis, também de origem Chrysler, eram de um manual de quatro marchas e um automático TorqueFlite A-727 de três marchas. Sendo um carro de produção artesanal — assim como a grande maioria dos esportivos brasileiros — o Interceptor era basicamente destinado ao mercado de alto luxo britânico, em outras palavras, um carro com nível de acabamento e soluções técnicas mais avançadas do que qualquer fabricante brasileiro poderia oferecer na época. No entanto, como as notícias automotivas da Europa ocidental corriam com facilida-

lenger, Plymouth ‘Cuda, Plymouth Road Runner and many others). Gearbox choices available also came from Chrysler: a four-speed manual one and a three-speed automatic TorqueFlite A-727. As a handcrafted vehicle — just like most of Brazilian sports cars — Interceptor basically targeted the British high-luxury market, which in other words meant that it was car with a manufacturing quality degree and technical specifications far ahead from what absolutely any Brazilian manufacturer could offer at their best at the time. Nevertheless, as just automotive news coming from West Europe easily flowed all over the world, the Jensen Interceptor

• Carros similares, porém cada um deles mostra claramente suas particularidades.
• Similar cars, however each one clearly shows their particularities.

de pelo mundo inteiro, obviamente que a novidade do Jensen Interceptor trouxe um questionamento que é feito até hoje tanto pela imprensa quanto por entusiastas brasileiros: seria realmente uma cópia britânica do Uirapuru ou mera coincidência?

Como nem a Jensen e nem a Carrozzeria Touring jamais se pronunciaram a respeito disso, a semelhança estética entre os dois modelos continua a intrigar muitos até hoje. Ambos possuem formas e proporções realmente bastante similares, a começar pela coluna central triangular e o vidro traseiro envolvente — este último elemento bastante utilizado

novelty obviously brought in a question which is still made either by the press and by Brazilian auto enthusiasts: is Interceptor really an Uirapuru British rip-off or just a mere coincidense?

As neither Jensen nor Carrozzeria Touring have never pronounced about this issue, the style similarities keep intriguing many people even nowadays. Both feature shapes and proportions very similar in comparison to each other, beginning from the triangular central column and the extensive rear glass — the latter an element very frequently used by many other sports cars at the time, obviously as

• Studebaker Avanti: inovador e criador de uma tendência reproduzida no Uirapuru e no Interceptor.
• Studebaker Avanti: innovative and forerunner of a trend reproduced by Uirapuru and Interceptor.

em esportivos da época, obviamente como muito mais um adorno estético do que um benefício técnico em si. Eis alguns dos detalhes em que os dois carros se diferenciam: a linha de cintura no Interceptor é muito mais alta e muito menos saliente do que no Uirapuru; a saída de ar lateral do Interceptor é discreto e tem forma trapezoidal, enquanto que o mesmo detalhe no Uirapuru está imerso em um vinco que se estende por praticamente toda a lateral; o Interceptor tem quatro lugares, portanto os vidros laterais atrás das portas são maiores; tanto a frente quanto a traseira do Interceptor possuem um corte muito menos inclinado, além disso, os faróis do Uirapuru são salientes, enquanto no Interceptor eles são embutidos na grade dianteira. Entre outras características, são carros que naturalmente possuem detalhes diferentes por terem sido criados em condições e realidades completamente distintas para objetivos diferentes, por outro lado, a estrutura básica de ambos é inegavel e praticamente idêntica.

Tanto o Uirapuru quanto o Interceptor seguiam uma corrente estilística provavelmente soli-

much more a stylish adornment than a technical benefit itself. However there are some details which both cars distinguish from each other: the Interceptor waist line is way taller and less salient than on Uirapuru; the side air vent on Interceptor is quite discreet and trapezoidal-shaped, while on Uirapuru it is immersed within a line extending practically all around the bodywork side; Interceptor is a four seater, therefore the side glasses behind the doors are bigger; either the Interceptor front and back ends feature a much less inclined cut, besides Uirapuru headlights are salient while on Interceptor they are incorporated within the front grille. Among other characteristics and stylish elements, these cars naturally feature very different details once that they were created under completely distinct realities and conditions heading different targets, on the other hand the basic layout structure is undeniably and practically identical.

It is noteworthy that Uirapuru and Intercepter followed a stylistic trend probably solidified by Studebaker Avanti, introduced in 1962 during

dificada pelo Studebaker Avanti, lançado em 1962 no Salão de Nova York e o último modelo de importância histórica desse fabricante. A ideia do modelo surgiu a partir de alguns rabiscos feitos por Sherwood Egbert, o próprio presente da Studebaker, durante uma viagem de avião e posteriormente desenvolvido pela equipe de design da empresa, então chefiada por Raymond Loewy, considerado como um dos mais influentes designers industriais do século XX. Ao contrário da grande maioria dos carros da época, o Avanti possuía pouquíssimos ornamentos e detalhes cromados, fora a ausência de uma grade dianteira. A carroceria retilínea era suavizada por arredondamentos em seus vértices e arestas, além disso, a característica coluna central triangular com o vidro traseiro envolvente também se faziam presentes. A fonte de inspiração do Avanti obviamente veio da Itália, país cuja indústria automobilística se deve o maior crédito à formação da concepção do carro esportivo tal como é conhecido atualmente. Seu maior triunfo estilístico, no entanto, se resumia ao fato de adotar formas retilíneas e limpas em uma época em que a grande maioria dos esportivos ainda possuíam muitos cromados e formas mais orgânicas e reminiscentes dos anos 50, consequentemente o Avanti se tornou uma referência importante e um marco do design automotivo no período pós-guerra. No fim das contas, enquanto cada um dos três modelos possuem suas próprias posições na história do automóvel, cada vez mais surgirão evidências e hipóteses a favor ou contra a ideia de que o Uirapuru foi de fato plagiado. •

the New York Motor Show and the last model of some historic significance from this manufacturer. The idea came up from some sketches made by Sherwood Egbert, the then Studebaker president, during an air travel and subsequently developed by the manufacturer design department, led at the time by Raymond Loewy, regarded as one of the most influential 20th century industrial designers. Oppositely to most US cars from those times, Avanti featured very little ornamentation and few chromed details, not to mention the absence of a front grille. The rectilinear-shaped bodywork was smoothed by rounding its vertices and edges, besides the emblematic triangular central column with its large rear glass was also present. The source of inspiration for Avanti obviously came from Italy, country whose automotive industry should be given the biggest credit to the development of modern sports car conception as such is currently known. Its greatest stylistic triumph, nonetheless, was summed up to the fact of adopting clean and rectilinear shapes in a time when most sports cars still had many chromed details and more organic shapes reminiscent from the 50s, consequently Avanti became a strong reference and a design mark on automotive design for the postwar period. But above everything, while each of these cars played their own roles in the automotive history, evidences and hypothesis will keep arising in favor or against the idea that Uirapuru was actually ripped-off. •

• Quase 50 anos se passaram e a dúvida continua...
• Almost 50 years have passed and the doubt remains...

Referências • References

LIVROS • BOOKS

• Simone, Rogério de. *Clássicos do Brasil: Alfa Romeo*. 1. ed. São Paulo: Alaúde Editorial, 2013.
• UniFEI - Centro Universitário da FEI. *Mecânica Automobilística, 40 anos*. 1. ed. São Paulo: PCE - Projetos, Comunicação e Editora Ltda, 2003.

REVISTAS • MAGAZINES

• *Autoesporte*. São Paulo: FC Editora.
• *Quatro Rodas*. São Paulo: Editora Abril.

WEBSITES

• Alfa FNM — www.alfafnm.com
• Anísio Campos — www.anisiocampos.com
• Antigos Verde Amarelo — antigosverdeamarelo.blogspot.com
• Best Cars Web Site — www.bcws.com.br
• Blog do Mestre Joca — mestrejoca.blogspot.com
• FlatOut! — www.flatout.com.br
• Nobres do Grid — www.nobresdogrid.com.br

Créditos da imagens • Image credits

• **Anísio Campos:** pg. 54
• **Autoesporte:** pg. 42a-b, 44c-d, 45, 46, 60
• **Desconhecido / Unknown (via Alfa FNM):** pg. 24b-c, 25
• **Desconhecido / Unknown (via Antigos Verde Amarelo):** pg. 36, 47
• **FEI:** pg. 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22
• **José Augusto Varanda (via Nobres do Grid):** pg. 44a-b
• **Karl Ludvigsen Collection — Stanford University Revs Digital Library:** pg. 9, 15
• **Material de divulgação dos fabricantes / Manufacturers press material:** pg. 6, 7, 8, 10, 11, 24a, 26, 27, 28, 29, 40, 49, 50, 51, 52a, 56, 57, 58, 59, 60
• **Quatro Rodas:** pg. 5, 12, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 37, 38, 39, 42c, 43, 48, 55
• **Tony Belviso (via Antigos Verde Amarelo):** pg. 52b, 53
• **Walter Hahn Jr. (via Nobres do Grid):** pg. 41

• **Ilustrações da capa e dos capítulos / Cover and chapter illustrations:** David Marques

Sobre o autor • About the author

DAVID MARQUES

Designer gráfico e ilustrador nascido e residente em Salvador (Bahia), apaixonado por carros desde meus primeiros dias de vida e apreciador de rock progressivo.

Graphic designer and illustrator born and resident in Salvador, Bahia (Brazil), auto enthusiast since the very first days of my life and progressive rock admirer

davidliramarques(at)gmail.com
• facebook.com/davidmarquesart
• flickr.com/stonerink

Agradecimentos • Acknowledgements

A todos que têm utilizado a internet para trocar e compartilhar informações e imagens de carros antigos, pois somente assim a memória desses carros será perpetuada, e a amigos que mostraram interesse se dispuseram a ler os textos com valiosas sugestões tanto ao conteúdo em si quanto à formatação de todos os elementos.

To everyone who has been using internet to exchange and share informations and images related to old cars, in order to perpetuate the memory of these cars, and to the friends who showed interest and were available to read the texts with their priceless suggestions either about the content itself and the overall formatting.