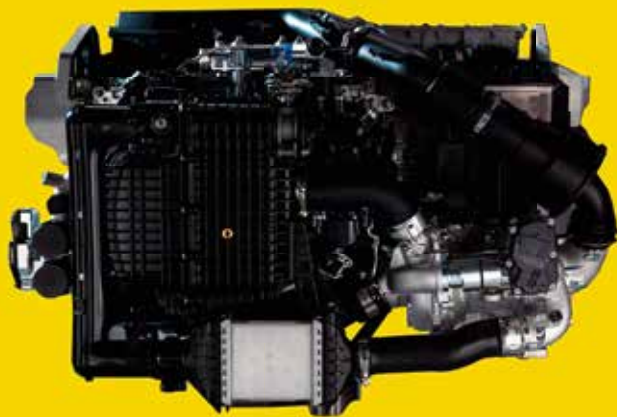
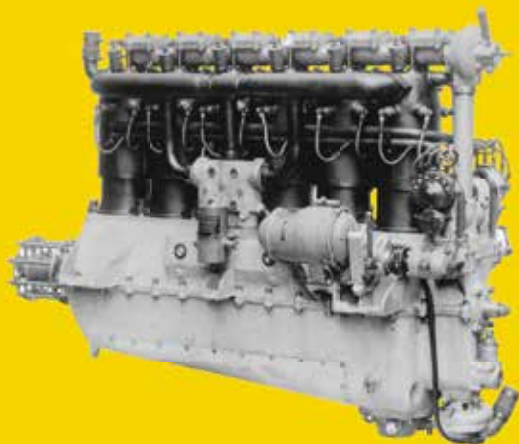


# cultura do automóvel

AUTOMÓVEIS E MOTOCICLETAS

LANÇAMENTOS - IMPRESSÕES - HISTÓRIA



## Motores: cem anos de evolução



**AutoClásica**  
**2025**

## EDITORIAL

# História de diversas formas

**M**ais uma vez destaco a visão histórica que as marcas de automóveis e de motocicletas estão usando para divulgar seus produtos atuais. A comparação de seu primeiro motor, mais de cem anos atrás, com os atuais, faz com que os clientes da BMW se interessem por essa história.

A mesma coisa acontece com Fiat e Citroën, que nos enviou a história de alguns de seus produtos, mesmo que sejam carros, motos ou mesmo caminhões bastante populares.



Quanto ao antigomobilismo, ele vai muito bem, obrigado. Vemos o já conhecido evento

argentino AutoClásica tomando um corpo cada vez mais importante, mas vemos também entusiastas brasileiros mostrando nossa história lá fora, como está fazendo o colecionador João Siciliano e seu filho João Victor, pelas terras do Tio Sam.

Por aqui, Arno Duarte divulga as belezas de Floripa em seu Rally de Flonópsh, com uma adesão incrível de colecionadores de veículos.



E curtimos alguns filmes em que um trailer, ou mesmo um motorhome – ou vários deles –, apimentam uma história já por si só bem divertida.

## SUMÁRIO

### **04** Pelo mundo

O que acontece no mundo dos automóveis clássicos

### **18** Rally de Flonópsh

A largada na Ponte Hercílio Luz é o charme dessa prova

### **28** A evolução dos motores BMW

Mais de um século de inovações, desde os aviões

### **42** Carros no cinema

Filmes com trailers e motorhomes, sempre diversão



# Caminhão do futuro

O Citroën Type N350 rompeu com os padrões de estilo de sua época



O caminhão Citroën Type N350 de 1965, que tinha apelido de "Belphégor", é um marco entre os veículos comerciais

**A** Citroën celebra seis décadas de um de seus modelos mais emblemáticos: o Type N350, caminhão lançado em outubro de 1965 e eternizado pelo apelido de "Belphégor". Considerado um marco na história dos utilitários, o Type N350 destacou-se por unir o estilo futurista, versatilidade ímpar e soluções tecnológicas avançadas para a época, transformando o mercado de veículos comerciais.


Na década de 1960, enquanto os caminhões ainda seguiam linhas tradicionais, o Type N350 rompeu o padrão ao introduzir recursos como direção hidráulica, sistema de freios de alta pressão inspirado no Citroën DS e vidros adicionais posicionados acima dos faróis e na base da cabine — solução que ampliava a visibilidade e facilitava manobras, mesmo em terrenos desafiadores.



A principal característica do Citroën Type N350 eram as duas janelinhas para o interior, acima dos faróis

Outra versatilidade do modelo era a possibilidade de montar 140 combinações diferentes do veículo, incluindo opções com motor diesel ou a gasolina.

O projeto, assinado por Flaminio Bertoni, responsável por ícones da marca como o Traction Avant, o 2CV e o Ami 6, deu ao caminhão identidade única, que rapidamente conquistou espaço nas ruas e no imaginário cultural europeu.

O Citroën Type N350 ganhou o apelido de “Belphégor”, graças ao sucesso de um seriado francês de nome Belphégor, traduzido como “Fantasma do Louvre”. Esse seriado, exibido na mesma época do caminhão, tinha atmosfera misteriosa e remetia às linhas pouco convencionais do Citroën Type N350. As duas janelas acima dos faróis que auxiliavam a visão frontal passavam essa impressão. 



Detalhes do Citroën Type N350, com as janelinhas frontais acima dos faróis que auxiliavam nas manobras

Além do visual bem marcante, o Citroën Type N350 impressionava também por suas especificações técnicas. Uma das versões mais lembradas pelo público é o modelo de 1969, utilizado inclusive como caminhão de bombeiros, com 5,34 metros de comprimento, 2,14 metros de largura e 2,28 metros de altura. Com peso vazio de 2.120 kg e cabine para até cinco ocupantes, essa versão oferecia robustez sem

renunciar à funcionalidade.

A capacidade de carga do Citroën Type N350 variava dos 3,5 kg até os 8,0 mil kg, com mais de 140 combinações possíveis de configuração, incluindo motores a gasolina ou diesel, algumas versões com bomba motorizada. A velocidade máxima podia chegar a 70 km/h, um valor bem razoável para um caminhão do porte do Citroën Type N350.



Uma das versões mais conhecidas do Citroën Type N350 era o caminhão de bombeiros de 1969

Ao revisitar a história, a Citroën reforça não apenas sua vocação para inovar, mas também a tradição de criar veículos que vão além da funcionalidade, até se tornarem parte da cultura automobilística. O Citroën Type N350 exemplifica uma forma de pensar o estilo e a engenharia, de uma forma em que a estética, ergonomia e praticidade se encontram para entregar algo único e à frente de seu tempo.

A celebração dos 60 anos do Citroën Type N350 é, portanto, um tributo ao espírito da marca, um estilo que permanece vivo em sua linha atual, que combina estilo e inovação. Mais do que reverenciar o passado, essa homenagem projeta o futuro da Citroën, comprometido em soluções de mobilidade ousadas, acessíveis e sustentáveis, fiéis à sua missão de desafiar convenções e criar automóveis e histórias. ●

# AutoClásica



O AutoClásica já se firmou como o melhor evento de veículos clássicos da América do Sul

O AutoClásica, principal evento de carros clássicos da América Latina, aconteceu no mês de outubro no Hipódromo San Isidro, em Buenos Aires, Argentina, e mais uma vez surpreendeu pela qualidade dos veículos expostos.

O evento celebrou também os 70 anos do Citroën DS, os 70 anos do Peugeot 403 e os 70 anos do Fiat 600. Um Shelby Cobra Daytona Coupé levou o prêmio de Best Of Show, assim como um Rolls Royce Phantom III V12 de 1937. ●



O Rolls Royce Phantom III V12 de 1937 foi um dos grandes premiados no AutoClásica 2025



A BMW R75 1941 com side car e o Fiat 600 Jolly, versão muito rara do carrinho que também comemora 70 anos



O Darracq 1904 levou o troféu na categoria Ancestrais e o Peugeot 403 comemorou seus 70 anos



O Shelby Cobra Daytona Coupé levou um dos prêmios máximos na exposição

# FIAT COUPÉ FAZ 30 ANOS

O esportivo italiano foi comercializado também no Brasil



O Fiat Coupé foi vendido no Brasil nos anos 90 e agora faz parte do acervo de muitos colecionadores

**E**xistem coisas que nascem à frente de seu tempo e, mesmo passando mais de 30 anos, ainda permanecem extremamente atuais, se tornando a melhor tradução da palavra icônico. Lançado em 1993, na Europa, o Fiat Coupé chegou ao Brasil em 1995 e rapidamente se tornou um objeto de desejo entre os entusiastas por automóvel, seja pelo estilo inovador, pela engenharia refinada ou o apelo esportivo. E o modelo se destaca ainda nos dias de hoje.

Em uma década em que o estilo vivia uma efervescência e permitia criações diferenciadas, o Fiat Coupé

chegou imponente. A carroceria de linhas ousadas e detalhes originais, como o capô que avançava sobre parte do para-lamas, as maçanetas embutidas nas colunas centrais, as lanternas traseiras circulares duplas e os faróis posicionados atrás de lentes em formato de bolha, eram alternativa inteligente aos famosos faróis escamoteáveis da época. Um vinco sobre as rodas traseiras repetia o recorte presente entre o capô e os para-lamas dianteiros, criando uma harmonia visual incomum e dinâmica, dando velocidade ao carro, mesmo parado.



O exterior do Fiat Coupé foi criado por Chris Bangle e o interior é criação de Pininfarina

O interior, criado por Pininfarina, tinha como um dos destaque a faixa pintada na mesma cor da carroceria atravessando o painel de fora-a-fora, reforçando a esportividade.

O exterior, desenhado no Centro Stile Fiat, é de Chris Bangle, aquele mesmo que revolucionou o visual dos BMW nos anos 2000.

“Nosso sonho eram faróis que abriam e fechavam, o que era muito caro e difícil, então, para manter a linha fluida e o fluxo de luz, o farol precisava sair. Mas Chris não queria levantar o capô para isso, então, ele deixou o capô mais baixo e o farol

saiu ganhando aspecto de bolha. Essa era uma característica do Chris, ele gostava de transformar detalhes em oportunidades”, comentou Peter Fassbender, que trabalhou com Chris na criação do modelo. Peter conta que a tampa de combustível foi inspirada em motos. “Para criar a tampa de gasolina fomos até uma oficina de motocicletas e ele pegou as referências”, relembra.

Desenvolvido sobre o Fiat Tipo, o Coupé chegou ao Brasil na versão 2.0 16V do Sedicivalvole, de 137 cv. Até 1997, foram vendidas 1.124 unidades do Fiat Coupé no Brasil. ●

# Orgulhos nacionais

A jornada dos carros brasileiros pelas exposições norte-americanas



O Puma GTE 1974 de João Siciliano no evento de Carlisle, na Pensilvânia

**E**ste mês de outubro, de acordo com nosso amigo colaborador João Siciliano, ficará marcado em sua trajetória com os automóveis clássicos, conforme ele mesmo nos relata a seguir. Ele e seu filho João Victor participaram de quatro grandes eventos nos Estados Unidos, levando a história de veículos 100% brasileiros para o público americano.

O início foi uma viagem da Flórida à Pensilvânia, levando a reboque um Puma GTE 1974 para exposição em

seu estande na feira de Carlisle. Por dois dias, cruzaram os estados da Geórgia, Carolina do Sul, Carolina do Norte, Virgínia, West Virginia e Maryland, até chegar à Pensilvânia, totalizando cerca de 1.600 km. Por onde passavam, o Puma “Tubarão” atraía atenção dos entusiastas locais.

Em Carlisle, o Puma amarelo foi o primeiro veículo 100% brasileiro da história do evento, exposto com orgulho durante os quatro dias no estande da Siciliano Company. ♦



A bandeira brasileira no teto destacava a presença do primeiro veículo 100% nacional no encontro de Carlisle



O Puma brasileiro chegando ao evento de clássicos em Hershey, na Pensilvânia



No espaço dos Sicilianos em Hershey, o público era atraído por esse pequeno esportivo pouco conhecido nos EUA

Na semana seguinte o mesmo aconteceu em Hershey, cujo evento de clássicos é considerado um dos maiores do mundo e completa agora 70 anos. Mais uma vez, o Puma foi o destaque em seu estande.

No retorno à Flórida, um encontro

de brasileiros em Orlando reuniu outros automóveis nacionais, no 3º Encontro de Veículos Brasileiros & Exóticos. Para esse evento João levou três automóveis brasileiros, um Puma GTE 1976, um VW SP2 1974 e um Bianco S 1978.



Três modelos brasileiros no 3º Encontro de Veículos Brasileiros & Exóticos de Orlando, na Flórida



O Dodge Magnum 1979 exposto em Miami talvez seja o único exemplar brasileiro exposto nos Estados Unidos



O trio de nossos esportivos brasileiros expostos no Brazil Expo Florida, em Miami

Encerrando o mês, a exposição no Brazil Expo Florida, em Miami, teve como destaques quatro brasileiros, o Puma GTE 1976, o VW SP2 1974, o Bianco S 1978 e o Dodge Magnum 1979, este último, provavelmente,

sendo o único exemplar brasileiro nos Estados Unidos.

Mais do que uma série de eventos, esta jornada mostrou que o carro antigo brasileiro tem valor histórico e identidade própria.

# A saga do Fiorino

O simpático furgãozinho está completando 45 anos em nosso mercado, com três gerações distintas



O Fiat Fiorino foi lançado em 1980 para facilitar o serviço de entregas urbanas

Um dos veículos de entregas urbanas mais vistos pelas ruas brasileiras, a partir dos anos 80, era o furgão Fiat Fiorino, que está completando 45 anos. Lançado em 1980, o modelo foi baseado no Fiat 147 e se consolidou como um símbolo de versatilidade, ferramenta de trabalho para diversos tipos de atividades profissionais.

O Fiat Fiorino fez parte do espírito vanguardista da Fiat naquela época, ao buscar soluções baseadas no seu

portifólio, adaptando-os aos desejos e às necessidades dos consumidores. Foi assim, também, com pioneiro Fiat 147 Pickup. Anos antes do furgão Fiorino, a Fiat já havia se aventurado no segmento profissional com modelos como o 147 Furgão em 1977, e o 147 Pickup, em 1978.

Pensado para atender necessidades urbanas por um transporte de cargas leves, o Fiat Fiorino 147 foi pioneiro no mercado brasileiro ao unir espaço com facilidade de manuseio.

Inicialmente com o compartimento de carga fechado, o Fiorino 147 já tinha duas opções de combustível, com um motor a álcool de 62,0 cv e 11,5 kgfm e um motor a gasolina de 61 cv e 9,9 kgfm.

Em 1982, já com a nova frente Europa, a Fiat passou a oferecer mais três versões do Fiat Fiorino, a Settegiorni, com capacidade para transporte de passageiros e com bancos rebatíveis, a Vetrato, sem bancos traseiros e com vidros que deixavam o compartimento de carga à vista, e a Combinato, com bancos laterais traseiros para transportar pessoas. Todas as versões tinham um bagageiro sobre a cabine, para aumentar a capacidade de carga e também para ajudar na aerodinâmica.

Em 1988, o Fiat Fiorino 147 parou de ser fabricado, mas deixou um sucessor à altura: o Fiat Fiorino Furgão, baseado no Fiat Uno, com maior capacidade de carga, maior

desempenho e maior economia de combustível.

O novo Fiat Fiorino Furgão caiu

no gosto do consumidor, com um baú de carga para até 2.700 litros e 540 kg. A versão passou por atualizações ao longo das duas décadas

seguintes, mantendo a sua principal essência: ser prático.

Em 2014, o Fiat Fiorino chegou à

sua terceira geração, já na plataforma do Novo Uno, que havia sido lançado anos antes, em 2010. Na nova configuração, o modelo cresceu

no tamanho e na capacidade de carga (650 kg), recebendo o novo motor 1.4 EVO flex.

Na atual linha 2025, o furgão Fiat Fiorino tem o novo motor 1.3 flex de 107 cv e 134 Nm, direção com assistência elétrica,

monitoramento

de pressão dos pneus e sensor de temperatura externa, entre outras modernidades.



A versão Vetrato do Fiorino, com vidros na área de carga



Com a nova frente Europa, a partir de 1982



A terceira e atual geração, baseada no Novo Uno

# IV Rally de Flonópsh

**N**o fim de semana do dia 18 deste mês aconteceu o IV Rally de Flonópsh, penúltima prova do CBR - Campeonato Brasileiro de Regularidade Histórica. O texto a seguir, assim como as fotografias, foram enviadas pelo organizador da prova, Arno Duarte, nosso amigo antigomobilista de Florianópolis.

Pena não estarmos lá, mas, pelas imagens, nota-se que foi um ótimo dia para todos os participantes. Largando da histórica ponte Hercílio Luz, o Rally de Flonópsh é um dos ralis que tem as locações mais bonitas.

Largaram 64 carros do alto da Ponte Hercílio Luz e, de lá, eles percorreram as estradas tanto da ilha como das cidades do entorno de Florianópolis, em um total de quase 200 km, até a confraternização final no Hard Rock Café de Florianópolis.

O roteiro incluiu estradas, túneis e viadutos do Contorno Rodoviário, além de estradas secundárias, todas pavimentadas, sinuosas, com aclives e declives, ladeadas por riachos.

Todos os participantes terminaram a prova, sem quebras, com várias disputas por pontos, mostrando o nível crescente de qualidade.

Além das premiações para cada categoria, o Rally de Flonópsh ofereceu alguns troféus especiais, conforme as proezas que cada um protagonizou para chegar ao rally.

Vieram duplas de Brasília, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e São Paulo. Algumas enviaram seus carros em caminhão-cegonha, mas a maioria escolheu vir rodando, como Estefano Barduc e Alice Ayako Doi, que saíram de Sorocaba com um Puma GTS 1978. A dupla ganhou o troféu Dupla Que Veio Rodando De Mais Longe. ▶



**Mais uma vez o Rally de Flonópsh encantou as pessoas que circulam pela região da ilha e do continente em Santa Catarina, desfilando seus automóveis clássicos em uma prova de regularidade**



Alfa Romeo Spider  
de Cristiano Tacca, que  
competiu com sua filha Sofia



Aero-Willys 1968 da dupla Antônio Edimar Grassner e Leandro José Machado: vencedores na Contemporâneos I



Chevrolet Kadett GSi cabrio em uma bela paisagem com a ponte Hercílio Luz ao fundo



O Chevrolet 1952 de Ricardo e Bernardo Vianna e o Ford Mustang 1965 de Onofre Agostini e Gonsalo Ribeiro



A tradicional ponte Hercílio Luz é atração turística de Florianópolis, assim como o Rally de FlonópsH



Todos terminaram, mesmo com pequenos problemas

Adriana e Alex Almeida, também de Sorocaba, e estimulados pelos amigos Estefano e Alice, decidiram participar a apenas 24 horas antes do rally. Mesmo com o grid já fechado, colocaram o Mercedes-Benz SL 500 1997 na estrada, participando como visitantes, e ganharam o troféu Espírito Esportivo.

Ariane e Douglas, com seus filhos gêmeos João e Pedro (cadeirante), levaram o troféu Espírito de Rally. ♦



Luiz Tedesco, piloto de rally, com o Chevrolet Corsa PickUp 1998 navegado por José Piccoli. Segundo na APP2



Karmann-Ghia 1969 de José Carlos Tossulino e Davi Tossulino



Chevrolet 1952, o segundo carro mais antigo da prova

Pola Campos e Áurea Martins, com Mercedes-Benz 190E 1990 e auxiliadas pelo “Zequinha” Roberto Costa (76 anos), ganharam o troféu “Equipe com maior soma de idades” (piloto+navegador+carro+Zequinha).

Eugênio Martins e João Batista Ramos Ribas, veteranos em rallyes, organizadores e participantes de competições de velocidade no passado, levaram um segundo troféu Espírito de Rally.



Ford Mustang GT 1995 de Marília e Mário Lott



Um Jornada cabrio e o Alfa Romeo GTV 2000 da dupla Márcia e Giacinto Fusco, de Porto Alegre



Ísis e Isabela Martins, a melhor dupla feminina

Seis duplas femininas participaram da prova, um recorde. Ísis e Isabela Martins, no primeiro rally, levaram o troféu de Melhor Dupla Feminina.

Foram premiados também os três Alfa Romeo melhores classificados: Renato Cunha e Diego Freitas, com um Alfa Romeo 2300 1974, Geraldo Teixeira e Fernando Bittencourt, com um Alfa Romeo 156 1998, e Brunela Lauer mann e Diogo Barth, com um Alfa Romeo 145 1996. ●

## Conheça os vencedores do IV Rally de FlonópsH



José Lincoln Pacheco, 91 anos, o piloto mais velho da prova, e José Lincoln Pacheco Neto

### **Categoria Livre** - Instrumentação Livre, carros até 2000

P1 - Fernando Leibel e Adriano Braz, SP, Mustang 1969 - 135 pp

P2 - Ronaldo Bittencourt e Fernando Milano, RS, Mercedes CLK 230 1999 - 265 pp

P3 - Geraldo Cruz Teixeira e Fernando Bittencourt, RS, Alfa Romeo 156 1998 - 342 pp

### **Categoria Pré & Pós-Guerra & Contemporâneos 1** - Carros dos anos 30 a 60, usando apenas cronômetro e instrumentos originais

P1 - Antônio Edimar Gassner e Leandro José Machado, SC, Aero-Willys 1968 - 1.084 pp

P2 - Onofre Agostini e Gonsalo Ribeiro, SC, Ford Mustang 1965 - 4.696 pp

P3 - José Carlos Tossulino e Davi Tossulino, SC, Karmann-Ghia 1969 - 8.715 pp



Luiz Tedesco, piloto de rally, e seu navegador José Piccoli, segundo lugar na APP2

**Categoria Contemporâneos II** - carros dos anos 70, usando apenas cronômetro e instrumentos originais

P1 - Renato Cunha e Diego Freitas, RS, Alfa Romeo 2300 1974 - 1.142 pp

P2 - Charles Costa e Flávio Strelow, SC, Brasília 1977 - 1.503 pp

P3 - Ivanderson Zabel e Paulo Roberto da Costa, SC, VW Fusca 1977, 2.314 pp

**Categoria Contemporâneos III** - carros de 1981 a 1995, com instrumentos originais e cronômetro

P1 - Luiz Evandro “Águia” Campos e Eber Oliveira, SC, Fusca 1300 - 725 pp

P2 - Adro di Napoli e Adriana Schenkel - Fiat Elba 1987 - 796 pp

P3 - Gilmar Zanini e Joice Zanini, SC, Chevrolet Calibra 1993 - 845 pp

**Categoria APP1** - carros até 1980 usando aplicativo de navegação  
P1 - Jorge Alberto Rosa e Marcos Panstein, SC, Chevrolet Impala 1965 - 480 pp

P2 - Marcos Antônio Souza e Antônio Felipe Souza, SC, Chevrolet Caravan 1980 - 985 pp

P3 - José Lincoln Pacheco e J. Lincoln Pacheco Neto, SC, Chevrolet C10 1974 - 1.168 pp



Eduardo Medaglia e Ermírio Coutinho, vencedores na categoria APP2 com Escort XR-3

**Categoria APP2** - carros de 1981 a 2000 usando aplicativo de navegação

P1 - Eduardo Medaglia e Ermírio Coutinho, SC, Ford Escort 1993 - 289 pp

P2 - Luiz Tedesco e José Piccoli, SC, Chevrolet Corsa Pick Up 1998 - 396 pp

P3 - Mario Lott e Marília Lott, SP, Ford Mustang 1995 - 594 pp

**Categoria Turismo** - Visitantes e competidores hors concours, que não pontuam para o Campeonato Brasileiro

P1 - Ricardo Minatto e Marcelo Bertin, SC, Volkswagen Gol Turbo 2002 - 1.098 pp

P2 - Jorge Peters e Caio Peters, SC, Mercedes-Benz C280 1998 - 1.172 pp

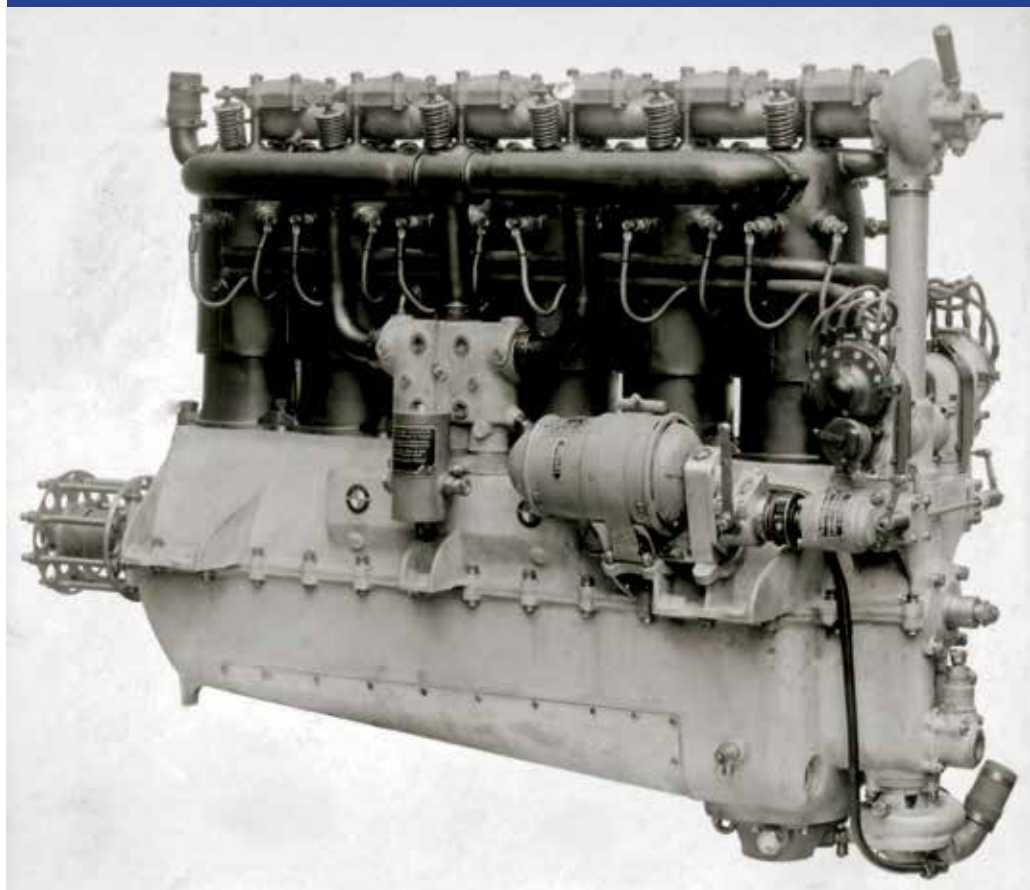
P3 - Brunela Lauermaann e Diogo Barth, RS, Alfa Romeo 145 1996 - 1.563 pp



No dia seguinte ao rally houve em Florianópolis um encontro de Alfa Romeo, o Alfa Experience Floripa, só com carros da marca italiana, que se constituiu em uma reunião de alfistas seguida de um passeio pela cidade, terminando em um almoço, no sistema apelidado de “CUPS - Cada Um Paga o Seu”. Por isso, para estimular os dois eventos, foram entregues prêmios especiais para os três melhores Alfa Romeo do rally.

# Motores em evolução

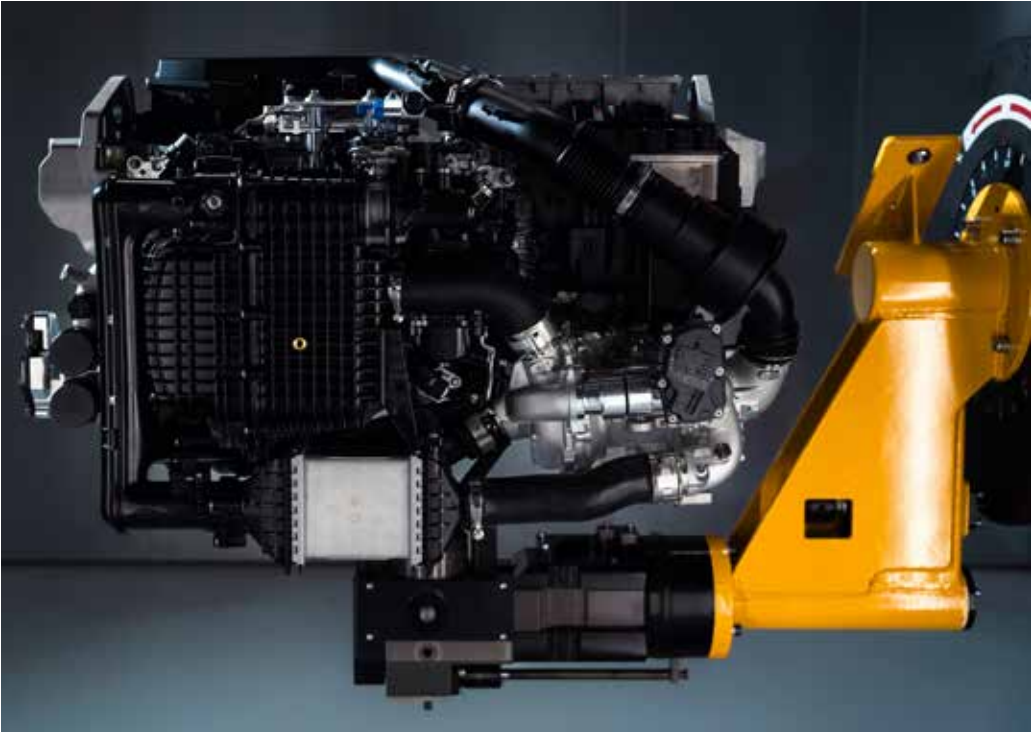
Conheça uma seleção de motores BMW que fizeram história. Ou ainda vão fazer



Motor BMW IIIa de seis cilindros em linha, com cilindrada de 19 mil cm<sup>3</sup> e potência de 185 cv

**D**urante mais de um século, a BMW tem ocupado posição de relevância na tecnologia empregada em veículos, em especial nos motores. Desde motores de aeronaves, notabilizando-se pelos melhores motores de seis cilindros em linha já produzidos, até motores elétricos com a tecnologia BMW eDrive, a um passo da produção em

série, a BMW sempre estabeleceu padrões em engenharia, a gasolina, a diesel, híbrido ou totalmente elétrico. E há mais: o lançamento do primeiro modelo de produção de célula de combustível em 2028 adicionará um novo sistema de propulsão de alto desempenho, eficiente e sem emissões, ao portfólio de produtos da BMW.



O primeiro motor BMW de célula de combustível deverá ser utilizado em um veículo de produção da marca em 2028

Conheça a seguir, uma galeria de motores selecionados pela própria BMW que representam a evolução tecnológica da marca, desde os primeiros motores aeronáuticos do início do século passado até os novos motores dotados da tecnologia que será padrão em um futuro próximo.

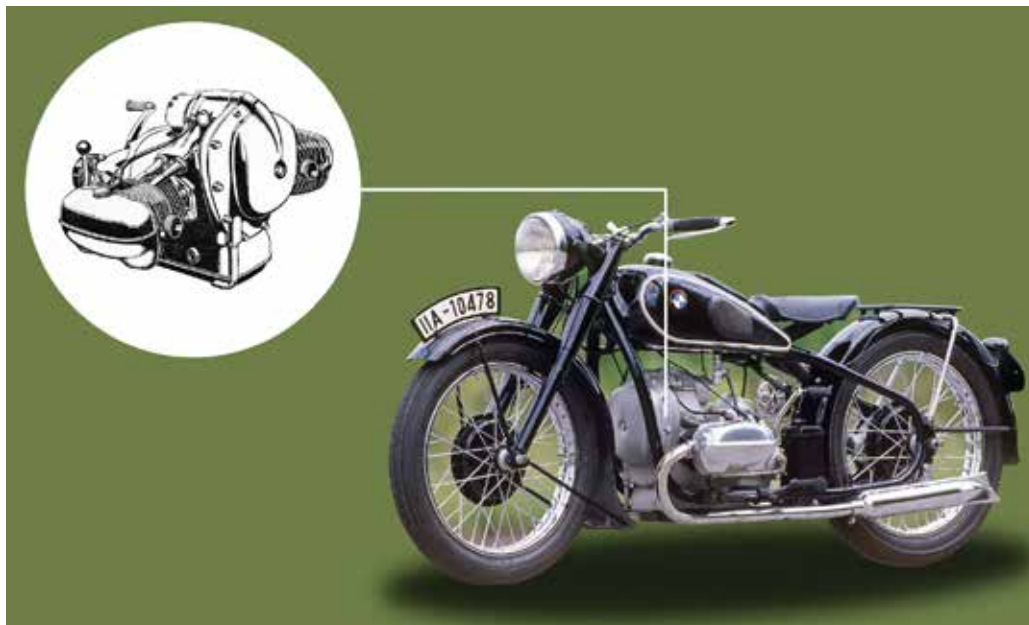
O primeiro é o motor de aeronave BMW de seis cilindros em linha de 1917, o primeiro motor da empresa, conhecido como BMW IIIa. Este motor caracteriza-se por um projeto técnico sofisticado já naquela época, em especial no sistema que previnha perda de desempenho em grandes altitudes. Com o modelo melhorado Motor IV, a BMW até estabeleceu um recorde de altitude não oficial de 32.021 pés (9.760 metros) em 1919.

O motor IIIa era um seis cilindros

em linha refrigerado a água com carburador, de 1.163 polegadas cúbicas, equivalente a 19,1 litros de cilindrada, e com potência de 185 cv (foto grande na página ao lado). O motor BMW IV (foto abaixo) tinha potência de 250 cv. ▶



Motor BMW IV de seis cilindros com potência de 250 cv



A motocicleta BMW R5 de 1936 foi a primeira a ter motor bicilindro boxer, com cilindrada de 500 cm<sup>3</sup>

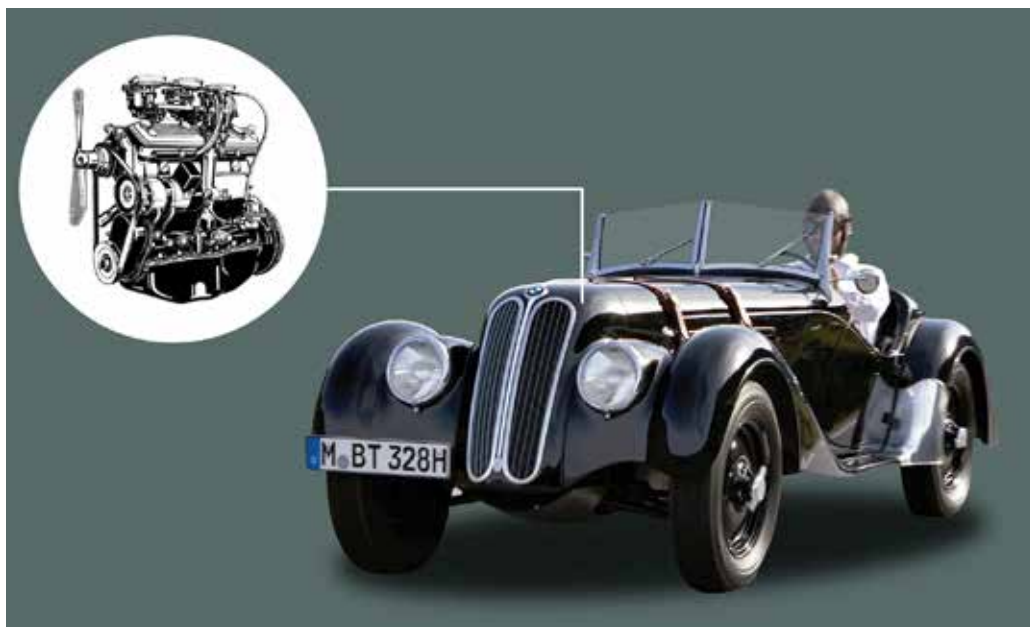
De motores de aeronave a motores de motocicleta, a BMW também fez história com as duas rodas: o motor da R5 de 1936, um bicilindro boxer com cilindrada de 30,5 polegadas cúbicas (500 cm<sup>3</sup>), tinha potência de 24 cv, um alto valor para a sua época, e ainda hoje é reverenciado por sua

arquitetura, que é utilizada nas mais modernas motocicletas atuais.

A mudança de marchas na R5 era feita com o pé, uma novidade na época e que depois se estabeleceu como padrão. As novíssimas BMW R12 e R18, assim como a R1300 GS, ainda utilizam bicilindros boxer.



O BMW 328 de 1936 tinha motor de dois litros com cabeçote de alumínio



O motor do BMW 328 de 1936 fornecia potência de 80 cv e chegava à rotação de 5.000 rpm

Na mesma época, os automóveis BMW também recebiam alta dose de tecnologia. O motor seis cilindros do BMW 328, de 1936, é exemplo notável. Com cilindrada de 122 polegadas cúbicas (2,0 litros), esse

motor tinha cabeçote de alumínio e potência de 80 cv, com rotação de até 5.000 rpm. Com tração traseira e baixo peso, cerca de 800 kg, esse pequeno esportivo era verdadeira máquina de desempenho. ➔



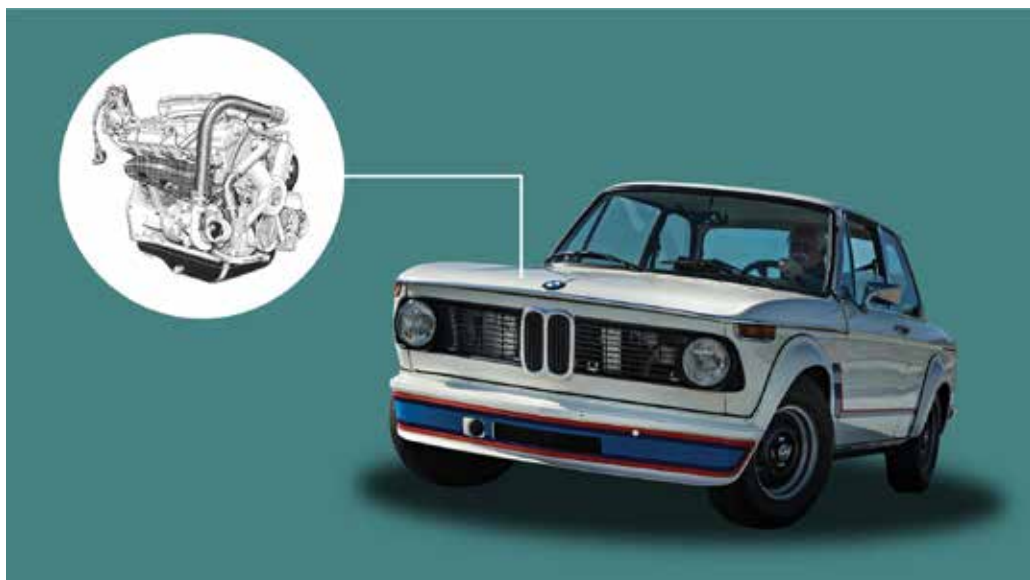
O BMW 502 de 1954 ficou conhecido pelo apelido de "Anjo Barroco"



O motor do BMW 502 de 1954 era um V8 de 2,6 litros e 100 cv

Já o BMW 502 de 1954, devido à sua carroceria arredondada e linhas suaves, ficou conhecido como o “Anjo Barroco”, mas não havia nada de barroco no seu motor V8. De fato, foi o primeiro motor V8 de liga de alumínio produzido em massa no

mundo, com cilindrada de 158,7 polegadas cúbicas (2,6 litros) e potência de 100 cv. Era muito avançado para a época, assim como os freios a disco, o servo-freio e a embreagem assistida, itens que mais tarde se tornariam comuns.



O BMW 2002 Turbo de 1973 tinha motor de 2.0 litros turbocarregado com potência de 170 cv

Mesmo já nos anos 70, um motor turboalimentado de produção era tão raro quanto uma transmissão manual de quatro velocidades é hoje. E o BMW 2002 Turbo de 1973 foi um verdadeiro marco: com o seu motor turbo de 122 polegadas

cúbicas (2,0 litros) de 170 cv, foi um dos carros de produção mais rápidos da Europa na época, atingindo uma velocidade máxima de 211 km/h. Foi também o primeiro carro europeu produzido em série equipado com um turbocompressor.



A tecnologia multiválvulas chegou ao motor de 3,5 litros do BMW CSL de 1974. A potência era de 440 cv

O mesmo poderia ser dito sobre a tecnologia multiválvulas, que se tornou popular apenas no final dos anos 80. Em 1974, o BMW CSL 3.0 chegava à potência de 440 cv, contra

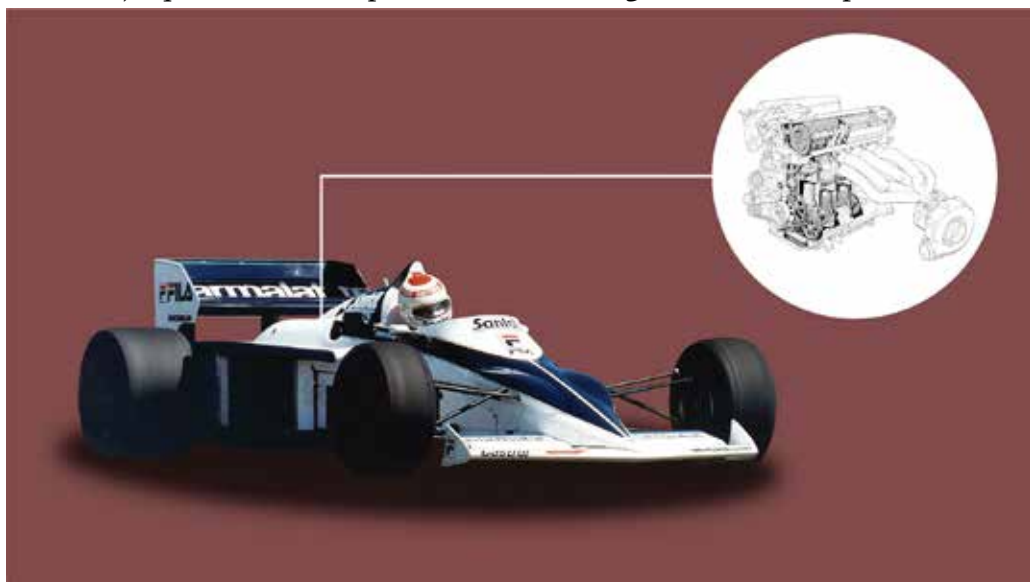
os apenas 206 cv de sua versão de duas válvulas. Esse seis cilindros em linha de quatro válvulas por cilindro tinha maior cilindrada, com 213,5 polegadas cúbicas (3,5 litros). ▶



Na Fórmula 1, os pequenos motores BMW de quatro cilindros chegavam a ter mais de 1.200 cv de potência

De unidades de grande volume a pequenos motores de altíssimo desempenho, a tecnologia da BMW esteve presente até na Fórmula 1. A cilindrada desse motor de quatro cilindros de 92 polegadas cúbicas (1,5 litro) era a única coisa pequena no caso, já que em 1983, a potência

deste motor da F-1 era absurda, passando dos 1.200 cv nas versões utilizadas em sessões de treino. Esse motor da BMW é considerado o precursor do downsizing atualmente em voga, que considera a redução do tamanho dos motores mas com muito ganho de desempenho.



O motor BMW turbocarregado de 1,5 litro da Fórmula 1 é considerado o precursor do downsizing

Ainda em 1983, a BMW estreava o novo motor diesel de seis cilindros em linha em seu sedã da Série 5. Até então utilizados apenas em tratores e caminhões, o motor diesel se tornou socialmente aceitável em automóveis

de luxo. O BMW 524td, com motor de 2,4 litros, 115 cv de potência e 210 Nm de torque, foi, então, um dos precursores de uma nova geração de motores movidos a diesel potentes, econômicos e limpos.



O BMW 524td era um sedã de luxo que utilizava motor de seis cilindros em linha a diesel, com potência de 115 cv

O motor V12 da BMW simboliza a perfeição, na potência e suavidade de funcionamento, sendo que o sedã BMW 750i estreou em 1987 o primeiro motor de doze cilindros em V de produção desde a Segunda

Guerra Mundial. O motor V12 do BMW 750i de 1987 também ostenta valores invejáveis de desempenho, como a potência de 300 cv, com cilindrada de 305 polegadas cúbicas (5,0 litros). ▶



Na Série 7, o maior motor era o V12 de 5,0 litros, com potência de 300 cv



Utilizados na Segunda Guerra Mundial, os motores de doze cilindros voltaram aos automóveis em 1987

De um motor de doze cilindros para um de dez cilindros, ou seja, de um motor orientado para o conforto para um esportivo, as diferenças falam por si: inspirado no motor de um Fórmula 1, que também usava um motor de dez cilindros, o sistema

de propulsão redesenhado fornece 507 cv a 7.750 rpm. O BMW Série 5 foi o eleito, na versão M5 de 2004, a ter o motor S85, único motor de dez cilindros na história da BMW, até aquela data, o que o torna destaque na história de motores da BMW.



O incrível desempenho do sedã esportivo BMW M5 de 2004 era a sua marca registrada



O motor de dez cilindros em V do BMW M5 de 2004 fornecia ao sedã a potência de 507 cv

O BMW M5 de 2004 foi um dos que entraram para a minha história, já que participei do seu lançamento mundial, em 2004. Utilizando uma pista de pouso nazista do tempo da segunda guerra, em Munique, o fabricante organizou um torneio de velocidade final para os jornalistas presentes, largando da imobilidade.

Ao teminar meu turno, perguntei ao técnico se eu havia me enganado,

já que pensei ter visto o velocímetro indicar 303 km/h. A resposta: “você freiou no final, não é mesmo? Caso contrário, você veria o velocímetro indicar 330 km/h!”

Eu já era fã do BMW M5 anterior, com motor V8 de 400 cv, mas esse me tocou. Meus sinceros respeitos a esse automóvel e a esse motor V10, em uma inesquecível aventura de mais de 20 anos atrás. 🚩



O BMW i3, de 2013, proporcionava diversão a quem se atrevesse a pilotá-lo no dia a dia



O BMW i3 tem motor elétrico de 170 cv, instalado no eixo traseiro

O BMW i3, de 2013, foi outra experiência marcante, só que aqui mesmo, no Brasil. Enquanto o mundo experimentava soluções para os automóveis elétricos, a BMW chegava com esse carrinho – muito caro, mas surpreendente –, a mostrar o caminho para os pequenos urbanos movidos a eletricidade.

Antes de tudo, o BMW i3 é muito divertido, fazendo com que o motorista, além de saltar na frente em semáforos com uma ligeireza ímpar, passe a controlar seu pé a fim de economizar ao máximo a bateria.

É claro que hoje, mais de uma década depois, os carros elétricos conquistaram o mundo – em especial

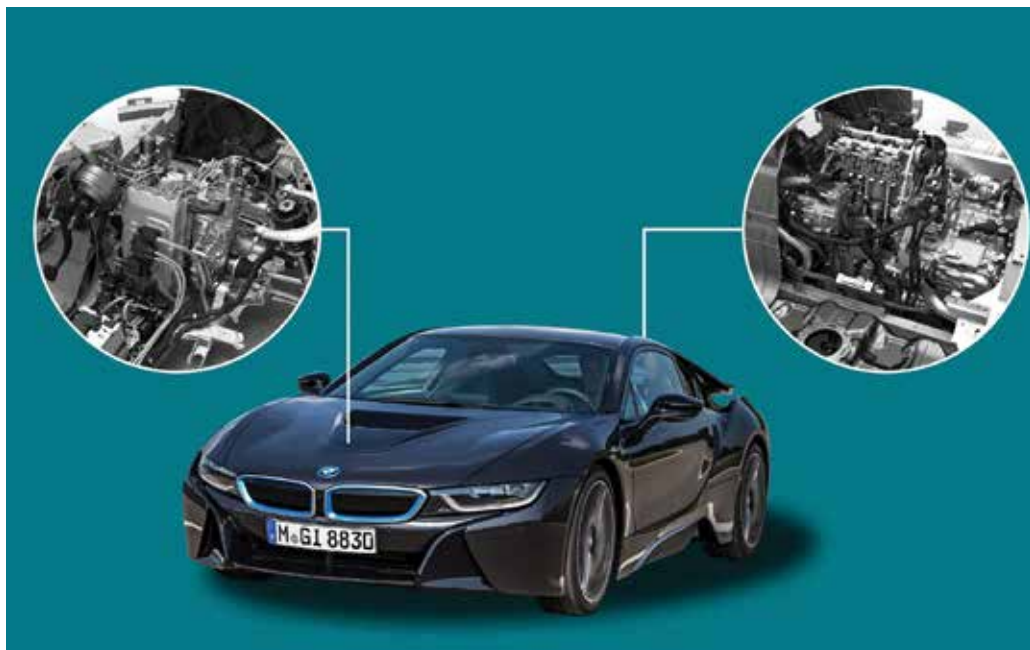
os chineses – e se popularizaram. E a BMW precisou se adaptar.

O BMW i3 tem motor elétrico de 170 cv (125 kW), com bateria de 37,9 kWh de capacidade.

Já o BMW i8, de 2014, mostra que mais de uma forma de energia pode ser utilizada em um automóvel. O híbrido tem motor elétrico de 131 cv (96 kW), impulsionando o eixo dianteiro, e um motor a combustão de 231 cv, de três cilindros a gasolina e turbocarregado de 92 polegadas cúbicas de cilindrada (1,5 litro), ligado às rodas traseiras. Com potência combinada de 262 cv, o i8 acelera de zero a 100 km/h em menos de cinco segundos. ▶



O esportivo híbrido BMW i8, de 2014, tem potência combinada de 262 cv



O BMW i8 de 2014 tem um motor elétrico de 131 cv e um motor a combustão de 231 cv

O motor de seis cilindros em linha é uma marca registrada da BMW há décadas, de forma que essa tradição é mantida com versões muito atuais nessa configuração. O motor B58, que equipa vários modelos BMW, é

um seis cilindros em linha de 3,0 litros turbocarregado com 387 cv de potência, mas a sua versão “M”, o S58, vai além, chegando aos 550 cv. O BMW M4 CSL é o modelo que tem o privilégio de ter esse motor.



O BMW M4 CSL de 2022 usa o motor S58, um seis cilindros em linha de 550 cv de potência

E a união de um supermotor V8 biturbo de 4,4 litros e 585 cv, o S68, com um motor elétrico de 197 cv, só

poderia estar em um BMW “M” radical, que pode ser o M5 ou o XM, este último um SUV lançado em 2023.



O BMW XM de 2023 é um híbrido com um motor a combustão de 585 cv e um motor elétrico de 197 cv



Recém-lançado, o BMW iX M70 xDrive de 2025 é a quinta geração de elétricos da marca, com dois motores e 659 cv

Neste ano de 2025, a novidade foi o BMW iX, a quinta geração de veículos elétricos da BMW. Seus dois motores elétricos fornecem tração integral com a potência total

de 659 cv e, de acordo com o fabricante, permitem ao M70 xDrive acelerar de zero a 100 km/h em apenas 3,8 segundos, com autonomia de mais de 700 km.



Para o próximo ano, o BMW iX3 estreará a Neue Klasse com a tecnologia eDrive de sexta geração

Antecipando um futuro próximo, a sexta geração da tecnologia eDrive chegará com a Neue Klasse, a partir de 2026, com o BMW iX3. Serão motores elétricos muito eficientes, com novas baterias de alta voltagem de células cilíndricas e 800 Volts. O BMW iX3 50 xDrive é impulsionado por dois motores elétricos que fornecem potência de 469 cv, acelerando de zero a 100 km/h em

4,9 segundos, com velocidade máxima de 210 km/h e autonomia de mais de 800 km.

E tem ainda mais por vir, em 2028 será lançada a nova geração de células de combustível para veículos futuros. Começamos esta explanação com motores centenários, ainda da aviação, e chegamos ao futuro. É que a história dos automóveis e das motocicletas não para de evoluir. ●

# FÉRIAS NA ESTRADA

De motorhome ou trailer



O Mercury Monterey 1953 conversível e o trailer New Moon do mesmo ano somavam 16 metros de comprimento

**P**ara complementar a história dos motorhomes, ou trailers, ou RV (recreational vehicle), como quiserem chamar as casas sobre rodas, mostrada em edição anterior desta revista Cultura do Automóvel, veio a ideia para Carros no Cinema: Traileres no Cinema.

Não são muitos os filmes com esse tema, mas o mais relevante de todos deve ser Lua de Mel Agitada (*The Long, Long, Trailer*, 1954), com a rainha da comédia Lucille Ball e seu marido cubano Desi Arnaz. É o mesmo casal que protagoniza a série *I Love Lucy*, hit da TV nos anos 50.

No filme, Nicholas e Tacy casam e, ao invés de fazerem uma viagem de sonhos para algum local paradisíaco,

alugam um enorme trailer e saem pela estrada, para viverem algumas cenas de terror doméstico.

O trailer é um *New Moon* de 1953 que tem nada menos do que 32 pés de comprimento, o que equivale à distância de dez metros. Isso para ser rebocado por um Mercury Monterey 1953 conversível.

Mesmo para um automóvel grande e potente como o Monterey 1953 – esse modelo tinha motor V8 de 125 cavalos de potência bruta, mas de apenas cerca de 85 cv de potência real –, puxar um trailer de mais de três mil quilos de peso não era fácil tarefa. Isso fora o comprimento total do conjunto, 16 metros, justamente o que deu o tom cômico ao filme. ▶



De acordo com o filme, o trailer necessitava ser freado manualmente, independentemente do freio do carro



No filme, as trapalhadas começam ainda no caminho para a estrada



Nas cenas internas, não parece o interior de um trailer, não é mesmo?



Nesta cena, o Mercury Monterey foi substituído por um Lincoln Capri disfarçado, porque tinha motor mais potente



Na hora de a Lucy dirigir, ainda mais sustos e trapalhadas



Só em um filme pastelão alguém se aventuraria nesse tipo de estrada com um trailer de dez metros

Para viabilizar as filmagens nas íngremes ladeiras das Sierras da Califórnia, o Mercury foi substituído por um Lincoln Capri 1953, que tinha um motor bem mais potente, de 205 cv. Os dois carros produzidos pela Ford são bem parecidos, mas, mesmo assim, o Lincoln precisou receber alguns itens estéticos do

Mercury, para ficar mais real, como os frisos laterais e até mesmo o capô. Alguns detalhes do trailer podem ser muito interessantes de serem notados, para quem for do tipo observador, como as diferenças entre o interior real do trailer e o cenário montado para algumas das tomadas internas. ▶

Outro filme no qual o motorhome faz parte da história é Família do Bagulho (*We're The Millers*, 2013), cujo enredo é sobre um revendedor de maconha que contrata uma falsa família para facilitar o transporte de

uma grande remessa da erva. Para isso, ele usa como disfarce um motorhome Coachmen Encounter 2013, com o qual sua pretensa família estaria viajando de férias. É o principal motorhome da história.



O motorhome da Família do Bagulho é um Coachmen Encounter de 2013



Um motorhome Newmar Dutch Star de 1995



Um motorhome Foretravel Grand Villa de 1991



Até uma Kombi rolou no filme, um Volkswagen Campmobile T2 de 1976

A comédia explora as aventuras da família em férias, por isso outros motorhomes aparecem na trama, como o belo Newmar Dutch Star de 1995. Outros modelos no filme são o Foretravel Grand Villa de 1991, o

Fleetwood Soutwind Storm de 1998, o Georgie Boy Cruise Air de 1998 e muitos outros, inclusive uma perua Kombi, o Volkswagen Campmobile T2 de 1976. Tudo isso, é claro, no camping para traileres. ▶



Em primeiro plano, um motorhome Holiday Rambler Imperial de 1987



No filme Férias no Trailer, Robin Williams sai de férias com a família



Muitas trapalhadas nessa comédia, até um mergulho do motorhome na água



O motorhome em Férias no Trailer é um Forest River Georgetown de 2005



O motorhome da família "rival" é um Flixible Clipper de 1948

Em Férias no Trailer (RV, 2006), o ator cômico Robin Williams tira duas semanas de férias com a sua família e seu motorhome Forest River Georgetown 2005 pelas montanhas do Colorado, sem dizer a eles que precisa trabalhar alguns dias

durante essas férias. No vai-e-vem com aquele enorme motorhome, tudo pode acontecer.

Nessa viagem a família faz amizade com outra família maluca, viajando com um belo motorhome vintage, um Flixible Clipper de 1948. ▶

Alguns filmes que têm traileres ou motorhomes não focam o assunto diretamente ao veículo, mas sim em um enredo outdoor, e o RV entra como coadjuvante. Em *Pica-Pau: O Filme* (*Woody Woodpecker*, 2017), o amalucado passarinho azul de penacho vermelho inferniza a vida

de um construtor que quer derrubar a sua árvore. Justamente como nos desenhos animados.

Não é um road movie, o vilão apenas acampa na floresta com seu motorhome Monaco Windsor 2004, um belíssimo modelo, mesmo já um pouco defasado na época do filme.



No filme *Pica-Pau*, o motorhome é um Monaco Windsor de 2004



O motorhome de Robert De Niro, no filme *Entrando em uma Fria Maior Ainda*, é um Fleetwood Pace Arrow de 2004

Muito parecido, e do mesmo ano, o motorhome do personagem de Robert De Niro no filme *Entrando Numa Fria Maior Ainda* (*Meet The Fockers*, 2004) é um Fleetwood Pace Arrow cheio de acessórios especiais, incluindo um laboratório secreto de acesso exclusivo do dono. Apenas

para o filme, logicamente.

A diferença para o anterior é que o filme é do mesmo ano do veículo, então ele era o melhor que se podia ter naquele momento. Quanto ao filme, é bastante apelativo, apesar de ter nomes fortes de Hollywood, como De Niro e Dustin Hoffman.



Um velho Chevrolet Task-Force Vicking de 1958 transformado em motorhome no filme *Família Rodante*



Nerds ingleses dão carona ao E.T. fujão Paul em um Winnebago Chieftain 1987 alugado

Mais alguns outros poucos filmes têm traileres ou motorhomes em sua história, com destaque para o filme argentino *Família Rodante*, de 2004, apenas pelo motorhome adaptado de um velho Chevrolet Task-Force Vicking de 1958.

Ou o filme *Paul, o Alien Fugitivo* (*Paul*, 2011), comédia em que dois nerds ingleses em férias nos Estados Unidos dão carona a um E.T. fujão quando estão procurando a Area 51. O motorhome é um Winnebago Chieftain 1987 alugado.

# 50 SALON RETRO MOBILE

LE PASSÉ A TOUJOURS UN FUTUR

ÉDITION  
ANNIVERSAIRE

DU 28 JANVIER  
AU 1<sup>ER</sup> FÉVRIER 2026  
PARIS EXPO PORTE DE VERSAILLES

[RETROMOBILE.FR](http://RETROMOBILE.FR) #RETROMOBILE [f](#) [i](#)

VENTES AUX ENCHÈRES

GOODINGCHRISTIE'S

