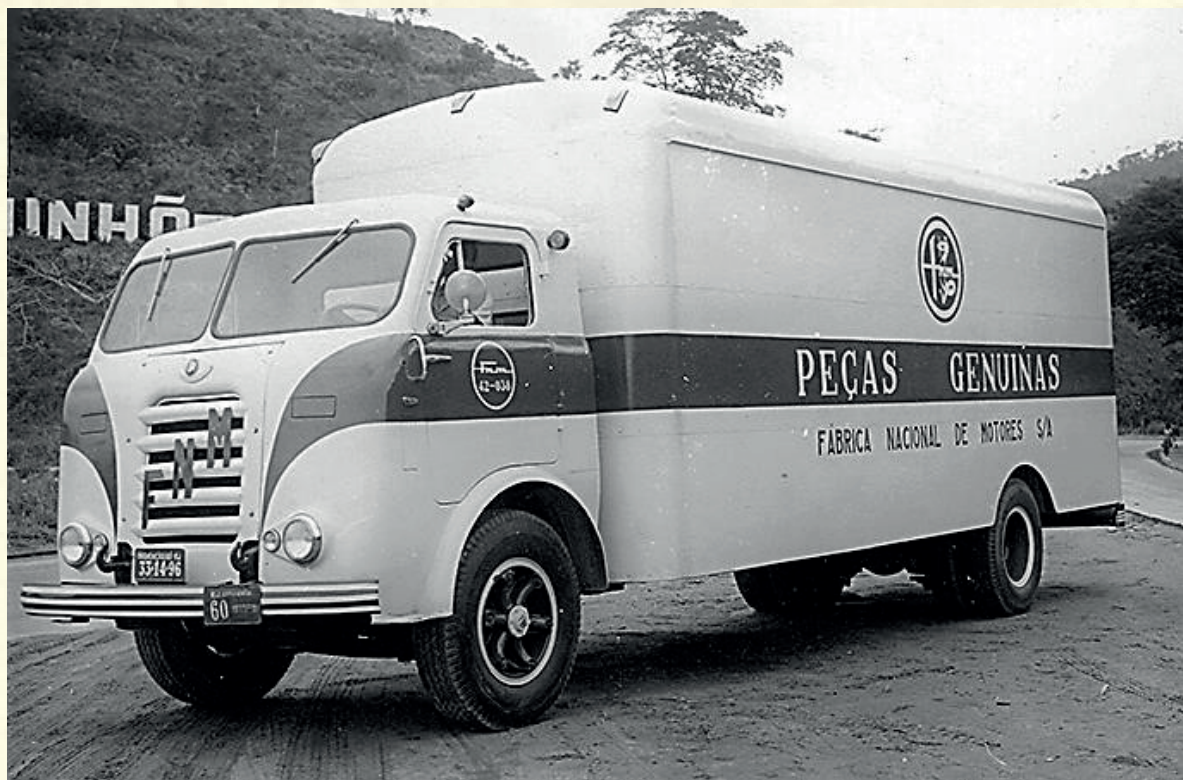


A FERRRUGEM

PUBLICAÇÃO INDEPENDENTE DO CLUBE DO AUTOMÓVEL DO CARIRI - SIQUEIRA CAMPOS, ANO XI



F. N. M

O GIGANTE NACIONAL

Você sabe o que é uma "sopa"?

III Grande Encontro do Clube do Automóvel do Cariri

Tércio Morais e seu Mercury Eight 1946, 67 anos de união.

Eventos de 2017

UMA BOA
IMPRESSÃO
VALE MAIS QUE
MIL PALAVRAS!

RUA JOÃO MACIEL, 210, ESQUINA
COM MARIA AURORA - TRIANGULO
JUAZEIRO DO NORTE

ORCAMENTO@BSGGRAFICA.COM.BR
(88) 98862-3525
98813-9296

Ford Aero 71 Ford Itamaraty 71

Nova direção, nova suspensão, mais silêncio interno

Nós sabemos que você já esperava por eles. Afinal, eles são muito pontuais. Mas fique sabendo que eles trazem algumas novidades que você não esperava. E só olhar que você começa a descobrir estas novidades.

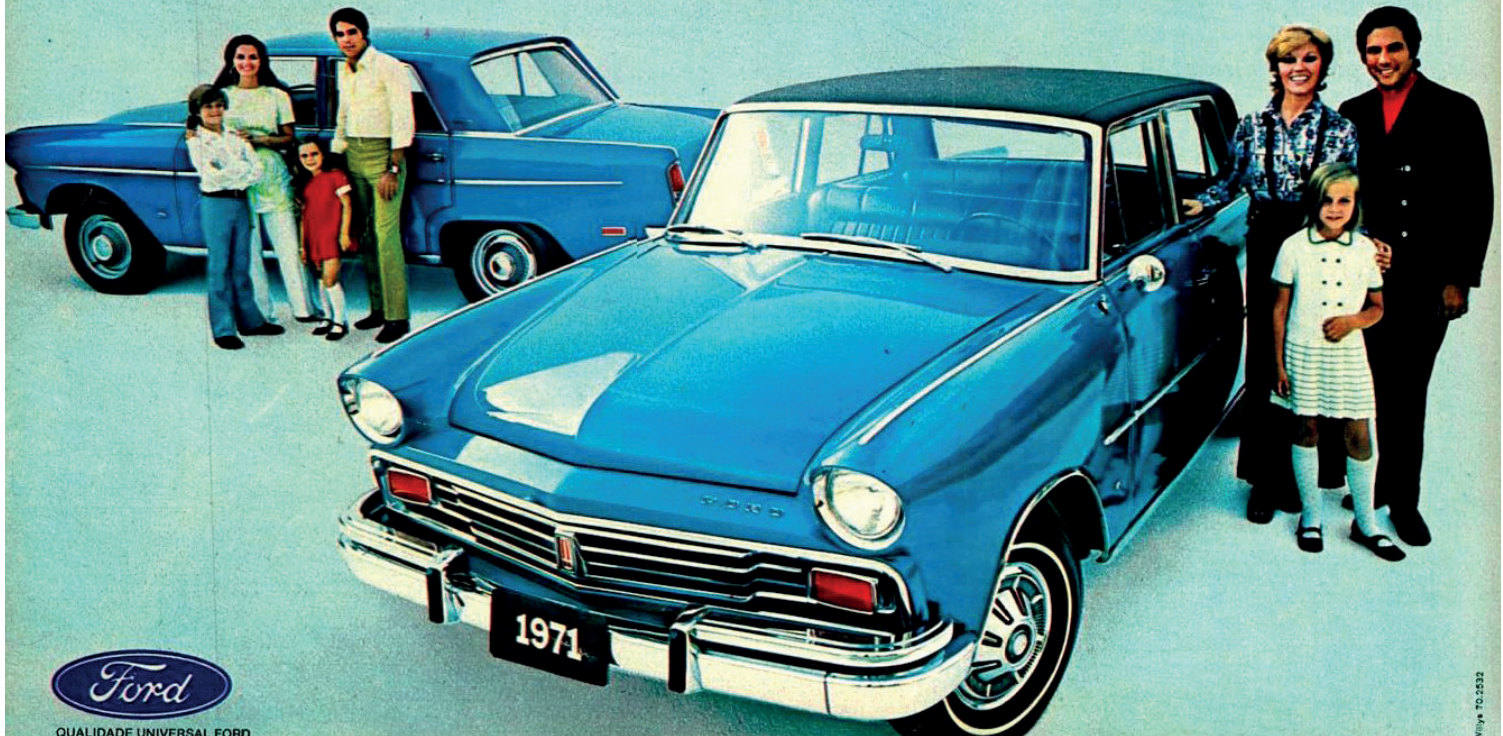
Há mais surpresas esperando por você lá dentro. As surpresas continuam se você andar neles. O Ford Aero 71 ficou com a direção mais suave, e o silêncio interno é absoluto. O Ford Itamaraty 71 também ganhou tudo isto.

É que eles vêm com uma suspensão aperfeiçoada e com os amortecedores recalibrados. Finalmente, há uma novidade lá atrás do Ford Itamaraty: lanternas novas.

O resto você já conhece. Aquela mecânica de fácil manutenção. A resistência. A economia. A segurança.

E todas as outras vantagens do Ford Aero e do Ford Itamaraty, que justamente por serem vantagens não precisam ser modificadas.

Ou você mudaria um sucesso de 12 anos?



EXPEDIENTE

Clube do Automóvel

Presidente

Diogenaldo Dourado dos Santos

Vice-presidente

Diógenes Cardoso

Diretor Administrativo

Roberto Júnior

Diretor Técnico

Luiz Carlos Gonçalves

Tesoureira

Adriana Silva

Diretor Social

Ítalo Filho

Jornal

Editor

Roberto Júnior

Design Gráfico

Francisco Jefferson

Revisão

Beatriz Sousa

EDITORIAL

A edição nº11 do "A Ferrugem" é a primeira feita por alguém que não, Luiz Garcia, um dos mais ávidos antigomobilistas que conheci, e que dirigiu esta redação com afinco durante uma década, hoje estou com a responsabilidade de dar continuidade a este legado, e fiz as mudanças que julguei necessárias, mantendo a essência e a principal missão do jornal, difundir o antigomobilismo nacional.

Tenho um toque tupiniquim inegável, um prazer enorme por ser brasileiro, e principalmente nordestino, e dito isso se refletirá nas páginas seguintes, onde o regionalismo e o nacionalismo se traduzem em Fábrica Nacional de Motores, histórias do Cariri e sua frota, e relações de amor entre homem e máquina.

Sujeito prático como sempre fui em minhas ações, e reflexivo em minhas discussões, não vou me alongar, desejo ao leitor uma boa experiência e muitas sugestões de como seguir melhorando.

Roberto Júnior, Diretor Administrativo do Clube do Automóvel e Editor do Jornal "A Ferrugem"



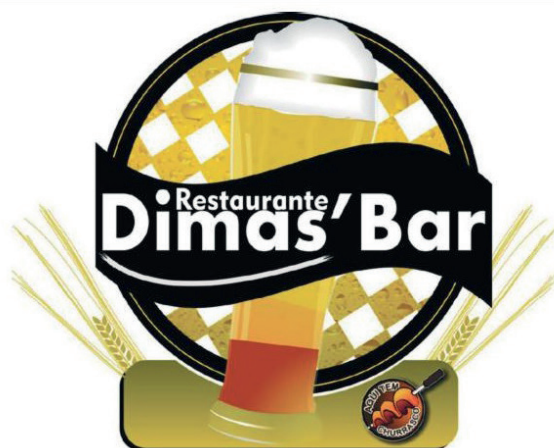
Endereço: 22 A, Av. Joaquim Pinheiro
Bezerra de Menezes - Gizélia Pinheiro
(Batateiras), Crato - CE

Telefone: (88) 3521-4313

STEPHENSON RAMALHO

Engenheiro Florestal

(88) 99951 - 2590



**Luiz Alberto
Representações**

Core: 17430/2012

88 - 9 9623-1507 (Tim) | 88 - 9 8812-0660 (Oi)
88 - 9 9438-7808 (Claro) | 88 - 9 8148-6552 (Vivo)

E-mail: las.qxda@hotmail.com

Dra. Helena Parente Vieira
Reumatologia / Clínica Médica

Clínica Dr. Antônio Gesteira
Av. Perimetral, 990 - Crato - CE
(88) 3523.2188



PRISMA
ENGENHARIA E CONSULTORIA ETRELI-ME

Marcos Barreto de Melo
Engº Civil - CREA CE-32774

Avaliação, consultoria e perícias de engenharia

Av. Geraldo Esmeraldo de Melo nº 345-A
São José - CEP 63.133-795 - Crato/CE

engeprisma@uol.com.br
(88) 99715-1200



Dr. Emerson

**Ginecologia e
Obstetricia**

(88) 99765-4227

F.N.M. A SAGA DA PIONEIRA



Criada em 13 de Junho de 1942, a Fábrica Nacional de Motores não nasceu com vocação para produção de caminhões e automóveis, como ficou conhecida, e sim com o objetivo de afirmar o Brasil no mercado de aviação, corrobora com isso a portaria nº514, assinada em 26 de Outubro de 1938, pelo então Ministro da Viação e Obras Públicas, Gen. Mendonça Lima, que designou o engenheiro civil, Adroaldo Junqueira Alves, e os engenheiros aeronáuticos, Jussaro

Fausto de Souza e Antônio Guedes Muniz, para iniciar os estudos e negociações para o estabelecimento de uma fábrica de motores de avião.

O projeto era ambicioso, incluía, além da planta fabril, uma vila operária, que iria dispor de toda a infraestrutura necessária para a vida dos operários naquela cidade dos motores (escola, assistência médica, comércio, igreja, clubes, e etc), assim como

também um cinturão agropecuário, que forneceria os viveres para os residentes.

Vale salientar que o projeto não era feito por amadores, a empresa escolhida como parceira técnica da F.N.M foi justamente a Wright Aircraft Engines, importante empresa do ramo de aviação civil, e é importante lembrar que o Brigadeiro Antônio Guedes Muniz, foi o responsável pelo desenvolvimento do Muniz M-7, o primeiro avião fabricado em série no Brasil, que fez seu primeiro voo em 17 de Outubro de 1935, e foi fabricado no Rio de Janeiro, na Fábrica Brasileira de Aviões, iniciativa de Henrique Lage, entre 1937 e 1941, tendo sido amplamente utilizado no treinamento de pilotos.

Feita a desapropriação do terreno em Duque de Caxias, RJ, em 1941, assinados os acordos de aquisição de maquinário e direitos de fabricação do Wright Whirlwind, motor radial de 9 cilindros e 450hp, e o ingresso do Brasil no programa de Lend&Lease do governo americano, passo este que também viabilizou a construção da siderúrgica de Volta Redonda, e conseqüentemente foi a moeda de troca para o ingresso do país na Segunda Guerra Mundial do lado dos aliados.

O problema é que a produção, que teria foco no abastecimento dos estoques de peças e motores dos aviões militares, só iniciou em 1946, ano em que um Vultee BT-15 da F.A.B voou com um motor nacional, e dito isto, era de se esperar que a demanda fosse praticamente inexistente, uma vez que os "restos" de guerra foram vendidos a preços simbólicos, e os motores radiais estavam agora obsoletos, era o início da era a jato na aviação militar, e em poucos anos na aviação comercial, vide o lançamento do

De Havilland Comet, primeiro "avião de linha" a jato.

O governo Dutra, de tendência liberal assumida, decidiu então transformar a estatal em sociedade anônima e coloca-la a venda em 01 de Julho de 1946, operação que foi um fiasco, já que o governo federal não encontrou compradores e voltou do pregão com cerca de 99% das ações; aquela altura o Brigadeiro Guedes Muniz já havia sido destituído do cargo de diretor, e o seu substituto era Túlio Araripe, sobrenome bastante conhecido no Cariri.

Para sobreviver, a empresa passou algum tempo oferecendo serviços de manutenção nos motores Pratt&Whitney dos famosos DC-3, assim como também fabricando geladeiras, bicicletas e implementos industriais, até que em 14 de Janeiro de 1949, Eurico Gaspar Dutra firma acordo com o Coronel Carlo Matteini, representante da Isotta Fraschini (lê-se "fras-quí-ni), para a fabricação no Brasil do seu caminhão pesado, na Itália chamado de D.80, e aqui rebatizado de F.N.M D-7300, que tinha capacidade para transportar 7 toneladas, puxadas por um motor diesel de injeção direta de 6 cilindros, 7,3 L e 100cv de potência, equipado com freios pneumáticos, e que havia sido desenvolvido para as campanhas italianas na África, na Guerra da Abissínia, e obviamente estava mais do que apto a encara o clima tropical brasileiro.

O problema é que a Isotta saiu bastante enfraquecida da guerra, e já havia aberto concordata em 1948, antes da assinatura do contrato, o que obviamente foi um tiro no pé do governo brasileiro, pois, apenas alguns meses após o início da pro-

dução do primeiro caminhão nacional, e 200 unidades montadas com 30% de nacionalização, a fabricante italiana faliu e a produção foi paralisada.

O governo italiano foi solidário com a situação, e indicou a estatal, Alfa Romeo, como nova parceira técnica e comercial da Fábrica Nacional de Motores, em Julho de 1950, uma parceria que deu bastante certo, iniciada com o lançamento do D.9500, em sistema SKD, em 1952; o caminhão era moderno para a época, principalmente no Brasil, que tinha sua frota composta principalmente por comerciais leves do mercado americano, em sua maioria a gasolina, e recebia naquele momento um potente motor diesel, com bloco, cabeçote e carter em alumínio, camisas removíveis e 130cv, capaz de tracionar 22 toneladas e cargas no chassi de até 8,1t.

Vargas, astucioso como sempre, voltava ao governo por vias democráticas e como uma das medidas de combate a crise cambial, determina a instauração da CDI(- Comissão de Desenvolvimento Industrial), em 23 de Julho de 1951; dentro desta comissão foram criadas seções e promulgados dois avisos que beneficiaram bastante a F.N.M, eram os Avisos 288(08/1952) e o 311(03/1953) que restringiam a importação de peças já fabricadas no país, e proibiam a importação de veículos totalmente montados, e consciente do barulho que isso iria fazer, Getúlio envia João Carloz Manix para entrevista com John Foster, Secretário de Estado Americano, com um cheque de cinco milhões de dólares(uma bagatela ainda hoje, imaginem na época) quitando as dividas do Lend&Lease, por um terço do valor de custo da fábrica, com 10 longos anos de prazo e praticamente nenhum juro; apro-

veitando a brecha, a planta começou a fabricar também, peças de reposição para as concorrentes; as coisas estavam indo bem, até 24 de Agosto de 1954, quando o presidente "saí da vida para entrar na história" e deixa a nação em convulsão.

A fábrica não pôde deixar de ser afetada, teve seus projetos paralisados, como o do Pinar, primeiro automóvel integralmente nacional e a montagem de tratores Fiat, os 25/R, porém, até a eleição de JK, nem tudo foi perdido, houve a ingênua tentativa, junto a Massari, de desenvolvimento do Papa-Filas, uma "solução" para o transporte de passageiros nas grandes cidades, que era basicamente um reboque com formato de ônibus, capaz de levar até 200 passageiros, mas que possuía problemas de comunicação com o motorista, que por sua vez sofria ao conduzir o caminhão no trânsito pesado, sem direção hidráulica e cambiando 8 marchas a frente, em duas alavancas(Os caminhões tinham esse problema, para trocas as marchas, o motorista tinha em alguns casos de tirar as mão do volante), como nos mostram os registros históricos, a iniciativa não deu certo.

CAMINHÕES E ONIBUS

F.N.M. *Alfa Romeo*

Pronto entrega e facilidade de pagamentos.

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS PARA O ESTADO DE SÃO PAULO E DISTRITO FEDERAL.

A VELOZ S/A

GRANDE ESTOQUE DE PEÇAS E ACESSÓRIOS COM PLENA ASSISTÊNCIA EM OBRAS PRÓPRIAS.

SÃO PAULO - Rua de Vendas e Obras Avenida São Carlos, 2107 - Telefones 28-0818 e 08-8087

SÃO PAULO - Sede de Vendas - Av. Nova Amambiquê, 43-0-441 Fone 33-2415 - Oficina - Avenida Presidente Wilson, 478

AGÊNCIAS VENDEDORAS PARA CIL. PAUCA E REPRESENTANTES PARA O INTERIOR DO ESTADO DE SÃO PAULO

Com as medidas do governo, em 1954 a empresa deu lucro, e os balanços de 1955 mostram que mesmo o país em agitação, as vendas havia saltado de 531 unidades em 1954, para 2.426; foi também o ano da montagem da primeira carroceria totalmente soldada (antes uma partes delas era montada com rebites), a mesma era mais longa e confortável, vindo inclusive com dois beliches; uma curiosidade é que a F.N.M sempre deu a liberdade, até porque não conseguia atender toda a demanda, de os cliente comprarem suas cabines em outras montadoras, como a Caio, Brasinca, Metro, e etc.

Em 1957 houve o lançamento do D.11000, um enorme êxito comercial, mais potente e com maior capacidade de carga (a capacidade subiu pra 9,1t e 150cv), era também época de conseguir incentivos junto ao GEIA e aproveitar o programa de expansão da indústria promovido por J.K; a fábrica cresceu de 44.642m², para 172.000m², era agora capaz de produzir 7.200 veículos ao ano e houve a instalação da linha de usinagem de motores.

Em franca expansão, a F.N.M lança em 21 de Abril de 1960, dia da inauguração de Brasília, o F.N.M J.K, seu primeiro automóvel, por sinal o mais moderno carro nacional da época, e um ônibus de mesmo nome que a nova capital. O carro foi um lance arriscado da empresa, e que futuramente se mostrou um erro, pois apesar de moderno e rápido, nunca conseguiu decolar plenamente em vendas, só fez sucesso mesmo nas pistas, com o eterno Chico Landi ao volante.

Os tempos de fartura e boas vendas se foram com o fim do Governo Juscelino, o seu sucessor, Jânio Quadros, retirou incentivos da fábrica e desmontou um esquema de favorecimento de fornecedores,

A Ferrugem



via pressão eleitoral, que culminou com a demissão de Tulio Araripe, em seguida uma greve de trabalhadores terminou de colocar a empresa em crise, as instabilidades foram tantas, que em três anos a empresa teve três diretores, Amauri Pedrosa(61-62), Paiva Rio(62-63) e Aluísio Peixoto(63-64).

A renúncia de Jânio e a queda de Jango jogou a estatal nas mãos do governo entreguista de Castello Branco, que sob a campanha de salvação nacional, encomendou ao seu ministro da fazenda, Roberto Campos, a viabilização da privatização da fábrica, que seria concluída em meio a escândalo nacional e uma CPI (que não foi concluída devido ao AI-5) em 1968, já no governo Costa e Silva, sob o "comando fazendário" de Delfim Netto e Edmundo Macedo, isso somado a Lei da Balança, que favoreceu escancaradamente empresas como a Mercedes-Benz, decretou em certa medida o início do fim da empresa, que apesar de estar em crise, tinha plena salvação; para convencer a população da "crise absoluta" da empresa, montou-se uma campanha difamatória e criminosa, inclusive comparando as vendas da Mercedes-Benz com as da F.N.M, o que não era viável, uma vez que estavam em nichos de mercado diferentes, e no seu, a fábrica nacional era líder.

Mesmo com as melhorias na rede de assistência, que culminaram com o aumento da venda de automóveis, a falta de modernização nos caminhões não permitiu a reconquista do mercado, enquanto isso a concorrência duplicava suas vendas. Com o controle da Alfa Romeo, a nova dona da F.N.M, os projetos de parceria com a Citroën para a fabricação de um carro popular foram praticamente encerrados, assim como as discussões do porque de a Alfa ter sido escolhida, sem pregão público, uma vez que existiam outros interessados na aquisição foram "coercitivamente" silenciadas.

São inegáveis os esforços da Alfa Romeo em modernizar a fábrica e fazer suas vendas decolarem novamente, aumentou potência e reduziu o preço dos automóveis



LEGAL, 27 TONELADAS

FNM V-17 COM 4º EIXO DIRECIONAL

Mais uma vez pioneira, a Fábrica Nacional de Motores apresenta a solução para transportar, numa só unidade, sem reboque.

27 toneladas dentro da Lei da Balança: o chassi V-17 com 4º eixo (2º eixo direcional), seguindo a estrutura leve, o V-17 L, sua aparência apresenta características de desempenho e baixa custo operacional. E fácil de manobrar - direção leve e precisa graças à eficiente servo-direção hidráulica que age sobre os dois eixos direcionais. Espaço de grande área útil, podendo ser equipado com qualquer tipo de mercadoria, seus quatro eixos oferecem máxima liberdade na distribuição da carga.

É resistente e durável, de manutenção simples como todos os FNM (sua maior virtude - 40% - dos caminhões produzidos atualmente no Brasil). Para quem depende do maior Lkm, o V-17 L - eixo e grande potência. Legal, bem!

FÁBRICA NACIONAL DE MOTORES S.A.

Com o V-17/4 eixo, a linha de chassi possui FNM oferecendo agora 7 opções que permitem a escolha mais adequada para cada tarefa: V-4 Chassi carga seca, longo tempo; V-6 Chassi Standard; carga seca, tempo ou longo com reboque; carga de grande capacidade; V-6 Chassi Curto; capacidade em cavalo mecânico; V-10 Chassi Extra Longo; carga de grande volume, longo, transporte de gado; V-13 Chassi Curto com 3º eixo; espaço em altura, capacidade especial; V-17 Chassi Longo com 3º eixo; carga seca, granulação, bagagem; Motor de 100 CV (120) a 2.500 rpm, 42 mkg, 1.500 rpm, relação de transmissão 1,875 - 1,15, 0,7 - 1,5, 0,65, 0,55, 0,45, 0,35 e 0,25. Velocidades de 60,5 até 90 km/h. Servo-direção hidráulica.

de passeio, e na linha diesel mudanças importantes ocorreram, como a adoção da direção hidráulica e toda a linha, melhorias no acabamento, aumento considerável da capacidade de carga, como o lançamento do V-17, com 4 eixos, sendo dois direcionáveis, e 27t de capacidade de carga.

Para 1972 as novidades foram a nova cabine Mille, a linha de produção diesel se resumia aos modelos 180 e 210, nomenclatura correspondente a potência em cavalos dos mesmos; com as atualizações de motor e cabine, as vendas subiram de 1.913 unidades em 72, para 3.640, em 74.

A visual privatização da Alfa Romeo na Itália se confirmou em 1973, com a compra da mesma pela Fiat, no ano seguinte a fábrica de Duque de Caxias começou a montar mais um carro de passeio, que desta vez

não levava mais o nome F.N.M, era o famoso Alfa Romeo 2300. A presença da Fiat no mercado por meio da Alfa já era visível, no começo com os anúncios, depois com a exposição de dois caminhões, o 130 e o 70, no IX Salão do Automóvel, e na mesma edição a apresentação do F.N.M 210/S, o primeiro com mecânica Fiat, de 13L e 240cv, que seria o último lançamento da marca nacional.

Chegou o Fiat 130.

O caminhão que chega antes.

Além do Fiat 130.
Não apenas um caminhão com uma nova e mais ágil de manobrar. Mas um projeto absolutamente novo e inovador.

O Fiat 130 está entre os mais recentes produtos de tecnologia Fiat. E também na Europa, onde os caminhões Fiat são os mais vendidos.

No Brasil, ele chega ainda com a vanguarda da FNM, encabeçada a partir deste lançamento. Alfa Romeo.

ELE TEM MAIS MOTOR.
MAIS TORQUE.
POR ISSO CHEGA ANTES.

No Fiat 130 a grande voltagem é a motor. O novo Fiat 130 V6 Diesel 145 CV (130000 km/h) tem 145 CV e 145 CV (130000 km/h) de torque. É o maior motor que tem motor diesel disponível no Brasil, com 145 CV e 145 CV (130000 km/h) de torque. É o maior motor que tem motor diesel disponível no Brasil, com 145 CV e 145 CV (130000 km/h) de torque.

O FIAT 130 NÃO TEM PROBLEMA DE SUPERaquecimento. LOGO, FAZ MENOS PARADAS.

O trabalho de desenvolver para o Fiat 130 não era apenas de obter o maior motor disponível no Brasil. Um problema comum nos motores de maior porte é a superaquecimento. O motor de 145 CV e 145 CV (130000 km/h) de torque, que compromete o bom funcionamento do motor.

Nas condições brasileiras, onde predominam as elevadas temperaturas, esse sistema possui um sistema de resfriamento e um motor de água do motor.

TUDO NESTE CAMINHÃO FOI PENSADO PARA VOCE GANHAR TEMPO E DINHEIRO.

Com o 130, o Fiat 130 possui um peso bruto de 21,3 toneladas e um

CAMINHÃO SÓ POR FORA POR DENTRO PORQUE AUTOMÓVEL.

Por ser sua cabine totalmente equipada, o Fiat 130 é considerado como um automóvel. Possui todos os recursos de um automóvel. Para o transporte de passageiros. Para o transporte de cargas. Para o transporte de materiais. Para o transporte de pessoas. Para o transporte de materiais. Para o transporte de pessoas. Para o transporte de materiais. Para o transporte de pessoas.

FAÇA COMO O FIAT 130. CHEGUE ANTES TAMBÉM.

Após, que você já se acostumou ao mais moderno caminhão do mundo. Não se esqueça de comprar o novo Fiat 130. Chegue antes também.





FNM
Uma força brasileira

Em 1976 foram lançados o Fiat 130 e o 70, o 190E, apesar da cabine, já viria com a marca Fiat, ao invés de F.N.M, foi também o ano da aquisição da total das ações pela montadora italiana, e em 1977 a linha já não tinha mais qualquer identidade da Fábrica Nacional de Motores, agora no Brasil se fabricavam somente veículos Fiat Diesel Brasil S.A.

Apesar dos planos ambiciosos da Fiat no Brasil, o seu período fabricando caminhões foi curto, em 1985 a "cidade dos motores" foi desativada, colocando fim a uma história de audácia, tramas políticas, mas de principalmente, pioneirismo e desenvolvimento; foram fabricados no total 110.107 veículos na fábrica, entre caminhões, ônibus e carros de passeio.

Foram usados nesta matéria:
 Artigo de Eduardo Nazareth Paiva – UFRJ, denominado "Fábrica Nacional de Motores(-FNM): Historiando e considerando a idéia de um contra laboratório na indústria automotiva brasileira.
 Informações do site: www.lexicarbrasil.com.br
 A Ferrugem

3° GRANDE ENCONTRO

CLUBE DO AUTOMÓVEL DO CARIRI
SIQUEIRA CAMPOS



Entre 08/09 e 10 de Setembro de 2017, ocorreu na Praça da Sé, no centro do Crato, a terceira edição do encontro anual do Clube do Automóvel do Cariri – Siqueira Campos, que contou com a presença de clubes parceiros de todo o nordeste, assim como também de parceiros da região e associados que abrilhantaram a festa, que teve seu ponto alto no dia 09/09, com a benção das chaves e confraternização geral em restaurante desta cidade.

Agradecimento especiais aos nossos amigos e parceiros que viajaram centenas de quilômetros para prestigiar nossa festa, e aos nossos patrocinadores: Novo Rio Veículos, INCOPA, Jeep Radar, Fort Parabrisas,

Mecânica João Zenildo, Pizzaria Primavera, Germano Veículos, Oficina Prime, Vizzia Calçados, Thiago Esmeraldo Ortodontia e EcoClear Centro Automotivo.

Agradecimentos especiais também a Prefeitura Municipal do Crato, na figura do vice – prefeito, André Barreto, que esteve bastante presente, e a Câmara Municipal do Crato, na pessoa de Thiago Esmeraldo, que também foi um grande admirador do nosso trabalho.

Confira abaixo as fotos do evento

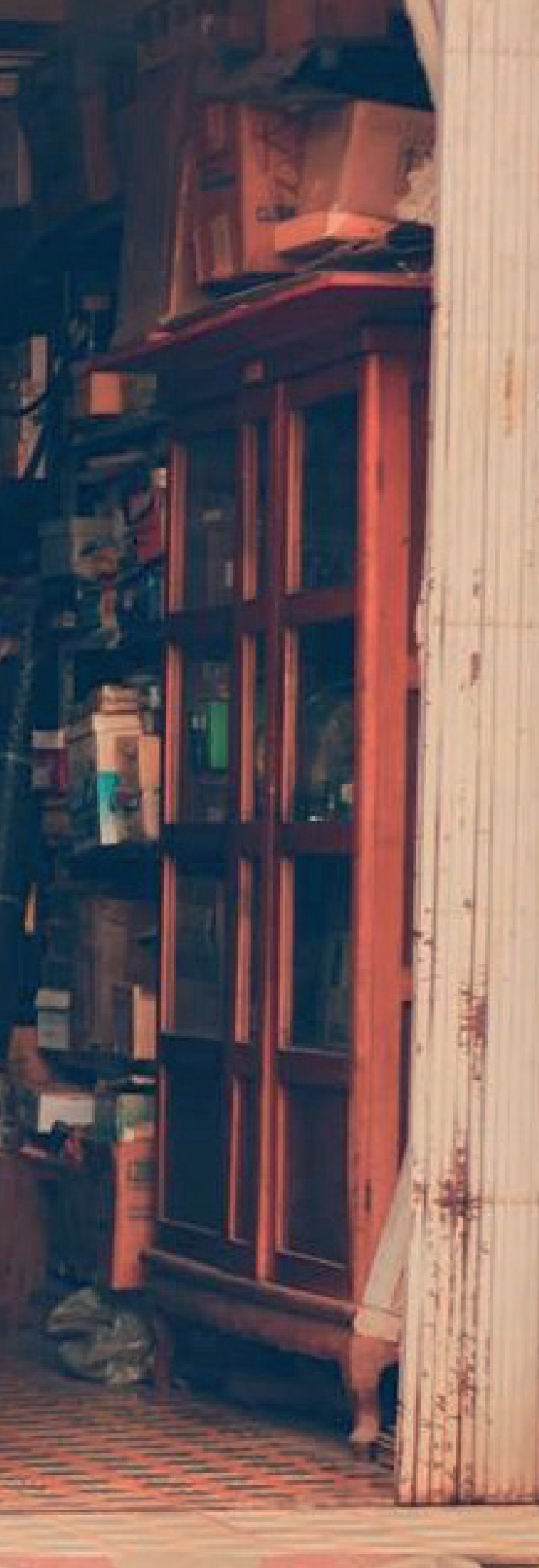




TÉRCIO MORAIS

E SEU MERCURY EIGHT 1946, 67 ANOS DE UNIÃO





Em 1946, Isaurinha Garcia estourava nas rádios com um de seus maiores sucessos, "Mensagem", composta por Aldo Cabral e Cícero Nunes; este também foi o ano em que saíram milhares de Mercury Eight das fábricas da Ford nos E.U.A, dentre eles, um conversível azul que seria importado para o Brasil, mais exatamente para o Crato.

Lançado em 1939, o Mercury Eight viria ser um dos responsáveis pela recuperação financeira da montadora norte americana, que situou a marca entre o Ford De Luxe e o Lincoln Zephyr, o que era um excelente meio termo, rápido e ágil, o modelo ganharia os lares americanos, e posteriormente de outros países, assim como também conquistaria frotas públicas e privadas. O primeiro Eight saiu com o já afamado motor V8 Flathead, que havia sido revisto e agora contava com 3.9L e 95cv, ante os 3.6l e 85cv das configurações anteriores, a carroceria também cresceu, e o carro desenvolvido sob a batuta de Edsel Ford foi um sucesso de vendas, 65.000 unidades no primeiro ano, havia quatro opções de carroceria: conversível, cupê e sedã de duas ou quatro portas.

O conversível de quatro portas foi oferecido apenas em 1940. Um ano depois, chegava a primeira perua: portas e laterais eram feitas com armação de bordo e painéis de bétula ou eucalipto, madeiras extraídas de uma floresta particular da Ford na Califórnia. Em 1942 o veículo passou

por sua primeira reestilização, mudanças discretas na frente do carro e um aumento de mais 5cv, aliado ao câmbio semiautomático Liquamatic, formavam o conjunto perfeito para o sucesso da nova geração, porém a produção foi interrompida logo em

seguida, os esforços de guerra sacudiram as mais diversas indústrias na época, e a automobilística era considerada algo vital; o Mercury Eight só retornaria ao mercado no final de 1945, com novas mudanças na frente, e a versão Sportsman, conversível, com parte da carroceria em madeira e capota de tecido com acionamento eletro-hidráulico; é dessa geração o conversível das fotos, que foi comprado seminovo pelo relojoeiro, Tércio Moraes, em 1950, e permaneceu com ele até 2017, quando faleceu, o deixando como herança para o filho, Marcelo Moraes.

A história de "Seu Tércio" e o Mercury se confundem com a do Crato, cidade

onde sempre circulou e foi adquirido da família Almeida no nascer da nova década. O carro que transportou presidentes, bispos e até uma Miss Brasil, hoje permeia o imaginário de muita gente, o que já rendeu até poemas e muitas fotografias. Nos Estados Unidos o modelo é símbolo de rebeldia, tal fama combinou bem com o jovem Tércio, que tinha como companheira de garagem do V8, uma Douglas 350cc, e por muitas vezes encontrou-se com os amigos afeiçoados por motociclismo - na época um hobby caro e considerado perigoso - para conversar sobre seus "motores" e apreciar a infinidade de modelos que encheram nossas ruas no pós-guerra.



Tércio ao lado do Mercury 1946

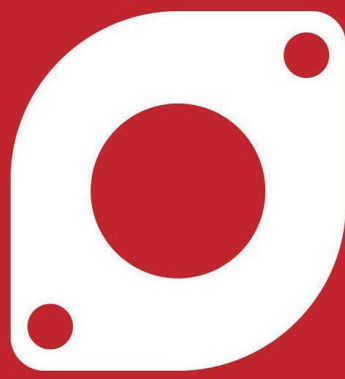


A viúva, Dona Isa, observa atenta junto da filha, Cláudia, o Mercury retornar ao lar.

Os anos passaram, Tércio casou, os filhos vieram, com o crescimento da família veio a necessidade de um carro mais moderno, e nos anos 1970 uma Volkswagen Brasília foi incorporada a garagem, mas o Mercury continuava absoluto, objeto de desejo dos passeios em finais de semana, e assim se mantém até hoje, encantando com sua capota abaixada e com o ronco inconfundível que só um Flathead produz.

Fotos: Roberto Júnior e Juan Dantas.

Texto: Roberto Júnior *Com informações da revista Quatro Rodas e Ford Heritage.



**SANTA
LUZIA**

www.retificasantaluzia.com.br
Tel.: (88) 312-6800 | 3521-0705
Av. Padre Cícero, 3189
Muriti - Crato / CE



REPARO DE PARABRISA, LANTERNAS, RETROVISORES, PARABRISA, FARÓIS
ATENDEMOS TODAS AS SEGURADORAS



Lanternas



Faróis



Retrovisores



Reparo de
Parabrisas

Rua Tab. João Machado, 98/98A - Santa Tereza - CEP 63050-400
FONE:(88) 3587.4079 - Juazeiro do Norte - CE



Rua Dr. Francisco Monteiro, 1705 - São José
Cep: 63041-010 - Juazeiro do Norte - CE
Fone: 88 2101-3550 - Fax: 88 2101-3555



Av. Perimetral, nº780, Crato, CE

3523 - 1027



Cariri das
Antigas