



A velha dama voluvel

EM nome dela se faz a guerra e se pede a paz. Nasce com pecado original e vai recebendo uma porção de batifomas ao longo da existência. No Brasil, o batifoma é feito com álcool anidro e até com querosene. Seu grande pecado, entre nós, é esconder a idade. Diz que o tipo amarelo tem 70 octanos, o que não é verdade, tem muito menos. Quem usa o azul acaba, na verdade, usando o amarelo. É por isso que o azul não faz mal a ninguém. Só ao bolso, é claro.

Outra coisa: é alimento de um animal aquático, nem macho, nem fêmea: o automóvel. Aumenta de preço na medida em que atrece o consumo, daí ser um ente absolutamente incompreendido pelos economistas. Quase sempre é à mesma, pouco importa o rotulo da bomba, mas a propaganda faz milagres e consegue transformar o objeto de nossas considerações em algo concentrado, extra, super, superestra e extra-super, atomizado, pré-frito, jovem, barra limpa, saúde do motor, tigre do motor, potência do motor, saliva do motor e por aí.

Naturalmente, estamos falando da gasolina, a lustrre embora, a velha dama indigna. Consegue-se mais gasolina no Brasil do que

é excepcionalmente diferente da gasolina empregada nos idos de 1930. Nos países industrialmente mais desenvolvidos, ela proporciona 60% de economia em relação à usada há 35 anos. Porém, antes como hoje, a utilização econômica da

gasolina depende do motorista, seja no que se refere aos cuidados de manutenção que dispensa ao seu carro. Direção correta e motor bem regulado e lubrificado, eis a chave para a economia do combustível, em

termos de maior rendimento do índice de quilômetros por litro.

Colocando de lado a questão ligada à qualidade da gasolina — que varia muito de um país para outro — três fatores determinam o índice de quilômetros por litro, segundo estudos realizados por especialistas a serviço da General Motors: a) gasolina — motor, caixa de mudanças, peso etc.; b) manutenção — regulagem, lubrificação e abastecimento; c) condução — maneira de dirigir e condições de estrada.

Plurimos, por hora, no exame do projeto, sobretudo no que se relaciona ao peso do veículo. Há meio século, um caminhão podia fazer de 8 a 12 quilômetros por litro. Mas, se levava vantagem na economia do combustível, jamais poderia competir, em potência e aceleração, com os carros de hoje. E se nesta comparação introduzirmos a melhor qualidade e o maior poder oxidante da gasolina moderna, deveremos, igualmente, considerar a diferença de peso entre os modernos carros de agora e os daqueles heróicos pioneiros.



A propaganda diz que poro o carro a gasolina é o elixir da eterna juventude

Comparações bem mais lógicas são feitas por engenheiros que costumam medir a distância a que um litro de gasolina pode levar uma tonrlada. Esse cálculo permite concluir que a gasolina atual é pelo menos 80% mais eficiente e — apesar da inflação — mais barata que a usada, por exemplo, em 1930. No tocante ao projeto, entretanto, não há muito o que o motorista possa fazer no sentido de aumentar a economia do combustível.

Quem cuida disso é o fabricante de veículos ou a companhia de derivados do petróleo, um e outro empenhados na grande corrida pela oferta de melhores motores, lubrificantes e combustíveis. Efeitos do projeto sobre a quilometragem por litro são revelados pela demonstração gráfica do rendimento em relação ao peso do veículo e à razão de compressão do motor. O gráfico assim obtido revela que a quilometragem por litro diminui à medida que aumenta o peso e cresce a medida, em que se eleva o índice de compressão do motor. Assim, um carro de 1.300 quilos pode fazer 9,9 quilômetros por litro, contra 8,3 quilômetros por litro de um carro que pese 1.800 quilos. Por outro lado, uma razão de compressão do motor da ordem de 8,5 leva melhoria de rendimento de 4% contra uma melhoria de 19% para uma razão de compressão da ordem de 10,0.

TROQUE

seu  por um



Ford CORCEL '70 0 Km

E SAIA COM DINHEIRO VIVO NO BÔLSO!!!!

Não estamos jogando com palavras. Agora CASSIO MUNIZ VEICULCS oferece mais este negócio inédito: V. entra com seu carro usado, Recebe a cotação mais alta do mercado. Parte do valor é aceito como entrada de um CORCEL "Zero", ou outro veículo da Linha FORD '70! E a outra parte do valor LHE É DEVOLVIDA, NA HORA, EM DINHEIRO VIVO! Me hcr que as palavras, af vão os fatos:

AVALIAÇÃO DO SEU VOLKS USADO	MENSALIDADE DO SEU CORCEL ZERO	DEVOLUÇÃO EM DINHEIRO VIVO
Volks 1969 - \$ 9.950,00	24 x \$ 545,30	\$ 4.000,00
Volks 1968 - \$ 8.850,00	24 x \$ 612,41	\$ 4.000,00
Volks 1967 - \$ 7.650,00	24 x \$ 655,12	\$ 3.500,00
Volks 1966 - \$ 7.250,00	24 x \$ 649,02	\$ 3.000,00
Volks 1966 - \$ 6.950,00	24 x \$ 667,32	\$ 3.000,00
Volks-1965 - \$ 6.450,00	24 x \$ 667,32	\$ 2.500,00
Volks 1964 - \$ 6.150,00	24 x \$ 655,12	\$ 2.000,00
Volks 1963 - \$ 5.750,00	24 x \$ 679,52	\$ 2.000,00

SEM PARCELAS INTERMEDIÁRIAS E SEM MAIS NADA!
PO-SI-TI-VA-MEN-TE FORD É COM CASSIO MUNIZ VEICULOS!

CASSIO MUNIZ Veículos S.A. 
Av. do Estado, 5588 - Tel.: 278-2659 e Rua Aurora, 965 - Tel.: 37-6111
(Entrada também pela Praça de República)



o Puma é um leão que pôs a juba de mólho

Para lhe mostrar a cara enxuta do carro querido!
SÓ SÓ SÓ SÓ SÓ SÓ SÓ NCr\$ 22.310,00

Puma GT - 1.500 - 2 Carburadores - Carrocçria de Fiberglass

VW 1.600 SEDAN KARMAN GHIA KOMBI Luxo/Standard

COMERCIAL MM LTDA.
Revendedores Autorizados Volkswagen
Av. Santo Amaro, 1.298 - Tel.: 61-7482 - 267-7341 PBX
CONSULTE MM PARA SABER MELHOR!

Kit de Cilindros 1.600 Puma com dupla carburação V. pode instalar no seu VW (1.300 - 1.500 ou 1.600) *Novos coletores duplos *pistões com 85,5 de diâmetro *eixos comando de válvula Puma - Fácil instalação - Econômico - Prove e verá!

auto-rádio **BLAUPUNKT** alta sensibilidade • longo alcance 

AMPLA REDE DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA

SOLID STATE