

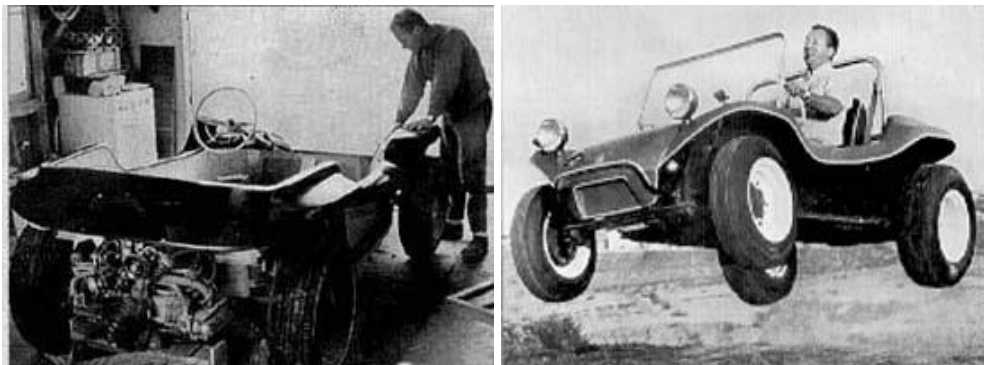
# História do Glaspac

Ter, 11 de Agosto de 2009 18:22 Administrador



Dois amigos trouxeram para cá a tendência dos bugues, e criaram uma versão nacional do esportivo de Shelby, Donald Pacey e Gerry Cunningham eram amigos de infância e, apesar dos nomes, brasileiros e paulistanos. Netos de ingleses, suas famílias ainda tinham grande ligação com a pátria de origem e, quase adultos, ambos foram à Inglaterra estudar. Lá chegando, na década de 50, estes entusiastas do automóvel entraram em contato com o mundo de competições, que sempre foi fervilhante naquele país. Participaram de várias competições amadoras e se familiarizaram com uma nova tecnologia, então crescendo muito em competições: a moldagem de peças em resina de poliéster reforçada com fibra-de-vidro.

Amplamente utilizado na produção de carrocerias de veículos de competição, devido à facilidade de moldagem e baixo peso, esse material hoje tem ampla utilização em várias indústrias, desde piscinas até carrocerias de automóveis. Em relação ao aço estampado, mais comum nos carros, tem como principal vantagem o custo de ferramental mais baixo, prestando-se muito bem à produção em baixo volume.



Criado na Califórnia nos anos 60, o Meyers Manx é o "pai" de todos os bugues do mundo, um veículo simples, barato e divertido para curtir nas praias

Na Inglaterra dos anos 50, a indústria de fibra-de-vidro encontrava-se em franca expansão. Colin Chapman lançou em 1957 o Lotus Elite, com chassi e carroceria inteiramente construídos no material. Era montado como um carrinho de brinquedo, com basicamente três peças grandes coladas. Nos Estados Unidos o desenvolvimento era ainda maior, com a GM já vendendo o Corvette com carroceria de fibra desde 1953, apesar desse carro contar com um chassi tradicional tipo escada em aço.

Donald Pacey, voltando ao Brasil em 1960, resolveu investir na nova tecnologia e criou então a Glaspac, em 1962, para produzir peças em fibra-de-vidro. Pacey viria a ser um dos pioneiros do processo de plástico reforçado no Brasil, junto de Rino Malzoni e seu Puma, e a Willys com seu Interlagos. Os primeiros anos da Glaspac foram difíceis, por produzir peças em um material ainda pouco conhecido. Finalmente Pacey convenceu a Mercedes-Benz a usar algumas peças de fibra em seus novos ônibus **monobloco**: grade, capô e pára-lamas.

A Glaspac foi parte integrante da fase considerada mais interessante do automobilismo brasileiro -- a década de 60 --, época em que se desenvolviam carros de competição sérios aqui mesmo. Os Fórmula Junior de Chico Landi foram encarroçados pela Glaspac. Também o foi o Willys/Ford Bino. Ainda, os protótipos do Puma foram criados na empresa, ligando-a à mais famosa marca nacional de carros fora-de-série



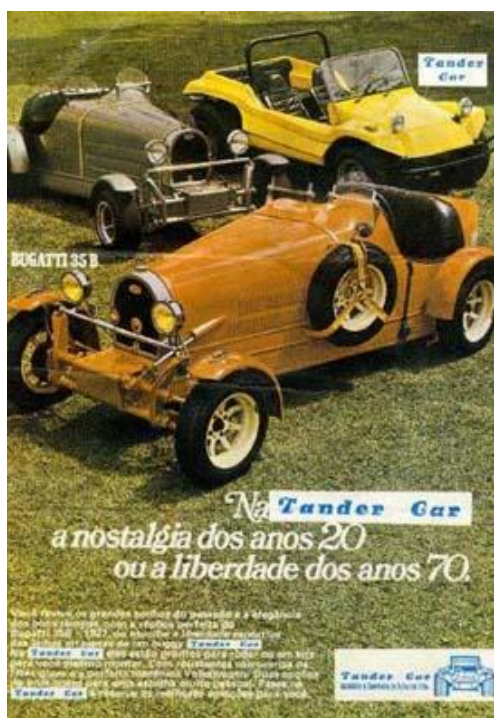
Um pioneiro: fabricado sob licença de Bruce Meyers, o bugue Glaspac trouxe ao Brasil uma onda que persiste ainda hoje no Nordeste, com vários pequenos fabricantes

Em 1968 Gerry Cunningham voltava da Inglaterra e se tornava sócio de Donald. Ele trouxe uma idéia nova para a empresa: produzir um bugue na plataforma do Fusca. Hoje tal coisa parece banal, portanto requer alguma explicação para colocá-la em contexto. Os dune-buggies espalharam-se pelo mundo, em várias versões diferentes, mas todos eles são cópias, de uma forma ou de outra, do Meyers Manx dos anos 60, criado na Califórnia pelo genial Bruce Meyers.

O Manx era barato de construir e usava a comum plataforma Volkswagen. Transformou mecânicos de fundo de quintal do mundo todo em "fabricantes" de modo quase instantâneo: bastava comprar um kit do Manx e o transformar em modelo padrão, copiando-o. A facilidade de produzir, o baixo número de peças da carroceria e a leveza, desempenho e funcionalidade a baixo custo do carro deixam patente a genialidade do projeto de Bruce Meyers.

Mas em 1968 o Manx ainda era novidade, e a febre dos bugues estava apenas para começar. Donald e Gerry viajaram à Califórnia para conhecer o Meyers Manx e seu hoje lendário criador. Voltaram com uma licença para produzi-lo no Brasil. Parece incrível hoje que alguém solicite licença para produzir bugues, mas naquela época ele era um carro como outro qualquer e o projeto tinha dono. A Glaspac efetivamente introduziu no Brasil esse até então desconhecido tipo de veículo.

O bugue Glaspac era vendido apenas como kit, para ser montado pelo proprietário, como o Manx original -- o que ajudou as oficinas que montavam o carro a entendê-lo e, posteriormente, a copiá-lo. A produção durou até 1975, quando a proliferação de cópias caseiras, em geral de qualidade inferior, tornou inviável a produção em escala industrial. Os dois amigos então concentraram-se na fabricação de outros itens menos nobres, mas não menos lucrativos, como quiosques e caixas de correio. Se você prestar atenção, vai ver ainda hoje a marca Glaspac em cabines de pedágio pelo Brasil afora.



Os anos 70 e 80 foram propícios à fabricação de réplicas e carros fora-de-série no Brasil. Neste anúncio da Tander Car o bugue da Glaspac aparece ao lado de cópias dos famosos Bugattis

Mas Pacey e Cunningham não se desligaram do mundo automobilístico. O jovem Émerson Fittipaldi foi encorajado várias vezes pelos donos da Glaspac a se mudar para a Inglaterra, para tentar progredir em sua então estagnada

carreira de piloto no Brasil. Quando finalmente decidiu fazê-lo, Cunningham o acompanhou na viagem e apresentou-o a seus contatos no mundo de competições daquele país.

No bairro paulistano de Santo Amaro, lar da Glaspac, os negócios iam bem e o dinheiro não faltava. Os dois amigos resolveram aplicar novamente em sua paixão, a de construir carros. Após o bugue e o Puma, cresceu absurdamente o número de fabricantes de esportivos com plataforma de Fusca no Brasil. Mas ao contrário da Puma, que naquela época caminhava para se tornar a "Porsche brasileira", já criando suspensões modificadas, motores preparados e um sem-fim de modificações, os outros se limitavam a colocar carrocerias bonitas -- para sermos gentis com muitos autores -- em chassis de Fusca e Brasília. Cansados desses falsos esportivos, os donos da Glaspac queriam fazer um carro realmente interessante, algo que qualquer entusiasta gostasse à primeira vista. Uma boa idéia seria uma réplica do famoso Cobra. Além do óbvio interesse histórico do carro, tudo conspirava para facilitar: o motor Ford V8 era usado aqui no Maverick e no Galaxie/LTD/Landau, em versão com 302 pol3 (4,95 litros), o desenho da carroceria já era de domínio público, e o carro era de construção simples.

A Glaspac então escreveu para o fabricante AC, na Inglaterra, pedindo mais informações sobre o carro e contando seus anseios. Para surpresa total, a AC respondeu com desenhos detalhados de todo o carro e uma carta autorizando a produção da réplica, com apenas uma ressalva: não usar as marcas AC e Cobra. Só isso.

Com a ajuda do fabricante original, começou o projeto do novo carro. Desenvolveu-se um chassi de tubos de seção quadrada e chapa de aço soldados. Os tubos seriam preenchidos com espuma de poliuretano, para reduzir vibrações e ruídos, bem como evitar penetração de umidade, que causaria corrosão. O material também seria usado seletivamente na carroceria de fibra, como reforço estrutural e/ou revestimento termoacústico.



Com o motor V8 do Landau e boa preparação, o Glaspac atingiu 205 km/h no teste de uma revista: era o mais veloz do Brasil na época

O motor permaneceria na posição do carro original, logo atrás do eixo dianteiro. O eixo traseiro seria o do Galaxie, com diferencial **autobloqueante**. O câmbio Clark viria do Maverick de quatro marchas e no eixo dianteiro seria usado o conjunto completo do Opala, com direção, suspensão e freios. Os pneus 215/70 usariam rodas de 14 pol na frente e 15 pol atrás.

O primeiro carro foi montado visando à apresentação no Salão do Automóvel de São Paulo de 1981. Esse protótipo vermelho, finalizado às pressas como todo carro desse gênero, foi então apresentado ao salgado preço de Cr\$ 3,8 milhões. Com esse valor era possível comprar o carro mais caro da época, o Alfa Romeo 2300 TI4 (Cr\$ 3,24 milhões) e ainda sobrava dinheiro para comprar o mais barato, um Fusca 1300 (pouco menos de Cr\$ 600 mil). Logo choveram pedidos de carros para avaliação das revistas especializadas. A primeira avaliação do Glaspac aconteceu na pista de Interlagos. O protótipo vermelho estava equipado com um V8 usado, já com mais de 100 mil quilômetros, e sem qualquer acerto de suspensões. Mas os donos da empresa queriam também sentir a reação dos avaliadores, o que poderia auxiliá-los no desenvolvimento do carro.

Esse Glaspac era altamente subesterçante (saía de frente nas curvas) e tinha freios insuficientes para o desempenho. Mas era divertidíssimo e com desempenho superior a qualquer coisa à venda no Brasil daquela época. Após a avaliação, a Glaspac enviou o motor para a oficina do famoso "Lobo do Canindé", Camilo Christófaru, onde ele foi praticamente refeito. Com carburador de corpo quádruplo Holley (conhecido pelo nome Quadrijet), coletor de alumínio, comando, válvulas, varetas e tuchos especiais, Camilo estimou que sua **potência bruta** estaria agora na casa de 310 cv a 5.800 rpm!



Depois de numerosos acertos de motor, freios e suspensão, o Cobra brasileiro estava apto a oferecer emoções dignas do modelo original, um mito criado por Carroll Shelby

As suspensões começaram a ser ajustadas pelo campeão de stock-car Ingo Hoffman, que especificou molas dianteiras do Opala 1979, juntamente com um ângulo de câmbio negativo, já sugerido pela revista. O tanque de combustível foi aumentado para 88 litros, o escapamento alongado para não danificar a cromagem do pára-choque, o pára-brisa ficou mais alto e largo, o túnel do motor mais estreito. Além dessas modificações, iniciou-se o desenvolvimento de uma capota rígida para o veículo. Foi desta forma que o carro apareceu em outra publicação do gênero.

Nesse teste completo, uma boa notícia para a Glaspac: segundo a revista, era o mais rápido e veloz carro do Brasil por uma boa margem, com 205 km/h e aceleração de 0 a 100 Km/h em apenas 7,9 s. Isso já com o teto rígido desmontável, mas sem as janelas laterais. Como os números foram obtidos em uma pista curta, acredita-se que o carro podia alcançar pelo menos 220 km/h em uma reta apropriada. O consumo de combustível foi medido em 7,9 km/l na estrada e 3,7 km/l na cidade.

Mas os freios ainda apresentavam perda de ação (fading) violenta, bastando algumas frenagens fortes a partir de 180 km/h para que o fluido entrasse em ebulição, seguido da falha completa do sistema. Na última avaliação pela imprensa o Glaspac já estava totalmente desenvolvido: não apresentava problemas de freios, tinha molas traseiras recalibradas, amortecedores traseiros de picape F-1000 e caixa de direção do Dodge 1800. Já trazia também todos os opcionais de acabamento, como capota rígida desmontável em fibra, com janelas deslizantes, e capota marítima.



Em 1984 a Glaspac apresentou uma réplica do Ford Thunderbird dos anos 50, que poderia ter feito sucesso mas nunca chegou ao mercado

Com o sucesso do Cobra, inclusive em exportações, a Glaspac começou a desenvolver sobre o mesmo chassi mais uma réplica, desta vez do clássico Ford Thunderbird de 1955 ([leia história](#)). Foi apresentada no Salão do Automóvel de 1984, junto com um Cobra, em um estranho estande "comunitário", sem marcas, com cordas separando o público dos carros e dividindo espaço com um Fórmula-Ford (a Glaspac produziu 50 carros para a Ford entre o final de 1984 e início de 1985) e uma réplica de Porsche 356 conversível. O Thunderbird da Glaspac nunca entrou em produção. O Cobra, então utilizando motor 250-S de seis cilindros em linha do Opala (pois o Landau saiu de produção em 1983), deixou de ser produzido em meados de 1987. E assim encerravam-se a história de um dos melhores esportivos já feitos em terras tupiniquins e as bem-vindas aventuras da Glaspac na construção de automóveis.

#### Ficha técnica

MOTOR - longitudinal; 8 cilindros em V; comando no bloco, 2 válvulas por cilindro. Diâmetro e curso: 101,65 x 76,2 mm. Cilindrada: 4.949 cm<sup>3</sup>. Taxa de compressão: 8,25:1. Carburador de corpo quádruplo Holley. **Potência máxima bruta** estimada: 310 cv a 5.800 rpm.

CÂMBIO - manual, 4 marchas; tração traseira.

SUSPENSÃO - dianteira, independente, braço superior e inferior, com estabilizador; traseira, eixo rígido.

FREIOS - dianteiros a disco, traseiros a tambor.

RODAS - dianteiras, 7 x 14 pol, pneus 215/70 R 14 H; traseiras, 8 x 15 pol; pneus 215/70 R 15 H.

DIMENSÕES - comprimento, 4,16 m; largura, 1,89 m; altura, 1,26 m (com capota rígida); entreeixos, 2,438 m; capacidade do tanque, 88 l; peso, 1.250 kg.

DESEMPENHO - velocidade máxima, 205 km/h; aceleração de 0 a 100 km/h, 7,9 s (dados aferidos por publicação da época).

Última atualização ( [Ter, 18 de Agosto de 2009 13:21](#) )

Copyright © 2016 Flashbackers. Todos os direitos reservados.

Designed by [JoomlArt.com](#).

[http://www.flashbackers.com.br/v2/index.php?option=com\\_content&view=article&id=161:glaspac&catid=42:curiosidades&Itemid=56](http://www.flashbackers.com.br/v2/index.php?option=com_content&view=article&id=161:glaspac&catid=42:curiosidades&Itemid=56)

Colaboração: COOPMACO – Cooperativismo em Materiais Compósitos

[www.coopmaco.com.br](http://www.coopmaco.com.br)

