

001.034

**Marca:** PROTOS

**Modelo:** 17/35 PS Landalet

**Ano:** 1908 (modelo produzido de 1905 a 1908)

**Fabricante:** Motoren-Fabrik PROTOS GmbH, Berlin-Reinickendorf <sup>1</sup>

**Motor:** 4 cilindros em linha, em 2 blocos de aço fundido, e virabrequim montado sobre 3 mancais. Diâmetro do cilindro: 110mm; curso do pistão: 120mm; cilindragem: 4.560 cm<sup>3</sup>. Bloco e cabeçote fundidos em uma só peça. Cabeçote com formato em "T", 2 válvulas laterais por cilindro, com hastes e molas externas ao bloco, acionadas por dois comandos de válvulas montados um de cada lado do virabrequim. Carburador Claudel vertical, simples. Sistema de ignição Bosch com magneto-distribuidor. Lubrificação por gotejamento sobre os mancais, distribuída por reservatório central (Sistema Friedmann). Refrigeração a água, auxiliada pelo volante do motor com formato de ventilador. Arranque acionado por manivela. Potência: 35 HP a 1250 rpm ou 40 HP a 1400 rpm.

**Transmissão:** embreagem tipo multidiscos banhada em óleo, caixa de marcha com 4 velocidades (não sincronizadas) e alavanca de marcha do lado direito, por fora da carroceria. Eixo de transmissão, tipo cardan, e eixo traseiro com diferencial.

**Chassis:** perfis de aço prensado longitudinais, separados por reforços transversais. Eixo dianteiro em aço forjado. Suspensão dianteira e traseira com feixe de molas semi-elípticas. Direção do lado direito, com rosca sem fim. Sistema de freio mecânico: tendo tambor montado no eixo de transmissão, acionado pelo pedal, e tambores nas rodas traseiras, acionados pela alavanca do freio. Rodas com raios de madeira e pneus com câmara, dianteiros: 875 x 105 mm; traseiros: 880 x 120 mm.

**Dimensões:** distância entre eixos: 3200mm; entre rodas: 1400mm; comprimento: 4450mm; altura: 2120mm peso (chassis) 1050 kg.

**Carroceria:** tipo Landalet, com assento para 2 motoristas e 4 passageiros (com 2 *strapotin* na cabine). Paralamas feitos em aço, cabine em madeira, estofamento interno em tecido claro, e capota traseira em couro. Tanque de gasolina localizado embaixo do assento do *chauffeur*. Observação: na época, a PROTOS só fabricava a parte mecânica e indicava o *carrosserie* Jos Neuss, de Berlim, especializado na construção de carrocerias de diversos modelos.

---

<sup>1</sup> A Protos, fundada em 1899, foi adquirida em 1908 pela Siemens-Schueckert Werke GmbH, que até então só fabricava veículos elétricos. A Siemens-Schueckert produziu 25.000 carros sob a marca Protos até 1926, quando fechou sua divisão de automóveis.

**Velocidade máxima:** 80 km/h

**Consumo:** 3,3 km/litro

**Preço:** M\$ 23.985,50 (marco alemão) ou R\$ 104:284\$157 (contos de réis), em 01 de abril de 1908.

**Características do Protos do Barão do Rio Branco:** o Barão do Rio Branco encomendou o automóvel na cor azul escuro, apresentando as marcas R.E. (Relações Exteriores) nas portas. Possuía como acessórios: 2 lanternas de acetileno dianteiras, 2 laterais e uma traseira; buzina; tacômetro; e 2 pneus sobressalentes.

**Site do Museu Histórico Nacional na INTERNET:**  
[www.museuhistoriconacioanal.com.br](http://www.museuhistoriconacioanal.com.br)

001.034

*Na Velocidade do*  
**Protos**



001.034

**A** História do Automóvel pode condensar grande parte do próprio século XX, pois as primeiras linhas de produção foram formadas a partir do sonho de popularização do veículo que desafia o tempo.

Em termos econômicos, a indústria do petróleo foi uma das principais personagens do século da velocidade, pois, nos idos de 1900, gigantescas corporações se formavam nos Estados Unidos e na Europa para suprir a demanda do maior sonho de consumo do planeta, o automóvel.

Criada em 1953, ou seja, quase meio século depois dos primeiros quilômetros do Protos, a Petrobras pede carona para a história, buscando resgatar, através da parceria com o Museu Histórico Nacional, uma boa parte de suas origens.

A restauração do Protos insere-se na linha de patrocínios da Petrobras, que abastece o país também de cultura.

Garantindo a manutenção desta reliquia, de altíssimo valor, a Petrobras renova o seu compromisso com o futuro, que há de ser, principalmente, uma era de respeito ao passado.

O Protos, mesmo um autêntico alemão, contando quase 90 anos de Brasil, sabe que é de casa.



**PETROBRAS**

**PATROCINADORES:**

Petróleo Brasileiro S.A.  
Petrobras Distribuidora S.A.  
Deutsch Lufthansa AG.  
Mercedes Benz do Brasil S.A.  
Cia. Brasileira de Pneumáticos Michelin Ltda.  
Robert Bosch Ltda.  
Siemens S.A.

**FICHA TÉCNICA DA EXPOSIÇÃO:**

Corador e Consultor Técnico: *Guilherme Pflutner*  
Projeto, Criação e Realização: *Equipe do Museu Histórico Nacional*  
Restauração: *Mercedes Benz do Brasil S.A.*  
*R&E Restaurações S/C Ltda.*  
Produção: *Memória Viva Cultura*  
Design Gráfico: *Isabella Perrotta*  
Textos: *Mackson Luis*

001.034

*Na Velocidade do*  
**Protos**



## A Trajetória da Marca

**BERLIM, ALEMANHA, 1899.**

**A** Motoren-Fabrik PROTOS GmbH é fundada por Alfred Sternberg, que desenvolve um novo e estranho motor de 12/14 PS (HP), conhecido como "kompensmotor" ou motor compensado, de funcionamento rápido e suave, permitindo à PROTOS alcançar seu primeiro sucesso com veículos utilitários.

Em 1905, projeta para carros de corrida o primeiro motor de seis cilindros, de 100 PS de potência, origem do motor de 45 PS para grandes e luxuosos carros de passeio. A PROTOS torna-se a marca preferida do Kaiser Wilhelm II.

Em 1908, a PROTOS destaca-se na corrida Nova Iorque-Paris, com um carro de série de quatro cilindros, com 17/35 PS. Neste mesmo ano, a Siemens-Schueckert Werke GmbH, um grande fabricante de equipamentos e veículos elétricos, adquire o controle acionário da fábrica. Em 1913, seus carros foram os primeiros a utilizar arranque elétrico.

Após a Primeira Guerra Mundial, a Siemens concentrou sua produção num único modelo popular, mas, em 1926, fecha sua divisão de automóveis, após ter produzido cerca de 25.000 veículos, devido à grave crise econômica na Alemanha. A PROTOS foi vendida a N.A.G. Nationale Automobil Ges., que produziu alguns carros de passeio com a marca NAG-PROTOS até 1927.

## Uma Vitória Polêmica: A Corrida Nova Iorque-Paris

**NOVA IORQUE, 12 DE FEVEREIRO DE 1908.**

**E**m pleno inverno, é dada a largada no Times Square para a corrida do século: Nova Iorque-Paris, atravessando o Estreito de Bering. Disputam a corrida seis carros: o alemão PROTOS, patrocinado pelo Kaiser Wilhelm II, o americano Thomas Flyer, o italiano Bruxia-Züst e os franceses De Dion-Bouton, Motobloc e Sizaire-Naudin.

Em Pocatello, costa oeste dos Estados Unidos, a primeira mudança: o Canadá é cancelado devido ao mau tempo e a rota alterada para São Francisco, de onde o Thomas Flyer, na dianteira, segue de navio até Valdez, no Alasca. Os demais carros aguardam a reformulação da rota. O PROTOS, que estava para abandonar a corrida por problemas mecânicos, é readmitido, mas para o Motobloc e o Sizaire-Naudin a corrida está encerrada.

O PROTOS não participa da etapa do Japão, seguindo de navio para Vladivostok, na Sibéria, onde é totalmente reconstruído. Com a ausência no Japão e as penalidades já sofridas nos Estados Unidos, o PROTOS fica com uma desvantagem de 30 dias em relação ao Thomas Flyer. Enquanto isso, o De Dion-Bouton é retirado da prova e entregue ao seu novo proprietário, um magnata chinês.

A partir de Vladivostok, o PROTOS domina a corrida, entrando em Paris em 26 de julho, 165 dias após a largada em Nova Iorque. Os organizadores, no entanto, dão a vitória ao carro americano, que chegou quatro dias depois com a vantagem teórica de 26 dias em relação ao PROTOS.

O italiano Bruxia-Züst completou os 21.346 km da prova em 17 de setembro, após seus pilotos enfrentarem, além dos obstáculos naturais, doenças, acusações de espionagem e até prisão.

## Uma Vitória Polêmica: A Corrida Nova Iorque-Paris

**NOVA IORQUE, 12 DE FEVEREIRO DE 1908.**

**E**m pleno inverno, é dada a largada no Times Square para a corrida do século. Nova Iorque-Paris, atravessando o Estreito de Bering. Disputam a corrida seis carros: o alemão PROTOS, patrocinado pelo Kaiser Wilhelm II, o americano Thomas Flyer, o italiano Bruixia-Züst e os franceses De Dion-Bouton, Motobloc e Sizaire-Naudin.

Em Pocatello, costa oeste dos Estados Unidos, a primeira mudança: o Canadá é cancelado devido ao mau tempo e a rota alterada para São Francisco, de onde o Thomas Flyer, na dianteira, segue de navio até Valdez, no Alasca. Os demais carros aguardam a reformulação da rota. O PROTOS, que estava para abandonar a corrida por problemas mecânicos, é readmitido, mas para o Motobloc e o Sizaire-Naudin a corrida está encerrada.

O PROTOS não participa da etapa do Japão, seguindo de navio para Vladivostok, na Sibéria, onde é totalmente reconstruído. Com a ausência no Japão e as penalidades já sofridas nos Estados Unidos, o PROTOS fica com uma desvantagem de 30 dias em relação ao Thomas Flyer. Enquanto isso, o De Dion-Bouton é retirado da prova e entregue ao seu novo proprietário, um magnata chinês.

A partir de Vladivostok, o PROTOS domina a corrida, entrando em Paris em 26 de julho, 165 dias após a largada em Nova Iorque. Os organizadores, no entanto, dão a vitória ao carro americano, que chegou quatro dias depois - com a vantagem teórica de 26 dias em relação ao PROTOS.

O italiano Bruixia-Züst completou os 21.346 km da prova em 17 de setembro, após seus pilotos enfrentarem, além dos obstáculos naturais, doenças, acusações de espionagem e até prisão.

## O Campeão Chega ao Rio

**RIO DE JANEIRO, 1908.**

**R**ealiza-se, na Praia Vermelha, a grande Exposição Nacional em comemoração ao Centenário da Abertura dos Portos às Nações Amigas.

Encarregado da recepção aos convidados oficiais, José Maria da Silva Paranhos, o Barão do Rio Branco, então Ministro das Relações Exteriores do Governo Afonso Pena, encomenda à Motoren-Fabrik PROTOS quatro automóveis modelo 17/35 PS Landaulet. O desempenho na corrida New York-Paris e a preferência do Kaiser foram decisivos na escolha do PROTOS.

Os carros, que destinavam-se um à Presidência da República, outro ao Ministério da Guerra e dois ao Ministério das Relações Exteriores, chegaram ao Brasil acompanhados de um técnico contratado pela PROTOS para ensinar a dirigir o veículo e a fazer a sua manutenção.

Numa cidade ainda acostumada aos bondes puxados a burro, às carruagens e aos cavalos, o PROTOS é um sucesso absoluto, com seu motor de quatro cilindros, arranque manual por manivela, velocidade máxima de 80 km por hora e consumo de 3,3 km por litro de gasolina.

Após o evento, o Barão do Rio Branco passou a usar um dos PROTOS do Ministério das Relações Exteriores até a sua morte em 10 de fevereiro de 1912.

## O Campeão Chega ao Rio

**RIO DE JANEIRO, 1908.**

**R**ealiza-se, na Praia Vermelha, a grande Exposição Nacional em comemoração ao Centenário da Abertura dos Portos às Nações Amigas.

Encarregado da recepção aos convidados oficiais, José Maria da Silva Paranhos, o Barão do Rio Branco, então Ministro das Relações Exteriores do Governo Afonso Pena, encomenda à Motoren-Fabrik PROTOS quatro automóveis modelo 17/35 PS Landaulet. O desempenho na corrida New York - Paris e a preferência do Kaiser foram decisivos na escolha do PROTOS.

Os carros, que destinavam-se um à Presidência da República, outro ao Ministério da Guerra e dois ao Ministério das Relações Exteriores, chegaram ao Brasil acompanhados de um técnico contratado pela PROTOS para ensinar a dirigir o veículo e a fazer a sua manutenção.

Numa cidade ainda acostumada aos bondes puxados a burro, às carruagens e aos cavalos, o PROTOS é um sucesso absoluto, com seu motor de quatro cilindros, arranque manual por manivela, velocidade máxima de 80 km por hora e consumo de 3,3 km por litro de gasolina.

Após o evento, o Barão do Rio Branco passou a usar um dos PROTOS do Ministério das Relações Exteriores até a sua morte em 10 de fevereiro de 1912.

## O Protos no Museu

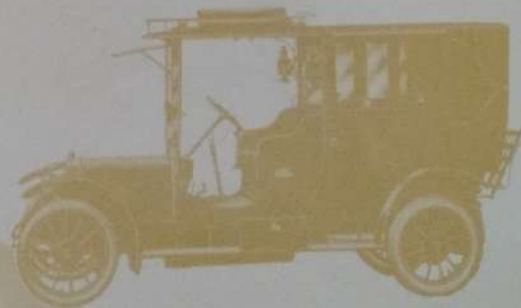
**RIO DE JANEIRO, 1912.**

**A**pós a morte do Barão do Rio Branco, o automóvel - o único dos quatro PROTOS de que se tem notícia - foi transferido para a Alfândega da Capital, sendo vendido em 1916 ao Comando da Brigada Policial da Capital Federal, hoje Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro.

Na Brigada Policial, o PROTOS era de uso exclusivo do Cmt-Cel PM Olympio Agobar de Oliveira, que o utilizava apenas para as solenidades oficiais. Extremamente zeloso, o oficial mantinha o PROTOS sob os cuidados de uma equipe: um motorista, um mecânico, um lavador e dois sentinelas. Infelizmente, após a saída do Comandante em 1918, o PROTOS não recebeu os mesmos cuidados.

Em 1925, o diretor do Museu Histórico Nacional, Gustavo Barroso, solicita à Brigada Policial a cessão do automóvel do Barão do Rio Branco. Na ausência de provas de que o carro tivesse, realmente, pertencido a tão ilustre brasileiro, é chamado seu secretário, José Muniz de Aragão. Confirmado o fato, o PROTOS é transferido para o Museu.

Hoje, o carro é um dos dois únicos exemplares do gênero existentes no mundo. O outro integra o acervo do Deutsches Museum, em Munique, Alemanha.



# A Restauração

MUSEU HISTÓRICO NACIONAL, 1987-1996

**I**nicia-se um longo processo para que o PROTOS, desgastado pela ação do tempo, possa ser restaurado.

Através da Associação dos Amigos do Museu, capitaliza-se o apoio de associados, consulados, instituições culturais e empresas públicas e privadas. Juntos, viabilizam a realização do projeto, que levou quase dez anos.

A primeira etapa consistiu no levantamento das informações técnicas e históricas do veículo, visando orientar a restauração. Contando com o apoio da Luftwansa, a consulta aos Arquivos do Deutsches Museum e do Siemens Museum, para levantamento dos desenhos técnicos da parte mecânica e fotografias dos diferentes modelos de carrocerias fabricadas para o PROTOS e outras marcas da época, foi fundamental. Ainda nesta etapa, foram importantes as sugestões de especialistas na restauração de carros antigos.

Em fevereiro de 1993, é iniciada a restauração. O carro foi inteiramente desmontado: a parte mecânica ficou a cargo da Mercedes-Benz e a carroceria de madeira encaminhada para a R&E Restaurações, oficina especializada em carros antigos, ambas em São Paulo. As peças para o motor foram fornecidas pela Bosch, Copax e Metal Leve. Mas, para o carro deixar o Rio de Janeiro num reboque, foi necessário consertar a suspensão e trocar os pneus, o que foi obtido graças ao apoio da Michelin e da Fabrinli. Ao identificar no interior das rodas do PROTOS a inscrição "Michelin, Clermont-Ferrand", a empresa sentiu-se gratificada.

Não se tratava apenas de obter patrocínio. Faltava, ainda, uma peça essencial à recuperação do motor. Dois anos foram necessários para a obtenção de um magneto-distribuidor Bosch - o coração do sistema de ignição - do motor. Um raro original brasileiro, doado pelo Museu Amsterdã Sauer, foi trocado com o Deutsches Museum pelo magneto.

Em julho de 1995, o PROTOS começou a dar seus primeiros passeios no pátio da fábrica da Mercedes Benz. A parte mecânica do PROTOS é transferida para a R&E Restaurações para a montagem da carroceria. Outras empresas associam-se ao projeto: Renner Dupont, Curtume Carioca, Genus Johnson e Siemens.

Novembro de 1996, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, o Ministério da Cultura, Petrobrás Distribuidora de Petróleo S. A. e Petróleo Brasileiro S. A. financiam a montagem da exposição, devolvendo ao público este precioso acervo, exemplo da tecnologia do início deste século.

A restauração do PROTOS é uma prova do sucesso da parceria entre voluntários, empresas privadas, instituições públicas e Ministério da Cultura, através da Lei Federal de Incentivo à Cultura, para a preservação do patrimônio nacional.

# Museu Histórico Nacional

75 anos

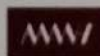
**C**entro histórico do Rio de Janeiro, próximo à Praça XV: um dos mais importantes conjuntos arquitetônicos de nossa cidade, abriga o Museu Histórico Nacional, criado em 1922 por decreto do Presidente da República Epitácio Pessoa.

Entre as paredes de pedra do Antigo Arsenal de Guerra, um precioso acervo de 257 mil itens, todos profundamente relacionados com a História do Brasil. Aberto a diferentes abordagens, este acervo vem gerando exposições permanentes, temporárias e itinerantes. Carruagens, armas, louças brasonadas, mobiliário, pinturas, esculturas, ourivesaria e prataria são testemunhos culturais dos mais variados segmentos sociais e de diferentes períodos históricos: pinturas como o "Combate Naval do Riachuelo", de Vítor Meireles; fotografias do Rio antigo de Augusto Malta, Marc Ferrez e Gutierrez; exemplares raros da arte sacra e a maior coleção de numismática da América Latina oferecem ao público um verdadeiro passeio no tempo, do Brasil Colônia à República.

Disponível na Internet, através do endereço <http://www.visualnet.com.br/mbn/>, o Museu oferece, ainda, vários serviços, como Arquivo Histórico, Biblioteca especializada em história e museologia, atendimento a escolas, professores e grupos especiais.



Ministério da Cultura - IPHAN - Museu Histórico Nacional



Associação dos Amigos do Museu Histórico Nacional

Ministério da Cultura  
Ministro Francisco Corrêa Weffort

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN  
Presidente Gláucio de Oliveira Campello

Museu Histórico Nacional  
Diretora Vera Lucia Botrel Tostes

Associação dos Amigos do Museu Histórico Nacional  
Presidente Roberto Paulo Gezar de Andrade

# ADB

ANO II  
Nº 17  
09/1994

Boletim da Associação  
dos Diplomatas Brasileiros



Um Schindler  
Brasileiro

O Engenheiro Guilherme Pfisterer, Gerente de Divisão do BNDESPAR, como voluntário do Grupo de Amigos do Museu Histórico Nacional, há 7 anos supervisiona a "reconstrução" do carro Protos que pertenceu ao Barão do Rio-Branco. A recompensa almejada pelo Engenheiro Guilherme Pfisterer é simples: poder dirigir o Protos. Quem sabe se este "passeio" possa já ocorrer em 20 de abril vindouro, sesquicentenário do nascimento do Barão? Nesta ocasião, talvez o Protos volte a transportar um Presidente da República, o qual viria do Alvorada até o Itamaraty para participar das celebrações do Dia do Diplomata.

## O Automóvel do Barão



O Presidente Afonso Pena  
(de costas com cartola, embarcando no Protos).  
Foto de A. Malta, 1908, gentilmente cedida  
pelo museu da imagem e do som - RJ.

Guilherme Pfisterer

**A**pós a morte do Barão do Rio Branco, foram encontrados sobre a sua mesa de trabalho, no Palácio Itamaraty, vários relógios de bolso esquecidos em meio a enormes pilhas de mapas e de processos. Por esta razão, durante a restauração do seu automóvel, esperava-se encontrar algum objeto pessoal ainda mais revelador da curiosa personalidade do Ministro. A expectativa não foi em vão. Foram encontrados sugestivos confetes - muitos confetes!



O.P. da Republica  
na Exposic  
Rio

Malta  
Phar

Teria o Barão sido alvo destes confetes? Esta e outras perguntas surgem na medida em que o "Projeto Protos" avança na direção do seu objetivo; a completa restauração do automóvel Protos, modelo 17/35 PS, Landalet, ano 1908, que serviu ao Barão, no Ministério das Relações Exteriores, de 1908 até 1912.

Tudo começou em 1987, quando o Museu Histórico Nacional (MHN) elaborava um projeto de restauração da sua coleção de transportes terrestres, composta por diversas carruagens e pelo Protos. O Museu pretende apresentar ao público a evolução dos veículos através da História do Brasil. Um amigo, sabendo da minha paixão por automóveis antigos, falou-me do projeto e fui conhecer o veículo.

O Protos, apesar de seu precário estado de conservação, encontrava-se bastante original, o que é pouco comum em automóveis de sua idade. Ao sugerir à Direção do Museu que iniciasse a restauração do valioso acervo pelo Protos, passei, imediatamente, a ajudar nas pesquisas e, quando me dei conta, tinha assumido de corpo e alma a coordenação do projeto.

Logo percebi o alto grau de dificuldade da empreitada. Trata-se de uma marca rara de automóvel, de fabricação alemã, da qual só restou um exemplar no mundo, exposto no Deutsches Museum, em Munique, Alemanha, além do pertencente ao MHN. A literatura sobre o Protos é quase inexistente e o que existe está escrito em alemão arcaico!

Entretanto, o desejo de ver o Protos ser reapresentado ao público em perfeitas condições e a possibilidade de dirigi-lo em eventos especiais, ajudaram-me a enfrentar o desafio. Engrenei uma marcha e "pisei fundo". Sete anos depois, após muitas curvas fechadas, ladeiras íngremes, diversos acidentes de percurso, mas, também, de muitas alegrias e novos amigos, estamos quase chegando à reta final, que, espero, seja a que liga o Palácio da Alvorada ao do Itamaraty, em Brasília, no próximo dia 20 de abril.

O ponto de partida desta exaustiva pesquisa "arqueológica" foi a informação de que o Protos pertencera ao Barão, que o importara da Alemanha para recepcionar S.M. El-Rei Dom Manuel II, de Portugal, durante a Exposição Nacional de 1908, comemorativa do centenário da Abertura dos Portos.

No entanto, para realizar a restauração de objeto tão raro é preciso conhecer, com profundidade, não só os aspectos históricos mas, também, os dados técnicos do veículo. No Palácio do Itamaraty, encontrei os telegramas do Barão ao Cônsul Geral em Berlim tratando do processo de compra do automóvel, e, no Museu da Polícia Militar do Rio de Janeiro, as informações sobre o destino do veículo até chegar ao MHN, em 1925.

Para as informações a respeito do fabricante, procurei ajuda junto ao Adido Cultural do Consulado Geral da Alemanha que, com a conhecida eficácia teutônica, em poucos dias me forneceu um histórico

completo da marca e apoio na sua restauração, o qual se materializou por meio de diversos contatos com empresas e instituições alemãs, que muito ajudaram o projeto.

O Consulado Geral da Alemanha e a Lufthansa me proporcionaram uma viagem a Munique para conhecer o Protos do Deutsches Museum, que, por uma grata coincidência, também é um modelo 17/35 PS, de 1908. Conhecer este veículo, que tem a parte mecânica muito semelhante ao Protos do Barão, foi fundamental para saber o que era preciso fazer, e como, para iniciar a restauração.

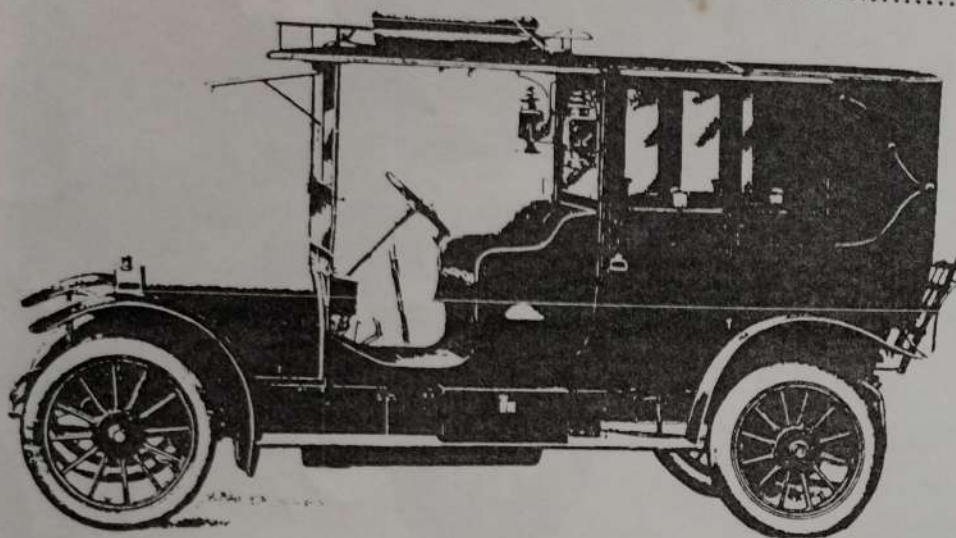
Entusiasmado com o volume de informações obtidas nos antigos livros sobre automobilismo da biblioteca do museu alemão e com as diversas fotografias e anotações efetuadas, imaginei que tinha conseguido superar a etapa mais difícil do projeto e que, munido de tantos dados, obter patrocínio para a restauração seria fácil. Ledo engano!

Ao perceber que nenhuma empresa teria interesse em patrocinar a completa restauração do Protos, mudei de estratégia. Passei a procurar empresas que se dispusessem a ajudar com partes específicas do veículo, tais como: pneus, suspensão, motor, etc.

E deu certo! A Michelin gostou do projeto e forneceu novos pneus, fabricados na França, iguais aos originais, e restaurou as rodas e parte da suspensão, na fábrica do Rio de Janeiro. A Bosch também decidiu apoiar o projeto, oferecendo arcar com os custos da restauração do motor. Mal acreditando na seqüência favorável de fatos, respirei fundo, solicitei e consegui o apoio da Mercedes-Benz para fazer o serviço mecânico para a Bosch, na sua oficina de veículos, em São Paulo. O Protos foi, então, cuidadosamente transportado do MHN para São Paulo com o seguro rodoviário oferecido pela Real Seguros.

Animado com a solução encontrada, propus à Mercedes-Benz a restauração das demais partes mecânicas do Protos com o apoio da Metal Leve, da Cofap, e da Fabrine, que forneceram peças para o motor e para a suspensão. A oficina da Mercedes-Benz passou então a concentrar todos os serviços mecânicos da restauração, que estão sendo - primorosamente - realizados e deverão ficar prontos até o final deste ano.

Mas nem tudo são flores. Faltava ao motor um magneto-distribuidor Bosch, o coração do sistema de ignição. No Brasil, foi impossível encontrá-lo. Resolvi então apelar para o Deutsches Museum, que possui um grande acervo de peças de automóveis antigos. O MHN formalizou o pedido de doação da peça e o Deutsches Museum pediu em troca um raríssimo mineral brasileiro. Como o MHN não possui minerais em seu acervo, foi preciso contar com o patrocínio do Museu Amsterdam Sauer, que, depois de muitos meses de procura, conseguiu achar um exemplar do mineral, numa mina perdida em pleno Triângulo



17/35 PS „PROTOS“ Landulet

Mineiro. Com a ajuda de amigos e do Cônsul Geral do Brasil em Munique, finalmente o mineral foi trocado pelo magneto no Deutsches Museum.

Enquanto os serviços da parte mecânica se desenvolviam, era preciso encontrar uma solução para a restauração da carroceria do Protos. Toda construída em madeira, couro e tecido, esta se encontrava bastante danificada pela ação dos cupins, que devoraram diversas peças estruturais, fazendo que corresse o risco de vir a desmontar completamente.

Procurei para a reforma da carroceria uma oficina de automóveis antigos com comprovada competência e que ainda se dispusesse a fornecer ao MHN uma estimativa do custo do serviço. Na R & E Restaurações, de São Paulo, e com o apoio de novos patrocinadores, iniciamos a reforma da carroceria. A ajuda com materiais veio da Tintas Renner e do Curtume Carioca, e com recursos financeiros, do Sr. Ruprecht von Siemens (patrocinador pessoa física), da Siemens (empresa) e da Ceras Johnson.

Quando a restauração da carroceria foi iniciada, verificou-se que o seu estado era ainda pior do que aparentava. Era necessário construir uma nova estrutura de madeira exatamente igual à antiga, para poder encaixar as partes originais que apresentam alguma condição de serem recuperadas. Foi nesta etapa do processo que os tais confetes foram achados, preservados pelo tempo, apesar da devastadora ação dos cupins na madeira da carroceria - com essa o Barão não contava...

Neste momento, falta pouco para o Protos poder ser apresentado ao público. Com mais R\$ 30.000,00, será possível concluir os serviços de madeiramento, pintura, estofamento, lanternagem e acabamentos. Espero contar com o apoio de empresas

(e de pessoas físicas) como as que já estão patrocinando o projeto. Todos, por coincidência ou não, empresas sólidas, algumas centenárias que acreditam em projetos de longo prazo, mas que nem por isso demorarão a ver o retorno do investimento.

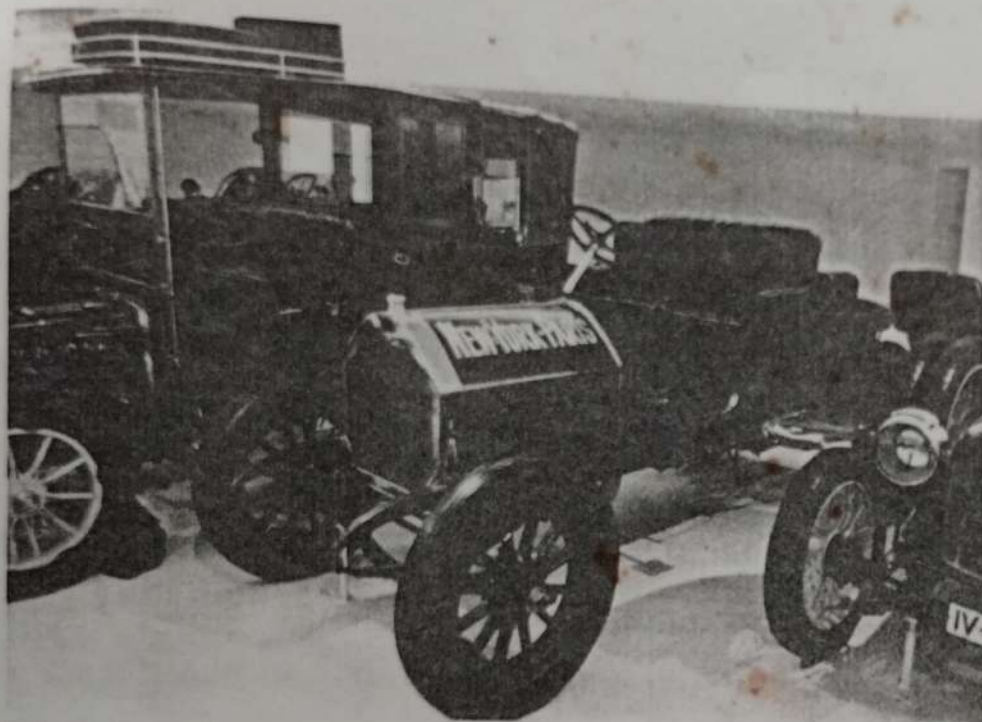
O MHN retribuirá aos patrocinadores oferecendo os benefícios fiscais da Lei Rouanet, da divulgação do projeto na mídia, e na apresentação do Protos ao público, por muitas e muitas décadas.

#### **A Corrida New York - Paris de 1908**

*Em 1908, o jornal francês Le Matin organizou a maior e mais difícil corrida automobilística até hoje realizada - a volta ao mundo, de Nova Iorque a Paris - a corrida do século.*

*O roteiro original da corrida, que tinha que ser mais ousado do que o Paris - Pequim, disputado no ano anterior, previa nada menos do que atravessar a América do Norte, subir ao norte pelo Canadá até o Alaska, atravessar para a Ásia pela camada de gelo que cobre o Estreito de Bering durante o inverno, seguir pelas vastas extensões da Sibéria e Rússia até a Europa e chegar a Paris após a conclusão de mais de 21.000 Km de percurso.*

*Esta legendária corrida foi disputada por apenas seis competidores: O Protos, modelo 17/35 PS, representando a Alemanha, o Thomas - Flyer, K-6-70, os Estados Unidos, o Bruxia - Zust, a Itália, e os três carros da França, o De Dion - Bouton, o Motobloc, e o Sizaire - Naudin. O maior de todos os carros era o Protos, que tinha o patrocínio do Kaiser Wilhelm II e uma tripulação militar comandada pelo Tenente Hans Koppen. O mais equipado era o De Dion - Bouton,*



Protos 1908 - 17/35PS,  
Deutsches Museum,  
Munique, Alemanha  
Foto: Guilherme Pfisterer

com pneus esquis e rodas especiais para andar nos trilhos dos trens e até um mastro com vela para aproveitar o vento. O Thomas - Flyer mostrava-se o mais prático: era um carro ao mesmo tempo forte e leve, com poucos equipamentos e duas grandes pranchas de madeira sobre os pára-lamas para servir de ponte em trechos mais difíceis.

A largada ocorreu na manhã de 12 de fevereiro, em meio a um dos mais rigorosos invernos da época, diante de mais de 200.000 pessoas, que se aglomeraram na Times Square, em Nova Iorque. E a primeira mudança de rota veio em Pocatello - Idaho, já próximo à costa oeste americana, quando as péssimas condições meteorológicas levaram os organizadores da prova a cancelar a parte canadense da corrida. Os carros seguiram para São Francisco, onde deviam tomar um navio até Valdez, no Alaska, retomando o roteiro original para a travessia do Estreito de Bering.

Mas só o Thomas - Flyer, que atravessou os Estados Unidos em primeiro lugar, fez a viagem de navio para Valdez. Os demais, avisados por este da impossibilidade de continuarem a corrida pelo Alaska, aguardaram em São Francisco uma nova reformulação da rota. Esse contratempo permitiu ao Protos, que estava para abandonar a corrida devido a um grave problema mecânico, programar o seu reparo em Vladivostok, na Rússia, e ser readmitido na corrida, ainda que apenas como participante. Os franceses Sizaire - Naudin e Motobloc, no entanto, já haviam abandonado a prova ao longo da travessia da etapa americana.

A nova etapa programada pelos organizadores foi realizada nas estreitas trilhas do Japão, que mal davam passagem para as pequenas carroças dos

agricultores japoneses. Esta etapa não contou com a participação do Protos, que teve que seguir diretamente para Vladivostok, onde já era aguardado por uma equipe de mecânicos e grande estoque de peças enviadas pela fábrica. Chegando lá, a parte mecânica foi totalmente reconstruída e a carroceria reduzida ao mínimo necessário para aliviar o peso, deixando o Protos em perfeitas condições para acompanhar a corrida até Paris.

Devido aos inúmeros problemas ocorridos durante o percurso e o abandono de quatro competidores (Protos, Sizaire - Naudin e Motobloc, por problemas mecânicos, e o De Bion - Bouton, por ter sido vendido pelo dono da fábrica a um magnata chinês, logo que o carro chegou a Vladivostok), os organizadores resolveram aceitar a volta do Protos à competição, porém com uma penalidade de sete dias por não ter participado da etapa japonesa. Ao mesmo tempo, deram uma vantagem de vinte e três dias ao Thomas - Flyer pelo tempo perdido na ida e volta a Valdez.

A partir de Vladivostok, travou-se um verdadeiro duelo entre o carro alemão e o americano, alternando-se, várias vezes, a liderança da prova. Mas, aos poucos, o Protos foi se afirmando na dianteira e chegou em primeiro lugar a Moscou, sendo recebido com grande festa e ganhando um prêmio especial para esta etapa. O mesmo ocorreu em Berlim, onde foi ovacionado pelos seus conterrâneos em delírio e acompanhado por bandas militares enquanto passava pelas ruas da cidade. Em 26 de julho, 165 dias depois da largada em Nova Iorque, o Protos entrava em Paris, reivindicando a vitória. Os organizadores, no entanto, deram o primeiro lugar ao Thomas - Flyer, que chegou quatro dias mais tarde. ♦