



Editorial

O projecto inicial deste Boletim Informativo sofreu pequenas alterações que se tornam bem visíveis no topo da capa.

Como já é do vosso conhecimento, e por motivos que vão explicitados em artigo próprio, a Secção Opel do CPAA morreu para dar lugar a um Clube específico: o C.L.A.C..

O Clube Lusitano do Automóvel Clássico ("especialista Opel"), passa assim a ser o nosso Clube!

O nome escolhido tem a sua razão de ser na dificuldade encontrada junto das entidades competentes para aceitarem qualquer referência a uma marca já registada e protegida. Foram assim colocadas de lado todas as hipóteses de, para já, constar no nome do Clube a palavra "Opel". No entanto, não morreram as esperanças de, em futuro próximo, o CLAC se transformar, por exemplo, em CLOC (Clube Lusitano do Opel Clássico).

A Comissão Instaladora do Clube fica desde já encabeçada pelo amigo Rui Martins que, como já nos habituou, se empenhou seriamente em levar por diante este passo importante e assinalável de criar as bases para a implantação do Clube, promovendo a sua legalização.

O secretariado e registo dos membros do Clube está nas mãos do Paulo Vasconcelos que seguramente irá dar boa conta do recado.

Por detrás destas figuras de proa está também o Rui Gonçalves que afincadamente trabalhou para levar por diante o projecto do lançamento do CD sobre os nossos carros e as nossas actividades dos últimos 5 anos.

Seria ocioso identificar aqui os aspectos que tornam este momento tão especial, particularmente para aqueles que, como eu, partilham este gosto pela marca do Blitz!

Por isso, e em breves palavras:

Viva o CLAC !

Saudações Opelistas!

E agora, acerca deste Boletim:

Penso que a receptividade à iniciativa foi boa, direi mesmo muito boa! Sem falsas modéstias trabalhei para isso, e nada sabe melhor do que ver reconhecido o fruto desse trabalho.

Para além de todos os encômios que nos dirigiram e que aqui se agradecem, deixo uma nota de reconhecimento para as palavras elogiosas e ao mesmo tempo encorajadoras que o António Gil, da "Topos&Clássicos", nos dirigiu e de que fez eco na sua revista. Obrigado!

E agora, no novo enquadramento no CLAC, estou certo que o Super 6 entrará em velocidade de cruzeiro. Mas para isso é importante mais participação dos Opelistas: Dêem-nos conta dos vossos conhecimentos sobre a marca, das vossas descobertas, dos vossos projectos de restauro. Fotografias antigas, catálogos, notícias e eventos de época serão concertiza temas aliciantes para figurar nestas páginas! Mãos à obra! Colaborem!

Mais do Super 6



Tenho mesmo que confessar: a minha admiração pelo Super 6 é muuuuuuito gráaaaaande!!! Por isso não resisto a deixar aqui alguns apontamentos sobre a génese deste modelo.

Se os Opel saídos de Rüsselsheim em meados dos anos 30 não eram dos mais elegantes da marca, isso foi apenas uma oportunidade para os carroçadores tal como a Karrosserie Gläser de Dresden.

Esta firma, no catálogo de 1936, dispunha de um cabriolet especial com base Opel, oferta que alargou em 1937 com mais dois cabriolets de 2 e 4 vidros laterais bem como um 2+2.

A própria Opel também desenvolveu algumas carroçarias bem estilizadas que participaram em provas de Cross-Country Trial. O excelente binário do seu motor favorecia-os em todas as provas. Ao todo, o "Opel Sports Department" da época contava com cerca de 15 viaturas que arrecadaram duas "Taças Alpine" e uma vitória por equipas no "International Alpine Rally" no ano de 1934.

Depois das novas carroçarias e chassis, as atenções viraram-se para os motores. O seis cilindros de 2.473 cc apareceu então em 1937 montado no Super 6!

JLL

JLL

A história da OPEL

2 - O crescimento



O grande 'boom' da marca ocorreu em 1909 com o lançamento do modelo 4/8 cv, conhecido como "Doktorwagen" (Carro do Médico). A sua segurança e robustez eram apreciadas pelos médicos que, na altura, percorriam constantemente o país para fazer as suas visitas, usando estradas muito diferentes das actuais (as estradas planas eram uma raridade no princípio do século).



Por 3.950 marcos podia-se adquirir o lendário "Carro do Médico", que custava metade do preço de qualquer outro modelo de luxo da época. Apenas em 10 anos, a Opel dera já um passo gigantesco para possibilitar a grande parte do público o acesso aos veículos motorizados.

A estratégia comercial da Opel assegurou o sucesso das vendas. Com o objectivo de colocar os carros ao alcance de maior número de pessoas, a Opel tornou-se na primeira companhia a criar uma empresa de financiamento especificamente direccionada para a compra a prestações.

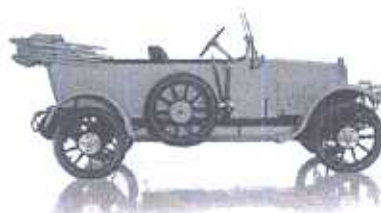
Em 1913, os fundadores da Opel estabeleceram os fundamentos de um motor revolucionário. Desenvolveram um motor de quatro cilindros, com quatro válvulas por cilindro, para as corridas de Grand Prix desse ano.



Cada cilindro respirava através de duas válvulas de entrada e duas válvulas de escape, accionadas através de um veio de motor suspenso e de suportes oscilantes. Um eixo vertical conduzia o veio do motor.

De acordo com as regras do Grand Prix, a primeira geração desta família de motores tinha uma cilindrada de 4 L, enquanto em 1914, já era permitido que os motores tivessem 4,5 L e 110 cv.

Nesse mesmo ano, foi produzido o maior motor que alguma vez saíra da fábrica de Rüsselsheim. A unidade motriz para um carro de corrida capaz de estabelecer recordes tinha 12,3 L de cilindrada e tornou-se num impressionante 260cv.



Tal como o "Carro do Médico", o Opel 5/12 cv ou "Püppchen" (Boneca) apresentado em 1914, tornou-se num sucesso de vendas que muito contribuiu para o crescimento da Opel. Nesse mesmo ano, a marca voltava a ser o maior produtor automóvel alemão.

(CONTINUA NO PRÓXIMO Nº)

Cronologia

1908 - Três Opel participam no Grande Prémio de França. Carl Jörns classifica-se em 6º lugar e Fritz Opel em 21º.



1911 - A 19 de Agosto, um grande incêndio destrói a fábrica de Rüsselsheim que seria reconstruída no ano seguinte. Neste ano a Opel constrói o seu primeiro motor de avião. Mais tarde, no início da I Grande Guerra passaria a construir os motores BMW.



1913 - Morre Sophie, esposa de Adam Opel. O futuro da Opel fica nas mãos dos filhos do casal: Carl, Wilhelm, Heinrich, Fritz e Ludwig.



1915 - É iniciada na fábrica de Rüsselsheim a produção do "Regel-Last-Wagen" um camião de 3 ton, padronizado em conjunto com outras marcas e que viria a equipar o exército alemão.

O nosso Clube:

C. L. A. C.

CLUBE LUSITANO DO AUTOMÓVEL CLÁSSICO



Desde finais de Maio até à presente data o trabalho foi intenso por parte de diversos companheiros.

O Rui Martins, o Paulo Vasconcelos, o Rui Gonçalves, acompanhados sempre de perto pelos outros pioneiros, aplicaram-se afincadamente em dar corpo a este grande desígnio, sonhado desde sempre por muitos: a criação do nosso próprio Clube.

Não se tratará aqui de individualismo exacerbado, mas sim da constatação rigorosa de ser este o melhor caminho para defender o nosso interesse comum na marca e levar por diante projectos e iniciativas que permitam o nosso desenvolvimento pleno.

Teremos assim em nossas mãos, de forma completa, os destinos do nosso movimento. A participação de todos é, agora sim, de toda a importância. Criar-se-ão as estruturas necessárias para que cada um de nós possa, democraticamente, dar o seu contributo na escolha das linhas de trabalho e dos projectos a levar por diante.

É este, seguramente, um futuro aliciante! Sejamos todos participativos, colaborantes e, ao mesmo tempo, tolerantes com as opiniões diferentes das nossas. O interesse individual de cada um nunca se poderá sobrepor ao interesse do colectivo.

O emblema escolhido para o Clube não poderia representar melhor esta ideia: o círculo que, unindo-nos, coloca cada um em situação de igualdade perante o seu centro. A alegoria à imagem da marca é evidente, usando o raio ("blitz") para introduzir as cores nacionais (o clube é "Lusitano"). Em chefe está uma estilização do Super 6 que serviu de mote a este boletim e cujas raízes já foram explicadas.

A assinatura da escritura de formalização do Clube, inicialmente prevista para 18 de Setembro, foi marcada para 10 de Outubro, véspera do nosso XII encontro. Lá estaremos no Cartório Notarial de Santo Tirso para a formalização do acto, juntamente com outros pioneiros. O próximo número do *Super6* dará a devida conta do acto.

Não podemos deixar de, nesta ocasião, deixar um apelo: já todos devem ter recebido uma missiva da Comissão Instaladora dando conta da criação do Clube; pois bem, leiam-na atentamente e não se esqueçam de fazer a V. inscrição usando o boletim anexo!

JLL

A Secção do CPAA

Opel

A Secção Opel do CPAA acabou por morrer.

Face ao deterioramento das relações estabelecidas e a impossibilidade de, assim, se prosseguir o trabalho que nos propunhamos, foi esta a missiva de despedida enviada à Direcção daquele Clube:

Na sequência da realização do XI Encontro Opel Classico e após reunião da equipa coordenadora da Secção Opel, somos a informar a Ex.ma Direcção:

"A Secção Opel agradece ao CPAA todo o apoio até hoje dispensado, mas a forma como os seccionistas foram tratados nas montagens destes últimos Eventos em particular no XI Encontro, sugere que a Ex.ma Direcção do Clube não conta connosco, o que, sinceramente, muito lamentamos. Nunca quisemos outra coisa que não estar com o CPAA, fomos pioneiros neste projecto, mas os últimos projectos da Secção (a criação do nosso CD, a gestão financeira da Secção, a criação do Site na Internet) e acima de tudo a linguagem pouco clara utilizada connosco pela Ex.ma Direcção, obriga toda esta fantástica família Opel a encontrar soluções alternativas de funcionamento.

O próximo passeio a realizar em Outubro – 11/13 Outubro – já não será realizado com o CPAA. Bem hajam todos os que nos apoiaram neste projecto pioneiro no Clube e que fique registado para a História: **saimos porque a isso fomos obrigados.**"

Com os melhores cumprimentos,

Rui Martins, Dr.
Director Secção Opel

XI Encontro

OPEL Clássico em LEIRIA

Realizou-se nos passados dias 18 e 19 de Maio de 2002 o XI Encontro Opel Clássico sob a bandeira da Secção Opel do CPAA. O passeio organizado em colaboração com o CLAMA - Clube Leiriense de Automóveis e Motos Antigos permitiu juntar mais de 60 Clássicos sendo 43 Opel, o que constituiu mais uma inequívoca demonstração daquilo que representa a família Opel e da sua forma de estar. Reencontrar amigos, falar de Clássicos e Antigos Opel de uma forma apaixonada, trocar experiências sem quaisquer outros tipos de interesses continua a ser o lema desta equipa.

De registar para além do CLAMA - e muito em particular ao amigo Leonardo Jorge - os apoios das Câmaras Municipais de Alcobaça e de Leiria, bem como da GNR que permitiram dar um colorido muito especial a este Evento. Um obrigado muito especial ao Sr. António Gil da *Topos & Clássicos* por nos ter acompanhado neste Evento. Uma palavra especial para os Opelistas presentes pela qualidade e diversidade das viaturas presentes. Aos Opelistas mais antigos, o Sr. Arlindo e Sr. Luis Amorim, os nossos agradecimentos especiais pela respectiva presença.

No sábado de manhã, no centro de Leiria, realizou-se a concentração da caravana Opel com os sócios do CLAMA, seguindo-se um passeio a pé até ao Castelo de Leiria para um Porto de Honra seguido de uma visita ao Castelo. Honrando o dia nacional dos Museus, neste dia procurou-se dar prioridade a este tipo de visitas culturais. Com o almoço em Leiria toda a caravana se dirigiu para o Kartódromo de Milagres para assistir a uma parte das corridas do campeonato nacional, gerando-se um ambiente extraordinário.

Com uma visita ao Museu Etnográfico de Monte Redondo terminou o passeio em conjunto com o CLAMA, dirigindo-se a caravana Opel para Alcobaça onde, no Hotel das Termas da Piedade, se realizou o jantar bem como uma importante noite de repouso, após um dia muito interessante mas também cansativo. Durante o jantar efectuou-se a apresentação e distribuição do *Super 6* (esta designação elogia os 6 pioneiros Opelistas presentes no I Encontro Nacional e é simultaneamente o nome de um dos primeiros Opel fabricados) - o novo boletim interno da Secção Opel, coordenado pelo José Luís Laia Rodrigues - que foi muito apreciado e elogiado por todos, quer no Lay-out quer nos assuntos referenciados. Registe-se que se trata de um passo muito importante de consolidação da família Opel, pelo que gostaríamos de aqui registar a obra do José Luís e pedir a todos que, com as suas opiniões e experiências, possam contribuir para a dinamização desta publicação.

No domingo de manhã e após uma visita às praias locais e com uma breve paragem em S. Pedro de Moel a caravana terminou o seu XI Encontro na Praia da Vieira onde no Hotel Cristal se realizou o almoço de encerramento.

Rui Martins

O Álbum de Recordações:



As máquinas repousam enquanto os bravos condutores e seus acompanhantes fazem um reabastecimento estratégico (sapidíssimo almoço!).



A caravana organiza-se!



No meio dos pinhais de Leiria o 1904 lidera, com alguns "curiosos" pelo meio.



Também fomo "a banhos" à Nazaré onde brilhou a Caravan acabada de sair de criterioso restauro.



À porta do Hotel, o Luís Plácido fez este "boneco" onde, junto do seu Olympia, conversamos com o Leonardo Jorge.

EFEMÉRIDE

Aniversários OPEL

Sempre atento a tudo o que diga respeito à marca, o amigo Vítor Teixeira alertou-nos para esta data histórica.

De facto, passam este ano dois aniversários singulares:

- o 40º do Kadett
- o 20º do Corsa

Relativamente ao primeiro, o do Kadett, podemos ainda acrescentar mais um: o popular Kadett A foi lançado precisamente no ano em que a ADAM OPEL AG comemorava o seu centenário, em 1962.



O nome Kadett já tinha sido utilizado num modelo lançado em 1935, mas o novo Kadett, designado com a letra "A" era um modelo completamente novo.

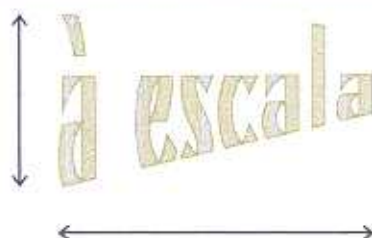
"A new factory, a new car" (um carro novo, uma fábrica nova) foi o lema do seu lançamento chamando a atenção para a fábrica de Bochum, construída de raiz em tempo recorde.

O Kadett de 62 "cortou", em termos estilísticos, com os seus antecessores, procurando, com a sua carroçaria autoportante de formas quadradas e compactas, "rivalizar" com o popular VW carocha.

Tal como ele também o Corsa introduziu um novo estilo na gama de modelos da marca. As suas formas compactas, quase de minicarro, nunca antes tinham sido desenvolvidas pela Opel.

Também para este modelo, lançado em 1982, foi construída uma fábrica de raiz, em Saragoça, Espanha.

(continua pg. 7)



Para este número do *Super 6* escolhemos um modelo de produção nacional: O Kadett GT/E à escala 1/43 da Luso-Toys, um fabricante da Maia lançado em 1976 que desenvolveu a sua actividade até meados de 80 e colocou no mercado um conjunto de miniaturas, em forma kit (para montar), de entre as quais algumas são hoje bastante procuradas pelo seu ineditismo, mesmo entre coleccionadores estrangeiros. De início os modelos eram de plástico para depois ser adoptado o zamac (liga de alumínio, zinco, magnésio e cobre) tal como acontece no Opel em análise. O modelo é apresentado em caixa de cartão e contém todas as peças necessárias (interiores, rodas, vidros)

que permitem construir um modelo bastante fidedigno do Kadett GT/E, carecendo no entanto de algum trabalho de desbaste e aperfeiçoamento de carroçaria. A montagem parece ser fácil e da aplicação de maior cuidado na pintura e decoração resultará uma peça de grande realismo.



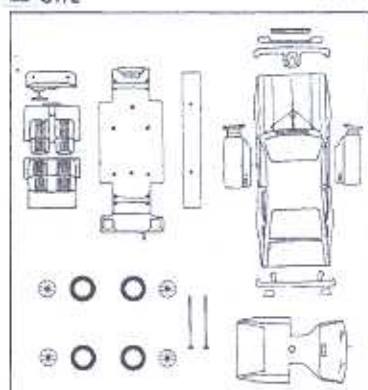
OPEL

MÉQUÊPÉ

que permitem construir um modelo bastante fidedigno do Kadett GT/E, carecendo no entanto de algum trabalho de desbaste e aperfeiçoamento de carroçaria. A montagem parece ser fácil e da aplicação de maior cuidado na pintura e decoração resultará uma peça de grande realismo.

A acompanhar as peças de montagem encontramos um conjunto de decalcomanias que permitem reproduzir o Kadett GT/E nº12 que Mêquêpé levou ao 3º lugar do Rally Vinho do Porto em 1977 (a melhor classificação de sempre de um Opel no Rallye de Portugal) ou o GT/E do team ARBO (lembra-se dos carros cor-de-laranja no nosso campeonato de Rallyes?). O exemplar que vos trazemos hoje foi adquirido na Automobilia de Aveiro. Quem estiver interessado em adquirir um exemplar deste (já raro) modelo poderá contactar

Álvaro Silva (telem. 934243424 ou e-mail toyto@netcabo.pt) que é também o autor do artigo que, sobre a marca Luso-Toys, apareceu na "Topos&Clássicos" de Junho de 2002 onde podemos encontrar uma excelente montagem com o carro do Mêquêpé.



Descontos QUITÉCNICA

A QUITÉCNICA (tel. 218483366 e fax. 218472104) é uma firma ligada ao ramo das miniaturas há mais de 30 anos. Dispõe de uma vasta gama de marcas representadas entre as quais as prestigiadas MINICHAMPS, ONYX e PROVENCE MOULAGE, entre muitas outras onde podemos encontrar diversos modelos OPEL.

A QUITÉCNICA oferece a todos os associados do CLAC um desconto de 10% em todos os modelos OPEL bastando para tal a apresentação do cartão de Sócio.

JLL

A TÉCNICA

Este artigo foi elaborado com base na documentação fornecida pelo Rui Gonçalves.

Estas notas são válidas para os modelos Olympia Rekord, Olympia, Caravan, Van e Kapitän, excepto quando indicado em contrário.

Desmontagem e montagem do cilindro principal do travão

1. Desligar o cabo da massa da bateria.
2. Desmontar a tampa do interruptor de «stop» e desligar ambos os fios.
3. Desapertar o interruptor de «stop» e os tubos do travão do cilindro principal do travão, tapar os tubos para não derramar o óleo.
4. Desligar a mola de retorno do pedal do cilindro principal do travão.
5. Desligar o tirante do pedal de travão e retirá-lo do cilindro principal.
6. Desapertar a união dos tubos de travão do cilindro principal e desmontar as 2 juntas.
7. Desmontar a porca do cilindro principal.
8. Retirar o cilindro principal.

A montagem é feita pela ordem inversa das operações da desmontagem, devendo os travões ser sangrados.

Afinação da folga entre o tirante e o pistão do cilindro principal

1. Comprimir lentamente com a mão o pedal de travão até se sentir que o tirante está encostado ao pistão do cilindro principal. A folga («A» da Fig. 1) verificada no movimento do pedal até encostar ao pistão deve ser de 5 mm.
2. Corrigir se necessário a folga do pedal do travão.

3. Aliviar a contra porca (3 da Fig. 1) do tirante (4 da Fig. 1) e rodar o tirante para a direita ou para a esquerda até se obter folga de 5 mm.
4. Depois de se ter afinado a folga do pedal, apertar a contra porca (3 da Fig. 1) segurando no tirante (4 da Fig. 1).

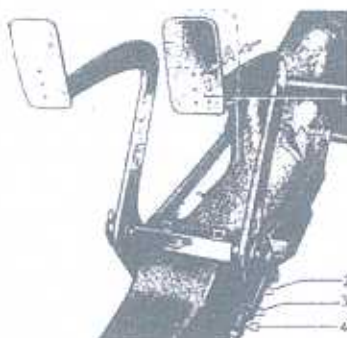


Fig. 1 — Pedal do travão com tirante

- 1 — Pedal do travão
2 — Porca do tirante
3 — Contra-porca
4 — Tirante «A» a folga de 5 mm

Reparação do cilindro principal do travão

1. Desmontar o fole de borracha.
2. Com o auxílio de um alicate, desmontar o freio empurrando o anel batente.
3. Desmontar do cilindro as seguintes peças (Fig. 2):

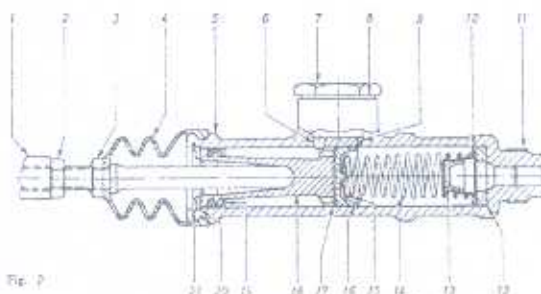


Fig. 2

- Pistão com a borracha secundária (18 e 19).
- Prato da válvula do pistão (17).
- Borracha primária (16).
- Sede da mola de válvula (15).
- Mola da válvula (14).
- Válvula (10).
- Sede da válvula (12).

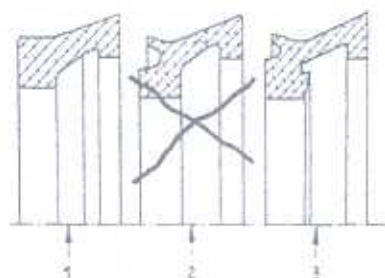
A montagem é feita pela ordem inversa das operações efectuadas para a desmontagem, anotando-se o seguinte:

- Lavar todos os tubos (não utilizar álcool ou dissolvente) e limpar à pressão de ar.
- Verificar se a passagem de compensação (9) está desentupida.
- Se necessário, substituir os componentes do cilindro principal.

Antes de montar o cilindro principal deverá untar com massa apropriada o cilindro e as borrachas.

Quando se montar num pistão sem ranhura uma borracha com um rebordo (1 da Fig. 3), deve-se usar a mola reforçada, de arame de 1,6 mm. Quando se montar a borracha com 3 bordos (3 da Fig. 3) num pistão com ranhura pode-se usar indistintamente a mola com arame de 1,5 mm ou 1,6 mm.

Fig. 3



Ao montar a borracha com rebordos, é conveniente colocar um arame de 0,5 mm entre o encosto mais largo da caixa para a borracha e esta, de forma a que o ar existente entre a borracha e o pistão possa ser expulso.

Depois, retirar o arame e rodar ligeiramente com a borracha no pistão.

O cilindro principal do travão deve ser apertado com uma tensão de 22 a 29 libras/pés.

Curiosidades OPEL : o Bitter

O Opel CD foi apresentado como protótipo no Salão de Frankfurt em 1969 juntamente com outro modelo muito interessante, o Aero GT. Ambos nunca passaram à produção pese embora tenham recebido os maiores elogios da crítica da época.

No entanto, o CD inspiraria dois construtores a desenvolverem os seus próprios modelos: um foi o *Indra* produzido pela italiana *Intermeccanica* e o outro foi o *Bitter* CD produzido pelo antigo piloto do famoso "viúva negra", Erich Bitter.



A firma *Bitter Automobile GmbH* foi fundada em 1971 e desde então tem vindo a produzir automóveis únicos. A produção do primeiro modelo, o BITTER CD, começou em 1973. O CD foi baseado na

plataforma e mecânica do Opel Diplomat V8, e a carroçaria, seguindo muito de perto o desenho original de Charles Jordan, era construída pela alemã Baur, com elevados padrões de qualidade.

Em 1977 começou o desenvolvimento do BITTER SC, um coupé que usa a mecânica do Opel Senator/Monza 3.0.

Dadas as suas origens, seria interessante contar com os Bitter nas nossas fileiras, não acham? Será que existe algum por aí?

JLL

EFEMÉRIDE

Aniversários OPEL

A popularidade do Corsa é (ainda) imensa o que não impede que se comece a perfilar como um futuro clássico. O José Ribeiro parece estar de acordo tendo já tratado de dar a necessária atenção a um Corsa GT 1ª série, ao que consta, em muito bom estado (venham de lá essas fotografias).



JLL

O CLAC em movimento

Prometido é devido:

"Os Opelista Clássicos Lusitanos - 5 anos de Vida" é o título do CD que o CLAC vai lançar a 13 de Outubro no passeio de Viseu, cujo Programa será concerteza do agrado de todos.

Para já aqui ficam os parabéns aos seus mentores, especialmente ao Rui Martins e ao Rui Gonçalves, e a todos os que de uma forma ou de outra contribuíram para a sua execução.

Uma palavra de gratidão para a firma "Lemos&Irmão" concessionária Opel em Viseu, Região de Turismo Dão-Lafões e Foto Rodrigues, que patrocinam o seu lançamento.

Outras iniciativas estão na calha da Comissão Instaladora do CLAC, nomeadamente na área de seguros de grupo. Esperam-se notícias para breve!

JLL

Navegando na Internet



O nosso amigo Rui Gonçalves não pára de nos surpreender. Depois de efectuar um belo trabalho de restauro no seu Olympia Rekord de 1956, e eis que lhe

dedica uma página na internet. Ao navegar, passe por lá (digite <http://Rgoncalves.home.sapo.pt>) e vai ver que não é tempo perdido.

O site está recheado de belas fotografias dos nossos passeios, do seu Opel e respectivo restauro onde fica bem patente o excelente trabalho feito naquele carro em que o Rui revive um pouco da sua infância.

Igualmente disponível está também um conjunto de links para outras páginas e sites nacionais e estrangeiros (incluindo um site russo onde podemos encontrar algumas fotografias de carros nacionais submetidas pelo nosso amigo Ferreira da Costa). Parabéns!

JLL

ANÚNCIOS CLÁSSICOS



PARA VENDA
REKORD 1900
Região de Viseu
António Esteves
aesteves@net.sapo.pt

PARA VENDA
OPEL KAPITÄN 1949
229378314

PARA VENDA
OPEL GTE 1,9 Gr.1
96 7000649

PARA VENDA
OPEL PI Caravan
96 9410220

PARA VENDA
OPEL 1904 SR
96 3763763

PARA VENDA
OPEL KADETT "D" 4p.
Preto, Restaurado. Excelente
estado geral. Pneus novos.
OPEL KADETT "B" 1100
De origem. Muito bom. Estimado.
Poucos km. Sempre em garagem
96 9003234

Nota:

Este espaço é disponibilizado de forma gratuita para quem queira colocar os seus anúncios de compra e venda. Agradecemos que as informações sejam o mais completas possível e acompanhadas de fotografia a publicar de acordo com a disponibilidade de espaço.

ABANDONADOS...

Vladivostok in Portugal

These findings are consistent with the hypothesis that the 1973–74 W. Nile virus outbreak in South Africa was an epidemic of a new strain (i.e. NT) imported from the Sudan or Egypt, and not a re-emergence of a previously circulating strain. The virus was first reported from a human in the north-eastern province of Natal in 1973, and spread to other parts of the country in 1974. The virus was isolated from a human in the north-eastern province of Natal in 1973, and spread to other parts of the country in 1974. The virus was isolated from a human in the north-eastern province of Natal in 1973, and spread to other parts of the country in 1974.



Do Rui Gonçalves também nos chegaram estas fotos que, infelizmente, falam por si próprias. Há alguém interessado? (O Rui poderá dar mais indicações).



Este recorte chegou às mãos do Rui Gonçalves vindo da Alemanha. A sua origem parece estar num turista escandinavo que, em férias por Portugal, em Setembro do ano passado, deparou com este triste espectáculo à beira da E.N. 17 junto a Oliveira do Hospital. Repare-se nos Rekord A, especialmente no raro Coupé: quem lhes acode?



... também no Alentejo:

Do Rui Caeiro, de Évora, recebemos um *mail* em que nos dá conta de um sucateiro, localizado naquela cidade, onde, entre outros carros existe para venda um conjunto de modelos Opel cujo estado, não sendo muito bom, ainda os torna recuperáveis:

Opel ReKord, IH-22-75, com alguma ferrugem mas inteiro, sem documentos (600 euros, negociáveis);

Opel ReKord Olympia, FE- 21-20, inteiro, mau estado, muita ferrugem, pouco podre (?), sem documentos (350 euros, negociáveis);

Opel ReKord 1900, LD-81-05, sem motor, com caixa

Opel Kadett LS Super, "coupê", BB-89-36, inteiro.

JLL

Redacção e Coordenação:

José Luís P. V. Laia Rodrigues
Apartado 525 - S. Lázaro
6201 - 907 COVILHÃ
96 9019104

e-mail: jlaiaarodrigues.s6 @ clix.pt