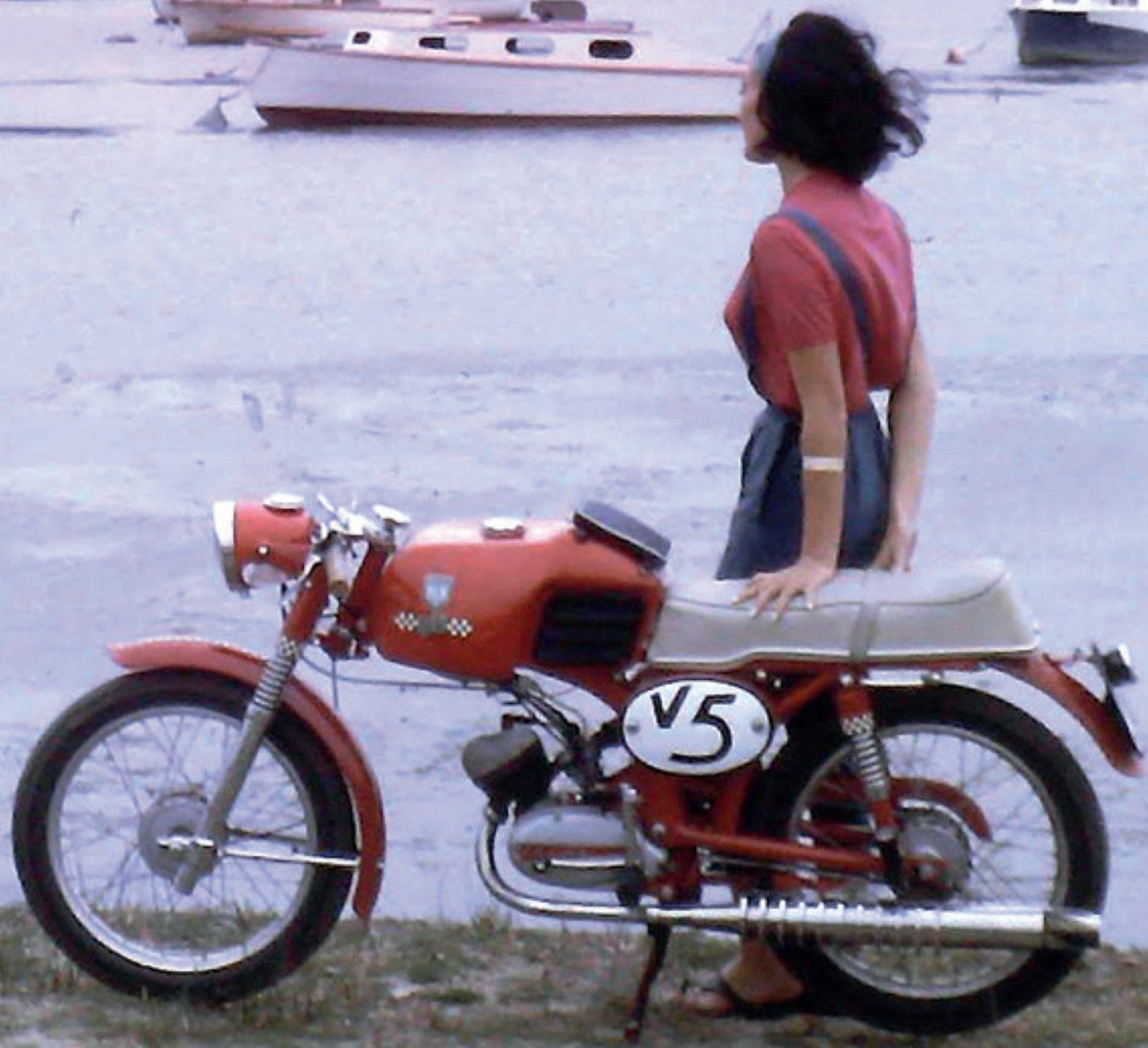




As primeiras SIS-SACHS V5, em 1963, ainda com o farolim redondo e com o emblema (escudo SIS) em metal estampado. Arquivo de Diogo Quadros.

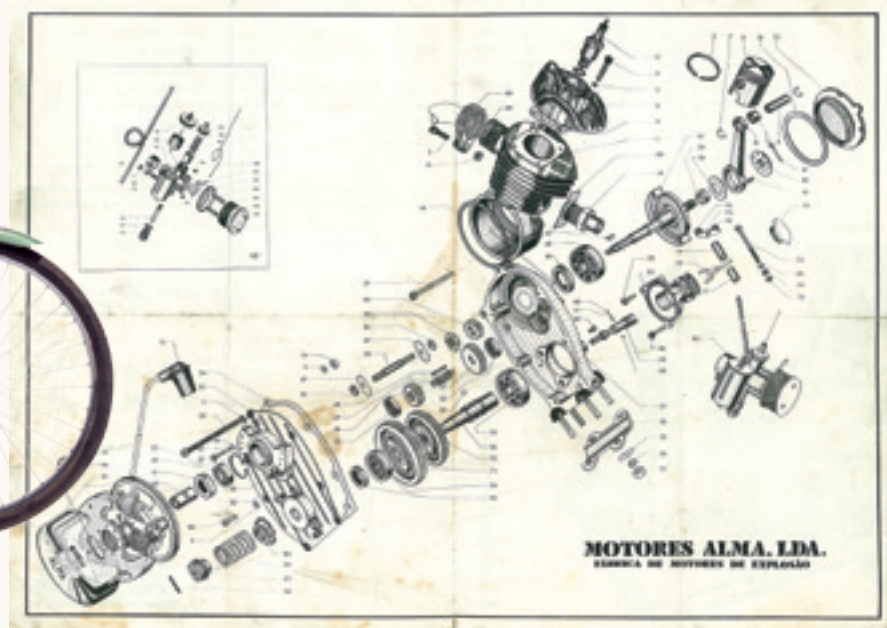




**AS**  **MOTOS**  
**DA**  
**NOSSA**  
**VIDA**

**PEDRO PINTO**





**Alma** 50cc, que pertence a Joaquim Borges de Castro. O depósito foi substituído, não é o original. 1950.

**A**s primeiras motorizadas Alma tinham um quadro semelhante ao de uma bicicleta e o tubo superior arqueado, pelo que os populares lhes chamavam «aranhiços». O motor era colocado a meio do quadro e a transmissão era directa, sem qualquer embraiagem; a cambota, de construção simples, cujo veio só era apoiado de um lado por um rolamento.

Curioso é o facto de o motor ter o carburador do lado dianteiro e a saída de escape do lado traseiro do cilindro, sendo, no entanto, muito leve e cumprindo a sua função. Apenas um problema o comprometia: ao atingir uma certa rotação, a máquina trepidava por todos os lados, desapertando parafusos e porcas, o que veio a resolver-se a partir da sugestão de um dos agentes: aplicar em todas as porcas, depois de apertadas, um pingo de esmalte encarnado. Resultou!

O Eng. Barros de Almeida, então com 23 anos de idade, concluiu que o projecto estava pronto a ser fabricado em grande série. Para isso, necessitava de uma estrutura comercial, que se encarregasse de lançar a Alma por todo o país. Foi quando decidiu ir a Lisboa para aliciar alguém a investir no projecto. Começou por visitar várias casas e representantes do ramo motociclista e automobilista, e acabou por travar conhecimento com Joaquim Ribeiro Cordeiro, construtor civil, já de idade, que resolvera abrir a Lisboa Garagem num dos seus prédios *Art Déco* da Rua Rodrigues Sampaio, o número 142. Ribeiro Cordeiro ficou entusiasmado com a ideia e a determinação do jovem Barros de Almeida, acreditou nele e apostou na sociedade, pedindo ao seu genro, o Eng. Guimarães Ferreira, para assumir a gestão. Assim, em Lisboa, o jovem engenheiro agrónomo Guimarães Ferreira, juntamente com o seu colega Barros de Almeida, montaram uma excelente campanha de divulgação dessa novidade – não só venderiam as motorizadas completas, como também os motores, e apenas os motores, prontos para acoplar às bicicletas.



Publicidade com o lema muito usado nos anos 1950: «Tenha calma, compre um Alma.»

**Ciclomotor Alma, 1952.**  
Colecção Professor António José Silva Reis.  
Fotografia de Raúl Constâncio.

Foram feitos os investimentos necessários e, de dez em dez dias, Guimarães Ferreira deslocava-se à fábrica em Vila Nova de Gaia, e por lá ficava dois ou três dias para pôr as encomendas em ordem. Em 1950 começaram a vender em pleno; tinham camionetas próprias para entrega e faziam vendas a dezoito prestações. Em 1952, só o motor custava 2850 escudos. Como modelos tiveram, nesse ano, dois: o Turismo Luxo (5280 escudos) e o Grand Turismo (5980 escudos). O lema forte da campanha dizia «Tenha calma – compre um Alma!», ao que o público retorquia «Todo o bom português ciclista, tem de ser por força Almista». Com agentes de norte a sul, o melhor vendedor foi sem dúvida Guy de Valle Flor, que, apesar de cego de um olho, participou nos Jogos Olímpicos de Roma e de Tóquio e foi campeão mundial de tiro ao prato – uma figura inédita no meio, que mais tarde veio a herdar o título de marquês de Valle Flor, o palácio do seu título, no Alto de Santo Amaro, em Lisboa, bem como toda a fortuna e roças de café em São Tomé. Mas este personagem era um excelente vendedor; adorava andar de Alma e, como era pesadíssimo, tornava-se uma figura pitoresca. Que melhor publicidade para a Alma do que ver um homem de cem quilos em cima de tão delicada motorizada? Graças à sua simplicidade e humildade, fascinava todos os seus amigos mecânicos e comerciantes. Para estes, era uma honra ter tão ilustre fornecedor. Andava pela província com a sua carrinha carregada de Almas e só voltava a Lisboa com ela vazia e com mais amizades feitas.







Fotografia dos agentes comerciais de João Casal no dia do lançamento da Casal S170 - Carina, em 1967.

**M**ontar de raiz uma fábrica com a eficiência alemã foi uma tarefa muito complexa, mas a dita inaugurou com 650 trabalhadores e passados meses já ultrapassava os mil. Aos seis milhões de escudos investidos inicialmente somaram-se mais um milhão na escola de formação, que seria o grande trunfo da Casal. João Casal teve sempre a seu lado o Banco Português do Atlântico, pois o genro de Cupertino de Miranda, o Eng. João Meireles, apostou na Casal. Só dessa forma foi possível pôr aquela máquina gigantesca a operar.

João Casal contou-me que, depois de uma batalha imensa para pôr esta colossal empresa a laborar, viveu um dos dias mais felizes da sua vida em Maio de 1966, quando, acompanhado pelo seu grande amigo Zipprich, ouviu o motor n.º 000001 da Casal a trabalhar.

Só a 21 de Junho de 1966 se dá início à produção em série dos motores Casal. Tal como me disse «os motores Casal nascem no dia em que a Zündapp vai vender motores à Famel».

A Metalurgia Casal iniciou actividade com a ideia de produzir em Portugal, sob licença, motores da marca Zündapp. Mas quis o destino que tanto as máquinas como os motores fossem 100% nacionais – e baptizados com o nome Casal, que o patriarca me revelou ter sido Zipprich a sugerir, convencendo-o a dar o seu nome de família aos motores e às motos.



Comitiva oficial do Governo a observar os modelos Casal na FIL, em 1967.



Primeiro modelo da Carina, 1967.



A Famel é uma das mais antigas sociedades do ramo, criada em 1949 por João Simões Cunha, Augusto Valente de Almeida e Agnelo Simões Amaro, no lugar da Mourisca, em Águeda, graças ao alvará concedido pelo Ministério da Indústria.

Começa por fabricar aros para bicicletas e motorizadas. Nos primeiros ciclomotores que constrói são aplicados motores Villiers e micromotores Pachancho, com uma produção tímida no início; entretanto, passam a importar motores Rex, Victoria, JLO e DKW de origem alemã; de seguida, há uma tentativa de criar o primeiro motor Famel, e ainda o motor FPM, embora este não fosse totalmente nacional. Foram duas tentativas de produção de motores falhadas e desistem do projecto.

Este motor equipou alguns modelos, entre eles o raro M-64 da Famel, mas, não tendo dado provas de resistência, redundou num fiasco comercial. Em 1965 a Famel fez um acordo com a marca Zündapp, da qual se tornou representante para Portugal. Assim, de 1965 em diante equipará as suas motorizadas apenas com estes motores.

Mais tarde virá a ser autorizada a fabricar, sob licença, os motores Zündapp. Foram anos de intensa produção, facilitados pela boa imagem de marca de que em Portugal a Zündapp beneficiou desde 1953 – devido, em grande parte, ao imenso trabalho de implantação feito pelo primeiro representante, João Casal.



Famel Carriga



Primeiro modelo da Famel Rex.



Engenheiro José Diogo Quadros.  
Arquivo de Diogo Quadros.

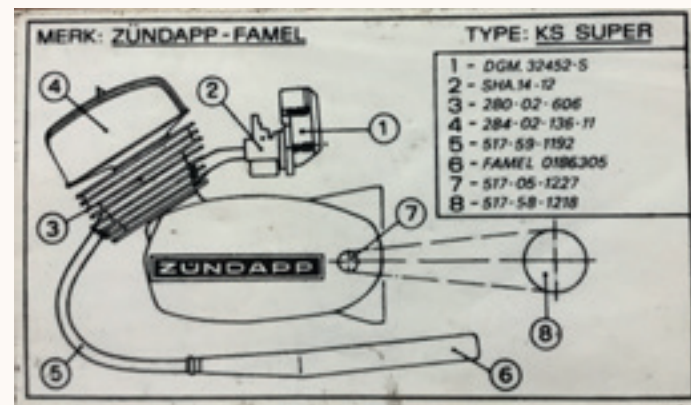


O ano de 1957 será marcado pela contratação do jovem engenheiro José Diogo de Lucena Quadros para director técnico, homem conhecedor do que se fabricava pela Europa fora, pois fizera, nos dois anos anteriores, estágios nas fábricas alemãs de motores e motos JLO-Werke, Fichtel & Sachs e NSU-Neckarsulm, onde ganhou experiência e desenvolveu uma visão avançada do motociclismo.





O agente de Guimarães não desarma. Nesse mesmo dia, dizem-lhe que só avançariam com tamanho projecto se ele garantisse a compra de pelo menos duzentas unidades. Caso concordasse, davam-lhe ainda a concessão de toda a região a norte do rio Douro e uma comissão por cada XF-17 que fosse vendida a sul do Douro. José Ribeiro da Costa aceitou de imediato! Confessou-me que as XF-17 o fizeram ganhar uma fortuna. Afirma que vendeu muitos milhares, e mesmo as que se fabricavam não eram suficientes para a clientela existente. Em busca de melhores suspensões, foi com Leite Ribeiro a Espanha, acabando em Barcelona, onde compram um garfo dianteiro e amortecedores. Mais tarde, visita a fábrica da Marzocchi em Itália e, de volta à Famel, deixa as suspensões italianas na fábrica; fica decidido que iriam desarmá-las e reproduzi-las, pois pelo preço era proibitivo importá-las. Serafim Simões, chefe de produção, e Silvestre Cunha, encarregado durante as décadas de 1960 e 1970 na fábrica da Famel, confirmaram-me esta odisséia da criação da XF-17, e reconhecem ter sido um dos grandes êxitos da marca, apesar das sérias hesitações no arranque do projecto.



**Famel Saguy** com motor automático, modelo a pedais.



**Famel F-111**



*Phantom*

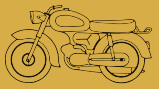


**Famel Phantom**, o primeiro modelo a ser produzido em parceria com a Zündapp.

**Famel Flash**, modelo para exportação.







**F  
A  
M  
E  
L**

O sucesso da XF-17 foi tanto que de ano para ano vários modelos seriam fabricados, sempre com a mesma linha desportiva, embora se fossem modernizando ou tornando mais complexos: as rodas, que eram de raios, passaram a jantes; o selim, todo forrado a napa, passa a imitar as FS1 da Yamaha; a mala cilíndrica de ferramenta passa a ser triangular e maior; os guarda-lamas, que eram de perfil meia-cana, passam a ser vincados lateralmente; os faróis vão evoluindo, e, por fim, é adaptado o motor refrigerado a água.

A peça mais atraente deste modelo era o seu comprido depósito de gasolina, cópia da Suzuki T-125, de 1968. Até o *design* do emblema do depósito foi copiado, tendo o S (de Suzuki) sido trocado pelo F (de Famel).

Os modelos Famel eram idealizados e desenvolvidos por grupos de trabalho compostos por elementos da produção, vendedores e os principais clientes, muitas vezes utilizando peças que o próprio proprietário, João Simões Cunha, adquiria em viagens ao estrangeiro.

Muitos outros modelos ficaram célebres ao longo dos anos: Foguete, Foguetão, Veloce, Satélite, Victoria 5 estrelas, Titan, Caravela, Laika, Sputnik, Piriquito, Carriça, Saguy, Zu-72, Arizona 5, Foguetão Super Sport, Mirage 74, Phantom 74, e as Famel 72, 73, 74, 75, 76, 77 e 78. E ainda mais foram produzidos, inclusivamente triciclos a que chamavam Carrinha.

A Famel também forneceu a várias marcas os motores Zündapp de que, em Portugal, detinha o monopólio, como a Macal, a Masac, a Confersil, a Motoesa e a Mavico, entre outras.

Mais tarde, nos anos 1980, saem os modelos Z3 City, XF-21, Flash, XZ-24, XF-25S e Feeling.



Famel F-25



Famel Z3



Famel F-15 Águia



Famel F-76





**Parte da equipa vencedora das provas de velocidade com as Pachancho de corrida:** os jovens José Maia Castro (n.º 25), José Ferreira da Silva, conhecido por Silvinha (n.º 26), e o mecânico responsável, o Sr. Teixeira.



