



História do Hot Rod

Quando vemos os dragsters flamejantes de hoje correndo pela pista, é difícil imaginar que tudo começou a muitos anos atrás, como um meio de evitar os rachas. De um certo modo foi a evolução natural dos rachas de rua, que nasceram na década de 30 com os hot rods.

No meio da década de 30, alguns jovens americanos começaram a buscar emoções na velocidade dos carros. Sem livros ou revistas para guiá-los, eles aprendiam da imaginação. Com carros primitivos de apenas 4 cilindros já cruzavam os leitos dos lagos (isso mesmo, lagos secos da Califórnia) há uma velocidade bem acima dos 160 Km/h, quando a velocidade de um Ford Bigode retirado da fábrica era de apenas 72 Km/h. Um aumento fenomenal de desempenho foi conseguido por amadores. Não conheciam muito de aerodinâmica, mas sabiam que aliviando o peso retirando algumas partes do meio do carro e tudo que resistisse ao vento, conseguiam ganhar mais rendimento dos motores.

Engenhosidade e inovação eram duas grandes aliadas. Aprendia-se tudo por conta própria e no fim de semana seguinte, saberia-se se sua teoria funcionava. Se você fosse o mais rápido, os outros pilotos iriam querer saber o que você havia feito. Algumas pessoas se davam melhor criando equipamentos de velocidade, e quando venciam os outros queriam comprar deles, e não demorou para alguns notarem que poderiam faturar com as corridas.

Para exibir seus velozes carros nos lagos, os pilotos competiam numa primitiva forma de drag race. No começo a organização era muito ruim, as primeiras corridas típicas dos anos 30, eram semi-organizadas. Um grupo se unia, arranjava cronômetros, aceitava inscrições e a corrida acontecia. Mais ela ficou mais popular e mais carros apareceram e começou a ficar perigoso, pois colisões começaram a acontecer. Alinhavam uns 10 carros por prova com o pace-car na ponta e largavam em movimento em uma pista de 5 Km. Se você saísse na frente poderia ver, senão ficava dentro da poeira e corria o risco de colidir.

Em 1937 cinco clubes de hot rods formaram o STCA – South Califórnia, para dar ordem ao caos. Rapidamente os membros do STCA, criaram novos procedimentos de segurança e elevaram o esporte a um nível profissional.

Em 1932, antes do Ford Bigode se tornar o mais popular nos lagos, a Ford introduziu um motor mais veloz, o V8. O motor levantou ondas nos lagos secos, a nova combinação de motor do Ford Roadsters era ideal para correr. Original de fábrica, tinha mais cavalos de força e inovações que o tornariam o carro base ideal para corredores de hot rods, pois além disto, possuía um ótimo chassi onde não eram necessárias muitas modificações, com um preço acessível, ótimo visual e já sem paralamas era perfeito.

A evolução do esporte de hot rods teria que esperar, após a grande depressão quando os EUA rumavam para a recuperação, a guerra estourou pelo mundo.

Os corredores dos lagos voltaram suas atenções de roadsters envenenados para jipes e tanques. A idéia de corridas futuras ajudou muitos a superar os 4 anos seguintes. Após a guerra, muitos voltaram com o sentimento de recuperar o tempo perdido. Para alguns, isso significava voltar a caçar a velocidade automotiva, eles levaram os hot rods a um novo nível.

Muitos soldados economizaram bastante e voltaram da guerra com habilidades e ferramentas, pois haviam sido treinados e mexiam com aviões. Compravam Ford's antigos e carros excedentes do exército, arranjavam um motor 324 e estavam prontos para voltar aos lagos. O exército ajudou a



popularizar o esporte. Muitos soldados do Sul da Califórnia falavam sobre a glória de correr nos lagos secos.

Havia o desejo de continuar com aquilo, e um carro usado já não era tão caro. Assim a SCTA foi reativada e continuou com os eventos nos lagos para seus sócios. Antes da guerra havia um grupo limitado, depois da guerra havia carros parados ao longo da reta, até a chegada esperando para ver os carros passar. Foi chocante para quem já havia estado lá.

O clássico Roadsters não foi a única forma com que os corredores experimentaram. Qualquer forma ou material de qualquer lugar poderia acabar no carro. Alguns pilotos compravam tanques de combustíveis excedentes dos aviões P-38 e transformavam em carros aerodinâmicos. Custasse o que fosse, velocidade era o que importava.



A emoção passou dos lagos para as ruas do sul da Califórnia. Em qualquer noite poderias encontrar corredores nas estradas exibindo seus carros. Após a guerra, isto virou coisa para macho. E você tinha de exibir o equipamento que construía. Um lugar natural para fazer isto era os “drive-ins”, onde você poderia além de passar exibindo o carro, desafiar alguém a competir com seu carro. Sempre que muitos Hot Rods se juntavam, alguém ia querer desafiar alguém. Queriam ver quem era mais rápido. A rua era o lugar mais fácil e acessível. Havia lugares favoritos, áreas com retas compridas e sem

cruzamentos por uma questão de segurança. Também costumavam ficar bem longe das delegacias de polícia ; outra questão importante.

Os rachas no começo, não eram tão perigosos e descuidados. Envolviam apenas alguns carros competindo em lugar isolado. Mas a coisa cresceu e tornou-se um problema, até uma ameaça que incomodava a polícia. As pessoas se preocupavam com os rachas e a polícia começou a agir, e muitos políticos também viram a oportunidade de chamar a atenção. Da mesma forma que existiam políticos contra, querendo aparecer, haviam políticos a favor, e não sabiam se os que corriam nas ruas eram os mesmos que corriam nos lagos, mas corriam.

Apoiado pelos jornais, pelo Conselho Nacional de Segurança e pela legislação da Califórnia, a polícia declarou guerra aos Hot Rods. Chamavam as corridas de uma forma de anarquia que precisava acabar. As polícias cassavam os corredores com arsenal de intimações, ameaças, prisões e multas. Muitos se recusavam a agir seriamente, outros sabiam que precisavam correr o mínimo para não arriscar perder o seu esporte. Os Hot Rods ficaram com má fama.

Com o fim da Segunda Guerra o termo Hot Rod ficou meio ruim. A mídia depreciou o termo e o grupo que era o STCA resolveu agir para melhorar esta imagem e influenciar outros a fazer o mesmo. Seria necessário um esforço combinado de muita gente para mudar a fama dos Hot Rods.

Defendendo as corridas estava Robert Petersen, um jovem publicitário de estúdios de cinema desempregado. Ele se juntou a alguns amigos e abriu uma firma de relações públicas que recebeu um trabalho fortuito. O trabalho era fazer relações públicas para o corredor Mad Man Muntz, onde Petersen sugeriu um show de Hot Rods para arrecadar muito dinheiro e construir a pista “Earl Muntz”.

Petersen foi contratado para montar o show no Arsenal de Los Angeles, a medida que procurava grupos de corredores para avisar do show, percebeu que o esporte precisava de divulgação e revista própria. Petersen conseguiu US\$ 250,00 e lançou a Hot Rod Magazine, vendeu a 1ª edição nas escadas do local do show em janeiro de 1948.

Quando Petersen lançou a primeira edição e a vendeu nas escadarias como parte do show, fez algo genial por intuição. Pegou um nome mal aceito, que preocupava a todos e mostrou não haver problemas. “Discutimos muitas vezes sobre o nome, mas senti que, se limpássemos este nome, seria melhor que pegar outro que não significasse nada.” (Robert Petersen).



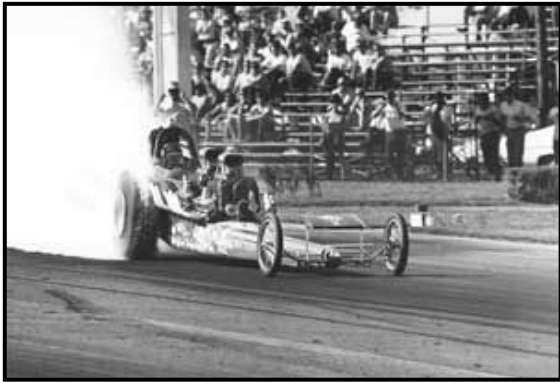
A Hot Rod Magazine foi um sucesso desde a primeira edição, e em pouco tempo Petersen conseguiu mudar o quartel general da revista de seu apartamento de um quarto para um escritório de verdade. Havia um público faminto por suas revistas, ele só precisava arrumar uma maneira de levá-las até eles.

Petersen usou a fama e o alcance de sua revista para promover o esporte. Com o crescimento do esporte, uma enorme indústria de acessórios começou a surgir. As pessoas faziam rodas, tanques de combustíveis, pneus, volantes e tudo que se possa imaginar. Era uma indústria multi-milionária que hoje é multi-bilionária. As crianças de todo país liam a revista e compravam peças para construir seus próprios carros, mas com o crescimento do esporte, cresceram seus problemas. Os Hot Rods corriam em toda rua principal da América e a pressão do público para eliminá-los aumentou. A maioria dos corredores era gente boa, mas havia aqueles que causavam problemas.

Petersen e outros esportistas sabiam que esta atitude criminosa precisava acabar se o esporte quisesse sobreviver. Não podiam contar com os produtores de filme B de Hollywood para ajudar. Os produtores estavam ocupados em faturar com a magia criminosa dos hot rods. Os jovens corredores de racha deram a Hollywood muito a explorar, havia perigo, belas garotas, carros barulhentos e emocionantes, e os roteiristas dos filmes eram pressionados para escrever uma história plausível, apesar disto nem sempre ser necessário. Os verdadeiros astros eram os hot rods, se o filme mostrasse muita ação e rodas derrapando os cinemas lotavam.

Nos anos 50 ainda havia muita pressão policial e muitos pilotos procuravam meios de impedir a publicidade ruim e os estereótipos negativos. Alguns clubes de carros, tinham um cartão de visita e sempre ajudavam as pessoas com problemas em seus carros, pois desejavam que os vissem como boas pessoas e não como pilantras.

Mas boas ações não eram suficientes, os rachas continuaram e surgia a necessidade premente de achar um lugar para os corredores competirem. A polícia não agüentava mais, os pilotos precisavam inventar alguma coisa. A solução? Uma corrida de dragsters organizada. Com o editorial da Hot Rod Magazine apoiando, os corredores formaram a Associação Nacional de Hot Rod – NHRA.



Mas com a pressão aumentando em cima dos corredores eles procuravam novos lugares para correr. Por isso Wally Parks (presidente da NHRA) e outros queriam arranjar uma pista reta. Toda publicidade negativa atrapalhava os esforços. Mas alguns pilotos convenciam as autoridades locais a deixá-las a usar as pistas abandonadas de aeroportos para correr. No mundo do pós guerra haviam muitas bases aéreas abandonadas ideais para este tipo de corridas.

O primeiro encontro foi desorganizado, sem inscrições, sem inspeção, sem cronometragem, mas começavam a atrair multidões. E diferentemente de quando corriam nas ruas, não haviam perseguições policiais e as chances de ocorrer acidentes eram menores.

Parks e outros pensavam em como as corridas poderiam melhorar, e propuseram o drag race. A partir daí houve uma separação dos hot rods, pois começaram a construir carros específicos para as corridas da NHRA. Mas nem por isso o hot rod diminuiu.

Parece que os sonhos e o espírito criativo que inventaram os hot rods continuam crescendo. Enquanto alguém tiver paixão por desempenho e desejo de liberdade, os hot rods continuarão vivendo eternamente como uma das favoritas máquinas dos sonhos.