



MUSEU DO CARAMULO

Mercedes-Benz 770 Grosser de 1938, o veículo blindado de Salazar

MUSEU DO CARAMULO EMPRESTA MERCEDES-BENZ DE SALAZAR PARA EXPOSIÇÃO NO CLASSIC CENTER



Caramulo, 3 de Fevereiro de 2015 – O Museu do Caramulo cedeu o Mercedes-Benz 770 Grosser (1938) ao Classic Center da Mercedes-Benz Portugal, para integrar a exposição dedicada aos Clássicos Institucionais.

Patente no salão de exposições do Edifício Mercedes-Benz, em Sintra, de 30 de Dezembro de 2014 até 31 de Março de 2015, esta mostra pretende dar a conhecer, ao público, a história da Mercedes-Benz através das instituições.

A cedência, a título de empréstimo, de viaturas ou obras pertencentes ao acervo do Museu do Caramulo, é parte essencial da missão desta instituição, no sentido de promover e estimular o interesse pelo culto das belas-arts e do veículo histórico e, ao mesmo tempo, permitir estreitar relações institucionais com outras entidades.

Ligado à História de Portugal por ter sido encomendado para António de Oliveira Salazar, o Mercedes-Benz 770 blindado está na colecção do Museu do Caramulo desde 1956, sendo considerado um dos ícones da sua colecção automóvel.

Museu do Caramulo – Fundação Abel e João de Lacerda

Rua Jean Lurçat 42, 3475-031 Caramulo

Tel.: 232 861 270 Fax: 232 861 308 info@museu-caramulo.net www.museu-caramulo.net



Sobre o Mercedes-Benz 770 Grosser (1938)

Quando a Mercedes-Benz apresentou, em 1930, o novo Type 700, nome de código W07, destacou claramente o seu principal objectivo: servir de viatura a figuras de estado. Imponente por natureza, luxuoso por desígnio, o Type 700 era motorizado por um oito cilindros em linha com válvulas à cabeça e pistões em alumínio, com 7,7 litros de capacidade, debitando 150 cavalos de potência às 2.800 rotações. Opcionalmente o cliente podia encomendar uma versão 700K, equipada com um compressor tipo Roots, que elevava a potência para os 200 cavalos às 2.800 rotações, possibilitando uma velocidade máxima de 160 km/h. Ao nível da transmissão, o Type 700 utilizava uma caixa de quatro velocidades, sendo a primeira uma relação directa e a quarta velocidade uma overdrive. A carroçaria do Mercedes-Benz Type 770 assentava num chassis em escada, medindo 3.750 mm entre eixos e 1.500 mm de largura. Em termos de suspensão o Type 700 fazia uso de molas de lâmina em ambos os eixos.

Trabalhando por encomenda, a linha de montagem dos Type 700 fabricava também versões exclusivas do modelo, tais como a limousina Pullman, na qual podiam viajar várias personalidades no mais completo luxo, e ainda a versão Pullmansteel, um blindado destinado aos mais altos dignatários e à sua protecção. Do maior e mais caro Mercedes, foram produzidas, de 1930 a 1938, 117 unidades, em Untertürkheim, com várias carroseries, das quais 42 blindadas, na forma limousine#pullmann. O Imperador do Japão, Hiroito, adquiriu três e para o Estado Português vieram dois em 1938.

Para além da sua blindagem, a carroçaria Pullmansteel oferecia níveis de conforto e luxo inigualáveis na série W07. O amplo interior era detalhado à mão por trabalhadores especializados de forma a garantir que os ocupantes viajavam no mais alto requinte. Disponível em várias configurações na parte traseira, a mais popular das quais a "vis-a-vis" onde as duas filas de bancos estavam face a face, e podendo albergar até seis pessoas, a limousina Pullman era uma referência na época, destinada a rivalizar com modelos semelhantes da Rolls-Royce.

Em Portugal um dos Type 700 mais famosos pertenceu a Salazar, tendo sido um dos vários modelos blindados adquiridos para a figura de Estado. A história dos blindados adquiridos em nome de Oliveira Salazar, à época Presidente do Conselho de Ministros, tem na compra do Mercedes-Benz Type 770 Grosser (W07) um dos seus capítulos mais curiosos. Após o inconsequente atentado à bomba levado a cabo no domingo, dia 4 de Julho de 1937, quando Salazar se encaminhava para assistir à Missa da manhã na Avenida Barbosa du Bocage, a Polícia de Vigilância e Defesa do Estado (PVDE) tratou de encomendar, a 27 de Outubro de 1937, dois

modelos Type 770 Grosser com carroçaria blindada Pullmansteel. A nota de encomenda foi feita através do agente da marca, em Lisboa, a Sociedade Comercial Mattos Tavares, Lda. que tratou de a passar para os escritórios da marca na Alemanha. Dada a especificidade do modelo, a encomenda tardava em chegar e por esse facto foi comprado um Chrysler Imperial, igualmente blindado, tendo este entrado ao serviço a 22 de Novembro de 1937, tendo sido utilizado não só como veículo de Salazar, mas também como meio de fuga de oito presos políticos da prisão de Caxias.

Segundo os arquivos da fábrica, a construção dos chassis data de 18 de Janeiro de 1938, e a das carroseries Pullmansteel de 9 de Março. Os dois carros foram expedidos para Lisboa em 12 de Abril. Ambos foram matriculados em Junho de 1938 em nome da Polícia de Vigilância e Defesa do Estado, e são postos a disposição dos Presidentes da República e do Conselho, General Oscar Carmona (AL-10-71, chassis #182 067) e Prof. Oliveira Salazar (DA-10-72, chassis #182 066).

Salazar, que não fora consultado sobre a aquisição destes automóveis, logo manifestou o seu descontentamento, recusando-se a utilizar o Mercedes que lhe fora atribuído. O Mercedes-Benz foi utilizado apenas uma vez, por ocasião da visita oficial do Generalíssimo Franco, em 1949. Normalmente era aproveitado pelo motorista Raul para transportar as visitas ao Palacete de S. Bento. Dai só acusar 6.000 quilómetros quando, dezassete anos depois, é mandado vender em hasta pública, pela direcção-geral da Fazenda. Arrematado por seis contos pelo sucateiro Alfredo Nunes, #que o regista, em 9 de Fevereiro de 1955 em seu nome, é pouco tempo depois vendido aos Bombeiros Voluntários do Beato e Olivais com o fim de ser aproveitado para uma ambulância. Porque o custo de transformação se revelou elevado decidem vendê-lo, em 16 de Junho de 1956, a João de Lacerda para figurar no Museu do Caramulo.

Actualmente acusa apenas no odómetro 12.949 quilómetros, por ter circulado desde 1956 com alguma frequência para conservação da mecânica. Nunca houve necessidade de o restaurar por estar, desde a pintura aos cromados e estofos, impecável. Até os pneus são de origem, sendo mantidos a 40 libras de pressão, não acusando "gretas" nos flancos, talvez por terem sido fabricados com borracha sintética "tipo Buna". É, pois, considerado o mais perfeito e bem conservado "Grosser" Mercedes-Benz do Mundo.

Ficha Técnica

1938	150 CV	7.655 c.c.	3.960 Kg	Chassis #182066
Alemanha	8 Cilindros	3 Velocidades	150 Km/h	Motor #182066



MUSEU DO CARAMULO

Imagens em alta resolução para download:



Para mais informações contactar:

Museu do Caramulo | Tel. +351 232 861 270 | info@museu-caramulo.net

Sobre o Museu do Caramulo

Com mais de 60 anos de existência e visitado por mais de um milhão e meio de pessoas, o Museu do Caramulo alberga no seu espólio uma colecção de arte, uma colecção de automóveis, motos e bicicletas e uma colecção de brinquedos antigos. O Museu do Caramulo produz ainda, de forma regular, exposições temáticas e temporárias, e organiza vários eventos como o Salão Motorclássico, o Caramulo Motorfestival, o Espírito do Caramulo, a Noite dos Museus ou o Rider. Mais informação em www.museu-caramulo.net.

Museu do Caramulo – Fundação Abel e João de Lacerda

Rua Jean Lurçat 42, 3475-031 Caramulo

Tel.: 232 861 270 Fax: 232 861 308 info@museu-caramulo.net www.museu-caramulo.net

