

Por Antonio Sérgio Ribeiro(1) e José Antonio Penteado Vignoli(2)

Certamente o Rolls-Royce usado pela presidência da República, desde muitos anos, é o automóvel mais fotografado e conhecido do Brasil.

Há quase cinco décadas, o suntuoso modelo Silver Wraith (Espectro de Prata) conversível serve à presidência da República.

Poucos sabem, porém, que a presidência dispunha de dois Rolls-Royce: o conhecidíssimo conversível e um desconhecido modelo fechado. Os veículos eram utilizados para os deslocamentos de rotina do presidente da República num procedimento muito diferente do de hoje, uma vez que o automóvel remanescente – conversível - é usado atualmente somente em ocasiões especiais, como na posse do presidente e no desfile do Dia da Pátria em Brasília. Afora estas ocasiões, a utilização é esporádica.

O AUTOMÓVEL

A Rolls-Royce, em diferentes períodos de sua história, seguiu a política de produzir um modelo único de chassi; eram estes chassis que recebiam a carroçaria que havia sido escolhida e encomendada pelo comprador. Na verdade, ela fabricava e montava toda a parte mecânica do automóvel (chassi, motor, câmbio, direção, rodas e o famoso radiador) e entregava para a posterior montagem da carroçaria. Mesmo assim, o automóvel, quando completo, continuava sendo chamado pela denominação dada pela Rolls-Royce, neste caso, Silver Wraith.

O modelo Silver Wraith foi desenhado antes da II Grande Guerra, porém sua produção se iniciou somente em abril de 1946. Ele veio para substituir o modelo Wraith fabricado até o início da guerra.

Neste novo modelo, foram feitas algumas modificações no motor, o chassi ficou 3,48cm mais curto (no modelo standard), a suspensão dianteira foi revista e os freios dianteiros passaram a

ser hidráulicos. Durante o tempo em que foram produzidos, os modelos Silver Wraith foram recebendo aperfeiçoamentos técnicos até o final da produção em 1958.

Também um chassi com distância entre eixos mais longa era oferecido como opcional, porém passou a ser o preferido pelos encarregadores e são deste tipo os 2 veículos presidenciais. (no chassi standard a distância entre eixos é de 3,225 metros e na versão "long wheelbase" é de 3,378 metros).

Em teste realizado pela revista especializada Autocar publicado em abril de 1946, o Silver Wraith foi considerado o melhor Rolls-Royce jamais construído. Ele reunia não só o refinado desempenho - já associado com a marca - como também uma ótima performance ao rodar. Na opinião da revista era um carro para "connaisseurs" de automóveis, fazendo um paralelo com os conhecedores de bons vinhos...

Seu funcionamento era descrito como suave e silencioso em qualquer velocidade considerando-se, inclusive, a máxima que é de aproximadamente 145 km/h. O motor tem seis cilindros em linha com 4.257 cc de potência, o câmbio é de quatro marchas, sendo a primeira não sincronizada. A direção é do tipo convencional (a direção "hidráulica" foi oferecida somente em 1956) e a lubrificação do chassi é feita por um sistema centralizado que funciona através de uma bomba acionada pela pressão do pé do motorista. As rodas são aro 16 e os pneus são 7.50 X 16.

Por muitos é considerado o último verdadeiro Rolls-Royce. Foi o último modelo a não ter uma carroçaria definida pela fábrica, mas sim, pelo comprador, que podia escolher entre os vários encarregadores (coachbuilders) para deixar seu modelo absolutamente exclusivo. Os automóveis encomendados pela presidência, por exemplo, tem uma carroçaria da H.J. Mulliner.

No total foram produzidos somente 639 chassis "long wheelbase" o que atesta a raridade dos modelos presidenciais.

A CARROÇARIA

A Mulliner era uma das mais tradicionais empresas no ramo de carroçarias da Inglaterra, tendo iniciado suas atividades em 1900 e atendendo, desde então, a "nobre sociedade do Império Britânico".

A Segunda Guerra Mundial, porém, provocou sérias modificações na sociedade e nos métodos industriais, fazendo com que empresas como a Mulliner perdessem mercado. Com o fim da produção do Silver Wraith, em 1958, já não havia mais chassis sendo produzidos em série que pudessem receber carroçarias diferenciadas (houve exceção, porém foram fabricados muito poucos outros modelos após 1958) e conseqüentemente não havia mais condições da Mulliner sobreviver como empresa independente. Em 1959, a Rolls-Royce absorveu a empresa que logo após foi fundida com outra do mesmo ramo, a Park Ward. Finalmente esta unidade foi desativada em 1968, encerrando, assim, a era dos grandes encarroçadores da Inglaterra.

O preço variava de acordo com o modelo de carroçaria e dos detalhes escolhidos pelo comprador.

O ABERTO (CONVERSÍVEL) E O FECHADO

Os dois automóveis encomendados pela presidência foram fabricados com diversos detalhes especiais para que pudessem servir ao presidente da República. A fábrica cuidadosamente tratou de observar estes detalhes, que foram incorporados ao projeto, tais como: plataforma no pára-choque traseiro e nos estribos laterais, ambos reforçados para suportar o peso dos seguranças, mastros para o uso de bandeiras nos pára-lamas dianteiros, velocímetro no compartimento traseiro, etc.

Os preços finais, constantes nas notas (invoices) dos modelos encomendados pela presidência foram os seguintes: Limousine Fechada: £ 5,831 sendo £ 4.560 o automóvel e £ 1.271 pelos extras (£ 6.205 incluindo-se frete e seguro). Limousine Aberta: £ 7.540 sendo £ 6.975 o automóvel e £ 565 pelos extras (£ 7.949 incluindo-se frete e seguro). O preço dos chassis foi de £ 2.135 cada e a diferença relacionada as carroçarias.

A fábrica concedeu um desconto de 20% sobre o preço dos chassis e de 15% sobre o preço das carroçarias e de seus detalhes extras e estes descontos tinham, normalmente, como favorecidos as empresas importadoras.

Pode-se notar que o preço da carroçaria era extremamente alto, principalmente para a conversível, pois já não existiam construtores no mundo dispostos a fabricar automóveis deste porte em modelos abertos. Para que se possa ter uma idéia de valores, com o preço da limousine aberta seria possível comprar, na época, na Inglaterra, algo como 7 automóveis Jaguar do tipo XK 120!

TESTEMUNHAS DA HISTÓRIA

Verdadeiras testemunhas da história recente de nosso país, os Rolls-Royce transportaram, além de vários os presidentes da República pós-Getúlio Vargas, inúmeros visitantes ilustres.

O modelo aberto foi usado, pela primeira vez, numa cerimônia pública em 1º de maio de 1953 por Getúlio Vargas durante as comemorações do Dia do Trabalho, em Volta Redonda e o primeiro visitante estrangeiro a se utilizar do automóvel foi o Presidente do Perú, General Manuel Odria, em 25 de agosto de 1953 quando estava em visita ao Brasil.

Depois dele, utilizaram-se do automóvel muitas outras autoridades, tais como o Rei Balduino da Bélgica, o presidente francês General Charles de Gaulle, a Rainha Elizabeth II da Inglaterra e muitos outros chefes de Estado e de governo que visitaram o Brasil.

Apesar de todo este currículo, as origens dos tão conhecidos automóveis se perderam no tempo e a realidade foi sendo substituída por várias lendas que foram tomando corpo e substituindo os verdadeiros fatos.

O resultado deste processo de desinformação coletiva – de forma proposital ou não – fez crer ao público que o automóvel conversível havia sido um presente da Rainha Elizabeth II ao presidente Getúlio Vargas em 1953 e o fechado simplesmente desapareceu da memória dos brasileiros. Tal doação nunca foi comprovada e agora, finalmente, tem-se a possibilidade de recompor a trajetória dos automóveis não através de simples e incertas lembranças, mas através de entrevistas, documentos e farta bibliografia.

NOVOS CARROS PARA A PRESIDÊNCIA

Getúlio Vargas tomou posse em seu segundo período como presidente em 31 de janeiro de 1951 e passou a usar os dois Cadillacs que serviam à presidência desde muito tempo, os modelos 1941 fechado e 1947 aberto.

Ainda em 1951, o Major Ene Garcez dos Reis, chefe do pessoal da Presidência da República e responsável pelo Serviço de Transportes da Presidência recebeu ordens do presidente Getúlio Vargas para providenciar a compra de dois automóveis que iriam substituir os Cadillacs.

Segundo documento da época, o major tomou as providências para tal substituição tendo, inclusive, feito "a necessária coleta de preços nos EUA, e na Inglaterra, sendo, então, escolhidos dois modelos Rolls-Royce, pelas condições apresentadas pela respectiva fábrica, à qual foi feita a encomenda". Provavelmente a possibilidade da Rolls-Royce e da H.J. Mulliner construírem um automóvel conversível (o que já não se fazia nos EUA) pesou na escolha.

Tais aquisições foram feitas através do Sr. Gastão Correia da Veiga Filho da Companhia Comercial de Motores e Veículos (Avenida Rio Branco, 85 – 13º andar, Rio de Janeiro) que havia apresentado a proposta à presidência em 9 de agosto de 1951 e que era, naquela época, a representante geral para o Brasil de tradicionais marcas inglesas de automóveis tais como MG, Morris-Oxford, Wolseley e Riley e que consta, perante a Rolls-Royce, como sendo o revendedor dos automóveis encomendados.

Já em abril de 1952, os automóveis começaram a ser fabricados seguindo especificações solicitadas pela presidência. Em 31 de janeiro de 1953, o presidente Getúlio Vargas recebeu em Petrópolis, quando do início de suas férias, o primeiro automóvel, o fechado.

OS CARROS E A RAINHA

O primeiro fato que merece ser esclarecido é que a rainha Elizabeth II foi coroada em 2 de junho de 1953, sucedendo a seu pai Jorge VI que faleceu em 6 de fevereiro de 1952 sem nunca ter estado no Brasil. Isto nos leva a concluir que quando de sua coroação os automóveis

já haviam inclusive sido entregues. Cabe lembrar que a presidência confirmou o pedido em 1º de fevereiro de 1952 e a Rolls-Royce o recebeu entre fevereiro e abril de 1952 e finalmente iniciou o embarque dos automóveis para o Brasil no início de 1953.

Também cabe considerar que a princesa não teria nenhuma razão e, talvez, nem poder, para presentear com dois automóveis Rolls-Royce o presidente de um país que, inclusive, estava com sérios problemas com relação às dívidas acumuladas junto à Inglaterra.

A COMPRA DE QUATRO AUTOMÓVEIS

Em 28 de julho de 1953, o Senador Alencastro Guimarães (PTB) denunciou, da tribuna do Senado, a emissão de uma licença de importação para a compra de quatro automóveis junto à Rolls-Royce e não somente dois para a presidência; segundo ele, faziam parte de um negócio onde os dois "extras" seriam vendidos no mercado negro por uma firma particular.

O Senador condenava não só o "esquema", como também a compra dos novos carros para a presidência, alegando que não era momento para se efetuar tal compra, diante das dificuldades do Brasil no tocante às importações de artigos de luxo.

Na verdade, a própria confirmação da encomenda que foi encaminhada ao importador era estranha uma vez que deixava claro que os carros da presidência tinham que seguir as especificações, porém pedia outros dois automóveis para poder escolher melhor...

Trechos deste curioso ofício são muito importantes para que possamos entender as dúvidas do senador.

" ... 2. A Presidência da República têm necessidade de dois (2) automoveis com as seguintes características:

a) Um (1) automovel modelo "Enclose Lomousine";

b) Um (1) dito do mesmo modelo, conversível, com capota de lona;

c) Côr preta;

d) Estribos laterais reforçados, devendo suportar o pêso de três (3) pessoas;

e) Parachoque anterior e posterior reforçados, com uma chapa de aço entre os mesmos e a carroceria, servindo como estribo, devendo suportar o pêso de duas (2) ou mais pessoas.

3. Afim de possibilitar a escolha dos automóveis entre mais de um modelo, deverão ser apresentados pelo menos quatro (4) automoveis, ficando ressalvado que à Presidência só interessa a aquisição de duas (2) unidades, com as características acima enumeradas.

4. Os automoveis em fóco, no caso de ser necessária a importação, deverão vir consignados à Presidência da República."

Interessante refletir sobre a real necessidade de se trazer quatro automóveis se só interessavam dois tão bem especificados, porém existe ainda uma segunda versão contada pelo Sr. Gastão onde os outros dois automóveis seriam também utilizados na presidência, mas as pressões políticas fizeram com que o governo resolvesse se desfazer destes dois outros Rolls-Royce.

A SITUAÇÃO CÂMBIAL

Na década de 50, logo após o término da II Guerra Mundial, o país estava com uma demanda reprimida de automóveis e caminhões, devido à falta destes produtos no mercado internacional por conta do esforço de guerra dos países tradicionalmente exportadores de veículos.

Neste tempo, a reposição e renovação da frota nacional atingia valores muito elevados, prejudicando sobremaneira a balança comercial. Para que se possa ter uma idéia de valores de importação, só de caminhões, ultrapassava a conta de importação de petróleo e trigo juntas!

Já em 1948, foi instituído um regime de importação que exigia a emissão de uma "licença prévia" (lei 262 de 23/2/1948), visando controlar a entrada de bens importados no país.

Seguindo esta mesma linha, no segundo período presidencial de Getúlio Vargas, quando era então presidente do Banco do Brasil o Sr. Ricardo Jafet (presidente do Banco do Brasil, por indicação de Adhemar de Barros, até 12 de janeiro de 1953, quando se demitiu), foi criada a CEXIM – Carteira de Exportação e Importação do Banco do Brasil —, cujo objetivo era justamente exercer o controle do fluxo cambial através da restrição às importações, principalmente de artigos considerados de luxo que estavam inundando o mercado nacional. As importações de artigos de luxo aconteciam em detrimento do uso das reservas cambiais para reequipar a indústria nacional, as ferrovias, a frota de caminhões e outros setores produtivos da economia que necessitavam de equipamentos mais modernos.

Apesar do objetivo importante da CEXIM como controladora do fluxo do comércio exterior, os abusos não demoraram a aparecer pois, por estar este departamento nas mãos de poucos, o poder de conceder ou não as licenças de importação dependiam de muitos fatores, inclusive burocráticos. Segundo se dizia na época, o poder desta repartição se tornou um ótimo pretexto para o velho princípio de "criar dificuldades para vender facilidades". Não tardou e a CEXIM se tornou uma grande geradora de escândalos e protestos por parte da imprensa e até dos políticos.

A situação era tão grave que foi criada em 10 de fevereiro de 1951 uma comissão de inquérito com o fim de esclarecer as diversas denúncias contra o sistema de licenças prévias que vinha sendo alvo de críticas desde sua criação no governo Dutra.

COMO "TRAZER" UM CARRO NOVO E AS CONTAS EXTERNAS

Nem tudo caminhava conforme exigia a difícil situação, pois, neste período, a sociedade

brasileira assistia a um escandaloso comércio de automóveis de luxo, principalmente Cadillacs.

Os automóveis entravam no país de diversas formas, inclusive através do uso de passaportes de pessoas que passavam mais de seis meses fora do país. (cumprindo este prazo passavam a ter o direito de trazer tais automóveis como "bagagem"). Estes passaportes, de pessoas, nem sempre envolvidas diretamente na compra de veículos eram cotados por um mercado próprio que tratava de trazer os automóveis de luxo usando este "salvo conduto" para depois revendê-los a preços altíssimos.

A lei também era benevolente com outras parcelas minoritárias da sociedade já que podiam importar veículos livremente os congressistas, os militares e as repartições públicas. Não se pode esquecer também as embaixadas e consulados que repassavam os seus automóveis para brasileiros que circulavam com a famosa "4ª via de importação" e os documentos em nome do importador original.

Como agravante, as contas externas do Brasil com a Inglaterra, neste período, estavam passando por uma situação delicada, pois o Brasil devia àquele país cerca de £ 65.000.000 e esta dívida estava sendo rediscutida para que fosse feito um acordo de reescalonamento dos pagamentos. Tal acordo só foi finalizado em 1954, quando, então, houve a normalização das importações em Libras.

OS OUTROS DOIS AUTOMÓVEIS

No dia 1º de janeiro de 1953 foi embarcado no navio R.M.S. Highland Princess o primeiro dos dois automóveis encomendados pelo Major Ene; porém, neste mesmo navio e nesta mesma data estava sendo embarcado também um outro Rolls-Royce.

Tratava-se de um modelo Silver Wraith, de chassi normal, carroçaria Touring Limousine de cor preta, que já estava pronta para ser faturada em setembro de 1952, mas que ficou aguardando, não se sabe por qual motivo, o embarque do primeiro carro da presidência para também seguir rumo ao Brasil. Este era justamente um dos dois outros automóveis para a posterior escolha.

No dia 20 de janeiro de 1953 foi embarcado no navio R.M.S. Highland Monarch o outro Rolls-Royce fora das especificações presidenciais, também modelo Silver Wraith de chassi normal e carroçaria Touring Limousine, porém, desta vez, na cor cinza em dois tons.

Cada um destes dois automóveis custou £ 4.455 (o custo total com frete e seguro ficou em £ 4.813 e £ 4.843 respectivamente) ..

Finalmente, o modelo conversível foi faturado em 21 de janeiro de 1953 e embarcado no R.M.S. Highland Princess em 26 de março de 1953.

E AGORA, O QUE FAZER COM QUATRO AUTOMÓVEIS?

Segundo é relatado pelo Major Ene, quando da chegada do primeiro automóvel (a limousine fechada), em janeiro de 1953, "um grupo de amigos do Dr. Getúlio Vargas resolveu oferecer-lhe o automóvel, para seu uso particular e oficial". Segundo o importador, Sr. Gastão, este grupo de amigos era liderado por Euvaldo Lodi, deputado e presidente da Confederação Nacional da Indústria naquele momento.

Segundo depoimento da Sra, Alzira Vargas do Amaral Peixoto, o mesmo procedimento foi adotado quando da chegada do segundo automóvel (a limousine aberta), o que não é confirmado pelo Sr. Gastão.

Os outros dois que foram o motivo principal das considerações do Senador Alencastro Guimarães foram taxados e colocados à disposição da importadora que posteriormente os revendeu conforme já comentamos.

Desta forma, os quatro automóveis permaneceram no país, sendo que os dois presidenciais foram faturados e emplacados em nome do presidente Getúlio Vargas "tendo sido tomadas as providências junto aos órgãos competentes".

Estando o caso de certa forma resolvido, resolveu o presidente que os automóveis deveriam ter características de carros oficiais, tanto para uso do presidente, como para efeito de manutenção. O custo de manutenção dos presentes era obviamente alto...

Segundo consta, o presidente tomou esta deliberação pois tinha a intenção de doar à presidência da República os automóveis no término de seu mandato. Neste momento, o Chefe do Gabinete Militar, General Aguinaldo Caiado de Castro, determinou que os automóveis fossem relacionados no Serviço de Transportes da Presidência da República inclusive emplasando-os com placas oficiais baixando-se assim, nos órgãos de trânsito, as placas particulares.

O PAGAMENTO DOS AUTOMÓVEIS

Após a denúncia do Senador Alencastro Guimarães, o Congresso requisitou ao Ministério da Fazenda esclarecimentos sobre a importação dos automóveis. Estes esclarecimentos, na forma de um ofício da Alfândega do Rio de Janeiro e de um ofício do General Caiado de Castro, foram encaminhados à Câmara dos Deputados pelo ministro da Fazenda.

Estes documentos revelam que:

1. As licenças de importação foram emitidas pela CEXIM em 27 de março de 1953. (Esta é a mesma data que consta do documento de propriedade do automóvel comprado pela empresa Imobiliária Santa Therezinha como será visto mais adiante);
2. Os quatro automóveis foram desembarcados na alfândega do Rio de Janeiro com isenção ampla de direitos e taxas, nos termos do artigo 11, inciso 1º do Decreto-Lei número 300 de 24 de fevereiro de 1938. (Regula a concessão de isenção e redução de direitos aduaneiros.
3. Os dois automóveis não presidenciais ("normais") foram colocados à disposição da empresa importadora e sobre eles foram cobradas todas as taxas devidas (vide tabela abaixo). Desta forma os automóveis que entraram no Brasil por Cr\$ 13.560,89 acabaram custando Cr\$ 55.330,54 cada um!

4. A justificativa dada para a importação de quatro automóveis foi que, dos quatro, dois seriam escolhidos pela presidência; esta explicação, porém, não é convincente uma vez que, como dissemos, os automóveis presidenciais tinham características próprias para o fim a que se destinavam e que os outros eram absolutamente "normais". (vide tabela anexa)

5. O pagamento dos automóveis foi realizado em favor da Rolls-Royce Ltd., London em 25 de novembro de 1952 através do crédito de número 52.436 gerado pelo fechamento do câmbio que foi feito no dia 24 pelo corretor Jorge de Souza Gomes no Banco Lowdens S/A (a sede deste banco era na Av. Presidente Vargas, 290 – RJ). Desta forma, a importadora Companhia Comercial de Motores e Veículos pagou £ 24.000 pelos automóveis. Eis a prova final de que os automóveis não foram presenteados ao Brasil por ninguém.

O SUICÍDIO DE VARGAS

Após os acontecimentos da Rua Tonelero, o presidente Vargas comete o suicídio em 24 de agosto de 1954. Aí se inicia outra fase na história dos Rolls-Royce.

A tal doação planejada pelo presidente nunca chegou a se concretizar e conseqüentemente os automóveis continuaram a pertencer ao cidadão Getúlio Vargas. Após sua morte, seus herdeiros reclamaram ao governo a entrega dos automóveis que lhes pertenciam.

Para o governo, a situação era bastante delicada, pois ninguém já se lembrava do caso e os automóveis, principalmente o conversível, já eram bastante conhecidos e faziam parte da história do país.

Já em dezembro de 1954, o Coronel Auriz Coelho e Silva, novo Chefe do Pessoal da Presidência da República no governo Café Filho, começa a procurar entender a história dos automóveis para que pudesse ser feita a entrega dos mesmos à família ou, ainda, se discutir um acordo que preservasse os automóveis para o uso da presidência.

Não foi uma negociação fácil pois o caso só seria resolvido após junho de 1957, já no governo Kubitschek, quando a limousine fechada acabou sendo entregue para a família em troca da permanência da conversível no Serviço de Transportes da presidência.

Neste período de negociações, os automóveis continuaram sendo usados normalmente pelo governo e o último visitante estrangeiro a usar a limousine fechada foi a senhora Berta Craveiro Lopes, mulher do presidente de Portugal, General Craveiro Lopes, durante sua visita ao Brasil em junho de 1957. Após este acordo, os automóveis passaram a ter destinos bem diferentes.

O CAMINHO DE CADA UM

1) A limousine presidencial aberta

Continuou – e continua – a ter presença destacada no cenário nacional. Pode-se dizer que, para o grande público presente num desfile, a aparição do Rolls-Royce é sempre um acontecimento.

2) A limousine presidencial fechada

Após ser entregue para a família do Presidente Vargas, foi logo vendida (segundo publicado na época, pelo valor de Cr\$ 4 milhões) para o empresário Victor Costa, que atuava no ramo das comunicações e que foi diretor da Rádio Nacional. Ele faleceu em 22 de dezembro de 1959.

Os modelos Rolls-Royce

- Legalimit (Limite Legal)

- Bonnetless (Sem Capota)

- Silver Ghost (Assombração Prateada)
- White Knave (Patife Branco)
- Silver Rogue (Patife Prateado)
- New Phantom (Novo Fantasma) ou Phantom I (Fantasma I) depois II, III, IV, V e VI
- Wrait (Espectro)
- Silver Wrait (Espectro Prateado)
- Silver Dawn (Madrugada Prateada)
- Silver Cloud I (Nuvem Prateada I) depois II e III
- Silver Shadow (Sombra Prateada) depois II
- Silver Spur (Espora Prateada)
- Silver Spirit (Alma Prateada)

· Silver Seraph ("Anjinho" Prateado)

O automóvel, já em janeiro de 1960, foi colocado à venda numa loja na rua Barata Ribeiro, em Copacabana, quando então foi vendido para Alberto Pittigliani (marido de Terezinha Morango, Miss Brasil 1957) que logo após a compra o colocou à disposição de diversas artistas de cinema, entre elas, Kim Novak e Zsa Zsa Gabor, que vieram passar o carnaval de 1960 no Rio de Janeiro.

Posteriormente, o carro foi adquirido pelo empresário e jornalista Assis Chateaubriand que o registrou em nome de uma de suas empresas.

Tendo em vista problemas junto à previdência social, o automóvel acabou sendo penhorado. Por muitos anos este automóvel ficou guardado na garagem de um prédio da Receita Federal em São Paulo e foi necessário até fazer um "cercadinho" para evitar o olhar e os dedos dos curiosos... Somente em 1994 o automóvel foi levado à asta pública tendo sido arrematado por um colecionador de São Paulo.

Hoje o carro está totalmente restaurado, tendo inclusive ganho prêmios em exposições especializadas; porém, atualmente, vem cumprindo um papel pouco nobre (tendo em vista seu passado), pois é regularmente alugado para levar noivas às igrejas.

3) O Rolls-Royce "normal" - preto

Foi comprado em nome de uma empresa chamada Imobiliária Santa Therezinha e registrado no departamento de trânsito em 27 de março de 1953 (mesma data da liberação da licença de importação pela CEXIM). Esta empresa fazia parte do grupo empresarial da família Maluf. A Sra. Maria Estéfano Maluf, sogra do já citado Sr Ricardo Jafet utilizou o automóvel até alguns anos atrás. Hoje o carro faz parte de uma coleção particular.

4) O Rolls-Royce "normal" - cinza em dois tons

Foi comprado pela família Peixoto de Castro, do Rio de Janeiro que ainda o mantém.

(1) Antônio Sérgio Ribeiro é advogado, nascido em São Paulo.

(2) José Antônio Vignoli Penteado é advogado, nascido em São Paulo e atua no mercado financeiro

Veja conforme publicado, inclusive com fotos, preços e impostos:

<http://www.maxicar.com.br/old/reporter/rollsroyce.asp>