

RETRO



PAIXÃO NACIONAL

PRODUZIDA ENTRE
1972 E 1990,
A CALOI 10 É
A BICICLETA MAIS
VENDIDA NO BRASIL

POR MARCELO VIEGAS

Não há dúvida: a Caloi 10 é a mais famosa bicicleta brasileira de todos os tempos. Alguns acreditam que é também a mais clássica, mas isso é uma opinião que provoca discussões acaloradas, nas quais as posições costumam variar de acordo com a faixa etária. Os quarentões, por exemplo, não hesitam em eleger a C10, que, para eles, é insubstituível.

Uma boa medida para comprovar a gigantesca popularidade da C10 é fornecida pela própria Caloi. Apesar de não possuir dados exatos sobre a vendagem do modelo, Raymond Trad, diretor de marketing da empresa, afirma sem pestanejar que "a Caloi 10 foi de longe a bicicleta

mais vendida no Brasil".

O sucesso estrondoso deveu-se, em primeiro lugar, à qualidade da bicicleta, mas outro fator fundamental foi a ausência de concorrentes à altura nos primeiros anos de vida do modelo, ou seja, começo dos anos 70. O mercado era muito diferente do atual, e a C10 veio para suprir uma carência: não havia as chamadas "bicicletas de estrada". A única opção eram as importadas, caríssimas e por isso mesmo destinadas a uma fatia ínfima do mercado nacional.

A Caloi 10 tornou-se uma verdadeira febre, não restrita aos ciclistas que buscavam uma bike para a prática

Sportissima



esportiva. Ela atendia às necessidades dos mais diferentes tipos de consumidores: o ciclista, o garotão que queria desfilhar com a bike da moda, o esportista de fim de semana, o trabalhador que usava a magrela apenas como meio de transporte.

A Caloi investiu pesado em campanhas publicitárias para popularizar o modelo e, conseqüentemente, a própria marca. A estratégia deu certo e deixou marcas até hoje na memória dos entusiastas: "Na época foi uma febre, moda mesmo. Lembro até de uma propaganda que tinha na TV, com a Xuxa", recorda Paulo de Tarso, presidente do Sampa Bikers.

HISTÓRIA DE SUCESSO

O primeiro modelo de Caloi 10 (Standard) foi lançado em 1972. Foi a primeira bicicleta com marchas produzida no Brasil. Segundo o gerente de desenvolvimento de produto da Caloi, Luiz Carlos Bringel, "O mercado brasileiro da época era focado no mercado europeu. Daí veio a inspiração para o modelo". Essa afirmação só ajuda a dar peso à "lenda" que diz que a inspiração definitiva veio do quadro da Bianchi San Remo. Ainda que não seja permitido afirmar com precisão, a dúvida de fato paira no ar.

Inspirações e dúvidas à parte, o fato é que o projeto vingou e, três anos após o lançamento do primeiro modelo, a Caloi colocou no mercado a Sportissima, espécie de irmã rica da Standard, com acabamento mais sofisticado, quadro mais leve, vários componentes de alumínio e preço muito mais salgado. Obviamente não teve o mesmo sucesso comercial, tanto que deixou de ser fabricada quatro anos após o lançamento. Em compensação deixou uma boa herança para a "irmã pobre", pois muitos dos avanços e itens melhorados da Sportissima foram transferidos para a Standard, em 1979.

Outro modelo foi lançado em 79, dessa vez com intenção oposta à da luxuosa Sportissima: uma versão mais acessível e - como era de se esperar - qualitativamente inferior, a Sprint 10.

Foram esses os três principais modelos da C10. A Standard foi aquela que conseguiu sintetizar a força do modelo e transformar uma "simples bicicleta de marchas" em paixão nacional. Foram 18 anos de sucesso comercial e muito do crescimento da empresa deveu-se à lucratividade da Caloi 10. "Ela possibilitou

um grande salto na nossa produção", conta Trad. Além desses três modelos, a fábrica produziu, em curtos períodos, a Caloi 15, com três coroas, e a Caloi 12, um modelo mais leve, com seis pinhões.

Vale lembrar que o período áureo da C10 foi a primeira metade dos anos 80, época em que o modelo se consolidou e estendeu seus tentáculos para os mais variados perfis de consumidores.

A C10 saiu de linha em 1990. Coincidência ou não foi no mesmo período do Plano Collor e, portanto, da abertura das importações. E essa suposição encontra eco entre os entusiastas da Caloi 10, como é o caso de um engenheiro e especialista em C10, Cláudio Carlquist: "o governo Collor fez um tremendo desserviço a escancarar as portas do nosso mercado". Na opinião dele, "era, urgente a abertura, mas que fosse gradual. De uma hora para outra todas as nossas indústrias foram sucateadas e ficamos nas mãos de corporações estrangeiras". Opinião parecida tem Paulo de Tarso (mais conhecido como Paulinho): "com o surgimento do mountain bike e o aprimoramento dos componentes novos modelos mais incrementados de bikes começaram a surgir. Com a abertura das importações, nossa velha Caloi 10 foi ficando para trás."

COLECIONADORES E ENTUSIASTAS

Tanto Paulinho quanto Carlquist fazem parte de um grupo de entusiastas e colecionadores da saudosa C10. Ambos são filiados ao recém-criado Clube da Caloi 10 (ver Box). Mais de 500 pessoas já se cadastraram no Clube e isso é uma pequena amostra da quantidade de Caloi 10 que ainda está em circulação.

O que explica o fascínio exercido por esse modelo? O saudosismo é o fator predominante. Isso pode ser comprovado pela idade desses maníacos por C10 (Paulinho tem 41, Carlquist tem 38 anos). Saudosismo que o lorensense Carlquist personifica de modo exemplar: "Em 20 de março de 1978, meu avô me deu uma Caloi 10 de presente - a mesma que tenho até hoje. Inicialmente, ela foi motivo de riso entre meus amigos



A nova Caloi 10, lançada em 2005, é mais leve e ágil que os modelos anteriores, mais confortável, porém concilia nostalgia com tecnologia

CALOI 10

Detalhes da Sportissima, irmã rica da Caloi 10 Standard, produzida com componentes de alumínio, o que deixava a bicicleta mais leve, porém com preço mais salgado

RETRO



Cláudio Carlquist, engenheiro, entusiasta e colecionador filiado ao recém-criado Clube da Caloi 10, que já conta com mais de 500 sócios

dessas nos anos 70, mas o preço era absurdo na época. Acabei com mais uma bicicleta na coleção."

É interessante notar que o "coleccionador" de bikes não se satisfaz em apenas "possuir" o objeto de desejo. É absolutamente imprescindível botar a bike para andar e isso de certa maneira amplia a coleção, pois ninguém quer correr o risco de ser roubado e ficar sem a sua estimada Caloi 10. Por isso, Carlquist vai acumulando, para sempre ter uma "na manga". Ele explica: "Ainda com vontade de ter uma Caloi 10 antiga que pudesse ser usada no dia-a-dia, encontrei um quadro do modelo 79 em uma feira de antiguidades. Essa foi a saída para a minha 'doença': acabei montando uma 79 praticamente zero km em 2005. Consegui a maior parte dos componentes em bicicletarias do interior e depois de quase um ano ela está prontinha. O problema agora é que minha filha tomou posse da magrela, então não tenho saída e acabo colocando minhas 'velhas amigas' de volta sempre que saímos para pedalar. Isso significa que minhas bicicletas têm quase 30 anos, mas ainda estão muito longe da aposentadoria", conclui Carlquist.

A NOVA CALOI 10

A força do nome Caloi 10 jamais foi esquecida pela fábrica. Quando surgiu um projeto de revitalização de alguns modelos clássicos, o nome do modelo estava no topo da lista. Assim explica o diretor de marketing da empresa: "ela (a C10) está inserida em um projeto chamado Caloi Classics, e foi escolhida para iniciá-lo por ser um ícone no mercado nacional".

Mas qual é o público alvo da nova versão da C10? Para Paulinho, "é justamente aquela pessoa que não

» [‘bicicleta monstro’ era apenas um dos adjetivos], porque o selim quase alcançava a altura dos meus ombros, mas eu a usava muito bem. Aprendi a subir em um dos pedais e saltar por cima do quadro para poder sair pedalando. Para parar, procurava uma calçada alta. Incrivelmente nunca cai com ela nessa fase", recorda ele, acrescentando que, "na metade dos anos 80, ganhei (novamente de meu avô) uma Caloi 10 Triathlon, que era uma série limitada, especial para competições". Quase 15 anos depois de ganhar sua primeira C10, Cláudio resolveu que era hora de "dar um trato" na magrela e iniciou então a reforma da bike: "por sorte eu ainda tinha todas as peças originais. Encaminhei as peças que estavam oxidadas para serem cromadas, mandei preparar a tinta com a cor original e dei um polimento em todos os componentes de alumínio. Os adesivos foram reproduzidos em uma gráfica, pois mesmo a Caloi não dispunha mais deles para reposição", explica o detalhista.

"Depois de meses me divertindo com a reforma, acabei ficando com pena de usar minha velha bicicleta. Não gostaria de colocá-la na chuva ou que fosse roubada. Decidi arrumar outra da mesma época para 'brincar sem medo de perder o brinquedo'. Assim, acabei comprando outra Caloi 10 - desta vez uma Sportissima toda original, até mesmo na pintura e adesivos. Novamente o lado saudosista falou mais forte, pois eu queria muito uma

REFORMA E RESTAURAÇÃO

Você fuçou na garagem da sua avó e encontrou uma Caloi 10 jogada em um canto, cheia de poeira e ferrugem. O que fazer para recuperar a magrela? Quer dicas de experts? Vamos lá: "Se o objetivo é a reforma de uma antiga Caloi, acredito ser importante aspectos ligados à segurança do usuário (integridade do quadro, sem trincas ou soldas, guidão e freios). Lembre-se: trata-se de uma bicicleta de concepção antiga circulando em grandes cidades", de acordo com o engenheiro de segurança do trabalho Gilberto Nepomuceno, de 51 anos, que já restaurou uma C10, "em retribuição a décadas de serviços e lazer (prestados e ofertados) a toda minha família. Bike de uso comunitário, todos utilizavam e poucos cuidavam, inclusive eu", justifica o engenheiro, que também é professor da Universidade Federal Fluminense (UFF/RJ).

A originalidade das peças também é fundamental para uma restauração de primeira linha, como confirma Nepomuceno: "A originalidade das peças deve ser perseguida, mas não que as antigas peças sejam melhores

que as atuais. Não existem parâmetros de comparação frente às tecnologias atuais". Ou seja, a originalidade confere charme e propriedade à restauração, valoriza a bicicleta antiga. Por isso mesmo, é consenso entre os colecionadores: "O prazer é esse, manter o mais original possível", diz Paulinho. "É difícil conseguir as peças, mas o legal é isso: descobrir, conversar com pessoas entendidas e, aos poucos, ir arrumando", o que mostra que o período da restauração também é prazeroso por si só, independente do resultado final. Como diriam os filósofos: "é um gozo antecipado do futuro".

E o que dizem os especialistas sobre as condições atuais dessas peças que têm, no mínimo, 16 anos de uso? "As peças eram bem usadas e tinham grande durabilidade", garante Nepomuceno. Mas ele admite que hoje em dia está muito difícil conseguir peças originais, depende muito de "certo empenho e sorte". Para terminar, ele recomenda: "Caso não consiga as peças originais, o mais importante é a boa funcionalidade e segurança da bicicleta. Se para isso for preciso perder a originalidade, não tem jeito".

CLUBE DA CALOI 10

Criado recentemente, o Clube da Caloi 10 já tem cerca de 500 membros de diversos pontos do país. Paulinho, presidente do Sampa Bikers, site no qual está "hospedado" o Clube da C10, explica o procedimento para os interessados: "Para se cadastrar basta entrar em nosso site - www.sampabikers.com.br -, clicar no menu bicicletas e depois no Clube da Caloi 10. A pessoa precisa enviar uma foto da bicicleta, contato e ano. Não custa nada".

A maioria dos aderentes é composta de pessoas acima dos 35 anos que conheceram a extrema popularidade do modelo na juventude e hoje são acometidos pelo saudosismo, "semelhante a um desses clubes de carros antigos", diz ele.

O Clube obviamente não poderia se limitar à vida virtual e já organizou seu primeiro encontro, que aconteceu no Parque das Bicicletas, em agosto do ano passado. "Um encontro bem informal, em que cada participante orgulhosamente mostrou sua bicicleta", comenta Paulinho. É a obsessão pela originalidade, que acompanha todo bom colecionador de bikes antigas.

TRABALHO DE ARTESÃO

Você é daqueles que até gostaria de ter uma Caloi 10 da década de 70, mas tem preguiça de botar a mão na graxa e fazer a reforma? Existe uma alternativa: José Isariás Barbosa, de 52 anos, dono da Bicicletas Galileu, uma oficina no bairro da Mooca, em São Paulo. Ele se define como "mecânico de bikes e artesão" e garante: "Faço tudo sozinho". Uma Caloi 10 restaurada por ele custa R\$ 550.

Um mês é o tempo médio para as mãos habilidosas de Isariás deixarem uma C10 perfeita. Ele reforma no máximo cinco bicicletas por mês, uma garantia de serviço bem-feito e atenção a cada pequeno detalhe. Trabalho de artesão mesmo, coisa rara hoje em dia. "Temos tecnologia, mas não temos qualidade" - diz ele comparando as peças atuais com as antigas. Qual a opinião dele sobre a nova Caloi 10? "Quem procura Caloi 10 não quer saber dessa nova".

Bicicletas Galileu - R. Marquês de Valença, 572 - Mooca, São Paulo/SP. Tel.: 11/6601-1371

tem muita disponibilidade financeira para adquirir um modelo de estrada mais incrementado, com a vantagem de que hoje o quadro é muito bom, dando possibilidade de trocar aos poucos as peças por outras mais leves". A diferença fundamental é que antes (nas décadas de 70 e 80) as pessoas não tinham outra opção, com exceção daqueles que podiam comprar uma importada. Com o tempo, outros modelos foram colocados no mercado, mas nada comparado à infinidade de opções dos dias de hoje. Assim, a C10 não é mais a "salvação da lavoura", mas uma opção a mais, de qualidade e pode atrair muitos saudosistas pela força do nome. Seria injusto, afinal,

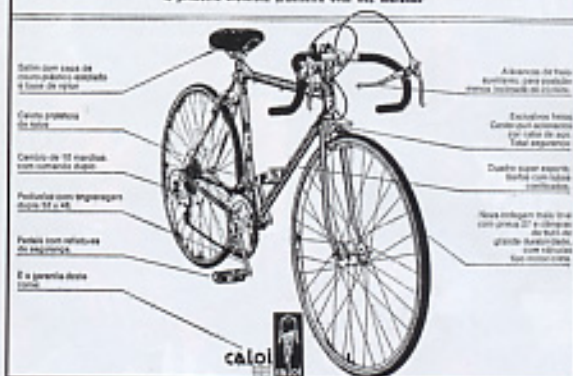
Conheça os dois lados da nova Caloi 10. Com toda a liberdade



Publicidade institucional da Caloi 10 informava as características da bicicleta, como o "selim eletronicizado"

Você pode começar a praticar o ciclismo com a Caloi Dez

A primeira bicicleta brasileira com dez marchas



Propaganda veiculada em jornais e revistas vendia a bicicleta como o primeiro passo para iniciar no ciclismo

SERVIÇO

Onde fuçar

Bicicletarias de bairro (de preferência no interior), ferros-velhos, feiras de rolo, internet (sites de leilão e comercialização de produtos usados em geral) e na garagem da casa daquele seu tio quarentão.

Orkut

"Caloi 10"
"Eu tenho uma Caloi 10"
"Eu amo a minha Caloi 10"

Sites

www.sampabikers.com.br
www.caloi.com.br

não reservar um lugar de honra para a bicicleta nacional mais famosa de todos os tempos. Se ela vai vender 10% do que vendeu a Standard na década de 80, pouco importa; o que vale é dar continuidade ao legado de uma bike que marcou uma geração e até hoje é sinônimo de bicicleta de estrada.

