

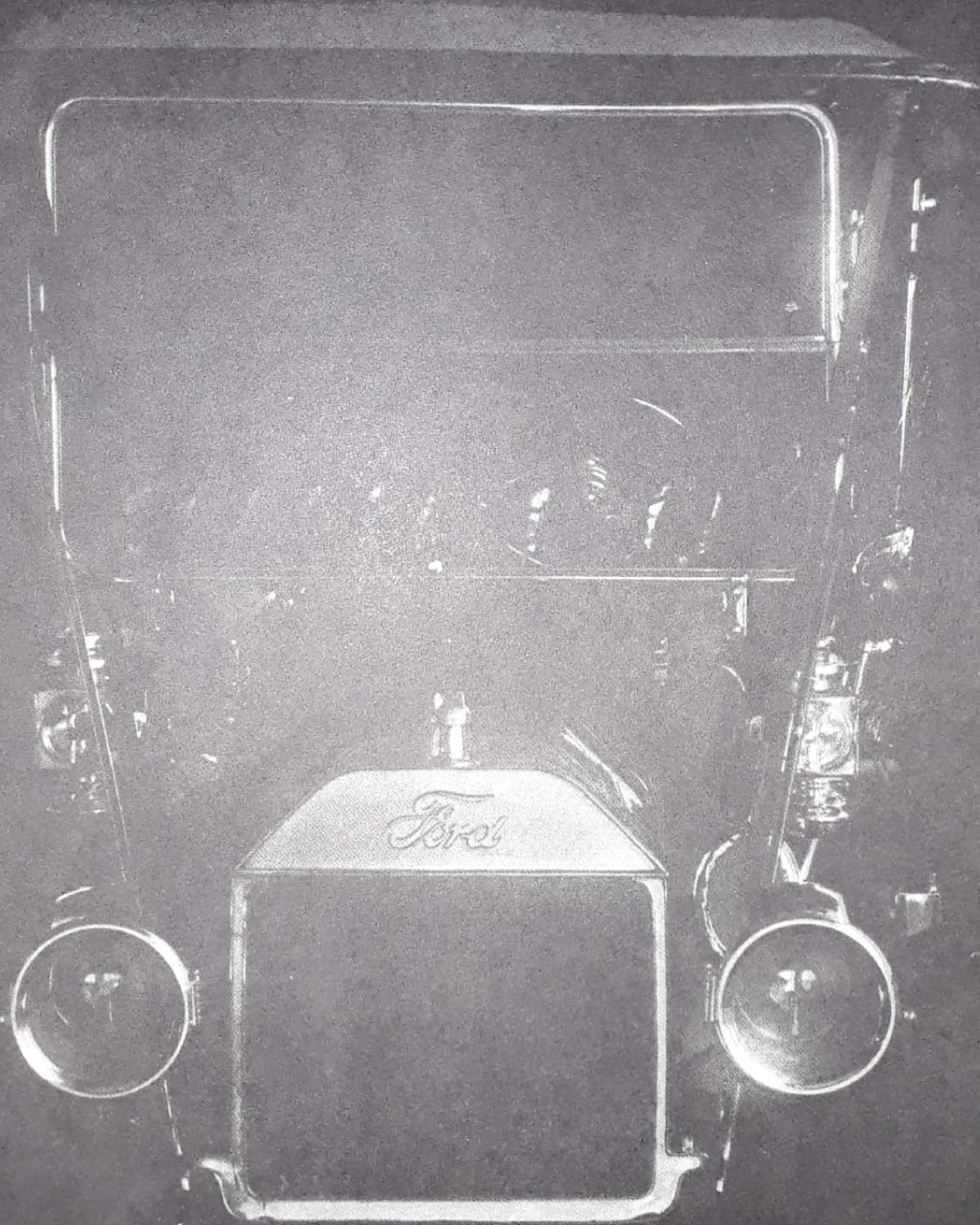


# O RADIADOR

PUBLICAÇÃO MENSAL DO VETERAN CAR DO RIO DE JANEIRO

Biênio 81/82

Maio — N.º 19



## Caro Associado

Em nossa publicação anterior "Radiador n.º 18", cada associado ficou inteirado do seu débito com o Veteran Car. Neste mesmo número, instruímos os associados das opções para saldarem suas dívidas.

O padrão dos associados do Veteran Car, dispensa a presença do COBRADOR.

Queremos lembrar aos devedores, que se não existissem os **BONS PAGADORES**, nossa revista não estaria sendo publicada, a sede do Clube estaria com os impostos e taxas em atraso, além do inteiro abandono, pois não teríamos o vigilante.

Favor atentarem para a necessidade de

### Dia 28/4/81

Data que para muitos nada significa, mas que para uma minoria de colecionadores e apreciadores em carros antigos tem um grande valor, é a data de aniversário do "Veteran Car Club do Rio de Janeiro, 13.º ano de sua fundação e, é com tristeza que escrevo esta nota, porque eu e Muricy tivemos o trabalho de contactar com todos os associados tanto proprietários como contribuintes, por meio de telefonemas, pedindo que comparecessem ao jantar de aniversário do club, realizado no dia 28/4 no Rincão Gaucho. Tivemos desculpas de uns e outros, por motivo de viagem, compromisso, doença e estudo, que logicamente eram aceitas mas, de um todo de 56 sócios proprietários e 43 sócios contribuintes compareceram 14 sócios, sinceramente amigos, fico até sem saber o que dizer.

Espero que em outros eventos possamos contar com a presença de um maior número de sócios, pois estamos tentando levantar o Veteran mais se não tivermos o apoio de vocês ficará

orientarem o funcionário do BANCO, quando do depósito bancário à favor do VETERAN CAR CLUB DO BRASIL na conta n.º 95737-7 do BANCO ITAU S/A, para a transferência do depósito por TELEX OU TELEFONE (nada será cobrado pelo serviço). Só assim teremos um aviso bancário indicando o nome do **DEPOSITANTE**.

Esperamos que todos os associados continuem apoiando a DIRETORIA e saldando seus débitos com o VETERAN. Com isto estaremos dando maiores condições para uma melhor atração do VETERAN CAR, retribuindo com eventos e programações, de interesse de todos.



muito difícil para nós da diretoria.

Gostaria de agradecer a presença ao Jantar de:

José C. Muricy e Esposa.	Dario Mesquita
Julio Cristiano e Esposa	Gustavo Seco
Wilson Correia e Esposa	Mathan Breitman
José Argolo e Esposa	Hildebrando Pereira
João Sauer e Esposa	José Maria Velho
Luiz Gonzaga e Esposa	Walter Perez
Francisco Barbero	Adir Farias.

### Eventos para o mês de junho

Exposição de automóvel antigo no Club Caiçara dia 14/6 às 9hs. Será oferecido almoço aos expositores.

OBS: Pede-se aos sócios que participarem que atualizem os seus débitos com a tesouraria do Clube.

## Atenção

**Srs. Sócios Contribuintes: serão colocados à venda títulos de propriedades aos sócios que estiverem em dia com a tesouraria. O valor do título será Cr\$ 25.000,00 à vista ou Cr\$ 5.000,00 de entrada e 10 prestações de Cr\$ 2.000,00. Poderá ser adquirido até o dia 30/06/81 por intermédio do Dr. Dario Mesquita — Tel. 269-4543.**



## O RADIADOR

DIRETORIA BIÊNIO — 1981/82

Diretor Pres.	JOSÉ CÂNDIDO S. MURICY NETO
1.º Vice-Pres.	RICARDO HADDAD
2.º Vice-Pres.	FERNANDO CARNEIRO LEÃO
1.º Secretário	WILSON CORREA DE SOUZA NETO
2.º Secretário	ALFREDO RANGEL
Diretor Social	LUIZ CARLOS PESTANA
Diretor Téc.	PEDRO PAULO VIOLA
1.º Tesoureiro	DARIO DE ÁVILA MESQUITA
2.º Tesoureiro	FRANCISCO JORGE BARBERO

## O Encontro de Maio

Excelente o encontro de Maio. Mais de vinte carros compareceram à Praça.

Entre outras maravilhas destaco o Ford 1938 conversível 4 portas do Ricardo Haddad, o Ford 1923 do Fernando Carneiro Leão (com banda branca e tudo) e o irrepreensível e maravilhoso Cadillac 1938 do nosso Presidente José Candido Muricy.

É isso aí amigos, vamos prestigiar o nosso Clube, em junho, vamos aumentar esse número.

O Francisco Barbero até já está animado levar o Benz 1911 no próximo encontro e o Pedro

Paulo Viola, prometeu que além das "Streets" vai levar um "antigo" todo original.

Já sei, já sei eu também tenho que levar o Pontiac, tudo bem, e com os demais, poderemos contar???

Luiz Carlos Pestana

— NOTA —

Os premiados do mês de maio foram: Fernando Carneiro Leão com o seu Ford 1923 e José Candido Muricy com Cadillac 1938, duas peças raras que fazem parte do nosso Veteran.

## São Paulo

Visitei duas vezes o fabuloso — 1.º Salão do Automóvel Antigo de São Paulo — onde peças incríveis estavam expostas em três andares da Bienal no Ibirapuera, maravilhosamente bem apresentados.

A disposição dos carros, a iluminação, o serviço de informações dos diversos Stands dos Clubes que participaram, como o Driver's Jaguar Club, o Club do DKW, o Club do Fordinho e logicamente o Veteran Car Club de São Paulo que apresentou uma organização irrepreensível.

Dos carros, impossível dizer qual o melhor, todos de um modo geral, peças raras e restauradas naquele estilo e perfeição que os paulistas sabem tão bem fazer. Excelente também os carros do Caamp e do Veteran Car do Paraná e do Veteran do Ceará e ...

Logo a entrada, dois Pachards e um Lord L 29, davam o aviso das emoções, Pachards, Cadillacs, Rolls-Royces, Buchs, La Salles, Hispano Suisse, Isoto Fraschini, Chevrolets, Card, Fords

etc. dos mais variados modelos e anos, também não faltaram os famosos Corvettes e Porsches, enfim, um Paraíso dentro do Paraíso que é São Paulo em termos de carro antigo

Por falar nisso, indo a São Paulo, não deixem de visitar o Relicário na Rua São Caetano n.º 1020. Para quem não sabe, o Relicário é a loja dos "Mingos", o Pae, o sempre simpático Sr. Domingos Humberto Abonante e os filhos Hélio Abonante e Humberto Domingos Abonante, que sempre recebem com carinho e atenção todos que as visitam, (aliás lá é distribuída a nossa revista, você se sente nas décadas de 20/30, com prateleiras repletas de peças usadas e **novas em folha** das mais incríveis (do tipo que você tem certeza que não adianta procurar), lá estão a sua espera, para não falar nos carros expostos na loja e no galpão de m-u-i-t-o-s m<sup>2</sup>.

Aí fica a "dica"

Luiz Carlos Pestana

## AUTOMÓVEL À VENDA

*Tendo em vista a carência de lugar para guarda, vendo CAMINHÃO CHEVROLET 1928, em ótimo estado, máquina original, pneus novos, parte elétrica, pintura e lanternagem toda revisada, rodas de raios de madeira, próprio para colecionador de Bom Gosto. — Para ser visto, combinar com Vilhena, pelo telefone: 248-2615.*



## Peças à venda

Oldsmobile — peças de 1950 — 1957

Chrysler 300 — peças de 1957 / 58 / 59

Chrysler — Windsor Nova York, Imperial — peças

de 1950 — 1956

Ford — peças de 1942 — 1948

Cadillac — peças de 1948 — 1956

Procurar Dr. João Daltro — Tel.: 240-9922 — R. 56

## Salão do Carro Antigo

Museu de Arte Moderna — de 03 a 20 de setembro / 1981

Comunicamos ao nosso Quadro Social esta novidade: teremos o nosso Salão de Carros Antigos, aqui no Rio de Janeiro, de 03 a 20 de setembro próximo. É mais uma promoção do nosso Clube em busca de sua consolidação.

Pretendemos, durante o Salão, apresentar pelo menos 150 automóveis dos nossos associados, além de veículos de colecionadores que ainda não sejam sócios, bem como automóveis pertencentes a associados de nossos congêneres de outros Estados.

Os trabalhos de organização do Salão serão desenvolvidos pela Brasenco — Assessoria de Congressos, cujo Presidente, Walter Peres, um dos nossos sócios, colocará toda sua experiência em organização de Feiras e seus conhecimentos de colecionador de automóveis a serviço do êxito do Salão, e conseqüentemente, também do nosso Clube.

A Diretoria do Clube já designou uma Comissão Especial do Salão, destinada a receber as inscrições dos colegas que pretendem oferecer carros para serem exibidos, a qual está assim constituída:

Presidente: Fernando Carneiro Leão

Membros: Pedro Paulo Viola

Francisco Jorge Barbero

Gustavo Secco

Wilson C. de Souza Neto

Essas inscrições podem ser feitas desde agora. Basta ligar para a Secretaria, que já está funcionando na Rua Almirante Cochrane, 202 — Tels: 284-6087 e 264-0285 — D. Aparecida.

Temos a certeza que poderemos contar com o entusiástico interesse de todos os aficionados de carros antigos de nossa Cidade, garantia única do sucesso que pretendemos alcançar.

Contamos com a colaboração de todos.

## Os irmãos Dodge e o Dodge Brothers

Adaptado por Ricardo Haddad de um artigo de Martin Bufalini para old cars weekly

Quando os irmãos Dodge anunciaram que iriam fabricar um automóvel, a notícia espalhou-se como fogo. Antes do primeiro Dodge sair da linha de montagem em 1914, mais de 22.000 firmas já haviam pedido a representação dos Dodges, tão grande era a reputação dos irmãos Dodge no meio automobilístico.

John e Horace, filhos de um fundidor nasceram em Niles, Michigan, John Francis em 1864 e Horace Elgin em 1868. Além de irmãos os Dodges foram amigos inseparáveis da infância até a morte. Ambos começaram a trabalhar como maquinistas e fizeram sua carreira na região de Detroit. John e Horace foram morar em Windsor, província de Ontário no Canadá, na outra margem do rio que banha Detroit em 1899. Lá formaram uma sociedade para produzir bicicletas — as bicicletas "E x D" (Evans and Dodge).

Foi exatamente nesta época da virada do

século que a nascente indústria automobilística começou a se mudar para Detroit. Embora ainda estivessem em Windsor produzindo bicicletas, os irmãos Dodge iniciaram a produção de pequenas quantidades de peças para os pioneiros do automobilismo. Com os conhecimentos adquiridos na fundição do pai, os irmãos Dodge firmaram uma reputação de qualidade de seus produtos na indústria automobilística e bem cedo, a produção e vendas de peças suplantava a venda de bicicletas. Em 1901, os irmãos Dodge decidiram mudar sua firma para Detroit onde continuaram a produzir peças de automóvel e bicicletas até que em 1902 receberam pedido até então feito para peças de automóvel. A Olds Motor Works of Detroit (alguém sabe o nome do automóvel que ela produzia?) encomendou 3000 transmissões para o



carro que Ranson E. Olds planejava construir. Foi por esta época que os irmãos começaram a receber encomendas de outros fabricantes. Eles produziam caixas de direção, caixas de manivelas, eixos e outros itens. Em 1903 John e Horace chegaram a conclusão que o negócio de peças era tão próspero que decidiram para de fabricar bicicletas. Foi então que conheceram um cavalheiro chamado Henry Ford.

Henry Ford estava tentando pela terceira vez começar uma companhia automobilística quando procurou os irmãos Dodge para fabricar motores para o modelo A (não confundir com o modelo A de 1928) da Ford Motor Company. Henry Ford também estava tão impressionado com a qualidade e a capacidade dos irmãos Dodge que ofereceu a eles 10% de sua empresa. Do outro lado, John e Horace ficaram tão impressionados com Ford, que aceitaram os 10%, abandonando um negócio lucrativo com a Olds Motor Works para se associar a um desconhecido Henry Ford e o seu não menos desconhecido Ford Modelo A. Os irmãos Dodge arriscaram e aceitaram. Em poucos anos, os rapazes de Niles chefiavam a maior organização de peças de automóvel do mundo.

Em 1910 os irmãos Dodge possuíam uma fábrica em Hamtrank, um subúrbio de Detroit e esavam começando a ficar impacientes. John e Horace começaram a pensar em construir os seus próprios automóveis. Até que em 1914 Henry Ford introduziu o seu famoso salário mínimo de cinco dólares por dia numa época em que a maioria dos trabalhadores recebia menos da metade por semana. Os irmãos Dodge não gostaram da idéia. No mesmo ano, Ford anunciava que iria expandir enormemente a fábrica da Ford em River Rouge e que todo lucro da empresa iria ser destinado a esta expansão, não havendo pois, distribuição de dividendos. Os irmãos Dodge também não gostaram desta idéia e decidiram fabricar seu próprio automóvel.

No dia 17 de julho de 1914 a firma Dodge Brothers Incorporated foi fundada com um capital de 60 milhões de dólares. John era o presidente e Horace o vice dessa empresa que possuía 428 empregados, 100.000m<sup>2</sup> de área construída e 400m de pista de teste. Nos meses que se seguiram à fundação, vários testes foram feitos, alguns de forma bastante incomum. Para testar qual o pneu mais indicado para seus automóveis, John subia no prédio mais alto de sua empresa (4 andares) e jogava as rodas e pneus de lá de cima. Assim ele escolheu o U. S. Chain tread. Em outra oportunidade, John mandou construir um muro de tijolos, sentou-se ao volante de um protótipo e foi direto de encontro o muro a uma velocidade de 20 milhas por hora.

Depois destes testes e de outros mais convencionais, o primeiro Dodge saiu da linha de montagem no dia 14 de novembro de 1914. A aceitação do carro foi enorme, em parte pela reputação dos irmãos Dodge, em parte pelo próprio carro que era, sem dúvida, um testemunho da capacidade dos irmãos. O preço também era razoável; por 785 dólares o cliente podia contar com tapeçaria de couro, luz elétrica, partida elétrica, para-brisa, velocímetro, capota conversível, tudo num carro touring preto com rodas de madeira azul. Todos os Dodges Brothers construídos no primeiro ano eram tourings de 4 cilindros e 35 HP. Em 1915 a Dodge lançou o seu roadster pelo mesmo preço do touring e ao final do ano a Dodge já havia vendido um número total de 45.000 automóveis ficando em terceiro lugar entre os produtores americanos, feito extraordinário considerado que a empresa existia há somente 15 meses.

Em 1916 o General John Pershing levou uma frota de diferentes marcas de automóveis na sua expedição contra Pancho Villa no México. O carro que transportou o General durante a campanha era um Dodge Brothers touring, dirigido por um jovem chamado Eddie Rickenbacker (posteriormente herói da aviação americana na 1.ª Guerra Mundial e criador dos famosos automóveis Rickenbacker). O mesmo modelo, de carro foi usado pelo então tenente George Patton. O sucesso dos Dodges no solo mexicano foi tão grande que o General Pershing ficou impressionadíssimo e em seis meses encomendou outros 250 Dodges e ordenou que somente automóveis Dodge poderiam ser utilizados no México pelo seu staff. Sem dúvida esta foi uma excelente publicidade para a nova marca.

Em 1917 o Dodge lançou dois novos modelos no mesmo chassi do touring e do roadster: um coupê e um sedan. Em 1918 a Dodge estava produzindo centenas de veículos para serem utilizados pelos americanos na Europa durante a 1.ª Guerra Mundial e, em 1919 a Dodge introduzia os famosos sedan de quatro portas com carroçaria Budd.

Em 1920, John e Horace foram a Nova Iorque para o Show Nacional de Automóveis. Lá, Horace contraiu uma gripe que se transformou em pneumonia. John ficou a sua cabeceira até que Horace se recuperasse. Mas, o irmão mais velho, John, contraiu a pneumonia e veio a falecer no Ritz-Carlton Hotel de Nova Iorque a 14 de janeiro de 1920, com a idade de 56 anos. Onze meses depois Horace pegou outra gripe e desta vez a influenza o matou, em Palm Beach na Flórida em 10 de dezembro de 1920. É bom lembrar que



àquela época a gripe matava mais que a própria 1.<sup>a</sup> Grande Guerra.

Neste mesmo ano de 1920, a Suprema Corte de Michigan decidiu que Henry Ford devia pagar os dividendos aos acionistas da Ford Motor Co. que o acionaram por ter investido todos os lucros na fábrica de River Rouge em 1914. Os irmãos Dodge receberam 2 milhões de dólares de dividendos.

Depois da morte de Horace Dodge, a Dodge Brothers passou a ser administrada por Frederick J. Haynes. A empresa continuou a se desenvolver até que em 1923 a Dodge revolucionou o mundo automobilístico com a introdução do primeiro carro fechado totalmente de aço. O Dodge Brothers 1923 business coupe de 3 janelas foi o primeiro carro fechado totalmente de aço a ser produzido e vendido nos Estados Unidos. Poucos meses depois a fábrica lançava um sedan de quatro portas totalmente de aço. 1923 marcou também o ano em que a Dodge Brothers fabricou seu milionésimo automóvel.

Desde a morte dos irmãos Dodge que a indústria automobilística esperava ver se a Dodge Bro-

thers sobreviveria sem os irmãos Dodge no comando. Na verdade não havia razão para temer o fim da Dodge, já que a empresa estava prosperando. Mas em 1925 a empresa foi a leilão e um grupo de banqueiros de Nova Iorque encabeçados por Dillon Reed and Co. adquiriu em 30 de abril de 1925 as ações de Dodge por 146 milhões de dólares, a maior transação em dinheiro até então feita na história dos Estados Unidos.

O começo do fim da Dodge Brothers Motor Car Company aconteceu em 1928. Neste ano, pela segunda vez em sua história, a Dodge foi oferecida para venda. Esperando nos bastidores já há algum tempo estava o senhor Walter P. Chrysler, e a 31 de julho de 1928 o negócio foi fechado. Chrysler pagou 170 milhões de dólares a Dillon, Reed and Co., nomeou K.T. Keller para chefiar a empresa e imediatamente mandou mudar todas as placas e sinais da Dodge Brothers para "Chrysler Corporation — Dodge Division".

Assim, a empresa Dodge Brothers passou à história embora o nome do irmão Dodge ainda esteja sendo usado nos carros produzidos pela Chrysler.

## **Uma aquisição "trabalhosa e complicada"**



Todos ou quase todos os apreciadores de automóveis antigos, possuem histórias sobre suas aquisições.

Realmente ou não poderia ser exceção e dentre os chamados "coleccionador "coleccionadores", isto é, apreciadores de automóveis antigos, têm por norma visualizar o cobiçado, com

olhos voltados ao que ele tem de melhor. Daí quando uma pessoa usa as expressões: "peça rara", "beleza", "está inteirinho", deixam os leigos boquiabertos por não entender onde estão todas aquelas características.

Pois bem, em fins de 1972, recebemos convite de uma família amiga para conhecer seu Hotel no interior de Minas Gerais, em um lugar chamado Bom Despacho, cuja distância de Belo Horizonte é aproximadamente 200 km.

Tendo em vista, férias e também a oportunidade de pesquisar por aquelas bandas a possibilidade de encontrar alguma peça rara, aquiescemos ao convite e para lá nos dirigimos.

Não é preciso dizer que logo após nossa chegada, começamos a perguntar em oficinas e postos de gasolina sobre a existência de carros antigos. Recebemos informações de que em um sítio a alguns quilômetros da cidade existia um aposentado da RFF que possuía um Fordinho.

Normalmente no interior ou para os leigos, todos os carros antigos são Fordinhos ou Forde-



cos. Habitado com isso, logo me interessei pois a curiosidade extremamente aguçada me conduzia ao raciocínio de encontrar algo realmente importante. Após várias perguntas e seguindo por caminhos até mesmo de difícil acesso, chegamos (eu e meu filho) a uma casa muito agradável, totalmente envolta por árvores frutíferas, onde encontramos um casal de velhos — Joaquim era o nome do cabeça do casal. Hospitalidade excepcional, conversamos sobre vários assuntos e mostrou-me uma coleção de revistas Seleções Reader Digest, o que destacava seu interesse pela leitura. Sua vida funcional foi durante uma existência para a Rede Ferroviária, onde como Agente de Estação foi aposentado. Conduzimos a conversa para o campo de automóveis e então relatou-nos: Em 1928 adquiriu um carro em Belo Horizonte no representante da Willys Overland pela quantia de 4\$000.000 (quatro contos de réis). Esta aquisição, disse ele, foi possível porque naquela ocasião fazia também lapidação de pedras preciosas. Realmente depois eu constatei que quase todas as famílias naquela cidade dedicavam-se a este tipo de trabalho. Continuou ele contando a história do carro, dizendo que não tinha levado o carro para aquela cidade dirigindo-o, e sim em um vagão de carga da Rede, clandestinamente. Minha curiosidade já estava chegando ao máximo, mas tinha que continuar ouvindo sua história.

Prosseguindo disse também que em 1930 chegou a trocar um revolver por um Ford/27, que não andava, porém com um rápido conserto, o carro ficou bom. A essa altura perguntei se podíamos ver os carros. Sem dúvida! Retrucou, e saímos pelo terreno onde um cofre de motor de modelo T, servia de casa para cachorro; paralamas, capas de radiador em estado razoável estavam pendurados na parte externa de um celeiro. Este celeiro estava envolto por plantações e horta. Pois bem, incrível é que o Whippet estava dentro do celeiro, inclusive com um esteio ficando a frente do carro. Na parte traseira do carro existia um cercado de madeira onde o paracheque, por não estar no nível da divisória, ficava entre as tábuas, deixando aparecer a referida peça. Ninho de galinhas, peças, ferramentas, caixotes, existiam no seu interior. À frente do carro, fora do celeiro uma goiabeira já frondosa, à esquerda do carro além da cerca de madeira uma plantação de milho e feijão, à direita a parede do celeiro, o que é provável ter sido feito após a permanência do carro naquele local. Devo dizer que o carro se apresentava tão completo que inclusive os faróis possuíam vidros originais onde se lia a palavra Overland estampada nos mesmos.

Chegou então o grande momento. O mo-



mento da pergunta fatal: — Por quanto o Senhor venderia este carro? A resposta foi desoladora: — Não estou querendo vender o carro, pois já dei de presente ao meu filho que mora em Belo Horizonte e possui uma casa de lapidação de pedras preciosas. — Pois bem, gostaria de ter seu endereço para conversarmos. Anotei o endereço e despedi-me. Retornamos ao Hotel e durante nossa estada em Bom Despacho, tentamos por todos os meios comunicação com o filho do Sr. Joaquim. — Nada feito. Não estava, viajou, estava fazendo novas compras, etc... emram as respostas que obtinha.

Cansado e desanimado voltamos ao Rio, mas sempre com a idéia de possuir o carro.

Junho de 1973 volto exclusivamente ao local para tentar o negócio. — Nada feito. O proprietário manteve o mesmo ponto de vista.

Dezembro de 1973, retorno e consigo falar ao rapaz em Belo Horizonte e face a expansão de seus negócios, está propenso a conversar com seu pai para levar adiante o negócio.

Junho de 1974 nova visita, e o filho definitivamente deixa o problema com o pai para efetuar o negócio, porém, ele quer pensar tendo em vista que ao parar o carro por um defeito no interior da máquina, ele tinha adquirido outro Whippet tipo caminhonete para retirar peças. Dessa forma possuía outro chassis, motor, paralamas dianteiros, portas, etc. Queria um prazo para juntar as peças e fazer avaliação. Por outro lado, possuía a plantação de milho que estava a frente do celeiro e esperava a colheita.

Propos meu retorno em Dezembro de 1974

Dezembro de 1974 lá compareci. Nessa ocasião fotografei o celeiro, a plantação, os esteios, cercas, e até o carro.





Assumi o compromisso, de tudo aquilo que retirasse do lugar para saída do carro, seria por mim repostado e a plantação seria reembolsada.

Dessa forma chegamos a um acordo. Ele pediu Cr\$ 1,500 pelo carro e Cr\$ 500 pela plantação de milho que seria destruída. Concordei e parti para o Rio a fim de arranjar transporte para o traslado.

Viajamos, eu e meu filho, em caminhão, durante 18 horas até retornarmos ao local. Tiramos um caibro de sustentação do celeiro, escorando com outros; cortamos uma goiabeira e parte do milharal foi abatido, a fim de colocarmos o carro na estrada.

O carro não possuía pneus, proém as rodas com raios de madeira e os aros se apresentavam em ótimo estado. Quando começamos a procurar partes ou peças de nosso interesse, passamos a encontrar coisas interessantíssimas.

No caminhão além do Whippet, colocamos mais: — 2 capas de radiador, 4 paralamas, 1 chassis, 1 motor, suspensão, farol, etc, como peças de reposição daquela marca. Entretanto ganhámos ainda uma carroceria de Ford Modelo T, 2 paralamas traseiros, 1 farol, painel, etc.

Após a arrumação do caminhão, embora exaustos, cumprimos o prometido, repondo uma cerca de madeira no lugar, colocando o suporte do esteio (telhado) no lugar e apanhamos a documentação original do carro incluindo o da caminhonete, expedido pela Superintendência do Serviço Estadual de Trânsito datado de agosto de 1939 e ainda a placa de alumínio MG 13.

Somamos mais 18h aproximadamente na viagem de volta ao Rio.

Em 1977 iniciamos a restauração do carro. Toda parte de lataria foi revisada, porém o lanternairo extraviou as duas colunas e a parte estrutural de madeira e com isso ficamos impedidos de prosseguir a montagem.

Entramos para Sócio do Clube WOKR-Willys Overland — Knight Registry e passamos a receber todas as informações, entretanto suspende-

mos aquela restauração em função da dependência de carpinteiros.

Pelas fotos vão testemunhas que não fantasiámos a aquisição, mas realmente foi trabalhosa e complicada. Breve, queira Deus, esperamos terminá-lo para apresentar aos nossos companheiros, que por certo possuem também suas recordações históricas sobre automóveis.

A seguir apresentamos a Ficha Técnica do Possante:

#### Ficha Técnica

Fábrica	— Willys Overland
Marca	— Whippet Overland — Four
Origem	— Estados Unidos da América do Norte
Tipo	— Touring
Modelo	— 96
Ano	— 1928
Cilindros	— 4
HP	— 22
Côr	— Verde
N.º Motor	— 96-305948
Freio	— 4 rodas
Velocidade Máxima	— 90 km/h
Consumo	— 13km/lt — gasolina
Óleo	— 1800 km por galão

#### Características Próprias

- 1.º carro pequeno produzido nos USA que adotou freios para as 4 rodas
- possue 175 centímetros de altura, e contudo é cômodo
- dá a volta completa num círculo de 10 metros
- pode estacionar num espaço de 5 metros
- acelera de 10 a 50 km por hora em 13 segundos
- transmissão Standard, 3 velocidades
- Pneus aro 19"
- Rodas raios de madeira
- Diferencial — semi-flutuante