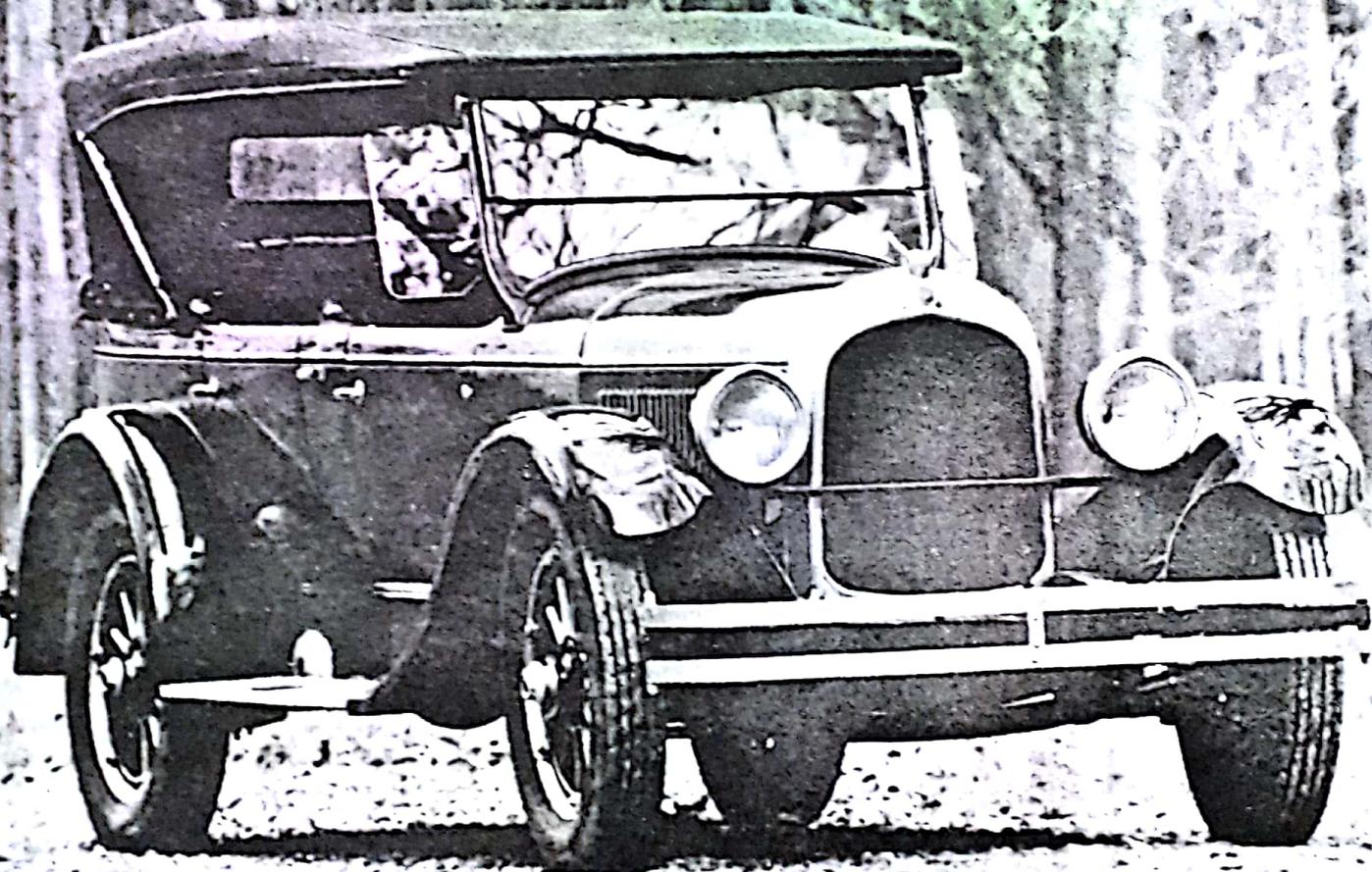




VETERAN CAR CLUB DO BRASIL
CLUBE DE AUTOMOVEIS ANTIGOS

RIO DE JANEIRO — 1979 — ANO II — Nº XIV

O RADIADOR



Chrysler

VETERAN CAR CLUB DO BRASIL - CLUBE DE AUTOMÓVEIS ANTIGOS DO
RIO DE JANEIRO

SEDE PRÓPRIA : *Estrada da Matriz - Guaratiba*

Diretor Presidente	- João Manoel de Cerqueira Daltro
Diretor 1º Vice Presidente	- Carlos Nunes Vilhena
Diretor 2º Vice Presidente	- José Cândido Muricy Neto
Primeiro Secretário	- Ricardo Haddad
Segundo Secretário	- Roberto Daltro
Primeiro Tesoureiro	- Rogério Firmino Velleda
Segundo Tesoureiro	- Wilson Correa de Souza Neto
Diretor Social	- José Luiz dos Santos Machado
Diretor Técnico	- Paulo Cesar Lemos Guarino

CONSELHO FISCAL:

Efetivos: - Fernando Carneiro Leão
- Roberto Pedro Domingos Machado
- José Roberto Xavier Bentes

Suplentes: - Francisco Jorge Barbero
- Carlos Vitor Simão Racy
- Hildebrando Cardoso Pereira

O RADIADOR

DIRETOR RESPONSÁVEL

Carlos Nunes Vilhena

Rua Martins Pena, 41/301 - TIJUCA - CEP/20.270

(Circulação Interna)

Transporte motorizado nasceu no ano de 1896

Há 83 anos tinha início o transporte motorizado de carga, graças à criação de Gottlieb Daimler, Wilhelm Maybach e Karl Benz. Partindo do motor rápido à gasolina e o primeiro automóvel, Daimler e Benz passavam a construir, independentemente, vários tipos de veículos comerciais que viriam a se constituir nos primeiros caminhões do mundo.

Provavelmente, em nenhum outro campo do desenvolvimento tecnológico pode-se divisar tão claramente os sucessivos estágios dessa evolução, constituindo os vários elos entre passado, presente e futuro, como os dos meios de transporte.

Isso vale, principalmente para o carro de passeio, alvo constante do interesse popular, já que essa coletividade sempre acompanhou entusiasmada o seu desempenho nas grandes competições e os sucessivos recordes estabelecidos.

Já o desenvolvimento do veículo comercial, por circunstâncias próprias, ocorria longe desse foco de atenção, embora a história do seu desenvolvimento esteja repleta de lances e episódios marcantes.

OS PRIMEIROS CAMINHÕES À MOTOR -

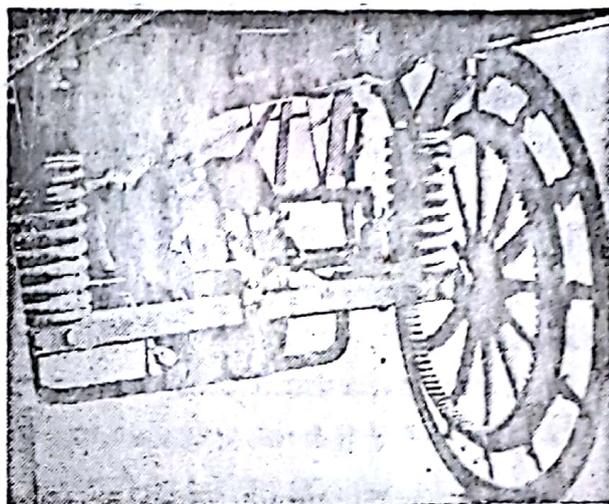
Semanas passadas dissemos que o primeiro caminhão a motor surgia numa época em que, em outros países como a Inglaterra, Estados Unidos e França, preponderavam os veículos comerciais propulsores a vapor. Era setembro de 1896. Através de prospectos e o público se inteirava do seguinte com relação à Companhia de Motores Daimler, da cidade alemã de Cannstatt: "Após ter construído o carro de passeio, a Daimler apresenta também um caminhão a motor que se destina às atividades do transporte de carga".

Os primeiros veículos de carga equipados com motor à combustão interna, desenvolviam velocidade que iam de três a 12 km/h, e, conforme acentuavam os prospectos, eram capazes, inclusive, de dar marcha-à-ré. As rodas eram dotadas de aros de ferro. Eram oferecidos tipos de caminhões com capacidade de carga de 1,5 até 5 toneladas e potência de 4 a 10 cv.

IGNIÇÃO MAGNÉTICA E OS PNEUMÁTICOS -

Depois de participar de competições para veículos comerciais na Inglaterra, o caminhão Daimler obtinha resultados sensacionais, destacando-se na disputa com veículo a vapor.

Na virada do século, a propulsão a vapor ainda dominava o setor dos veículos e carga.



Detalhes do caminhão Daimler de 1896 com amortecedores com molas em espiral e, no centro, duas correias para transmissão de força

O sucesso inicial experimentado por Gottlieb Daimler motivou-o ainda mais a prosseguir nos aperfeiçoamentos dos veículos a motor.

Em 1898 era instalado pela primeira vez num caminhão um motor com ignição magnética. Esta melhora, favorecia definitivamente o caminhão Daimler na luta competitiva estabelecida entre a propulsão a vapor e o motor à combustão interna.

O caminhão passava então a ser adquirido pelas grandes casas comerciais de Londres substituindo as tradicionais por cavalos ou máquinas a vapor.

O MOTOR DIESEL VEICULAR -

Também os Estados Unidos com o passar do tempo passaram a utilizar o caminhão Daimler. Porém, na movimentada história do veículo comercial, dois acontecimentos foram importantes: a evolução do motor Diesel até sua utilização em veículos, e a fusão das empresas Daimler e Benz. Trinta anos foi o espaço de tempo que decorreu no primeiro funcionamento de um motor Diesel em Augsburg em 1894, e seu emprego veicular.

No Salão de Automóvel em Amsterdam, 1924, era apresentado o primeiro caminhão Diesel do mundo com capacidade para cinco toneladas.

Começava em 1926 a era do motor Diesel após a fusão das duas empresas para constituir a Daimler-Benz.

Em 1932, o lançamento do motor Diesel de 55 cv, 4 cilindros a 2.000 rpm, num caminhão leve de duas toneladas, abria definitivamente o campo dos veículos comerciais para Diesel.

Procura-se um amigo

Autor Desconhecido

Não precisa ser homem, basta ser humano, basta ter sentimento, basta ter coração.

Precisa saber falar e saber calar, sobretudo saber ouvir.

Tem que gostar de poesia, da madrugada, de pássaros, do sol, da Lua, do canto dos ventos e da canção das brisas.

Deve ter amor, um grande amor por alguém, ou então sentir falta de não ter este amor.

Deve amar o próximo e respeitar a dor que todos os passantes levam consigo.

Deve guardar o segredo sem se sacrificar.

Não é preciso que seja de primeira mão, nem é imprescindível que seja de segunda mão. Pode já ter sido enganado (todos os amigos são enganados).

Não é preciso que seja puro, nem que seja de todo impuro, mas não deve ser vulgar.

Deve ter um ideal e medo de perdê-lo, e, no caso de assim não ser, deve sentir o grande vácuo que isto deixa.

Tem que ter ressonâncias humanas. Seu principal objetivo deve ser o de ser amigo. Deve sentir pena das pessoas tristes e compreender o imenso vazio dos solitários.

Deve ser D. Quixote, sem, contudo, desprezar Sancho.

Deve gostar de crianças e ter pena d'elas terem nascido.

Procura-se um amigo para gostar dos mesmos gostares. Que se comova quando chamado de amigo. Que saiba conversar de coisas simples, de orvalhos, de grandes chuvas e de recordações de infância.

Precisa-se de um amigo para não enlouquecer; para se contar o que viu de belo e triste durante o dia, dos anseios e das realizações, dos sonhos e da realidade.

Deve gostar de ruas desertas de poças de chuva e de caminhos molhados de beira de estrada, do mato depois das chuvas, de se deitar no capim.

Precisa-se de um amigo que diga que vale a pena viver, não porque a vida é bela, mas porque já se tem um amigo.

Precisa-se de um amigo para se parar de chorar. Para não se viver debruçado no passado, em busca de memórias queridas. Que nos bata no ombro, sorrindo e chorando, mas que nos chame de amigo.

Precisa-se de um amigo que creia em nós.

Precisa-se de um amigo, para se ter consciência de que ainda se vive.

Transcrito do Jornal "A Praça"-1972

Colaboração de Carlos Reis Vilhena

Curiosidades

INVENTORES DE INVENÇÕES

INVENÇÃO	INVENTOR	PAÍS	DATA
Máquina a vapor	James Nasmyth	Escócia	1765
Bicicleta	Karl D.von Sauerbronn	Alemanha	1816
Bonde	Thomas Devenport	EUA	1834
Automóvel	Gottlieb Daimler e Karl Benz (separados)	Alemanha	1887
Dirigível	Ferdinand von Zeppelin	Alemanha	1900
Avião	Alberto Santos Dumont	Brasil	1906
Helicóptero	Paul Cornu	França	1907
Motor a jato	Frank Whittle	Inglaterra	1937

\$

%%%%%%%%%

O PREÇO DE UM ESTADO

O Barão do Rio Branco nos comprou nada menos que um Estado. Assinou com o governo da Bolívia, em 1903, o Tratado de Petrópolis pelo qual o Brasil recebia o Acre, cerca de 200.000 quilômetros quadrados de terras, ao preço de dois milhões de libras.

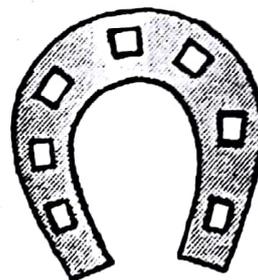
A origem da cerveja



Contrariamente ao que se acredita, a cerveja não é originária da Alemanha ou da Tchecoslováquia, mas sim da babilônica Babilônia. Nesta localidade fabricava-se cerveja seis mil anos antes de Cristo.



Ferradura da sorte?



Raro é o país onde as ferraduras não sejam símbolo de boa sorte. A origem desta superstição foi identificada com as tribos celtas que chegaram à Grã-Bretanha, antes da invasão dos romanos. Para Thor, o Deus dos Nórdicos, o ferro era um metal sagrado e por ele as ferraduras traziam a benevolência desta divindade. A superstição das ferraduras evoluiu com o tempo e, ao final do século XVII, a maioria das casas em Londres tinha uma ferradura sobre a porta, para impedir a entrada de bruxas. A partir daí, ela difundiu-se pelo resto do mundo.

EM CASO DE INCÊNDIO, FAÇA ISSO:



Apesar de todos os cuidados que evitam o incêndio por negligência, ele ainda pode acontecer por acidente. Se você preparar sua família para uma emergência dessas, você pode evitar conseqüências mais trágicas que os prejuízos materiais.

- - Chame o Corpo de Bombeiros. O telefone é 232-1234.
- - Leve todos imediatamente para o 1.º andar, de onde poderão sair do prédio com segurança.
- - Faça o possível para reduzir os danos do incêndio: feche as portas e janelas dos aposentos onde o fogo ainda não chegou.
- - Se o ambiente estiver muito enfumaçado, procure sair rastejando. Junto ao piso o ar é sempre melhor.
- - Nunca utilize os elevadores. A eletricidade poderá ser desligada e você ficará preso.
- - Não salte de locais altos. Alguém poderá estar próximo de salvá-lo.

SE ESTIVER ENCURRALADO NA HORA DO INCÊNDIO, AJA ASSIM:

- - Feche a porta do aposento onde estiver, bem como todas as aberturas por onde o fogo pode passar.
- - Vá para a janela e procure chamar a atenção sobre você.
- - Em caso do aposento ficar enfumaçado, feche a janela caso a fumaça entre por ela, se não, debruce-se no parapeito para respirar o ar de fora.
- - Não desespere nem entre em pânico. Controle-se. Uma pessoa controlada sempre encontra uma saída, onde o desesperado só vê a morte.