

ORADIADOR

PUBLICAÇÃO MENSAL DO VETERAN CAR DO RIO DE JANEIRO

FEVEREIRO

1981



CADILLAC — Seu nome sua história-l

J.C. Muricy Neto

America Francesa-1701 — um punhado de franceses em um pequeno bote, remam rio acima em direção ao Lago Eric, tendo deixado para traz a uns doze kms. o Lago Saint Clair. Alguns se vestem de acordo com a moda européia da época, outros com as típicas jaquetas e calças franjeadas do índio norte-americano.

O Oficial Comandante do destacamento é alto, jovem e bem apessoado, botas de cano alto, sobre casaca azul escura, faixa vermelha e punhos brancos rendados, chapéu de bicos, azul, e, uma espada à cintura, símbolos de sua autoridade e lide-

rança.

Logo atraz, o porta estandarte carrega uma bandeira; cruz branca e múltiplas flor-de-lís, em campo azul escuros Pesquisando a área à sua volta, o líder, conferência com seus oficiais e seus batedores índios.

Após alguma discussão, chega-se à uma decisão. Construirão uma pequena fortificação, um pósto comercial e as fundações de um vilarejo permanente.

O lugar é batizado com o nome Ville D'Etroit (Vila do Estreito). A expedição atingiria seus obje-

tivos.

Quem é líder, e qual o seu posto?

É um gastão de quarenta e três anos de família nobre. Capitão de marinha, servira como comandante em dois importantes postos em outros locais do continente europeu, antes de vir para a América. A iniciativa própria mas, para isto, conta com o apoio do Conde Pontchartrain, Ministro de Luiz XIV, e, com expressa aprovação e autorização do pró-

Ele não é outro senão o "Sieur" Antoine de La Mothe Cadillac e o local por ele fundado, viria mais tarde, à se denominar (por corruptela) Detroit.

Esta feliz identificação histórica, serviu para perpetuar um nome heráldico em uma marca de excelência, no local de então, Ville D'Etroit, na Detroit de hoje, berço da indústria automobilística americana.











DIRETORIA BIÊNIO — 1981/82

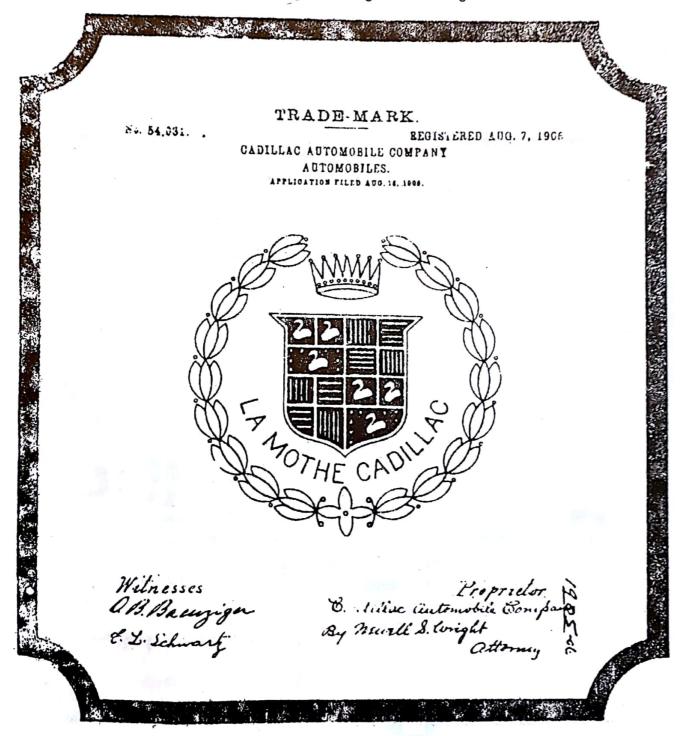
JOSÉ CÂNDIDO S. MURICY NETO Diretor Pres-RICARDO HADDAD 1.º Vice-Pres. 2.º Vice-Pres. FERNANDO CARNEIRO LEÃO 1.º Secretário WILSON CORREA DE SOUZA NETO 2.º Secretário ALFREDO RANGEL Diretor Social LUIZ CARLOS PESTANA Diretor Téc. PEDRO PAULO VIOLA 1.º Tesoureiro DARIO DE ÁVILA MESQUITA 2.º Tesoureiro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

CADILLAC "Standard of the Word" Troféu Dewar

O escudo do Cadillac, é a reprodução visual e graficamente aperfeiçoada do brazão de Antoine De La Mothe. Obedeceram os mesmos padrões da heráldica, e embora aparecessem nos primeiros modelos de 1902 e 1904 no cubo das rodas, somente em 1906, após o seu registro no departamento de marcas e patentes em 7 de agosto, é

que passou a adornar os radiadores como emblema distintivo da fábrica, fig. 1.

Em 1904, Sir Thomar Dewar, um abastado industrial e membro do Parlamento Britânico, instituiu um troféu a ser oferecido anualmente à indivíduos ou empresas que se destacassem no progresso tecnológico.



O troféu Dewar como ficou conhecido, foi conquistado pela Cadillac em 1908, ao fazer uma demonstração pública, oficializada pelo Royal Automobile Club (Inglaterra), da intercambialidade das peças de três carros 0 Km escolhidos ao acaso de um lote de oito, chegados à Londres. Os carros foram conduzidos através de Londres em um percurso de 42 km. até o autódromo de Brooklands em Weybridge. Afim de constatar a sua performance de carros novos, ainda rodaram vinte (20) voltas na pista, perfazendo mais 33 km, dando um total no odômetro de 75 km. e mantendo uma velocidade média de 50 km/hora. Após o que, em uma garagem improvisada ao lado da pista, foram total-

mente desmontados até a última peça e parafuso, e seus componentes desmembrados; 721 peças por carros.

Com exceção dos componentes maiores, tais como, capô, pára-lamas, rodas etc. facilmente identificáveis pela cor, as demais peças e engrenagens de motor, caixa e diferencial, foram totalmente misturadas entre si, tornando assim impossível saber a qual carro pertencera antes da desmontagem.

Duas mil peças amontoadas, foram novamente separadas em três caixotes, e de um deles, foram retiradas oitenta e nove peças diversas que incluiam pelo menos, um pistão, trava, pino, biela,











TRADE-MARK.

No. 54,931.

REGISTERED AUG. 7, 1906

CADILLAC AUTOMOBILE COMPANY
AUTOMOBILES.
APPLICATION FILED AUG. 18, 1906.



Witnesses OB. Bacuyigar & L. Schwart Proprietor & Badillac automobile Company By newell S. Wright attorney

Though evidence exists that brass "Cadillac" script was used on some hubs as early as 1904, the radiator scripts did not appear until 1906. At left we have a typical variety; from top to bottom: the plain, slanted script of 1911, the dated version of 1912, a catalogue variety with motto from 1914, and the script as used on serial number plates from 1908. The arms, above, were not registered until August, 1906.

bombas de óleo e engrenagens de transmissão, peças estas que foram trancadas em um cofre pelos técnicos da Royal Automobile Club. A sua substituição foi feita pelo representante da Cadillac em Londres, Sr. Bennet, de seu estoque normal de peças que lá se encontravam!

A data de 5 de março de 1908, ficou nos anais da história do automobilismo, e em particular da Cadillac.

Os carros foram novamente montados, sem ser necessário nenhum ajuste de peças, todas se encaixando perfeitamente. E no dia seguinte, pela manhā, bem cedo, foram colocadas à funcionar sob expectativa geral. E como funcionam! Para finalizar

o teste, rodaram mais 750 kms. na pista de Brooklands, à toda velocidade, e obtiveram a mesma média obtida anterior à desmontagem! 50 km/hora! Por este feito a Cadillac recebeu do RAC, o Certificado de Performance n.º 56!

A partir deste momento, orgulhosamente a Cadillac, passou à ostentar abaixo do seu distintivo, a inscrição famosa "Standard of the World", que significa: "Padrão Mundial".

Bibliografia — Cadillac The Complete seventyyear history.

Maurice D. Hendry — Duttorn e Co. New York 1973. Segue no próximo número o La Salle, seu nome, sua história.



The hub insignis, reverting to seven points on the crown, was used in 1909, which also say the same devices as a radiator tamping. The "Standard of the World" alogan would be used for several years on bubs, though the radiator emblem was abandoned from 1910 to 1916. Script nameplates for adiators were optional in 1912. On the last Four, and 1914, bub caps abowed eighteen point crowns, but the cars enained badgeless and without radiator script.





Although the Caddiller arms were not registered as a tradem until 1906, they were in use as early as September, 15 in decal form on the Model A, and persisted in guise until 1904. Early arms designs, such as the example left above, were closely based on the registered desily with merlette slanting down to the registered desily with merlette slanting down to the left and a wre compose of of tulip bulb-like flowerets arching up to a ser pointed crown. Gradually this changed to the mgraphically visible pattern abown at center above, with adopt upon Cadiller's receip of the Dewar Trop that year (1908) for achievements in standardization of patties and the while retaining the basic badge form of the tradedmark registration had resorted to a m complicated wreath pattern. The 1906 tub insert design.

Pug







Todos os amantes de automóveis antigos conhecem estórias de carros e marcas marcadas pelo azar. Em diversos países do mundo, por exemplo, diz-se que o Packard traz má sorte a seus proprietários, embora o Fernando Carneiro Leão negue peremptoriamente e o Luiz Carlos Pestana diga até o nome do executivo da General Motors que inventou esta lenda. A verdade é, no entanto, que todos nós já possuimos um carro que quebrava ou batiu mais que outros. O Luizinho conta uma estória de um Cadillac 50 que é de fazer lamber os amigos do Tinoco.

Mas o mais interessante, é que essas lendas ou fatos não constituem monopólio de países americanos ou sejam de um passado recente. A revista Old Cars Weekly de 30 de outubro de 1980 publicou um artigo interessante que relata a estória de um Graf und Stift mal assombrado.

Conta o Sr. Richard Bauman que em 1910 a Graf und Stift fabricou um lindo carro vermelho brilhante que é considerado o carro mais azarado da Áustria.

No dia 28 de junho de 1914, o assassinato do Arquiduque Franz Ferdinand e da sua esposa a Duquesa de Hohenburg em Sarajevo, Bosnia, durante um desfile é considerado como o estopim que deu início a 1.ª Guerra Mundial.

O carro onde ocorreu o assassinato era um Graf und Stift 1910 vermelho brilhante que se encontra hoje em exposição no (atenção Paulo Drolshogen) Heeresgeschlightliches Museum em Viena.

Naquele dia de 1914, um jovem saiu da multidão que aplaudia o desfile, correu para o carro, subiu no estribo e disparou várias vezes no Arquiduque e na Duquesa. Assim teve início a "Grande Guerra".

Alguns dias após a morte do Arquiduque, um General austríaco, general Potiorek, considerado um dos melhores oficiais de seu país, conduziu suas tropas para Sarajevo. Na residência do governador ele encontrou o Graf und Stift e confiscou o carro para o seu uso pessoal.

Potiorek, que comandava a 5.ª Brigada, uma das tropas de elite do Exército, foi fragorosamente derrotado na 1.ª batalha da 1.ª Guerra Mundial. Furiosos com a péssima tática militar adotada por Potiorek, o comando militar austríaco chamou-o a Viena, cassou sua patente militar e mandou-o para casa. Alguns meses depois Potiorek morria num asilo.

Um dos subordinados de Potiorek assumiu o comando da 5.ª Brigada e, como seu antigo superior, tomou posse do Graf und Stift. Uma semana depois, dirigindo o carro numa estrada rural, o comandante foi de encontro a um carro de bois que vinha em direção contrária e morreu, juntamente

com os dois camponeses que conduziam a carroça.

Durante três anos o carro ficou abandonado numa estrebaria até que o governador da lugoslávia soube do seu paradeiro e mandou restaurar o automóvel. O governador usou o carro durante quatro meses, nos quais teve quatro acidentes sérios. Segundo o diário do governador o carro "agia como se tivesse mente própria". Parecia que ele queria machucar seus ocupantes fazendo manobras inesperadas e incontroláveis. O último acidente do governador convenceu-o que o carro era mal assombrado. Nesse acidente, o governador perdeu seu braço direito ao bater em outro carro.

Pura superstição declarou o médico Herman Sikis ao comprar o Graf und Stift em 1919. Alguns meses depois, o médico estava morto. No mais estranho acidente de todos, o Graf und Stift foi encontrado numa estrada deserta perto de Viena, capotado sem nenhum amassado e sem causa aparente para o desastre. Só que embaixo do carro jazia o corpo do Dr. Sikis.

Durante vários meses com seu novo dono, um rico comerciante, nada de anormal aconteceu ao Graf und Stift e ao seu proprietário. Até o dia que o comerciante se suicidou. A família não encontrou explicação para o ato. O comerciante estava ganhando dinheiro como nunca, nada devia, vivia bem com a esposa, não tinha amante, etc.. Só que se enforcou.

Um outro médico ridicularizou a má sorte dada pelo Graf und Stift e comprou o carro do espólio do comerciante. Uma semana depois o doutor morria no banco trazeiro do automóvel.

A última pessoa a desejar um carro azarado é um corredor. No entanto, um jovem suiço comprou o carro e inscreveu-o numa corrida através das Dolomitas. O corredor foi de encontro a um paredão e teve morte instantânea.

Alguns meses depois, um fazendeiro comprou o carro, consertou-o e após alguns dias foi de encontro a uma árvore. O fazendeiro vendeu o carro o mais rápido que pôde.

O último dono do Graf und Stift foi um mecânico de Sarajevo. Ele restaurou o carro, pintou-o de verde e decidiu usá-lo para ocasiões especiais. Na primeira delas, um casamento, com quatro ou seis pessoas dentro, o volante subitamente saiu e ficou nas mãos do mecânico. O carro capotou e matou o mecânico e os outros ocupantes.

Nunca mais o Graf und Stift foi dirigido. O Governo austríaco comprou o carro, restaurou-o e colocou-o num Museu em Viena onde se encontra há mais de 50 anos.

Homenagem a Roberto Edward Lee

Em Caçapava, distante 100km de São Paulo e 300 km do Rio, está localizado o Museu Paulista de Antiguidades Mecânicas, o maior no gênero dentro da América do Sul. Seu fundador e proprietário era o desportista Roberto Lee, que ainda acumulava as funções de Relações Públicas, Conselheiro Técnico e algumas vêzes o de Mecânico Chefe da equipe especializada que fazia a manutenção dos carros de sua coleção.

A história do Museu começa há pouco mais de 20 anos, quando Roberto Lee adquiriu um Packard 1935 com carroceria construida na famosa casa Dietrich. Este carro tinha, inclusive, pertencido à artista americana Ginger Rogers. Apaixonado por automóveis e pela mecânica, pouco a pouco foi comprando mais carros, uns ainda em ordem de marcha, outros quase destruídos, que eram pacientemente restaurados. Com o tempo e consequente aumento do número de carros, tornou-se necessária a compra de um local com espaço suficiente para comportar a exposição das relíquias.

O Museu Paulista de Antiguidades Mecânicas é reconhecido pelo governo do Estado de São Paulo e indicado como ponto de atração turística. Roberto Lee mantinha um intercâmbio permanente com colecionadores e Museus existentes na Europa e nos Estados Unidos, tinha ainda "olheiros" em diversos estados do Brasil à procura de novas peças para a coleção.

Alguns carros de sua coleção:

Alfa Romeo — RL — 1924

Packard — Carroceria Dietrich — 1935

Packard — Modelo 120, 4 portas — conv. — 1939

Packard — Super Dietrich — 1931

Lincoln Continental — V 12 — 1948

Hispano Suiza — Modelo Afonso XIII — 1911

Bugatti — Modelo 38 — 1924 MG-TO — 1952

Ford — T 1926

Ford — A 1930

Morris Comercial — 1940

Turcat — Merit — 1903

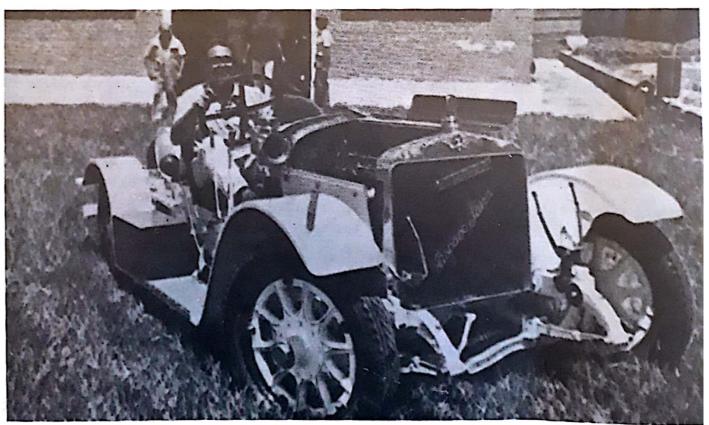
Mercedes — 500K — Conv. 1935

Rolls-Royce — Super Phanton — 1952

Todos os carros reconstruidos pelos mecânicos do Museu respeitam rigorosamente o modelo ori-

ginal de fábrica.

Este homem pioneiro no Brasil em restaurar e colecionar automóveis antigos, foi para nós do Veteran Car Club do Brasil — Rio de Janeiro e, para todos os Veteranos dos Estados, a pedra inicial e é uma grande honra ter seu nome como Fundador e 1.º Presidente do Veteran Car Club do Brasil — Rio.



Roberto Lee ao volante do Hispano Suiza 191