



# O RADIADOR

PUBLICAÇÃO BIMESTRAL DO VETERAN CAR CLUB DO BRASIL - RIO DE JANEIRO

Biênio 1995/1996  
Gestão da Consolidação

SETEMBRO - OUTUBRO/95 Nº 39

**CARRO EM DESTAQUE**  
**Cadillac 1947**  
**de Anibal Olival**

**VI ENCONTRO DE**  
**AUTOMOVEIS ANTIGOS**  
**DO RIO DE JANEIRO**  
**A cidade voltou a brilhar**

**PASSADO A LIMPO**  
**De vella ao**  
**Circuito da Gávea**





## Com a palavra o Presidente



### VI ENCONTRO BEST OF THE SHOW TROFÉU IBRAHIM SUED

Em editorial do número anterior, comentávamos sobre o nosso VI ENCONTRO DO RIO - prestes a ser realizado - e pedíamos o apoio de todos os nossos sócios para o seu sucesso.

Agora, com o evento já realizado, é tempo de renovar os agradecimentos a tantos quantos da festa participaram, aí incluídos nossos associados, que acorreram em peso e com espírito de anfitrião bem afinado, e também todos os amigos, que atenderam ao nosso convite, vindos de São Paulo, Minas Gerais, Espírito Santo, Paraná e outras cidades; agradecemos também ao sr, Dr. Marcelo Fortes, da TURISRIO, ao Dr. José Augusto Wanderley, da GOLDEN CROSS e ao nosso associado Mario Manela, da TRANSPREV, pois o auxílio financeiro destes foi fundamental para a organização do evento.

O sucesso foi enorme e, sem dúvida, estamos pensando em realizar o VII ENCONTRO no mesmo local. Uma

série de providências, no entanto, precisam ser acertadas. Voltaremos em breve ao assunto.

Após o evento houve uma nota muito triste para nós envolvidos com automóveis antigos no Rio de Janeiro: o súbito falecimento do nosso amigo Ibrahim Sued. Trazido ao nosso meio pelo Mariosinho de Oliveira, seu companheiro de longa data, Ibrahim sempre prestigiou nosso Clube, de forma cordial, contínua, impactante e de alto nível, o que muito nos honrou.

Perdemos um grande amigo e o jornalismo brasileiro perdeu um grande profissional, sem dúvida o melhor no columnismo social, sério, justo e claro, retratando como ninguém, durante 42 anos, a sociedade carioca e o próprio Rio de Janeiro que ele tanto amou.

Como homenagem ao estimado amigo o nosso Clube manterá para sempre o Troféu Ibrahim Sued, criado há alguns anos para homenagear, durante o nosso Encontro Anual, o melhor e mais elegante automóvel em exibição, o "BEST OF THE SHOW".

Ademã, Ibrahim!

José Aurélio Affonso Filho

**ESCOLHIDO O MELHOR  
VEÍCULO DO VCC-RJ.**

AJUDE A TORNAR O RADIADOR AINDA MELHOR.  
COLABORE, ESCREVA, ANUNCIE.



**O RADIADOR**

O RADIADOR - *Publicação Bimestral do Veteran Car Club do Brasil - RJ*

**Jornalista Responsável**  
José Aurélio Affonso Filho

**Coordenação Geral**  
Fernando Gameleira

**Concepção Visual**  
G2 Publicidade e Marketing  
Telefax: (021) 220-0427

**Editoração Eletrônica**  
Marcelo Barbosa  
Tel.: (021) 240-9518/Fax: 240-8942

**Fotografia**  
José Resende - Mahar Press  
Tel.: (021) 205-4666

**Fotolito (capa)**  
Rainer Rio  
Tel.: (021) 286-8597/Fax: 266-3123

**Impressão**  
Gráfica Wagner  
Tel.: (021) 580-1181/Fax: 580-1584

**Colaboradores**  
Daniela Sabat Daudt  
José Candido Muricy Neto  
João Rocha Lagoa  
Roberto Dieckmann  
Sergio Fortes

**Propriedade Veteran Car Club do Brasil**  
Rua Atilio Milano, 105

Del Castilho - Rio de Janeiro  
Telefax: (021) 281-6393

**Diretoria Biênio 1995/1996**  
Diretor-Presidente

José Aurélio Alfonso Filho  
1º Vice: Wilson Saraiva  
2º Vice: J. Candido Muricy Neto  
1º Sec.: Carlos Candelot  
2º Sec.: Sergio Nobre  
Dir. Social: Edison Ferreira  
Dir. Téc.: J. Candido Muricy Neto  
1º Tes.: Henry Braunstein  
2º Tes.: Sergio Fortes

Tiragem: 1500 exemplares/Distribuição gratuita



## ÍNDICE

### NOSSA CAPA

CADILLAC 1947, de Aníbal Olival, fotografado por José Rezende Mahar, na Marina da Glória.

### EDITORIAL ..... 2

### EVENTOS ..... 3

Aniversário do Clube São Gonçalo Rallye Conturbado  
O Encontro do Forte de Copacabana

### SONHO DE CONSUMO ..... 10

Ferrari Testa Rossa

### ESPECIAL ..... 12

De volta ao Circuito da Gávea

### UM CARRO EM

### DESTAQUE ..... 18

Cadillac 1947

### VIAGEM ..... 23

Uma viagem quase perfeita

### CORREIO TÉCNICO ..... 26

Gasolina Aditivada - a polêmica

### VARIEDADES ..... 32

Plastimodelismo - Mercedes 190 SL

### CARTAS ..... 34

### ANUNCIAM NESTA EDIÇÃO:

Brink Center  
Ferragens Universal  
General Motors do Brasil  
Golden Cross  
Gráfica Wagner  
J. Affonso  
Nova Texas - Fiat  
Rainer Rio

## V ANIVERSÁRIO DO AUTO RELÍQUIAS CLUB DE SÃO GONÇALO

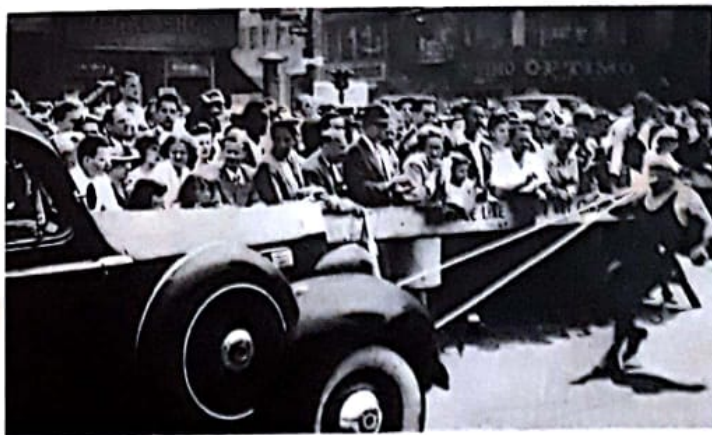
O **RADIADOR** não perde uma! Estivemos em São Gonçalo - RJ para a comemoração do 5º aniversário do movimentadíssimo clube. Para que ninguém se perdesse, especialmente os além-para-eles-ponte, ou seja, nós mesmos, a Organização repetiu o ponto de encontro no Carrefour da auto estrada Niterói-Manilha. Com coordenação e rapidez especiais, as inscrições foram feitas na hora e a custo zero - uma delícia para os cariocas. Uma kombi de som provia a música e instruções para a formação de uma carreta caprichosamente dividida em pelotões monomarcas e orientada por motocicletas não-silenciosas. E as-

sim partimos em grupos de Modelos A (muitos e muito bons!), Fuscas e os outros carros separados por décadas. Fechava o desfile um pelotão final de Mercedes-Benz a óleo diesel, sabiamente posicionados para não poluírem os demais.

O passeio atravessou São Gonçalo, linhas férreas e avenidas e seguiu até o Centro de Cultura, onde nos aguardava um magnífico coquetel, enquanto os automóveis descansavam à sombra.

Parabéns aos organizadores e patrocinadores que reuniram mais de sessenta automóveis antigos em um evento cheio de manifestações de carinho do público, que o assistiu entusiasmado. ■

### *Momentos Inesquecíveis Veteran Car*



Nem mesmo a consagrada matéria publicada no último **RADIADOR** evitou o rompimento de relações entre Skipper e a reboquista Virgília, este acusado de praticar aumentos abusivos de preços após o Plano Real. Skipper não se deu por vencido e resolveu fazer ele mesmo o serviço



## VI ENCONTRO DE AUTOMÓVEIS ANTIGOS DO RIO DE JANEIRO

Desta vez os cariocas podem bater no peito e se vangloriar da alta qualidade da reunião de automóveis antigos que promoveram no Forte de Copacabana, entre os dias 7 e 10 de setembro de 1995.

Organizar um super-evento no feriado de 7 de setembro, data reservada ao Veterano do Rio de Janeiro no calendário da Federação Nacional de Veículos Antigos, revelou-se nos últimos anos tarefa quase irrealizável. O problema era encontrar um local adequado à promoção de um encontro de grandes dimensões, semelhante ao Grande Hotel de Araxá ou ao Parque das Águas de São Lourenço.

Parece incrível mas estávamos quase chegando à conclusão de que este local não existia no Rio de Janeiro. Andamos promovendo nossa reunião em Friburgo, Angra do Reis e até mesmo no Clube dos 500, que fica "perto" mas não "no" Rio de Janeiro.

Se é verdade que todos esses foram excelentes encontros, concorridos e bem organizados,

devemos reconhecer que persistia a frustração de não promovermos nossa reunião na cidade do Rio de Janeiro, cobrança essa que vinha sendo reiterada pelos companheiros de São Paulo, Minas Gerais, Paraná, Brasília e Espírito Santo.

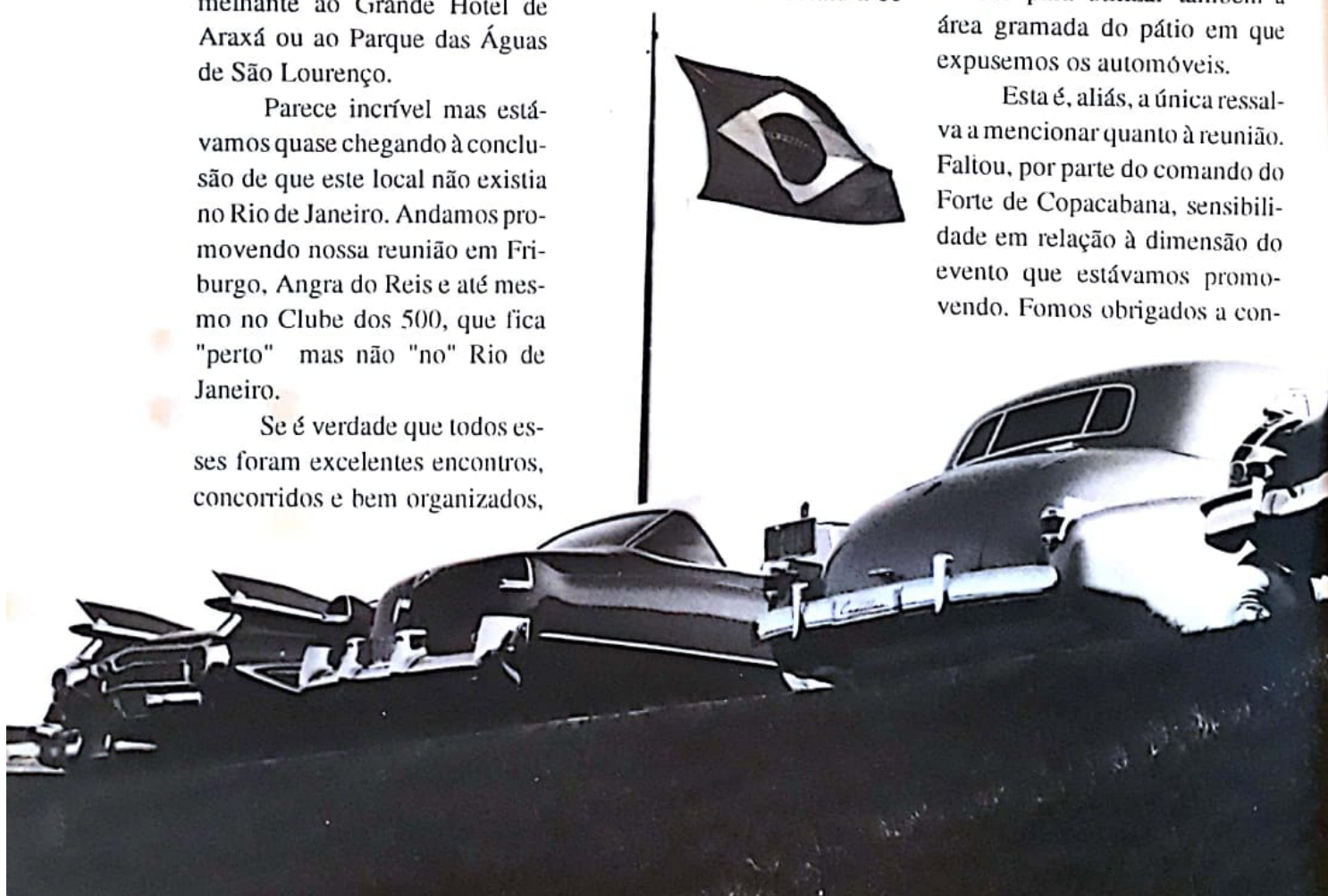
Eis que surge, de repente, a solução do problema. Por que não realizar a reunião no Forte de Copacabana, palco de excelente encontro que promovemos anos atrás em comemoração aos 100 anos de Copacabana?

Os defensores da idéia mencionaram de imediato a be-

leza do local, que supera a competência de qualquer descrição. Além disso, estaríamos próximos de um sem número de hotéis de alta categoria, onde ficariam abrigados nossos companheiros dos outros estados.

E assim foi feito. O evento foi organizado "a toque de caixa", no prazo possivelmente record de quarenta dias. Mas de tudo certo, ou melhor, mais do que certo. Dele participaram cento e trinta automóveis, de excelente nível. E seriam muito mais, se tivéssemos obtido permissão para utilizar também a área gramada do pátio em que expusemos os automóveis.

Esta é, aliás, a única ressalva a mencionar quanto à reunião. Faltou, por parte do comando do Forte de Copacabana, sensibilidade em relação à dimensão do evento que estávamos promovendo. Fomos obrigados a con-







Os Fordinhos muito bem representados. (Foto: Fernando Gameleira)

viver com um punhado de regras desnecessárias e esdrúxulas, mas insuficientes para diminuir o sucesso de um evento que somou a paisagem do Rio de Janeiro, quatro dias de sol, cento e trinta sensacionais automóveis e centenas de bons amigos que se confraternizavam em torno do seu assunto predileto.

Em contrapartida, a imprensa valorizou de forma inédita o nosso encontro, alvo de inúmeras reportagens em jornais e revistas e de vinte e quatro minutos, isto mesmo, VINTE E QUATRO MINUTOS de cobertura nos telejornais das principais redes de televisão.

A reunião do Forte também compreendeu intensa e bem sucedida programação, que incluiu coquetel de abertura, assembléia da Federação Nacional de Veículos Antigos, chá promovido pela Sociedade Feminina de Automóveis Antigos e jantar em que transcorreu a solenidade de premiação.

Tivemos, também, a nossa já tradicional "carreata" na Av. Atlântica, acompanhada com imenso interesse pelas milhares

de pessoas que acorreram à praia de Copacabana num fantástico sábado ensolarado.

É impossível, neste espaço do RADIADOR, registrar os nomes dos companheiros e os maravilhosos automóveis que participaram da esplêndida reunião. A relação dos premiados, que aqui publicamos, dá uma idéia pálida do que foi o nível excepcional do evento, que contou com o apoio da Golden Cross e da TRANSPEV, empresas a quem o Veteran Car Clube do Rio de Janeiro renova seus agradecimentos.

Para finalizar nossa reportagem, queremos registrar a premiação máxima do VI Encontro do Rio de Janeiro, atribuída ao Cadillac 1947 de Anibal Olival. Poucas vezes, numa cerimônia de premiação, um troféu foi tão unanimemente festejado quanto a Taça Ibrahim Sued atribuída ao Anibal, autor de meticulosa obra de restauração que, depois de cinco sofridos anos, resultou em extraordinário atestado de competência e em fantástica contribuição ao acervo de automóveis antigos do Rio de Janeiro. ■

## RESULTADO DA VOTAÇÃO

### Destaques da Década de 20

- Marmion Double Phaeton 1929 - Hildebrando Cardoso Pereira
- Auburn Sedan 1928 - Francisco Cuffarelli
- Dodge Brothers 1929 - Jorge Passaro
- Ford Roadster 1929 - Eduardo Sarkissian

### Destaques da Década de 30

- Ford Roadster 1932 - José Gonçalves Froux
- Ford 1931 - Julio Alberto Teixeira
- La Salle 1938 - José Cândido Murray Neto
- Pontiac Sedan 1936 - Armando Maia
- Packard 1939 - Eugênio Camargo

### Destaques da Década de 40

- Mercury Conv. 1946 - Gerson Miguel
- Chevrolet 1947 - Francisco Azevedo
- Ford Tudor 1946 - Tokury Marini
- Chevrolet Conv. 1941 - Sérgio Nobre
- Salomon Coupe 1948 - Flávio Marx

### Destaques da Década de 50

- Chevrolet Belair 1950 - Abel do Nascimento
- Chevrolet 1957 - Sérgio Oliveira e Silva
- Rover P.4 1952 - Cid José Barbosa da Silva
- Cadillac Coupe de Ville 1956 - Arturiano da Silva
- Chevrolet 1951 - Dulio Viel

### Destaques da Década de 60

- Chevrolet Corvette 1965 - José Carlos Botelho
- Chevrolet Impala 1964 - Alex Farias Odrico
- Chevrolet Opala 1969 - Durval Relvas
- Mercury Cougar 1968 - Og Pozzoli
- Chevrolet Impala 1961 - Aelso Corrêa da Silva

## PREMIAÇÃO

### Melhor Conversível Americano - Troféu Coker Tire

- Impala 1958 - Giacomo Fravetto

### Melhor Cadillac - Troféu Nova Texas

- Coupe de Ville 1949 - Otávio Carvalho

### Melhor Jaguar

- E Type 1970 - Sérgio Adolpho Manta

### Troféu Classic Technik

- Rolls Royce 1969 - José Alfredo Damiano

### Troféu Park Place (Linha Chrysler)

- Plymouth Belvedere 1955 - Roberto Dieckmann

### Troféu Santo Amaro (Melhor Ford de Bigode)

- Ford 1931 - Sérgio Krikor

### Troféu Rio-Palace (Automóvel mais Luxuoso)

- Packard 1952 - Werner Hacker

### Troféu PST (Fiat mais antiga)

- Fiat 500 C - Roberto Machado

### Mais Antigo

- Ford modelo T 1917 - Gerson Miguel

### Melhor Nacional

- Karmann Ghia 1964 - Cynthia Erwene

### Troféu Jornal dos Sports/André Queiróz

- Ferrari Dino 246 GT 1973 - José Carlos Monteiro Soares

### Best of Show - Troféu Ibrahim Sued

- Cadillac Sedan 1947 - Anibal Olival



# Momentos Inesquecíveis Veteran Car

- Forte de Copacabana -



Cinco anos de meticulosa restauração e um troféu ganho num Sete de Setembro alçaram Anibal à condição de Herói da Pátria. A maravilhosa estátua foi erigida em sua homenagem por iniciativa do Mariozinho de Oliveira.



Flagrante do concorrido coquetel que marcou a inauguração do VI Encontro de Automóveis Antigos do Rio de Janeiro.



Somos obrigados a reconhecer que o extraordinário sucesso do nosso Encontro causou pequenos problemas aos frequentadores da Praia de Copacabana.





Nossos companheiros de Belo Horizonte que não puderam trazer seus sensacionais automóveis para a reunião do Forte de Copacabana asseguraram que não vão faltar no ano que vem. Da esquerda para a direita vemos Paulo Guarino, Milton Lapertosa, Pacifico Mascarenhas e Navantino Filho, quando chegavam ao local do evento.



O pou começou na assembléia da Federação Nacional de Veículos Antigos. Tudo começou quando Wilson Saraiva tentou impugnar a participação de vários automóveis na reunião do Forte de Copacabana: a La Salle do Muricy, considerada como Hot-Rod; o Hanomag do Rubens Lima, que o Wilson não considera Hot-Rod; o Impola 63 do Presidente Aurélio, cujo teto, segundo o Wilson, teria sido cortado; a Fiat Topolino do Roberto Machado, por utilizar motor de barbeador elétrico; e, finalmente, a Pontiac do Armandinho Maia, por rodar sem motorista. Na flagrante identificamos, na "turma da deixa disso", Waldir Tostes e José Roberto Bentes. Incentivando a briga destacam-se Claudio Barrego e, mais uma vez, José Roberto Bentes.



## RALLYE CONTURBADO



Tudo pronto para a largada. (Foto: Mahar)

Permanece sub judice o resultado do Rallye de Teresópolis, promovido pelo Veteran Car Clube do Rio de Janeiro no dia 29 de julho de 1995.

Terminada a prova, inúmeras suspeitas foram levantadas em relação aos resultados divulgados pela Comissão Organizadora. Diante disso, seu Presidente, João Rocha Lagoa, optou por submeter as impugnações apresentadas ao Tribunal de Justiça da Federação Internacional de Automobilismo.

Não cabe ao RADIADOR tomar partido nesta polêmica. Mas é dever da imprensa registrar alguns fatos muito estranhos que ocorreram no Rallye.

Dentre esses, o mais nebuloso envolveu a vitória de Henri Braunsstein, com zero ponto perdido no percurso. Este feito inédito, digno de registro na história do nosso clube, na verdade contribuiu para realçar ainda mais as suspeitas que envolveram a vitória do consagrado piloto.

Tudo começou com as dúvidas levantadas pelo competidor Alfredo Amaral. Cansado de colecionar resultados pouco significativos nas edições anteriores da prova, Amaral

compareceu ao Rallye Teresópolis 95 assessorado por vinte auditores do seu escritório de contabilidade. Mais acostumada a lidar com créditos e débitos de empresas, deduções fiscais, etc., esta equipe, estrategicamente espalhada ao longo do percurso, não foi suficiente para assegurar ao Amaral uma colocação melhor do que o sétimo lugar.

O que se comenta, no entanto, é que a presença desses grandes farejadores de delitos numéricos teria propiciado a apuração de trambiques diversos, envolvendo boa parte dos competidores.

A vitória do Henri, com o tal zero ponto perdido, teria decorrido da utilização de não um, mas dois Volkswagens 1961, absolutamente idênticos. Um deles seria efetivamente o carro do Henri. O outro teria sido providenciado pelo seu cúmplice Sergio Nobre, com quem Henri supostamente dividiu o vultoso prêmio em dinheiro atribuído ao piloto vencedor.

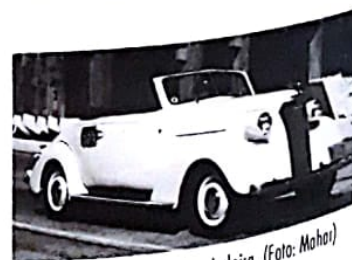
Informam os tais auditores que Henri e Sergio Nobre teriam procedido, na véspera da prova, à medição milimétrica do percurso, estando aptos, portanto, a calcular o tempo exato a ser despendido na subida da serra,

levando-se em conta a velocidade média escolhida pela famigerada dupla.

Assim, colocado o Volkswagen "pirata" próximo à linha de chegada, devidamente pilotado pelo Sergio Nobre (o qual, maquiavelicamente, declarou sequer haver comparecido ao evento), bastou ao Henri recorrer ao telefone celular para comunicar ao assecla a hora exata em que iniciaria sua participação na prova. Rigorosamente no tempo pré-estabelecido, Sergio Nobre cruzou a linha de chegada, para espanto dos demais competidores.

E não teriam se restringido a este golpe as trapaças da prova. Edisson Ferreira, supostamente um brilhante segundo colocado, teve problemas de motor mas dispendeu enorme soma de dinheiro para que seu Impala fosse empurrado serra acima pela população carente de Guapimirim. Isto, evidentemente, é proibido.

Wilson Saraiva que, segundo denúncias contundentes do RADIADOR, teria ganho a versão de 94 do rallye equipando sua Mercedes com moderníssimos equipamentos eletrônicos também proibidos pelo regulamento, apareceu na competição deste ano aparentemente de mãos limpas. Pois asseguram os auditores que não foi nada disso e que os tais aparelhos, desta feita, estavam instalados a bordo de um helicóptero pilotado pelo Paulo Júnior.



Nosso presidente subindo a ladeira. (Foto: Mahar)





Dr. Henri Braunstein, anestesiado com a vitória.

Finalmente Ony Coutinho, tradicional lanterninha de nossos rallies, teria este ano alcançado um honroso oitavo lugar depois de rasurar os mapas de controle da Comissão Organizadora, derrubando sobre os mesmos sua gigantesca caneca de chopp.

Extra-oficialmente, foi o seguinte o resultado do rallye:

1º	Henri Braunstein	Volkswagen - 1961	- 0,0 segundos nº 22
2º	Edison Ferreira	Chevrolet - 1961	- 0,30 segundos nº 04
3º	Pedro Paulo Viola	Hanomag - 1938	- 0,31 segundos nº 12
4º	Wilson Monteiro Saraiva	Mercedes - 1965	- 1,00 minuto nº 10
5º	Marcio Paiva	VW - Bug - 1974	- 1,10 minutos nº 13
6º	Luiz Augusto	Jeep Willys - 1954	+ 1,00 minuto nº 17
7º	Alfredo Amaral	BMW - 1972	+ 1,10 minutos nº 20
8º	Ony Coutinho	De Soto - 1947	- 1,20 minutos nº 07
9º	Antonio Rossini	Dodge - 1975	- 1,30 minutos nº 11
10º	José Peixoto	Dodge - 1951	+ 1,30 minutos nº 24
11º	Rubem Lima	Ford - 1929	- 1,32 minutos nº 06
12º	José Aurélio	Chevrolet - 1937	- 1,35 minutos nº 23
13º	Daury Carlos	K.Ghia - 1969	- 2,30 minutos nº 25
14º	Roberto Dieckmann	Mercedes - 1974	+ 2,35 minutos nº 02
15º	Wilder de Mello	Volkswagen - 1977	+ 2,40 minutos nº 08
16º	Armando Maia	Ford - 1941	- 3,00 minutos nº 15
17º	Sergio Fortes	Chevrolet - 1952	- 3,30 minutos nº 14
18º	Paulo Eugenio Drolshagen	VW-Super 90 - 1964	- 4,00 minutos nº 01
19º	Carlos Alberto Magalhães	Alfa Romeo - 1969	- 4,10 minutos nº 05
20º	Synval Sant'Anna	Mercedes - 1970	+ 4,15 minutos nº 21
21º	Carlos Candelot	Cadillac - 1954	- 4,30 minutos nº 16
22º	Joaquim Aires	Volkswagen - 1959	+ 5,00 minutos nº 19
23º	José Candido Muricy	La Salle - 1939	+ 8,00 minutos nº 03
24º	Marcelo Barros	DKW - 1967	+ 9,30 minutos nº 18

## Pneus Banda Branca ou Especiais.

IMPORTAÇÃO DIRETA DA COKER TIRE COMPANY (CHATANOOGA, TENNESSEE, USA)



- Várias medidas em estoque
- Consulte-nos sobre pneus em estoque ou para importação de medidas especiais
- Peça nosso catálogo

**J. AFFONSO**

J. Affonso Comércio Internacional Ltda.

Av. Mal Floriano, 19 S/1003 CEP 20.080-003 - Tel.: (021) 263-4668 - Fax: (021) 253 8117 e 233-3655 - Rio de Janeiro - Brasil



# "La Testa Rossa"

João Alfredo Rocha Lagoa

Durante a década de 50, a Casa de Maranello, fundada pelo ilustre *Comendatore Ingegnere Enzo Ferrari*, apresentou uma de suas maiores criações, ganhadora de inúmeras competições.

Os bólidos Ferrari recebiam carrocerias diversas, obras primas elaboradas pelos grandes "designers" da época, a maioria até hoje bastante conhecida, como Pinin Farina, Nuccio Bertone, Mario Boano, Elio Zagato, Giovanni Michelotti, Piero Drogo, Neri e Bonacini e, finalmente, o inigualável Medardo Fantuzzi.

Algumas Ferrari podiam ser em algum momento recarrocadas, como esta cuja história vamos relatar.

No início dos anos 60 chegaram ao Brasil duas Testa Rossa, utilizadas pela fábrica numa competição em Buenos Aires, com bons resultados. Uma delas apresentava no chassi a inscrição LM 0019, possivelmente por ter corrido em Le Mans, nas "24 horas".

Tratava-se de uma Spider, muito usada nas corridas da época. Na sua trajetória brasileira, supõe-se que este carro tenha sido pilotado por Celso Lara Barberis em algumas competições em Interlagos, até que numa delas ocorreu um acidente de extrema gravidade, ficando o carro semi-destruído e vindo o piloto, inclusive, a falecer.

O escombro da "Testa Rossa" teria retornado à Itália, quando foi então recarrocada por Piero Drogo de forma semelhante à belíssima "GTO", como um maravilhoso cupê.

De volta ao Brasil o carro foi apresentado numa prova no anel externo de Interlagos, por volta de 1964, chamando a atenção de todos mais pela beleza de suas linhas do que propriamente pela performance.

Era, então, de propriedade de Giorgio Moroni. Este, por ser extremamente alto, encomendara o carro com um enorme parabrisas e uma capota bastante

alta e angulosa. Mesmo assim, a carroceria ainda era extremamente harmoniosa.

Em 1965 seria disputado o Grande Prêmio 4º Centenário, na Barra de Tijuca, em pista improvisada em suas ruas e avenidas. Para disputá-lo, pilotando a Ferrari, foi contratado Camilo Cristóforo, àquela altura campeão da Força Livre e da Mecânica Continental, bastante habilitado, portanto, a "domar" máquinas possantes como aquela.

Na prova competiam os Simca-Abarth 2000 na qualidade de favoritos, o protótipo *Tempestade*, também da Simca, as berlinetas Alpine da Willys, os DKW Malzoni's, etc.

Camilo, o velho "Lobo do Canindé", fez uma corrida inteligente, esperando a quebra dos líderes, mais afoitos, vencendo a prova brilhantemente.

A Ferrari permaneceria no Rio, adquirida que foi por Claudio Klabin, que a utilizava unicamente à noite, acelerando a máquina na Av. Vieira Souto, para deleite dos frequentadores do "Postinho".

Foi então que Paulo César Newlands, num lance magistral, adquiriu o automóvel, em troca de um "JK". Newlands já tinha um belo currículo como piloto, tendo obtido algumas vitórias em Interlagos na condução de um outro "JK" preparado.

Após habituar-se ao novo carro, ele decidiu participar de uma prova que seria disputada em Petrópolis, em circuito de rua, com paralelepípedos, naquela que viria a ser a penúltima das que lá foram promovidas, no ano de 1967.

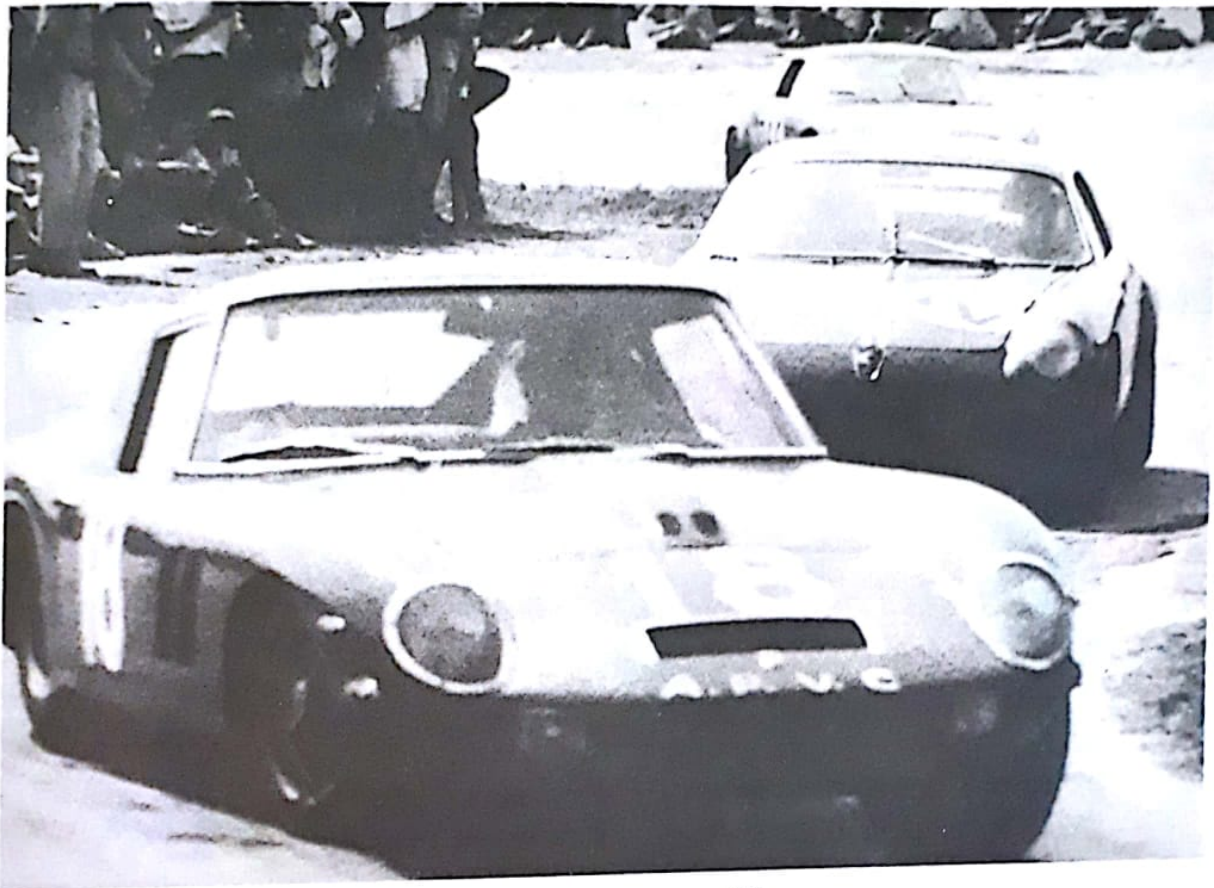
Diante de forte concorrência, que incluía os Karmann-Ghia Dacon com motor Porsche Carrera 2 dos irmãos Varranda, Paulo César logrou a vitória, com desempenho bastante corajoso, por ser o carro totalmente inadequado àquela pista.

Bastante animado, por duas vezes ele competiu no autódromo do Rio de Janeiro, recém inaugurado, sem alcançar sucesso devido a pequenos acidentes.



A Ferrari vencendo o Grande Prêmio IV Centenário. (Foto: Revista Quatro Rodas, outubro de 1965)





Camilo na Ferrari, Jaime e Cyro nas Abarths, brigando no "S". (Foto: Revista Autoesporte, outubro de 1965)

Decidiu, então, transformar novamente o carro, adaptando-o ao uso de rua, com ventiladores para o motor, freios a disco, aros 15" e, surpreendentemente, modificando a bela carroceria, baixando a linha do teto, alterando o parabrisas, aumentando as passagens de roda e as tomadas de ar dianteiras.

Concluídos os trabalhos, executados lentamente na oficina de sua mineração, usou ainda esporadicamente o carro para eventuais passeios, vindo a vendê-lo

em 1972 por quantia irrisória para um americano residente no Rio de Janeiro.

Camilo Cristóforo relatou-nos então que tendo sido chamado pelo proprietário para um serviço de mecânica, adquiriu o carro e guardou-o em sua oficina no Canindé, por quase vinte anos, sem restaurá-lo.

Eis que a belíssima Ferrari foi então adquirida pelo inglês Colin Crabbe, tradicional comprador de carros de corrida clássicos na América do Sul. Este pa-

gou pelo automóvel uma verdadeira fortuna.

Retornando à Inglaterra, há notícias de que a GTO teria sido de novo transformada em "Testa Rossa" em toda a beleza de suas formas originais, sendo então revendida por alguns milhões de dólares para um colecionador suíço, que a preserva intacta como saiu da Casa de Maranello, no final dos anos 50, em toda a sua glória e esplendor.

**NOTA DO AUTOR:**

- "Vamos correr em Petrópolis!" - comunicou-me P.C. Newlands.

- "Mas é uma loucura!" - respondi entre indignado e excitado...

Para lá fomos, observando cada saliência da pista, nas ruas de paralelepípedos da Cidade Imperial, com grande temor de que o carro literalmente "decolasse".

Felizmente durante a corrida deu tudo certo, para nosso alívio e grande alegria, numa belíssima e inesquecível tarde de inverno.

**Procurando ferramentas?  
A gente dá uma mãozinha.**

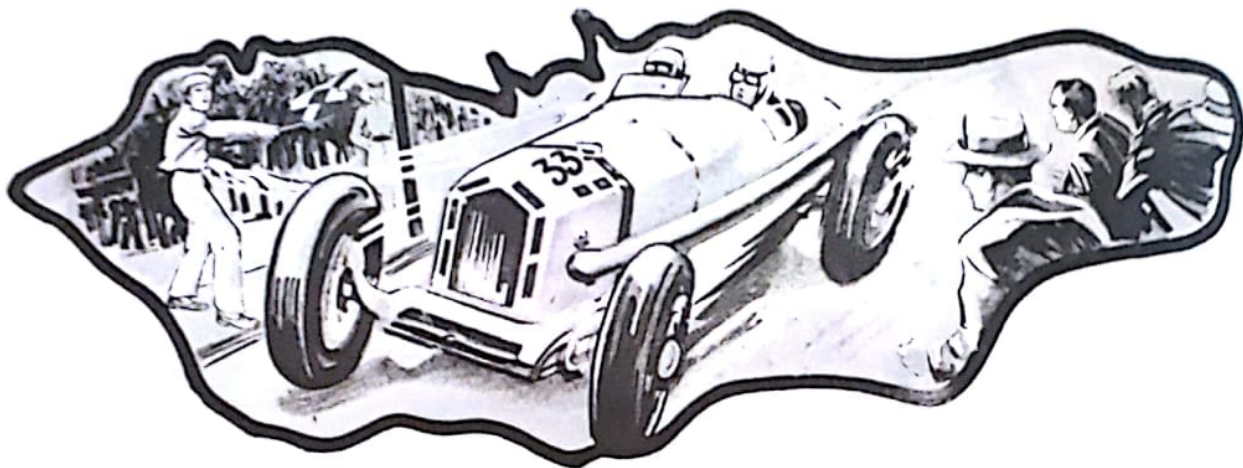


**FERRAGENS UNIVERSAL LTDA.**

Rua dos Inválidos, 23 e 25 - Tel. PABX: (021) 221-7791 - Fax (021) 232-5677  
Telex (21) 35318 - (21) 40444 FULA - CEP 20231-040 - Rio de Janeiro - RJ



## DE VOLTA AO



## CIRCUITO DA GÁVEA

Sergio Fortes

Pertenço ao grupo de colecionadores que são, também, ligados no automobilismo de competição.

Somos peças mais ou menos fáceis de identificar, capazes de enumerar, ano a ano, todos os campeões de Fórmula 1, de 1950 até os dias de hoje, de manter guardadas toneladas de Auto Esporte e Quatro Rodas só para poder provar que as Mil Milhas Brasileiras de 1965 foram vencidas por Vittorio Azzalim e Justino de Maio, pilotando uma carretera Chevrolet Corvette, ou de visitar o Museu da Porsche três dias consecutivos, como fez o Vicente Schulemburg, acompanhado de sua mãe, esta a contra gosto.

Tanto conhecimento acumulado talvez nos qualificasse para participar de "O Céu é o Limite". Devo reconhecer, no entanto, que se isso aconte-

cesse comigo eu até bem pouco tempo torceria para que o J.Silvestre não me fizesse perguntas sobre as diversas edições do Grande Prêmio Cidade do Rio de Janeiro, disputadas no histórico Circuito da Gávea.

Trata-se de um complexo antigo. Fascinado por tudo que dissesse respeito ao "Trampolim do Diabo", eu na realidade jamais havia conseguido reunir muitas informações sobre as corridas ali disputadas, com algumas interrupções, entre 1933 e 1953.

A Gávea de 53, realizada no dia 3 de janeiro, em 30 voltas, foi a primeira corrida de automóveis que assisti em minha vida. Com quatro anos de idade, é certo que não entendi grande coisa. Recordo, assim, à "História do Automóvel" para informá-los de que o vencedor foi o Barão de



Graffenried, com Maserati, tendo chegado em segundo lugar Giulio Musitelli e em terceiro Francisco Landi.

Eu já estava mais ou menos conformado com o meu desconhecimento sobre o Circuito da Gávea. A solução do problema, durante muito tempo cogitada, uma pesquisa na Biblioteca Nacional, vinha sendo ano após ano adiada. E chegaria o dia em que meu projeto se tornaria inviável, por incapacidade física de subir suas imensas escadarias.

Mas eis que, de repente, o tema retornou com toda força. Numa reunião do "Clube do Trem", presente Mariozinho de Oliveira, ficou claro que estávamos diante de uma autêntica autoridade na matéria. Ficamos horas ouvindo o Mariozinho discorrer sobre as várias edições da Gávea, aliando sua verve insuperável a um conhecimento e memória que a todos empolgou.

Estava eu ainda impactado pelas aulas do Mariozinho quando cheguei a São Lourenço para o nosso "Encontro Nacional". E, felicíssima coincidência, ao completar minha milionésima volta pelo mercado das pulgas descubro uma coleção da

interessantíssima Revista de Automóveis, publicação que eu não conhecia mas que teve sua qualidade enaltecida naquele mesmo dia (mais uma coincidência ...), na palestra do Dieckmann, pelo Presidente Og Pozzoli.

Desnecessário confirmar que os diversos números da Revista de Automóveis que então adquiri continham reportagens sensacionais sobre várias corridas do Circuito da Gávea.

Orgulhoso dos meus novos conhecimentos, ocorre-me transmitir aos leitores do RADIADOR um resumo de cada uma dessas reportagens, assinadas por José Stockler Canabrava.

Sem me propor a seguir qualquer ordem, começo nossa série comentando o VI Grande Prêmio Cidade do Rio de Janeiro, realizado no dia 12 de junho de 1938.

Havia uma expectativa imensa em torno da disputa. A Gávea de 1937 assumira definitivamente o "status" de prova de caráter internacional, revestida de características muito especiais, onde a velocidade dos automóveis podia frequentemente



Momentos antes da largada, os participantes posam para a imprensa. (Foto: Revista de Automóveis, agosto de 1957)



te ser suplantada pela perfcia do piloto e um bom planejamento de corrida.

A vitória do italiano Carlo Pintacuda em 1937, com Alfa-Romeo, sobrepujando a Auto Union de Von Stuck, muito mais potente, comprovava fartamente essa circunstância.

O sucesso daquela prova motivou os organizadores a antecipar as providências voltadas para a disputa de 1938. Inúmeros convites foram enviados aos diversos clubes de automobilismo europeu, ao tempo em que se organizava um Circuito da Gávea Nacional, com o objetivo de selecionar os pilotos brasileiros que iriam representar nossas cores em sua edição internacional. Disputada esta prova, formou-se uma equipe constituída por Nascimento Jr. (1º colocado), Francisco Landi, Alfredo Braga e Geraldo Avelar. Este último, por não

possuir um carro de Gran Prix, desistiu de participar da prova internacional.

As adesões de pilotos estrangeiros estavam abaixo das expectativas. A Europa vivia dias conturbados. Hitler, depois de conquistar a Áustria, estava prestes a viajar para a Itália, para consolidar a política do Eixo.

Paralelamente, a fórmula Gran Prix também acabara de sofrer modificações. Prevalencia, até então, exclusivamente um limite para o peso máximo do veículo, da ordem de 750 quilos. Este não estava sendo suficiente para impedir velocidades excessivas, o que se tentava obter, agora, com a limitação da cilindrada: 3.000 c.c. com compressor ou 4.500 c.c. sem compressor.

Envolvida na adaptação à nova fórmula, a Auto-Union declinou do convite para participar da Gávea de 38. As cores germânicas seriam possivelmente defendidas por um corredor independente, Herbert Berg, que deveria pilotar uma Maserati de 1.500 c.c., marca até então desconhecida no Brasil. Às vésperas da prova, no entanto, tendo sofrido um acidente a caminho de Gênova, onde se encontrava seu carro, Berg foi obrigado a apresentar sua desistência.

Um número mais alentador de adesões começara, então, a chegar à sede do Automóvel Clube do Brasil. Da Argentina ficara assegurada a presença de Arzani, com Alfa-Romeo 3.800 c.c.. Portugal estaria representado por dois volantes ainda desconhecidos do público brasileiro: Manoel de Oliveira, que vencera recentemente o Circuito do Estoril, pilotaria um Ford Especial, ao tempo em que Casemiro de Oliveira teria à sua disposição uma Bugatti. O francês Louis Decarolli faria estreitar uma Maserati em pistas brasileiras. Havia dúvidas em relação à participação da equipe oficial da Alfa-Romeo, integrada por Pintacuda e Tadini. A equipe pleiteava um prêmio de partida superior àquele fixado pelo Automóvel Clube. A interven-

FREIOS DE AÇÃO IMEDIATA

TODOS SABEM ...

**FORD NA VANGUARDA em tudo!**

HÁ SEMPRE LUGAR PARA MAIS UM

ÚNICO EM SUA CLASSE COM MOTOR V-8

E NA VANGUARDA EM ESTILO, TAMBÉM

DESEMPENHO SUAVE, SILENCIOSO

Há um *Ford* em seu futuro

Expos. Internacional Ford Motor Company



ção do Comendador Sabbado D'Angelo, assumindo esta responsabilidade financeira, assegurou a participação das novíssimas Alfas modelo 308 (Corsa), com motor de 8 cilindros de 3.000 c.c. e 320 HP de potência.

No dia 1º de junho chegava ao Rio de Janeiro o primeiro volante estrangeiro, Carlos Arzani. Os brasileiros ainda vibravam com a vitória de 6 x 5 sobre a Polônia, na Copa do Mundo, quando o A.C.B. deu por encerradas as inscrições para a prova, atribuindo números para os 22 carros participantes.

Dois assuntos mobilizavam então o Rio de Janeiro: a corrida da Gávea e o jogo Brasil e Tchecoslováquia, que seria disputado no mesmo dia da realização da prova. Tal circunstância, inclusive, motivara os organizadores a antecipar o horário da largada para 8:00 horas, providenciando ao mesmo tempo uma rede de alto-falantes distribuída ao longo do circuito, para o caso de a prova sofrer algum atraso.

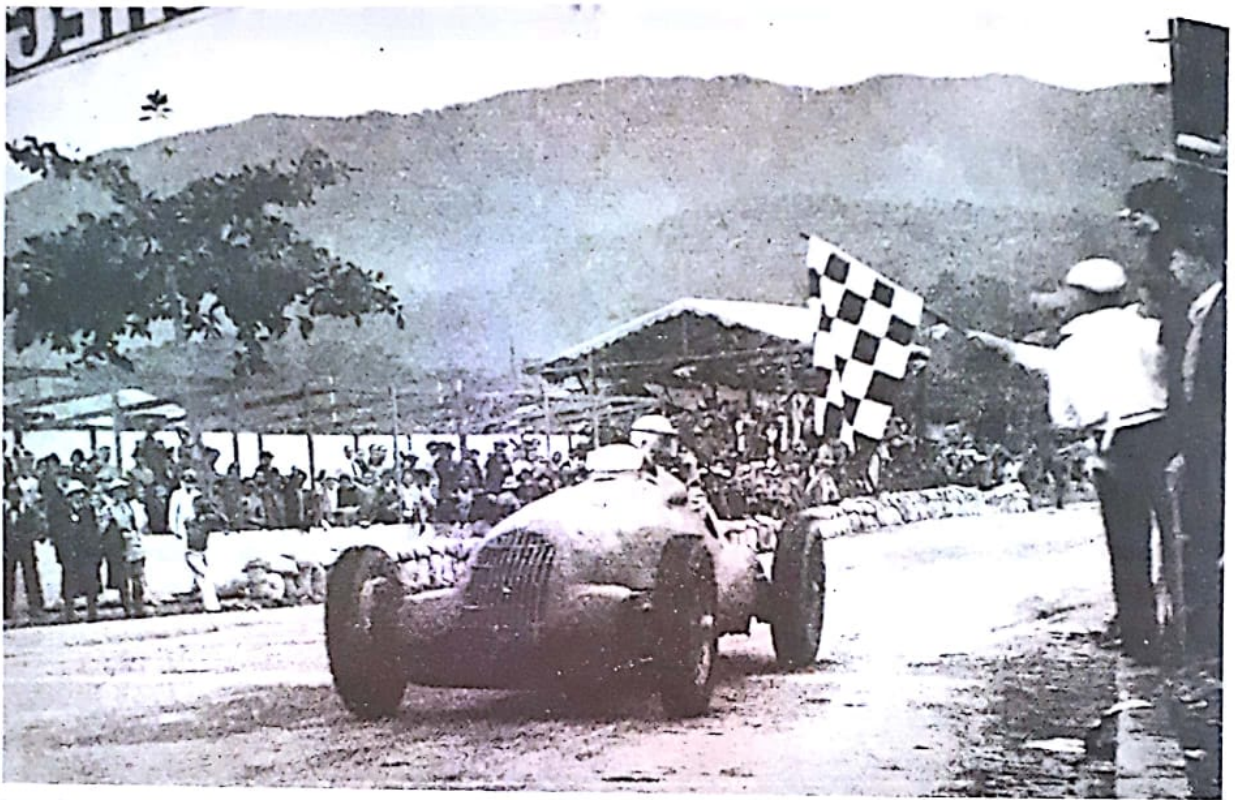
As sessões de classificação revelaram algumas surpresas. Esperava-se que Pintacuda quebrasse o record de volta estabelecido no ano anterior por Stuck. Mas isto não aconteceu, cabendo ao argentino Arzani esta primazia, ao alcançar,

*Momentos Inesquecíveis Veteran Car*



Foto de reportagem do RADIADOR: sumiram as garras de parachoque do Bel Air Conversível Presidencial, Tuneca recorreu à peroba do campo para salvar a situação.





Pintacuda em sua terceira e última apresentação ao público brasileiro. (Foto: Revista de Automóveis, agosto de 1957)

com sua Alfa 3.800 c.c., a nova marca de 7 minutos e 39,4 segundos. O brasileiro melhor classificado foi Francisco Landi, com 7 minutos e 57,4 segundos, seguido de Nascimento Junior com diferença de um segundo.

Às 8 horas da manhã do dia seguinte foi iniciado o alinhamento para a largada, pela primeira vez nas imediações do Hotel Leblon. A perspectiva era de chuva. Na primeira fila, lado a lado, estavam alinhadas as baratas de Arzani, Tadini, Pintacuda e Chico Landi. Seguiam-se mais três filas de quatro carros e uma de três.

Com a chegada do Presidente da República os motores começaram a roncar. Dada a partida, Arzani pulou à frente, seguido de Tadini e Landi. Dois carros não largaram, o de Pintacuda e o de Norberto Jung. O primeiro, com o auxílio dos mecânicos, voltou a funcionar. O carro de Jung foi recolhido ao box, com ruptura de um pistão.

Sete minutos e 51 segundos foi o tempo da primeira volta de Arzani. Tadini, Landi, Nascimento Jr. e Pintacuda completavam as cinco primeiras colocações. Benedito Lopes vinha em 6º, Manoel de Oliveira em 10º, Casemiro de Oliveira em 15º e, em último, Geraldo Severiano Pedro.

Ao final da segunda volta começou a chover. Arzani acabara de estabelecer a melhor volta da corrida, com 7 minutos e 50,4 segundos. Começam as desistências, quase sempre motivadas pela falta de pneus apropriados. Concluída a quarta volta, Arzani ainda era o líder, com 35,1 segundos de vantagem sobre o segundo colocado.

Com a chuva aumentando de intensidade, a quinta volta já tem um novo líder, Pintacuda, seguido de perto por Arzani. Tadini e Nascimento Jr. ocupavam a terceira e quarta colocações, vindo Landi em quinto, depois de uma parada no box para diminuir a pressão dos pneus. Manoel de Oliveira, em sexto, era o melhor situado entre os



carros adaptados. A Maserati de Decarolli, que fazia uma corrida inexpressiva, desistiu no início desta volta.

Na sétima volta, com a chuva sempre aumentando, Pintacuda já abria uma vantagem de 44 segundos sobre Arzani. Tadini, seu companheiro de equipe, perdera muito tempo no box substituindo as velas de sua Alfa.

A chuva parou quando treze voltas já haviam sido disputadas. Pintacuda mantinha uma vantagem de quase um minuto sobre Arzani. O terceiro, surpreendentemente, era Manoel de Oliveira, com seu Ford Especial, já então com uma volta de atraso.

Na décima-quinta volta Arzani perdeu muito tempo no box, trocando uma roda e reabastecendo. Pintacuda também fez uma parada, porém muito mais rápida. Manoel de Oliveira mantinha a terceira colocação, seguido de Nascimento Jr. e Tadini, este muito atrasado. Landi era o sexto, com João Alfredo Braga e Casemiro de Oliveira vindo a seguir.

Na décima-sexta volta um sério acidente envolveu Alfredo Braga, que duelava com Casemiro de Oliveira. Tendo errado uma tomada de curva, Braga derrapou e avançou sobre a multidão que se colocava à margem da pista, disto resultando onze feridos, alguns com gravidade.

Daí para frente, poucas novidades. Landi desistiu na 21ª volta e na volta seguinte Pintacuda colocava uma volta sobre seu companheiro de equipe, Tadini.

Esta foi a Gávea de 1938, que encerrou o período áureo dos Grandes Prêmios Cidade do Rio de Janeiro. O "Trampolim do Diabo" projetou o nome do Brasil no cenário automobilístico internacional propiciando a vinda, ao nosso país, de grandes ases do automobilismo.

Com esta segunda vitória, o nome Pintacuda tornou-se sinônimo de perícia e destreza. Juntamente com Manoel de Teffé, Irineu Corrêa, Landi e outros ases da época, ele passou, definitivamente, a fazer parte do automobilismo brasileiro de competição. ■

## Carro Antigo Do Ano 2020.



*Aquele carro zerinho para levar com orgulho às reuniões do Veteran daqui a 25 anos você encontra na Nova Texas. Toda a linha Fiat, peças genuínas e mais uma oficina especializada, com mecânicos treinados pela fábrica.*

**Nova TEXAS**



R. Gen. Caldwell, 193/197 - Centro - Rio de Janeiro - RJ  
Tels.: (PBX) 224-8922 - (PEÇAS) 224-9766



## CADILLAC 47, UM BELO PRÊMIO

Texto e fotos por José Rezende-Mahar Press

Premiado por sua excelência de restauro na exposição de 1995 do Forte de Copacabana, no Rio, o Cadillac 47 de Anibal Olivari merece respeito. É um carro perfeito nos mais variados sentidos, que custou cinco anos de trabalho duro e mostra o quanto o dono e seus amigos entendem de Cadillac.

Primeiro um pouco de história: o 47 é derivado do projeto de Bill Mitchell para os carros de 38, quando foi lançado o belo Sixty Special. Temos no Rio um exemplar desse carro extraordinário que é bem conhecido nos círculos antigomobilistas. Pois bem, em 41 foi apresentada uma variação do tema, que iria ficar em produção até 49 devido à Guerra, que interrompeu a produção para uso civil. Foi segundo alguns conhecedores da marca o mais bonito de todos os Cadillac até hoje, e continuou em produção no pós guerra.

Em 40 foi terminada a produção do La Salle e do V16, deixando uma política de uma marca e um motor, no caso o V8 de válvulas laterais e 5,7 litros de capacidade, que gerava 150 cavalos. Junto com essas medidas de racionalização foi diminuído o número de modelos de 39 em 1940 para 26 em 41, número que foi cortado em 46 para 11.

O ano de 1941 foi também o primeiro que teve a oferta do câmbio automático Hydramatic de 4 marchas. Sua boa qualidade logo agradou ao público, que comprou um terço da produção

com este câmbio, 41,6% em 42 e 90% no pós guerra.

Nesse ano também foi oferecido pela primeira vez um sistema gótico de ar condicionado que invadia meio carro com sua

parafernália monumental. Só achou 300 compradores, talvez pelo fato de que só era possível desligar o compressor manualmente: não havia embreagem na polia e era preciso tirar a correia.

O tema principal da propaganda era a capacidade dos Cadillac consumirem 6,8 km/litro, muito menos que seus antecessores. Uma das causas mais importantes foi o aumento da taxa

de compressão de 6,25:1 para 7,25:1, proporcionando uma potência de 150 cavalos à 3400 rpm, suficientes para um zero a cem em 16 segundos e 170 km/hora, ao menos nos modelos

mais leves. Outra novidade foi a adição de sinalizadores ou piscas piscas. No mais o Cadillac 41 era bastante convencional, com suspensão dianteira independente por bandejas superpostas, amortecedores de braçante nas 4 rodas e fivelas de mola atrás. Freios a tambor nas 4 rodas com acionamento hidráulico e direção por setor e sem fim de acionamento ainda mecânico.

Os detalhes eram muitos, tais como o bocal do tanque sob a lanterna traseira esquerda, que terá importância nessa história, como veremos adiante. Outro detalhe que marcou época foi a famosa grade em forma de caixa de ovos ou eggcrate, que se tornou marca registrada da Cadillac até hoje com suas barras horizontais bem marcadas. O estilo foi muito influenciado pelo Cord, com o capô em forma de caixa e os faróis integrados nos paralamas.

O ano de 41 foi o da nova grade, mas 42 foi o ano dos paralamas do tipo pontão, indo até o meio da porta dianteira, rimando com o design dos Sixty Special anteriores. Na dianteira foi apresentado um tema estético que ainda ra dar muito o que falar: as garras de para-choque do tipo "Dagmar", cujo apogeu se dá nos anos 50, com gloriosas projeções capazes de proferir êxtase aos americanos tão ligados nessa temática, digamos assim, de alimentação oral por aparelhos de tamanho avantajado...

Os freios foram melhorados por tambores aletados e se-



Exposicionado na reunião da Faria de Copacabana, o 47 voltou ao sul. (Foto: Mahar)





O início da operação. (Foto: Anibal Olival)

lados contra a umidade e chegou a ventilação dinâmica, que funcionava mesmo em dias de chuva. Havia um novo painel de instrumentos, e foi colocado um acionamento do freio de mão por puxador em "T". Foi mostrado pela primeira vez um Coupé chamado de Sedanet que tinha a traseira mais estendida e com estilo Fastback, cujas janelas traseiras eram mais longas que as do Coupé comum, na opinião do autor um dos mais lindos automóveis jamais fabricados, com seu estilo ainda mais aerodinâmico.

Durante a guerra a Cadillac honrou suas tradições e forneceu motores V8 e caixas Hydramatic para o tanque M - 24 Chafee. Como isso foi o único componente automotivo a ser fabricado durante toda a guerra, aconteceu um grande desenvolvimento na sua fabricação.

Um mês depois do cessar fogo a Cadillac estava montando de novo seus carros. No início

foram só sedans de 4 portas do tipo 62, um dos quais tem a ver com a nossa história. Nesse ano foi adaptado no sistema elétrico de 6V o negativo à massa. Novas lanternas, pára-choques envelopantes e o logotipo novo com o escudo Cadillac dentro de um "vê" foram as novidades de estética para 46, e em 47 as letras da Cadillac estavam nos paralamas dianteiros. A grande novidade foram as calotas inteiriças chamadas de Sombrero, que sobreviveram até os anos 50. No plano mecânico foram adotadas sedes de tuchos hidráulicos de material mais duro, aumentando sua durabilidade.

### A HISTÓRIA DO CARRO

Nosso intrépido Anibal ouviu durante algum tempo de um amigo que havia em sua cidade, S. João Nepomuceno, perto de Juiz de Fora, um carro velho. Esta história só interessou quando o amigo disse que o tanque era abastecido por uma das



Os acertos na lataria. (Foto: Anibal Olival)

lanternas. Com a esperada pressa Anibal foi até lá e descobriu um Cadillac 62 de 4 portas parado há 15 anos e bem inteiro. Os paralamas estavam meio ondulados, mas o carro estava razoavelmente intacto. Como nosso amigo estava com pressa, comprou o carro dos herdeiros do figurão que o possuía desde novo e escondeu as chaves para que ninguém ousasse mexer no carro. Foi preciso estilhaçar um quebra-vento para abri-lo e finalmente o negócio se fez. Nosso herói parte para a cidade e tenta trazer a Cadillac num dia da copa de 90, o que foi uma longa e cara luta. Um pneu furado depois chegou o séquito ao Rio, onde começou a luta. Como o Anibal não gosta muito da dupla de Hydramatic / 6 Volts, foi comprada uma 46 de Mariozinho de Oliveira, a qual deveria ter sua caixa utilizada. Como os melhores planos vão por água abaixo, a caixa da 46 estava irrecuperável, o que levou o dono a importar uma caixa mecânica dos Estados Unidos e montá-la no carro. O resto da restauração foi mais ou menos razoável: novas saias de paralamas, novas latarias do espaço de tomada de ar do radiador e muita alisagem de chapa para chegar ao



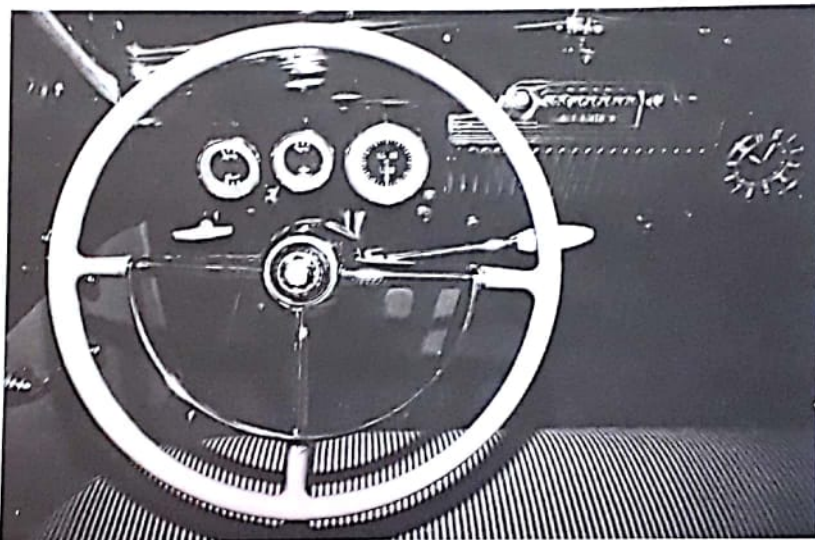
estado espetacular em que o carro se encontra. No capítulo das peças importadas o Anibal matou de raiva os fornecedores que mandavam coisas erradas, devolvendo tudo que não veio certo. O único senão foi o mascote do capô, que era perfeito, e quando voltou da recuperação veio trocado e soldado, embora bem feito. Moral da história: marque suas peças quando mandá-las para serem recuperadas em qualquer parte e avise ao fornecedor, para que não haja sustos e brigas inúteis. Mas nem tudo são espinhos, pois o chicote elétrico veio maravilhoso e perfeito, bem como a maior parte das coisas importadas.

O motor estava bom mas foi refeito totalmente, inclusive com troca de cabeçotes, pois tinham sido instaladas velas de diâmetro diferente do original. A caixa foi finalmente colocada e o diferencial teve novos os retentores e rolamentos, sendo o resto original. Na suspensão foi trocada uma das balanças que estava empenada. Entraram amortecedores novos e os freios foram refeitos totalmente. A caixa mecânica entrou fácil, com a mudança de alguns dos painéis do assoalho que vieram da 46 e a pintura fugiu do padrão preto, com uma cor marrom avermelhada que cai extremamente bem no carro, que ficou pronto quase cinco anos depois de trazido para o Rio.

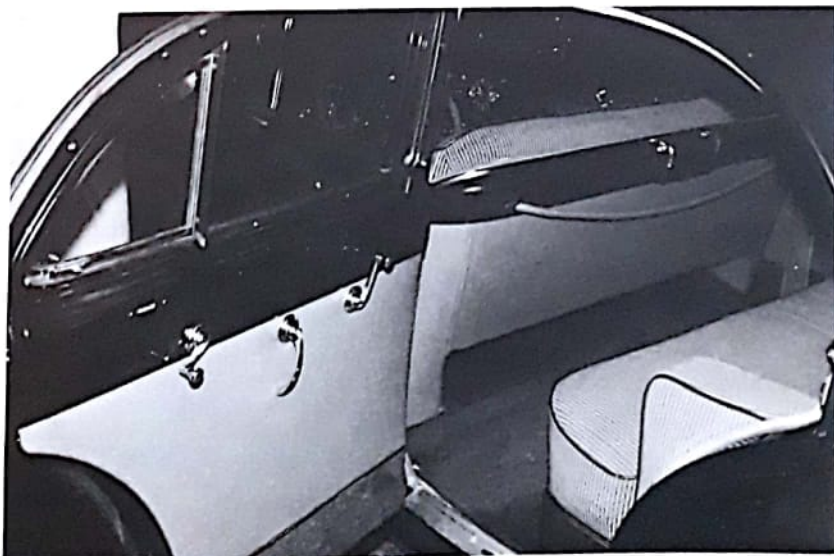
Atualmente o 47 está em fase de acertos finais mas é possível para quem teve o privilégio



Detalhe da boca do tanque de gasolina: um luxo. (Foto: Mahar)



O interior impecável. (Foto: Mahar)



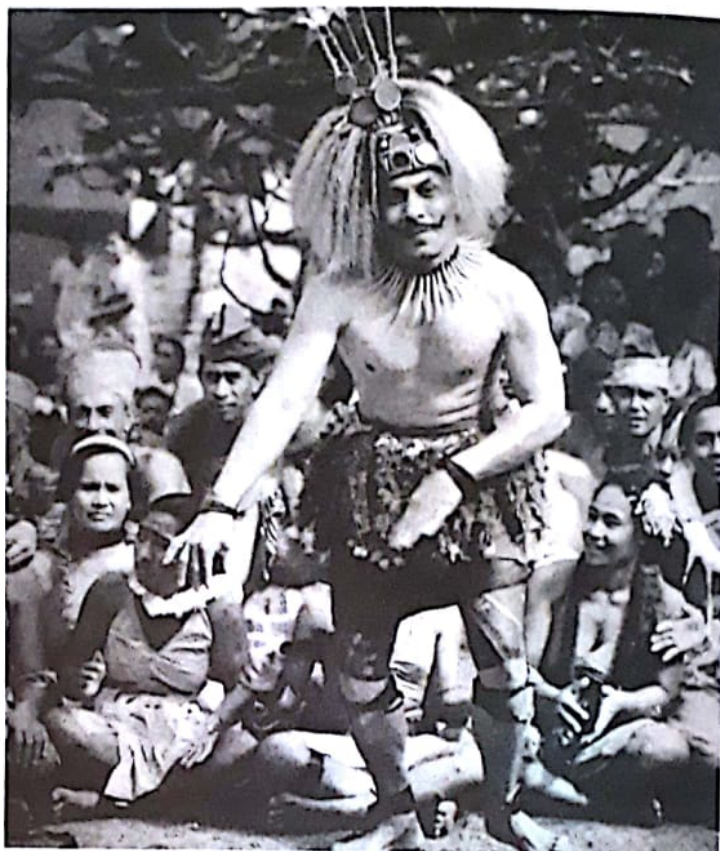
A originalidade preservada nos mínimos detalhes. (Foto: Mahar)

## UM CARRO EM DESTAQUE



de dirigi-la por algum tempo, como este humilde escriba, perceber que a restauração foi muito bem sucedida. O Cadillac anda firme e sem balanços comuns aos carros dessa época, acelera com o vigor proporcionado pela sua caixa mecânica, não tem a mínima folga de direção e em tudo se assemelha a um carro novo. O som do motor é suave e saudável, a carburação funciona sem trancos e soluços e o V8 pega fácil e rápido, sem os problemas esperados de sistemas de 6V, apesar da afirmação de nosso companheiro Muricy, que sustenta que o 11º mandamento dizia "não trocarás teu sistema de 6V por nada deste mundo sob pena de maldição eterna e execução pública". Tudo funciona com perfeição no painel, o banco corre macio nos seus trilhos, os limpadores de parabrisa a vácuo estão funcionando e o pisca-pisca também. O interior do carro estava sepultado por baixo de uma capa e foi mantido em seu esplendor original, o que é uma sorte muito grande. Foi um dos momentos únicos da carreira poder dirigir este carro tão bom, que depois do balanceamento do cardan, que é a única coisa que falta, poderá ser utilizado como o Anibal quer, ou seja andando e viajando normalmente como deve ser, sem tornar o Cadillac 47 um rato de garagem e objeto intocável de exposição. Por isto aqui vai o nosso aplauso a um dos mais válidos exemplares do Standard of the World. ■

## *Momentos Inesquecíveis Veteran Car*



Rossini sabe que prudência e caldo de galinha não fazem mal a ninguém. No flagrante, obtido por ocasião das festividades que envolveram a inauguração da Cadillac 47 do Anibal, ele liderava o grupo folclórico "Harley Earl e seus Blue Caps", em sua tradicionalíssima dança ritual anti-corrosão.

### **FABRICAMOS RADIADOR E OUTRAS PEÇAS SOB ENCOMENDA.**

A Gráfica Wagner tem o prazer de imprimir O RADIADOR, o veículo do Veteran que é sucesso no Brasil inteiro. Mas a gente também imprime folhetos, catálogos, livros, bulas, revistas, rótulos e muitos outros tipos de trabalhos gráficos. Se você não quer esquentar a cabeça, deixe seu impresso por nossa conta.



**GRÁFICA WAGNER LTDA.**

R. Amazonas, 125 - São Cristóvão - Tel.: 580-1181 - Fax.: 580-1584



Batata, desta vez, estava disposto a não falhar.

Osni Moreira Matos, o Batata, é o intrépido e diligente mecânico do Presidente José Aurélio. Depois de passar um bom tempo afastado dos carros antigos, nosso herói retornou recentemente ao galpão presidencial e já está empenhado de corpo e alma, mais corpo do que alma, na tarefa de manter em dia as bielas, bronzinas e bombas d'água daquela que é uma das mais importantes coleções do nosso Clube.

Dizíamos, então, que o Batata estava disposto a não falhar. Como se recorda, o grande lapso batatal ocorreu nos idos de 1991, quando nosso personagem assumiu, à revelia de qualquer processo eleitoral, a liderança da caravana do Rio de Janeiro que rumava com destino a Araxá para

# UMA VIAGEM QUASE PERFEITA

ZORA CANDELABRO

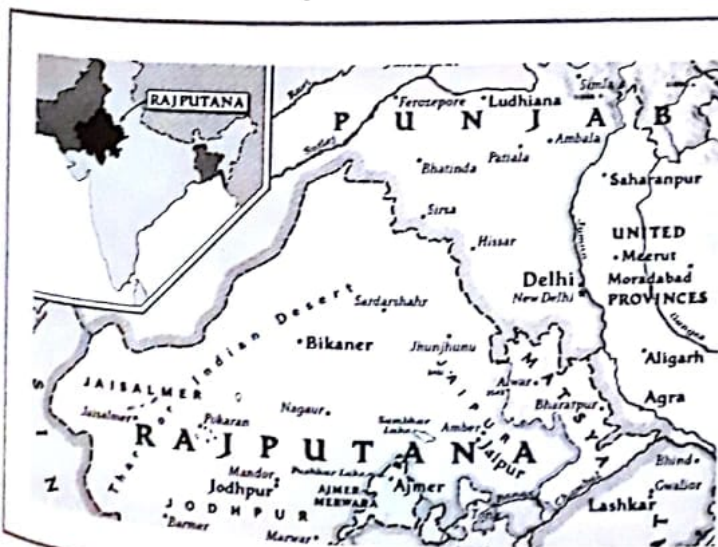
participar do VIII Encontro Nacional de Automóveis Antigos.

Nossos problemas naquelas viagens, convém lembrar, sempre ocorriam na saída de Belo Horizonte, onde misturávamos as saídas para São Paulo, Brasília e Triângulo Mineiro com dúzias de caipirinhas e centenas de chopps consumidos no

almoço recentemente terminado.

Pois foi num desses momentos de perplexidade e estuor generalizado que o nosso grupo se dividiu, depois de muita confabulação à beira da estrada. Metade da caravana optou por seguir o Batata, certamente incentivada pela expressão de superioridade estampada no rosto do líder. Este não disfarçava, também, um ar de enfado e desdém que lançava na direção das ovelhas que se desgarravam do seu rebanho, dando a partida em seus automóveis e rumando em direção oposta àquela por ele indicada.

Tendo seguido os preceitos batataís, posso assegurar aos leitores do RADIADOR que ali se iniciava um épico de dimensão superior à retirada de Dunquerque. Com um semblante parecido com o de Mussolini na cam-



*Momentos Inesquecíveis Veteran Car*

Documento histórico: mapa utilizado pelo Batata na viagem de 1991 a Araxá.



panha da Lfbia, nosso líder nos guiou através de dezenas de minúsculas cidades do sul de Minas Gerais e de São Paulo até que, esgotados, fomos acolhidos por um grupo de ciganos acampados em Bataiporã, já no Estado de Mato Grosso do Sul. Tivemos, a bem da verdade, uma noite de sono tranquilo, poucas vezes interrompida por tentativas do Henri de enforçar o destemido guia.

Toda esta epopéia deixou o Batata ressabiado ao longo desses anos. Assim, tendo retomado suas atividades antigomobilistas

e sido escalado pelo Presidente José Aurélio para comparecer ao Encontro Nacional de 1995, nada mais natural que o traumatizado herói se cercasse de uma série de cautelas para que, desta feita, sua viagem corresse às mil maravilhas.

Tudo foi calculado. Centenas de providências foram tomadas. Uma verba generosa foi dispendida na aquisição de mapas, bússolas, sextantes, binóculos e mais uma parafernália de equipamentos apropriados para assegurar o rumo correto da viagem do nosso herói. Às vésperas da

partida, até mesmo o Candelot foi consultado, tendo assegurado ao Batata um horóscopo propício à sua empreitada.

Faltou dizer que desta feita nosso personagem viajaria sozinho. Inteiramente isolado. Nada de caravanas, barulho de crianças ou excessos etílicos prejudiciais à sua proverbial perseverança e extraordinário poder de concentração. Seu propósito era fazer uma viagem perfeita, irretocável. Só não pensava em record de tempo porque os excessos do Mahar não autorizavam tal pretensão.

## *Momentos Inesquecíveis "Veteran Car"*



Batata se aproxima do local da reunião. Desta vez, nada poderia dar errado.



E tudo correu, realmente, às mil maravilhas. Viagem perfeita, clima ameno, refeições frugais, espírito leve, alegria no coração, nosso herói chega ao local do evento ávido por inspecionar centenas de automóveis maravilhosos, rever inúmeros amigos que a tanto tempo não encontrava.

Desembarcado, Batata começa a estranhar. Nenhum colecionador à vista. Automóvel, nem pensar. Nem mesmo a Fiat Topolino do Roberto Machado, o que totaliza meio automóvel antigo.

Ele percorre o imenso pátio cimentado, em busca de informações. Procura daqui, procura dali, encontra, finalmente, um jardineiro, que lhe transmite revelação devastadora: "Batata é o seu nome, não é mesmo? Pois muito bem, Senhor Batata. Não tenho bem certeza mas ouvi dizer que a tal reunião dos carros antigos agora é em São Lourenço. Aqui em Araxá, Senhor Batata, eu sei que não é mais não..." ■

## *Momentos Inesquecíveis Veteran Car*



Batata confere o mapa, na saída de Belo Horizonte.

VIAGEM

## Problemas com Pára-brisa?

A J. Affonso talvez tenha a solução. Ligue para a gente e fale com a Neiva.

**J. AFFONSO**

J. Affonso Comércio Internacional Ltda.

Av. Mal. Floriano, 19 S/1003 - CEP 20.080-003 - Tel.: (021) 263-4668 - Fax: (021) 253-8117 e 233-3655 - Rio de Janeiro - Brasil



# Gasolina Aditivada - Gasolina Colorida?

## O QUE SE ESCONDE NO SEU CONTEÚDO

José Candido Muricy Neto

Enquanto alguns aditivos são realmente essenciais, outros são mera imposição de marketing das distribuidoras.

Os aditivos podem proporcionar grandes diferenças na performance da gasolina. Há quase 40 anos, cada litro de gasolina automotiva vendida nos postos continha até pelo menos seis tipos de composição de aditivos diferentes, variando desde algumas gotas de chumbo tetra-etila até 6 mililitros deste produto.

Quando a gasolina sai da refinaria alguns aditivos já são adicionados para atender às especificações mínimas de padronização (ASTM na América, ABNT no Brasil), além de outros inibidores de ferrugem afim de proteger todas as tubulações do sistema. Quando chega aos terminais de tanca-gem e transbordo para os caminhões cisterna, nova dose é adicionada. Esta composição resultante é que vai permitir à gasolina a sua alta performance para se adequar às exigên-

cias cada vez maiores dos modernos motores de combustão interna dotados de sofisticados controles eletrônicos e otimizar os sistemas de injeção direta.

Desde 1985, quando a indústria automobilística

mundial passou do uso do carburador para o sistema de injeção direta de combustível, as atenções dos fabricantes se voltaram para as necessidades inerentes à melhor qualidade do combustível, afim de proporcionar àqueles motores o



**PROTEGE DE FATO!**

melhor desempenho  
com o máximo  
de economia

um produto  
**IPIRANGA**

COMPANHIA BRASILEIRA DE PETRÓLEO IPIRANGA



rendimento e limpeza desejados, tanto pela necessidade de controlar depósitos indesejáveis nos bicos dos injetores como também nas válvulas de admissão.

Portanto, a necessidade do uso dos aditivos tende a aumentar. Em um mercado altamente competitivo de derivados de petróleo, atender o mínimo necessário de qualidade não é suficiente. Atualmente a indústria automobilística e a de petróleo desenvolvem pesquisas conjuntamente, e as modificações in-

troduzidas tanto na gasolina quanto nos óleos combustíveis e lubrificantes são resultados práticos obtidos a médio prazo. As modificações e ou alterações introduzidas no combustível são resultado, portanto, de um processo de obtenção de dados técnicos que levam algum tempo para serem definidos e tabulados, até chegarem às refinarias.

#### ADITIVOS A NÍVEL DA REFINARIA: OS BÁSICOS

Alguns aditivos da gasolina já são adicionados na pró-

pria refinaria. Os primeiros aditivos misturados à gasolina são os inibidores de oxidação. Estes inibidores, via de regra aminas aromáticas ou fenóis retardantes, foram introduzidos pela primeira vez na década de 30. São adicionados a certos componentes na unidade de processamento, inibindo a oxidação e a formação de goma.

As aminas aromáticas são usualmente usadas no processo de "adoçar" o inibidor. Substâncias cáusticas, o ar e as aminas convertem mercap-

### *Momentos Inesquecíveis Veteran Car*



O autor testou todos os aditivos citados neste artigo.



**AO SEU DISPOR,**  
com melhores produtos de petróleo

As rodas giram com o máximo de eficiência e economia apenas quando beneficiadas pelos melhores lubrificantes e combustíveis. *Texaco* oferece a V. S. uma fonte de abastecimento de confiança desses produtos de petróleo de qualidade—porque *Texaco* controla todas as fases de sua produção e refinação.

Para todos os requisitos de V. S., em matéria de motores, indústria e transportes—exija *Texaco*.

**THE TEXAS COMPANY**  
e seus distribuidores



O gás, injetado neste ponto, faz com que o óleo seja expelido de poços próximos.

**TEXACO PRODUTOS DE PETRÓLEO**

tans em bissulfuretos para melhorar as características de estabilidade e odor da gasolina. Fenóis retardantes ou aminas aromáticas também são utilizados juntamente com o processo tipo merox. Este processo utiliza catalizadores à base de cobalto que proporcionam resultados semelhantes aos dos inibidores adoçantes, embora utilizando menos substâncias cáusticas.

Os desativadores metálicos, introduzidos em 1939, são usados para inibir a oxidação e a formação de goma, que são catalizados pela presença de vestígios de cobre na gasolina. São agentes quelantes empregados geralmente no processo de adoçar o cobre. Na maioria das grandes refinarias, diversos componentes são misturados "in line", ou seja, o duto principal da gaso-

lina recém destilada vai recebendo aditivos já previamente dosados, vindos de outros ramos. O produto final poderá conter chumbo tetra etila, compostos de chumbo alquila e ou organo manganês ou MMT, compostos estes anti-detonantes adicionados à gasolina. Na gasolina produzida e consumida no Brasil utiliza-se até 25% de álcool anidro para se obter o mesmo resultado, mas evitando-se a adição do chumbo, reconhecidamente um agente poluidor de difícil absorção pelo meio ambiente.

Corantes também são adicionados dando cor à gasolina aditivada o que varia de acordo com a empresa petrolífera. Verde, vermelha, rosa, são algumas cores encontradas. Resta ainda mencionar um componente anti detonante que é composto e não aditivo, substituindo também o chumbo tetra etila. Nos referimos ao metil terciário butil éter, MTBE, cuja base é de componentes oxigenados.

#### **ADITIVOS A NÍVEL DE OLEODUTOS (PIPE LINES). PROTEÇÃO.**

Um elevado percentual de gasolina alcança o mercado



através de oleodutos, navios e caminhões tanque. Muitas empresas, para evitar corrosão e por conseguinte a contaminação da gasolina pela ferrugem, utilizam aditivos que são os ácidos carboxílicos e carboxilados.

### ADITIVOS NOS TERMINAIS DE VENDA

Até chegar a este ponto, a maioria das gasolinas sofre quase o mesmo tratamento com os aditivos já mencionados.

Entretanto, a próxima adição de aditivos é que vai distinguir a melhor qualidade e limpeza do produto entre as demais.

*Cruzeiros economizados  
em consertos...*

**...AQUI ESTÃO!**



Esso Extra Motor Oil representa cruzeiros economizados em consertos porque contém:

1. um Inibidor contra oxidação que reduz a progressão da oxidação do lubrificante, a formação de borra e de acidez no motor;
2. um Inibidor especial que evita a corrosão das ligas metálicas dos mancais;
3. um Detergente que dispersa os resíduos produzidos pela combustão;
4. e, graças ao seu índice de viscosidade, mantém corpo adequado a todas as temperaturas de funcionamento do motor.

Peça ESSO EXTRA MOTOR OIL, cujas latas são abertas em sua presença pelo Revendedor Esso.



STANDARD OIL COMPANY OF BRAZIL  
e os Revendedores Esso



Dê maior proteção a seu carro, com Esso Extra Motor Oil.

**CORREIO TÉCNICO**

**PARA ENTENDER A IMPORTÂNCIA**  
**DE UM BOM FOTOLITO,**  
**EXPERIMENTE PINTAR UM CARRO ANTIGO**  
**SEM PREPARAR A LATARIA.**

FOTOLITOS, PROVAS DE PRELO COM ESCALA PROGRESSIVA DE CORES, PRESS MATCH, DIGITALIZAÇÃO, RETOQUES E FUSÕES DE IMAGENS E EDITORAÇÃO ELETRÔNICA.



286 8545 ♦

RUA GUILHERMINA GUINLE, 151 - BOTAFOGO



Desde 1954 muitas refinarias adicionaram na gasolina amino carboxilados como detergentes afim de prevenir a formação de depósitos e goma nos circuitos de baixa velocidade no corpo dos carburadores. Aminas polibutênicas são ainda as mais empregadas como aditivo de controle de depósitos indesejáveis. A partir de 1980, algumas companhias empregam o polieter, desenvolvido especialmente

para as gasolinas sem chumbo. Estes aditivos não só mantêm limpos os carburadores e injetores como também todo o sistema do coletor e válvulas de admissão. Portanto o que vemos hoje é uma combinação de aditivos e detergentes que atendem às necessidades de limpeza tanto dos carburadores como dos bicos injetores. Para ilustrar estes aspectos diferenciados, podemos dizer que no carburador, os

aditivos de controle de depósitos na gasolina funcionam como sabão na água: os aditivos soltam os depósitos e a gasolina os arrasta diluídos. As aminas e aminas carboxiladas não conseguem, entretanto, uma limpeza completa porque, dependendo das temperaturas elevadas no motor, elas formam também uma espécie de espuma que pode ser, por sua vez, extremamente nociva. É neste momento que os aditivos cumprem por sua vez a sua função dispersante, rompendo os depósitos de carbono em partículas microscópicas que passam pelo sistema todo de alimentação e combustão aonde queimam com a mistura ar/combustível.

Tenho notado, por experiência própria, que não só os períodos de limpeza exigidos pelos carburadores têm ampliado extraordinariamente (mais de ano sem precisar limpá-los), como também a quase ausência de depósitos de carbono (carvão) nos cabeçotes dos meus V8s. A tecnologia a serviço do consumidor!

Os aditivos usados na gasolina e mencionados no texto acima podem ser resumidos no seguinte quadro:



Shell Super V8  
 Super Shell  
 Shell Super V8 em TV Sudoeste (SP)  
 TV Globo (RJ), TV Via Sul (RS)  
 TV Jornal do Commercio (RN), TV Pampa (RS)  
 TV Caracol (RJ) e TV Gazeta (PA)



ADITIVOS	TIPO	FUNÇÃO
Inibidores (anti oxidantes)	Aromáticos Aminas Retardantes	Inibem a oxidação e formação de depósitos e goma.
Inibidores Anti corrosivos Desativantes Metálicos	Ácidos carboxílicos e carboxilados Agentes quelantes*	Inibem a corrosão do ferro. Inibem a oxidação e a formação de goma catalizados por certos metais, particularmente o cobre.
Carburador/ Injetor	Amina e Amina Carboxiladas	Previnem depósitos no carburador e nos injetores.
Controladores de depósito	Aminas polibutênicas Aminas poliéter	Removem e previnem depósitos em todo o sistema de alimentação através do carburador, coletor de admissão e válvulas.
Emulsificantes	Derivados poliglicóis	Melhora a separação da água.
Compostos anti-detonantes	Chumbo tetra etil (chumbo alquila) Compostos organo manganês	Aumenta o número de octanas.
Anti-congelantes	Álcool e Glicol	Previnem o congelamento do carburador e sistema de alimentação.
Corantes	Azo e outros compostos de óleo solúveis	Identificação do produto.

\* Agentes quelantes são agentes agregadores com função absorvente de íons de presença metálica na gasolina.

FONTE: SAE - Automotive Engineering - volume 98, número 1

NOTA DO AUTOR: No Brasil, é obrigação da distribuidora de combustível divulgar as características do aditivo adicionado e os resultados aferidos, conforme regulamentação do Departamento Nacional de Combustíveis.



### *Momentos Inesquecíveis Veteran Car*

Armando Maia, Waldir Tostes e Sergio Fortes possuem as três Pontiacs mais em evidência no nosso clube e são, também, felizes proprietários de três Fords de 1941. No flagrante, Armandinho e Waldir Tostes tentam chamar a atenção do Sergio Fortes para a incrível coincidência mas falham em seu intento, porque este não entende nada de chinês.



# A Mercedes Benz 190 SL

Iran Brigatto Medeiros

Conforme me contou o Synval, que segundo as péssimas línguas é um dos grandes experts em Mercedes Benz no Brasil, o modelo 190 SL foi lançado para atender o mercado consumidor americano. Juntando os conhecimentos do Synval com a assessoria do Dieckmann, fui informado de que o sucesso nas pistas do modelo 300 SLR motivou o Sr. Max Hoffmann, distribuidor americano da Mercedes, a solicitar do fabricante alemão que desenvolvesse um automóvel de rua com características similares. A fábrica concordou, condicionando esta iniciativa, no entanto, à existência de uma demanda mínima de 1.000 unidades. Em 1954 surgiu então a 300 SL, em suas versões conversível e fechada, esta a famosa "Asa de Gaivota", cujas portas se abriam para cima.

Mais tarde a Mercedes decidiu produzir um modelo dentro da mesma

concepção, mas que utilizasse componentes da produção normal. Assim foi lançada, em 1955, a 190 SL, que pode ser considerada uma derivação da fora de série 300 SL, porém com as tais peças já utilizadas em modelos de série.

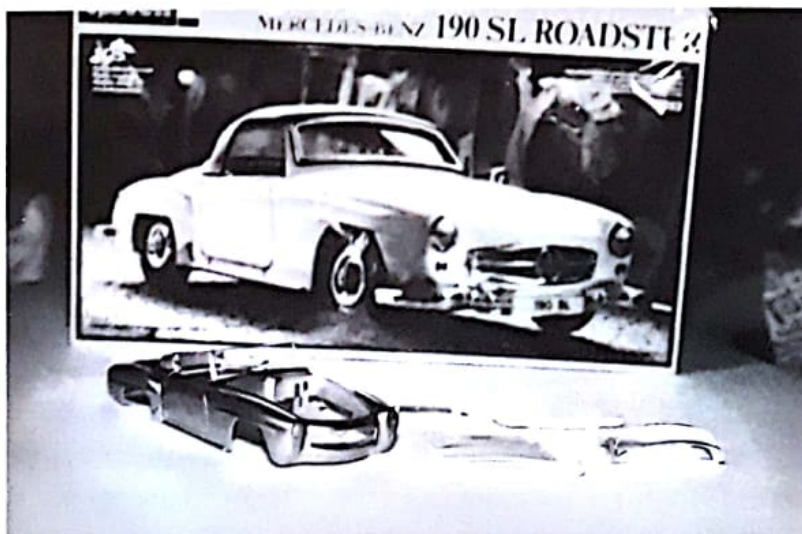
Aqui, vamos abrir um parêntese. A edição de junho de uma revista nacional há muito especializada em veículos de Quatro Rodas, cuja editora já Abril há tempos (o leitor percebe que não vamos mencionar qual é a revista), publicou foto belíssima de um modelo de Mercedes Benz que a revista insiste em batizar de 190 S2, atribuindo-lhe, ainda, o codinome de "Flecha de Prata".

Trata-se, certamente, da flecha de prata de algum índio Tupi Guarani, pois tal denominação se aplica exclusivamente ao modelo 300 SLR, cuja sina, na época, era vencer corridas.

Chegando ao assunto Plasti-modelismo, devo dizer que o Synval possui um exemplar da 190 SL na escala 1:1, em muito bom estado. Não dou ouvidos para o Dieckmann, que aponta, como defeitos do automóvel, a falta de cola no pára-brisa e o fato de os pneus estarem vitrificados.

Ainda segundo o Dieckmann, foi por causa desses problemas que o Synval decidiu importar, pelo correio, um kit da 190 SL produzido pela Revell na escala 1:24, juntamente com um outro da Mercedes 190 E 2.3 16 válvulas Evolution II, este fabricado pela Fujimi japonesa. Como estávamos ansiosos por ver esses kits, solicitamos que o transporte dos mesmos fosse procedido por via aérea, mais caro mas certamente muito mais rápido. Resultado: nosso fornecedor colocou os dois kits numa caixa gigantesca e por isso o Synval pagou uma tarifa elevadíssima, segundo ele mais cara do que as partes genitais de um marajá. E nem por isso a encomenda veio com rapidez.

Mas o pior ainda estava por vir. O tão esperado e único kit existente da 190 SL na escala 1:24 é um pavor. O sujeito que fez o molde para a Revell jamais deve ter visto uma 190 SL na vida. Nem com base apenas em fotografias ele poderia ter produzido algo tão distinto. A sensação é a de que ele recebeu uma descrição bem detalhada do automóvel, mas por telefone. Na minha opinião a Revell alemã não deveria assinar esse kit. Mas ele existe, para alegria de alguns



O Kit Revell, escala 1:24



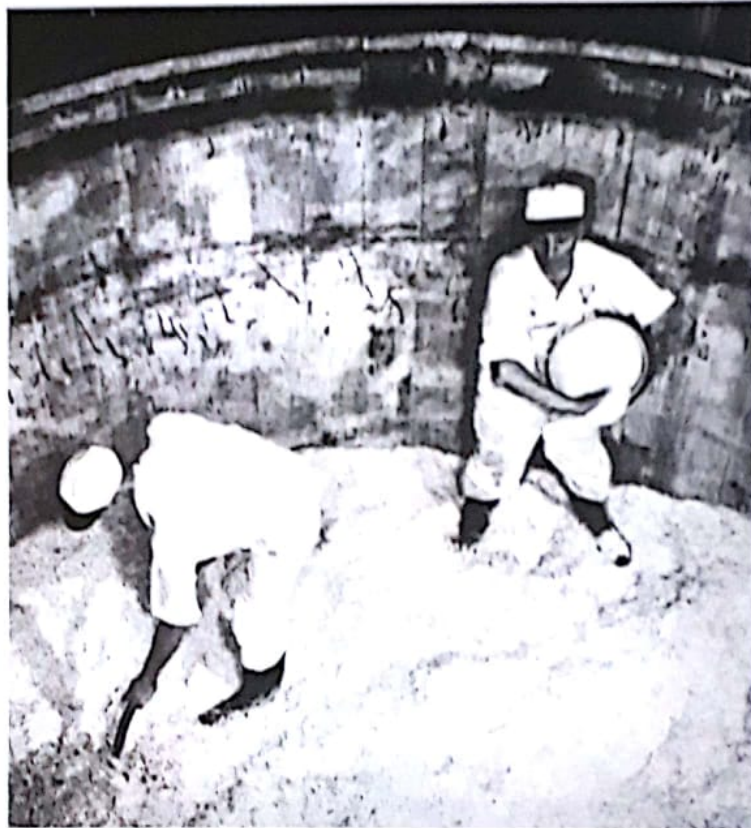
coleccionadores com menor dis-  
cernimento.

Com ajuda de um dremel (pe-  
queno esmeril manual) e bastante  
massa rápida o Synval até que tem  
feito um bom trabalho na carroceria.  
Os pará-choques da aberração pare-  
cem estar na escala 1:15. Esse traba-  
lho sobrou para mim mas parece que  
eles vão ficar bons.

Voltando a comentar a carro-  
ceria, vale a pena observar que ela  
veio dividida em partes. Encaixar a  
parte superior nas duas laterais foi um  
autêntico parto. O espelho retrovisor  
interno mais parece uma TV de 20  
polegadas. E ele briga com o externo  
da mesma forma como dois vizinhos  
disputam para ver quem comprou a  
televisão maior. Decidimos não insta-  
lá-los, até que possamos subtrair de  
um outro kit algo mais próximo da  
realidade. As calotas são também um  
caso a parte e não merecem comentá-  
rios.

Reclamações à parte, o tal kit  
proporciona um desafio e tanto e de-  
senvolve a criatividade quanto ao uso  
de materiais alternativos e soluções  
mirabolantes. É claro que muito me-  
lhor seria dispormos de um kit perfei-  
to para montarmos a 190 SL mas, se  
assim fosse, não passaríamos mo-  
mentos divertidos envolvidos com  
toda essa plástica. No Brasil já dispo-  
mos de muito material à venda ade-  
quado para enfrentar esses contratem-  
pos. Algumas lojas especializadas  
aqui do Rio vendem larga variedade  
de materiais e ferramentas. Algumas  
possuem, inclusive, kits de automó-  
veis com preços compatíveis com os  
do exterior. Na próxima edição fala-  
remos da paixão de alguns em trans-  
formar comportados modelos em  
Hot Rod ou Custom, retirando frisos,  
rebaixando tetos ou acres-  
centando detalhes. Até lá! ■

### *Momentos Inesquecíveis Veteran Car*



Synval e Iran preparam massa rápida para corrigir as imperfeições do kit.

## COMO OCUPAR O SEU TEMPO SEM OCUPAR SUA GARAGEM.

Na Brink Center você encontra diversos veículos em  
metal ou em kits plásticos para você montar e  
coleccionar. Temos automóveis antigos e novos, aviões  
e barcos, das marcas SOLIDO, MAISTO,  
BURAGO, MIRA, ERTL e REVELL. E Kits  
AIRFIX, ITALERI, TAMIYA, GUNZE e



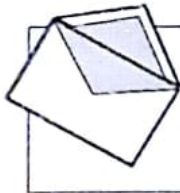
**BRINK CENTER**

AOSHIMA.  
Brink Center.

Para quem gosta de  
carro antigo, é brincadeira.

**CENTRO: R. da Alfândega, 84/86 - Tel.: 221-1616**  
**SHOPPING RIO SUL: 3 Piso - Tel.: 542-0591 - Fax: 542-9495**





## Correspondência em dia

Rio de Janeiro, 15 de outubro de 1995

Esclarecimento aos leitores:

Na edição anterior relatei ter recebido a notícia, durante o evento de São Lourenço, do falecimento de Roberto "Bitiito" Mieres. Tratou-se, na verdade, de um mal entendido, já que o triste fato ocorreu, na realidade, com "Cacho" Pieres, este também um grande amigo de Bitiito. Também lamentamos, pois Pieres era um grande colecionador, proprietário de diversos veículos maravilhosos como Bugatti, Hispano Suíza e outros, inclusive a Mercedes Benz pilotada por Bitiito, seu ex-proprietário, na foto da edição anterior do RADIADOR.

Este, com sua conhecida jovialidade e senso de humor, já sabendo da confusão, me surpreenderia com um telefonema:

- "Che, João, aqui habla Bitiito, directamente del inferno!".

Abraços,

João Rocha Lagoa

Rio de Janeiro, 23 de setembro de 1995

Prezados Senhores,

Foi com imenso prazer que recebi o exemplar nº 38 da prestigiosa revista "O RADIADOR".

Não obstante, algumas assertivas que dizem respeito à minha família e ao meu MGA, exemplar ímpar da tecnologia britânica, merecem reparos.

Longe de meus pensamentos fazer valer meus direitos quanto à LEI DE IMPRENSA, a qual me faculta direito de resposta e me permite arrastar a todos da Redação à barra dos Tribunais, gostaria de esclarecer:

1. Minhas irmãs e primas distinguem, dependendo do ano, um Cadillac Eldorado de um hidrante. Entretanto, sou obrigado a reconhecer que ambas sentiriam alguma dificuldade em reconhecer um MG ou um MP.

2. Quanto à minha MGA, único exemplar nesta cidade, quiçá no estado, JAMAIS foi rebocada 106 vezes. Pode ser que, devido a sua idade, tenha sofrido algum achanço e consequentemente precisou de auxílio externo para retornar ao aconchego de sua garagem e carinho de seu proprietário. Posso afirmar a este prestigioso órgão, contudo, que tal fato não ocorreu sequer uma dezena de vezes.

Não querendo me estender além do objetivo desta missiva, gostaria ainda de observar que durante o maravilhoso evento do Forte de Copacabana fui apresentado a Roberto "Bitiito" Mieres - El Muerto - o qual me pareceu em excelente estado de saúde, apresentado ótima cor, deslocando-se com agilidade e no perfeito gozo de suas faculdades mentais. Sugiro que o comitê de redação deste periódico verifique a credibilidade de suas informações antes de torná-las públicas.

Sem mais pelo momento, aproveito a oportunidade para renovar os meus protestos de profunda estima e distinta consideração, com que me subscrevo, de Vossa Senhoria.

Max Acrísio J. G. Bezerra



## Deu no Diário Oficial

Reproduzimos aqui, na íntegra, a decisão publicada no Diário Oficial, sobre uma antiga reivindicação do Veteran Car Club do Brasil.

TERÇA-FEIRA, 23 DE OUTUBRO DE 1995  
DIÁRIO OFICIAL 16778 - SEÇÃO 1  
MINISTÉRIOS - MINISTÉRIO DA JUSTIÇA  
CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO  
Decisão nº 5, de 3 de outubro de 1995  
Processo nº: 414/95

Interessado: VETERAN CAR CLUB DO BRASIL

Assunto: Credencia o Veteran Car Club do Brasil para examinar e expedir Certificado de Originalidade e de valor histórico para veículos antigos de coleção, na forma da Resolução nº 771/93.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando das atribuições que lhe confere o artigo 5º da Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, que institui o Código Nacional de Trânsito, e o artigo 9º do Regulamento aprovado pelo Decreto nº 62.127, de 16 de janeiro de 1968; e considerando a deliberação do Colegiado na sua 24ª Reunião Ordinária do exercício de 1995, tendo em vista que o interessado atendeu às disposições previstas no Artigo 4º e seu parágrafo único da Resolução nº 771/93, de 24 de agosto de 1993,

Decide:

Art. 1º Credenciar o Veteran Car Club do Brasil, sediado na cidade do Rio de Janeiro - RJ, para examinar e certificar a originalidade e o valor histórico de veículos antigos de coleção, na forma do Artigo 4º da Resolução 771/93.

Art. 2º Reconhecer o Veteran Car Club do Brasil, ora credenciado, como apto à expedição do Certificado de Originalidade previsto no Artigo 5º a citada Resolução na forma e modelo estabelecidos em seu Anexo único.

Art. 3º Para efeito de visualização externa e facilidade de fiscalização pelos agentes de trânsito, fica o Veteran Car Club do Brasil autorizado a confeccionar distintivo numerado, relativo à certificação do veículo, que poderá ser afixado à carroceria do automotor, não podendo colocá-lo junto, ou ao lado, de sua placa de identificação, a qual atenderá às disposições previstas nos Arts. 1º, 2º e 3º da Resolução nº 771/93.

Art. 4º Esta Decisão entra em vigor na data de sua publicação.

KASUO SAKAMOTO  
Presidente do Conselho



A close-up photograph of a man with dark hair and glasses, wearing a dark jacket, kissing a sleeping baby on the forehead. The baby is wearing a white jacket and has its eyes closed. The background is a bright, slightly blurred outdoor scene.

MUITAS PAIXOES  
INESQUECIVEIS COMEÇAM  
NA GOLDEN CROSS

 **Golden Cross**  
SUA SAÚDE ESTÁ NOS NOSSOS PLANOS

Associe-se já:  
(021) 262-1106





CORSA

**70 anos de Brasil.  
22.000 funcionários.  
450 concessionárias.  
7.000 fornecedores.  
Milhares de clientes  
entusiasmados.  
A mais completa linha  
de automóveis do País.  
Tricampeã do Carro do Ano:  
Omega, Vectra, Corsa.  
O que vamos comemorar  
primeiro?**

