



PRAÇA DE MARÇO



CAR CLUB DO BRASIL-RJ

IV ENCONTRO SANTISTA

Balzacs e Prozacs

O Veteran Car Club do Brasil - Rio de Janeiro acaba de completar seus primeiros 30 anos. Foi fundado em 28 de abril de 1968 por um grupo de entusiastas paulistas e cariocas que percebeu a utilidade e necessidade de um clube voltado para os ideais da preservação da memória automobilística nacional, a se apagar com muita rapidez devido ao sucesso da nossa indústria. Dez anos antes, muitos eram céticos e não trocariam o Chevrolet 41 do uso diário e mais 300 mil cruzeiros por um DKW ainda 900 e 3=6, novinho em folha, como se dizia.

Mas em 68, o ano que não terminou, os carros estrangeiros já não apareciam nas colunas de preços de automóveis usados. Para reforçar a imagem da velocidade dos acontecimentos de 1968, em abril, o DKW não era mais produzido e, em dezembro, surgiam Corcel, Volks 1600 e Opala, os novos donos do mercado.

Este quadro de mudanças radicais, anunciado pelas revistas da época em furos de reportagem e secretíssimas espionagens jornalísticas, deve ter apavorado o grupo dos veteranos fundadores, que elegeram propositadamente o Rio de Janeiro para iniciar o movimento de preservação.

Hoje, diz-se que o Rio fora escolhido porque daria mais destaque e amplitude ao clube, dimensões nacionais, força política e outros chavões do gênero, mas alguns garantem que a versão mais correta é que "se não der certo, reiniciaremos direito em São Paulo". Lendas deste porte é tudo o que mais desejamos, pois conferem ao nosso Veteran um status meio místico, meio etéreo, meio prozaquiano e que permite

especulações sobre o passado desta veterana agremiação e mais histórias para contar. Ou discutir.

Entre para o clube em 71, assistindo a uma reunião na Quinta da Boa Vista, cheia de Cadillac 60-S, Buick e de outros menos votados. Eu escondera um 2 CV, não muito velho, mas com o seu característico ar de 1930, em alameda próxima, para não chocar as reverendíssimas autoridades presentes, providência que foi de sábia prudência, pois qualquer desdém podia ser fatal nesta fase. Na mesma semana, procurei o Sanches e me associei. Daí em diante, claro, levei o pequeno Citroën a todas as oportunidades que apareceram.

De lá para cá, o clube foi promovendo eventos que iam agregando todo entusiasta que aparecia e foi crescendo. Continuamos com a atividade básica, reuniões e passeios com automóveis antigos, acrescentamos esta revista, conquistamos milhares de admiradores a admiradoras e ainda viramos autoridades reconhecidas para emitir certificados de originalidade com fé pública.

Durante esse tempo todo, temos defendido acima de qualquer outro interesse a preservação da memória, respeitando os termos do estatuto original. E preservação em sentido amplo, que inclui o automóvel em si e mais todo um conjunto de documentos que possibilitem reproduzir as atitudes e situações pertinentes às épocas atravessadas pelo automóvel.

O vírus da ferrugem, como o Aurélio o batizou, é potente e não é combatido. Alastra-se por todo o país, contaminando todas as pessoas que tenham leve queda pelo antigomobilismo. Eles nos agradecerão daqui a 30 anos pelo

cuidado dedicado ao clube hoje, do mesmo modo com que reverenciamos agora os fundadores, pioneiros de 68, que nos legaram esta balzaquiana instituição.

A todos que contribuíram para o Veteran Car Club ser o que é, o agradecimento desta Diretoria. ■

Roberto Dieckmann

ÍNDICE

NOSSA CAPA
Trinta Anos de
Veteran Car Club-RJ

3 EDITORIAL

4 EVENTOS
Mega-Reunião de Março
De carro, quarta-feira na beira
IV Encontro Santista
VI Encontro Capixaba
III Encontro Paulista

10 DONA RUTH REPORTA
VCC e os museus

12 VIVENDO E COMENDO
Cromados, crustáceos e crepúsculos

14 INTERNET
O outro lado do mundo fica aqui
pertinho, bem na tela do seu
computador

16 DEUSAS DA PALAVRA
Trinta e seis anos

18 VIAGEM
Uma viagem a Índia e Nepal

24 SÚPLICA
Puxa! Como dá trabalho!

26 HISTÓRIA
O Mundo Maravilhoso
do Automóvel Antigo

28 ESPECIAL
Raid do Fordinho

31 TESTE

32 VARIEDADES

Mega-Reunião de Março

08-03-98

Dedicamos à Praça de Março um expediente inteiro, aliás, mais de um expediente, se contarmos as inúmeras providências do Candelot, do presidente e do Sérgio Nobre para a realização da esperada festa. Se incluímos nesta conta trabalhista as providências pessoais, entre polimentos e últimos ajustes mecânicos e elétricos - uma constante, no caso do Sérgio Fortes - dos proprietários dos reluzentes automóveis que foram apresentados, verificaremos então porque as contas do INSS não podem dar certo.

Os visitantes foram muitos, entre eles os novos Intocáveis, uma quina de impávidos moçoilos vindos de Juiz de Fora,



confortavelmente instalados numa linda Cadillac Sedan azul mosca metálico, ou mosca metálica, se preferirem. O Sérgio Nobre levou o seu tradicional *outdoor* cheio de escombros fotográficos que sempre atrai multidões, em parte pela qualidade das fotografias, em parte pela capacidade de vôo do mesmo, arrastando pesadas âncoras de cimento pelo Aterro afora.

Houve premiação, como prometera o presidente. A cerimônia foi desta vez dinâmica, ou seja, havia o deslocamento da malta veterana pelos carros até chegar ao destino; de início, o prêmio de restauração foi para as quatro mãos dos Vilhena, pai e filho, uma dupla que dá certo, ao contrário de outros pais e filhos bem conhecidos. Em seguida, o prêmio incentivo foi francos-lusitanamente concedido ao Leandro, que além de luso, também é Franco. Não é para menos, toda reunião, o Leandro atravessa a ponte com um carro francês, normalmente um

daqueles que sobe e desce, que anda em três rodas, que dispensa macaco, etc, atraindo multidões de interessados. Bem merecido.

E o Best of Show, um Jaguar Mark V todo branco, com o estofamento vermelho, cromados imaculados, mala de ferramentas

completa e outros anglicismos de praxe. O Jaguar do Fernando Jaguar tirou o fôlego de todo mundo e o devolveu ao Fernando, que vai precisar muito, para terminar um futuro Best of Show, um XK 120 cupê.

Contamos 152 automóveis e um presidente absolutamente protegido do sol, como mostram as fotos. ■



Mestre-sala e porta-bandeira do VCC ao lado do mais caro flanelinha.



Presidente Tuareg, na premiação dinâmica para o Best of Show.

De carro, quarta-feira na beira...



Na beira da Lagoa não havia patos que não cantavam alegremente. Mas montes de carros, clubes, estilos e tradições as mais diversas. Nos baseamos no sucesso que foi o I Encontro do Street Car Club, quando nos misturamos a hots e refrigerados a ar e achamos sensacional.

Nosso diretor-social, o sempre organizado e empreendedor Sergio Fortes, foi às autoridades lacustres e obteve a permissão, diga-se a bem da verdade, entusiasmada, para ocuparmos a praça de quiosques junto ao heliponto, lugar anteriormente reservado ao Tivoli Parque, justificando lágrimas sentidas nos

olhos mais juvenis, como sempre o G. Tostes, que passou meia infância no trem-fantasma daquele mafuá.

Convocamos os clubes mais próximos a título de experiência, pedimos ao Jason uma colher de chá no The Globe - atendida - , espalhamos aos quatro ventos



que não era só para carro antigo e... nasceu o Nosso Pacaembú!

É verdade que na primeira Quarta-feira, 4 de março, apareceram só 76 colegas, mas o sucesso ficou evidente. Não temos espaço, como só os paulistanos têm, para abrigar naquele local 8 mil visitantes, a menos que saibam nadar; mas

estamos providos de modestos propósitos e pretendemos oferecer à Paulicéia uma alternativa fresca e popular, bem ao gosto carioca, para o papo automobilístico.

Registramos neste primeiro dia a presença dos striteiros, de Harleys e dos veteranos; nas próximas estão confirmados os Jeeps, o CCAA, Niterói e além-mar.

Registramos também grupos independentes que contavam histórias e lorotas a rodo e também as primeiras mercadagens explícitas. Estamos seguros: ninguém segura a Quarta na Beira! ■



Momentos Inesquecíveis

Quarta na beira

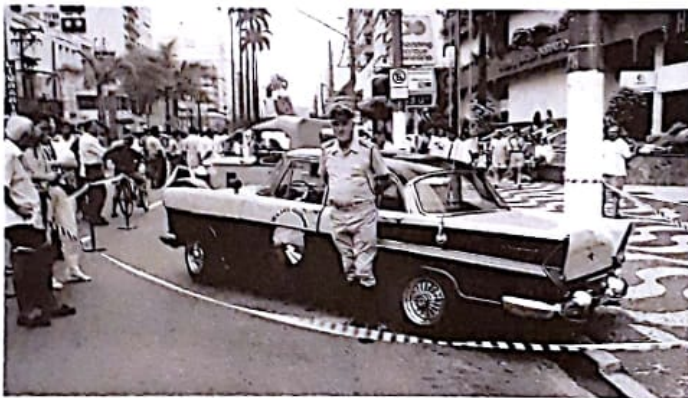
Sucesso de público e de crítica, a nossa reunião em conjunto com os outros clubes ligados ao automóvel vem se tornando um ponto de encontro imperdível. Na foto, o amplo estacionamento ao lado do quiosque da Ana e mais adiante o bosque de ciprestes que circunda a Lagoa.



IV Encontro Santista

Nos dias 20 e 21 de março último, o CAAS realizou primoroso encontro em Santos, que aconteceu em frente ao Hotel Parque Balneário, com a presença de 80 automóveis de clubes de vários locais.

A grande atração foi a presença de Carlos Miranda, policial rodoviário, ex-ator, protagonista do seriado de tevê "O Vigilante Rodoviário", com o Simca Chambord 1959, idêntico ao das filmagens.



No jantar de encerramento e premiação, Miranda recebeu menção honrosa por ter sido considerado o 1º Herói Brasileiro e contribuído para a instituição de moral e bons costumes no início da década de 60.

Parabéns ao presidente José Antônio Salgado Gandara e aos demais diretores e colaboradores pelo êxito alcançado. ■

QUANDO O ACESSÓRIO É FUNDAMENTAL.



Ambulâncias SULAM

Super equipadas, com chassis e mecânica de várias marcas e configurações que vão desde ambulâncias para simples remoção até verdadeiras UTIs móveis. SULAM. Toda frota precisa deste socorro.

Acessórios
Kits completos e acessórios especiais, como pára-choques, retrovisores, abas laterais, rodas, bancos, ar-condicionado, tapeçaria em geral e muito mais. Nunca o complementar foi tão essencial.



Bancos de couro
100% naturais, criação própria, design exclusivo, para todos os veículos nacionais e importados. Também fazemos revestimentos em tecidos.



Pick-ups e veículos especiais
Transformações em chapa de aço ou fibra de vidro, que valorizam a estética e o desempenho. O serviço é perfeito, os acessórios, da mais alta qualidade, e o resultado é o melhor possível.

SULAM, AGORA NO RIO DE JANEIRO
Rua Figueira de Melo, 421 - São Cristóvão - RJ - tel.: (021) 589-8518
S. Paulo - Al. dos Guatás, 494 - Planalto Paulista - SP - tel.: (011) 578-7966/577-0922

sulam

VI Encontro Capixaba de Veículos Antigos

18 a 21 de maio/98

O VCC-ES organizou uma festa das mais simpáticas de que O RADIADOR já participou. Não bastassem a organização acolhedora do presidente Fernando Menezes e de toda a



diretoria, assim como de seus familiares (liderados pela primeira-dama e aniversariante Edna), a ajuda do microfoneman Celso Carvalho, de Volta Redonda, que anunciava à moda inglesa a chegada dos famosos e também dos



Fordinhos foram o ponto alto do evento.

humildes, o encontro se realizou em um dos locais mais bonitos que já vimos. Vitória é uma cidade como gostaríamos que as nossas fossem: limpa, arejada, segura, arquitetura moderna, uma ponte linda com um circo iluminado e o mar, manso, verde, lembrando a Paquetá do Candelot.

Havia 140 automóveis dispostos na praça, contando com os 25 Fordinhos que chegaram sob o comando do Médici, participando do Raid São Paulo - Porto Seguro, entre eles os sete que vieram desde Curitiba, comandados por Francisco Asevedo, e que trouxeram ação veterana ao evento. A vigilância estava presente, mas não mostrava muito serviço, provavelmente porque o povo de Vitória é muito respeitador. Ou talvez pelo convincente apelo inscrito em cada ficha de pára-brisas: "Carro de amigo é como mulher antiga, você admira, mas não TOCA!"

À noite, quando cessavam os trabalhos, a barraca do VCC-ES era uma animação que esticava o nosso dia até o começo da madrugada, e a fofoca rolava solta sobre todos os assuntos do momento.

O RADIADOR participou da carreta no único carro verdadeiramente antigo e carioca participante, o Buick 37 série 40 do Paulo Skipper. O carro, em ótimo estado, acabou de ser adquirido do famoso Mazinho, que, em gesto de extrema fidalguia, o conduziu até Vitória para deleite da nossa delegação. O jantar de encerramento foi comemorado em grande estilo, reunindo 380 veteranos repletos e transbordantes de alegria, encerrando com fecho de ouro o belo Encontro Capixaba. ■

ORLY
COMÉRCIO EXTERIOR E TRANSPORTES LTDA.

Assessoria de
Comércio Exterior
(DESPACHOS ADUANEIROS)
TRANSPORTES

Eliet S. Oliveira
despachante aduaneiro

Santos/Matriz: rua Visconde de São Leopoldo, 476
CEP 11010-200 - PABX: (013) 219-7712 - FAX: (013) 219-6949

SÃO PAULO - CAMPINAS - LIMEIRA - RIO DE JANEIRO - URUGUAIANA (RS) - FOZ DO IGUAÇU (PR)

III Encontro

Texto e fotos: José Rezende Mahar

Mais uma vez mostra seu poder organizativo a SPAA, o clube liderado por Nilson Carratu. Graças à sua tenacidade e ao bom gosto de sua esposa Edenise, aconteceu em Águas de Lindóia, de 18 a 21 de maio, mais uma reunião de carros antigos. Lindóia é uma daquelas cidades manicuradas do interior paulista que tem um ar de bem com a vida, formando o cenário ideal para um

evento desses. O apoio foi grande por parte da GM e outros patrocinadores, e aconteceram três dias de curtição para quem gosta dos ferros obsoletos, com direito a Jazz Band e a um jardim com lago, onde um jipe anfíbio VW navegou impávido, de resto como em muitos eventos desse tipo que frequentamos. O poder da organização foi tanto que até São Pedro colaborou, fornecendo dois dias de sol forte, e tendo como personagens algumas figuras raras,



Buick Century Coupé 1954 - Motor V8, o famoso Nailhead de 5.300 cc, que rende 177 cavalos e é accionado ao câmbio Dynaflo, do tipo turbina hidráulica.



Ford Coupé 1948 - Mostrando as joias do Rio, nosso companheiro Jorge Forcero levou seu belo coupé, que faz o último qm essa carroceria de pré-guerra.



Os grandes vencedores: Edenise e Nilson Carratu

Paulista de Autos Antigos

como o Mago dos DKW, Jorge Lettry, contando casos do arco da velha. Mas vamos aos carros, que, por falta de espaço, não mostramos todos, como os esplêndidos italianos do Luís Augusto Ramirez, as três Ferrari e o Lamborghini Espada, os vários Buick cabriolet e alguns hot de fazer inveja, provando que a convivência é possível.

Alguns belos exemplares apresentamos em nossa segunda contracapa, tais como a Picape Studebaker 46, bastante rara; o Ford 36 Conversível Sedan, que foi o carro-madrinha

em Indianópolis; o Mercury 39 Conversível; o Daimler DB18 Drophead Coupé 1952, motor de seis cilindros em linha com 120 cavalos; o Hudson Super Six 1928; o Rolls Royce 20/25 1939, o melhor carro do evento; o Rolls Royce Silver Wraith 1953; o Rolls Royce 20/25 1939, cuja carroceria fechada é feita pela Park Ward, diferente do carro do Mingo, que tem carroceria Mulliner. ■



Cadillac 1947 Conversível - Carro símbolo do evento, pertencente a Romeu Sicilano.



Pontiac Grand Prix SJ 1972 - Este foi um dos grandes sucessos da Pontiac. Neste ano, foram vendidos mais de 82 mil, com um enorme motor V8 de 7.500 cc, que lhe dá 250 cavalos. Parabéns ao seu guardião, Gustavo "quem educou esse menino" Tostes.



Mustang 1968 GT - Hard Top - Motor 302, V8 com câmbio manual, ar e direção hidráulica. Como impecável do nosso companheiro Eduardo Sarkis.



Puma GT 4R 1968 - Fabricado em quatro exemplares para ser sorteado entre os leitores da revista Quatro Rodas, este Puma diferente é o único sobrevivente nas mãos carinhosas de Antônio Pinho, nosso ex-presidente. Metancionalmente igual aos Pumas de sua época.

D. Ruth reporta

VCC e os museus

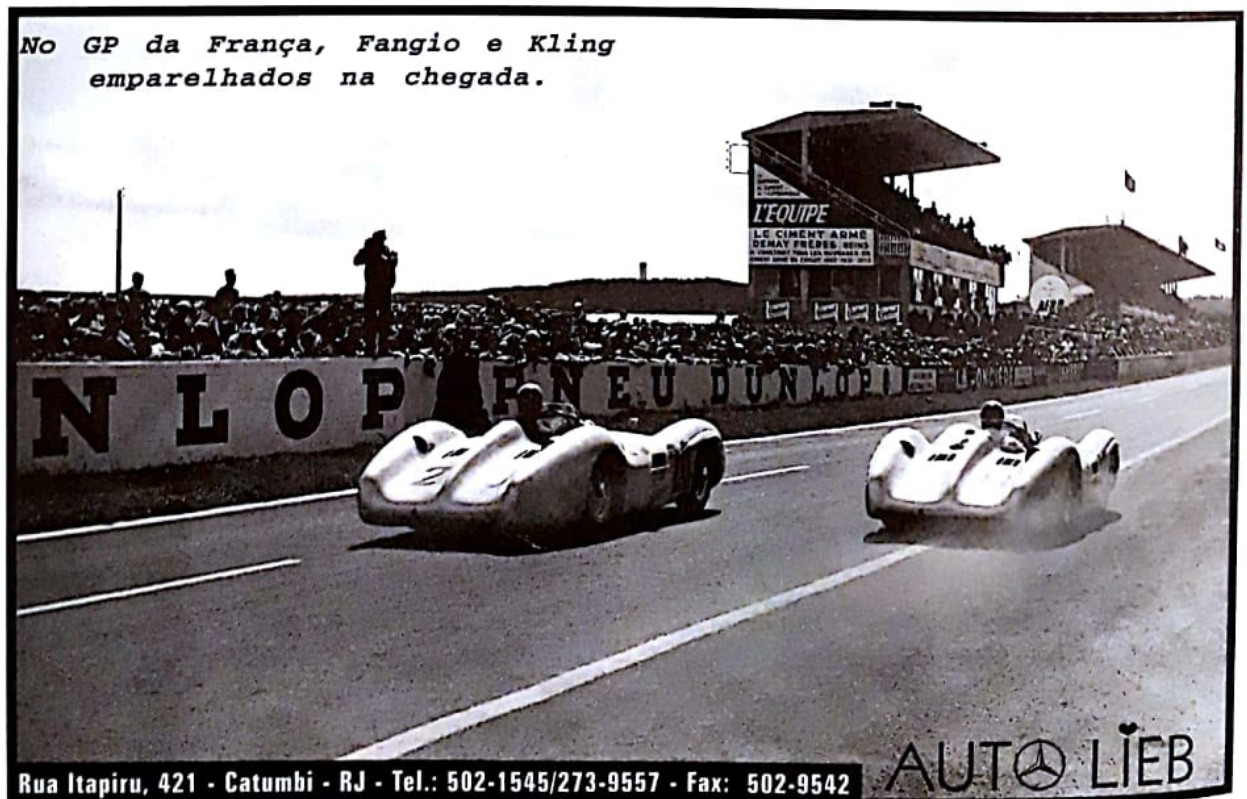
Não sei se é porque os carros são antigos ou se é porque existe algo em comum entre as artes tradicionalmente conhecidas e a obra de arte que é um carro antigo, ou se é porque é uma arte ser colecionador de carros antigos... só sei que, sem dúvida, há algo em comum entre o VCC e os Museus (veja o box *Monumental* do presidente, na página ao lado). No dia 23 de março alguns sócios do VCC compareceram com seus carros à abertura da exposição do Salvador Dali, no Museu de Belas Artes. Ficou muito bonito de se ver os carros estacionados na calçada em frente ao Museu. E deu saudades das reuniões no Protos, no Museu Histórico Nacional, às quintas-feiras...

Sim, porque não estamos mais no Protos, não bastassem toda a dedicação e carinho da Luiza e da Samantha e todo o charme do local, preparado para nos receber. Talvez o espaço para estacionamento dos carros não fosse muito grande,

talvez os sócios, longe dos carros, não sentissem que aquela era uma reunião de carros antigos, não sei... Em seu lugar, temos agora uma reunião às quartas-feiras na Lagoa, no antigo espaço ocupado pelo Tivoli Parque.

Apesar das chuvas de março terem atrapalhado um pouco as últimas reuniões, as que já aconteceram foram um sucesso. A área de estacionamento é enorme, a fofoca corre solta ali mesmo entre os carros e colecionadores de todos os clubes participam, à moda das reuniões do Pacaembu. Na hora da fome ou da sede, há uma grande variedade de quiosques servindo comidas variadas, bom chopp e música ao vivo. Em noite de lua cheia, então, é um programa e tanto.

E assim o Veteran vai inovando, se adaptando, porque, diferentemente dos carros antigos, o VCC é moderno e funciona... ■



Monumental!

Esta palavra me impressiona desde criança, quando com um rádio de pilha colado no ouvido, aguardava ansioso uma vitória brasileira (não digo o meu time para não perder leitores) no Monumental de Nuñez, o estádio do River Plate. Não me recordo de nenhuma vitória ou derrota especial, mas de centenas de batalhas nada futebolísticas ocorridas e acompanhadas viva e parcialmente pelo locutor, pois time brasileiro jamais bateu covardemente, sempre apanhou injustamente.

Depois que se aprende o que é um monumento, o termo monumental começa a fazer sentido. Segundo o Aurélio - o Affonso, não o dicionário -, monumental é aquela famosa plantação de rabo de Cadillac ou outras do gênero.

Pois é neste sentido que vi a exposição de Salvador Dalí, chamada Dalí Monumental. Não bastassem obras de três toneladas e painéis de 10 metros de altura (que eram dois), havia um conjunto de 230 obras do discutido artista que encarna o surrealismo em si. Seriam suficientes 10 ou 12 quadros dele para se constituir uma exposição de nível internacional, logo, com 230, a mostra teria tudo de monumental.

O VCC-RJ esteve lá. O Jaime Vilaseca, um dos responsáveis pela vinda da coleção, ele mesmo catalão de coração e veterano na emoção, contou no Clube do Bondinho que Salvador Dalí nutria uma paixão por Cadillac, tanto que reproduzira duas tipo 67 de 1941, com toques surreais e expôs, no Museu de Filgueiras, uma 41 quatro portas conversível que esguichava água em quem se aproximava demais. O Jaime é um surrealista convincente e propôs que a paixão de Dalí fosse encampada pelo VCC na noite de abertura.

Mais surreal do que nunca, a calçada foi ocupada pelos veteranos dos anos 40 e 50, os mais

apropriados, todos nós pensando e discutindo as Cadillac de Dalí. O povo, que não sabia de nada, admirou e deve ter concluído que Dalí morara em Detroit, mas entrando e quase esbarrando num rinoceronte blindado de três toneladas, aí sim, deve ter imaginado o que lhe aguardava. Portanto, o VCC contribuiu para o perfeito entendimento da obra do gênio catalão, uma faceta cultural que inauguramos e que muito nos orgulha. Muito obrigado ao Jaime. Dalí também irá agradecer um dia.

Passado o impacto inicial, o nosso clube entrou no Museu Nacional de Belas Artes para admirar a exposição, seguindo civilizadamente as enorme filas. Foi muito interessante perceber o deslumbramento do Ony, perplexo ante um mulher engavetada, imóvel até que a fila o empurrasse, enquanto o Armando Maia mergulhava nos detalhes de uma fonte misteriosa de 1934. Outros impactos foram anotados, mas ficam estes dois registrados como mais importantes.

Champanhe e refrigerantes foram oferecidos pelo serviço de Aquim Eventos, parceiros veteranos de muitas lutas e que manterão aberto um restaurante com a culinária adequada enquanto a mostra durar. Foi uma festa singular, que me despertou o desejo de retratá-la não como um evento, mas sim neste espaço ruthiano, que também é um pouco monumental. Terminei esse dia de carona no Ford 41 do Gustavo Tostes, voltando para o Clube do Bondinho naquele tapete voador, tal a energia e suavidade do velho Ford que permanece vivo, respirando, até mesmo depois de desligado.

O Veteran renova o agradecimento a seus sócios Aníbal Olival, Sergio Fortes, Armando Maia, Octávio Bandeira de Mello e Waldyr Tostes e também ao José Luiz Leite, Joaquim Alves, Ony Coutinho e às consortes presentes, enquanto aguarda a decisão do Jaime de trazer o seu Triumph para o acervo carioca.



Momentos Inesquecíveis

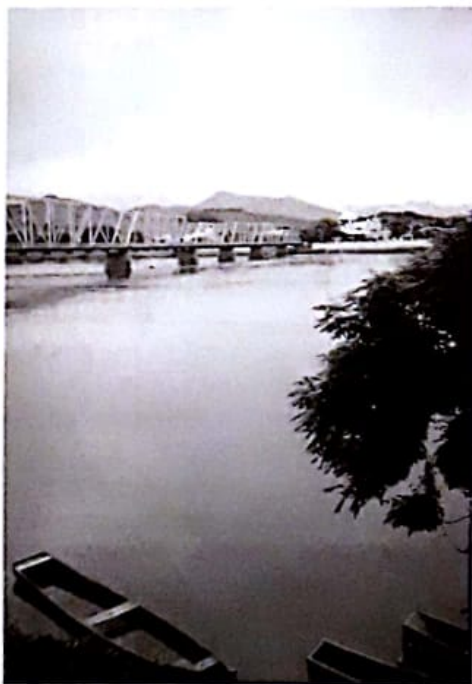
Veteran-RJ: Aumento das mensalidades

Reuniu-se o Conselho para indagar do presidente e de D. Ruth as razões de tão inesperada alteração. O relator foi o Synval, mas para surpresa dele, a votação aprovou o aumento, desde que as medidas da nova secretária do clube estejam dentro dos limites, 48 de busto, 62 de quadris.

Cromados, Crustáceos e Crepúsculos

Embarquei rumo a emoções diferentes, dentro de uma confortável Mercedes de décadas atrás, entre reais couros e casemiras iguais. Não me perguntem ano e modelo, pois tenho afinidades outras, interessa é que estava com o Sr. D e Mme. R com destino a Vitória para apreciar a culinária local, enquanto meus anfitriões perfilariam a vetusta entre outros automóveis antigos.

Eu, que nunca havia presenciado uma reunião assim, decidi dar uma olhada em sinal de gratidão por tão apetitoso convite. A Praça dos Desejos, um local de rara beleza emoldurada por uma ponte em curva, por avenidas e edifícios moderníssimos e pela natureza privilegiada, estava já tomada pelos familiares veículos e seus amáveis proprietários. Observador dos valores mundanos, presenciei estupefato incréditos



São Fidélis, ponte gastronômica.

Acepius

reverências em cascata feitas às maravilhas estacionadas, limpiíssimas, polidíssimas. Ouvia eu, Buick sem mala, raridade! Cadillac assim, que coisa! Bel-Air 55, de repente, pencas de forcinhos, está demais! Não avaliava nada, mas a prova estava evidente: era mais beleza para um lugar já tão belo.

Uma música no tom certo punha a imaginação em marcha; nos olhos dos visitantes, o brilho de cada sonho!

Fomos então ao Partido Alto, para um almoço, juntando-se a nós o Sr. A e Mme. idem. Uma casa simples, garçons de azul, estacionamento, serviço pronto com a hora marcada na comanda. De início, uns camarões de baixíssimo preço, porém corretamente oferecidos, fritos e temperados, acompanhados por caipiras autênticas. A memória se retorcia para compará-los, melhor aproveitar a ocasião com leve pimenta.

A peixada capixaba - reluto em usar o nome baiano - é resultado de uma fina culinária em que não há confusão dos sabores. Peixe, lagosta, camarão, todos têm e mantêm identidade própria. Todos respiram, suspiram e elogiam o generoso mar que nos brinda com tais delícias.

Fui a outras peixadas, talvez tão boas, mas elejo esta, talvez pela companhia, ou pela fome alta, como a mais querida.



Amaral, Ana e muqueca.

Dois dias de carro antigo depois, um retorno programado por tantas estradas secundárias quanto fosse possível. Começa na Rodovia do Sol, evitando o turismo estabelecido, pulando Guarapari e Vila Velha e concentrando em Meaípe, Piuma e Anchieta, esta uma visita de valor histórico e religioso pouco difundido, se comparada à obra do pequeno grande padre.

Um pouco de quebra-molas em excesso, a germânica carruagem reclamou, mas o trecho praiano foi vencido sem delongas. Entramos em maravilhosa estrada estadual, este Espírito Santo foi nos surpreendendo a cada instante, tudo asfaltado, sinalizado, pronto.

Mais um pouco de BR-101 esburacada, chegamos a Campos: guinada à direita depois do Paraíba do Sul, seguimos rio acima. Uma linha férrea acompanhava, lembrando a região de Pirai, onde o mesmo Paraíba e uma estrada de ferro seguem a Dutra, só que aqui o rio está mais perto. A tarde estava indo embora e passando uma curva muito especial, em hora também, o sol resolveu dar seu show particu-

lar, inundando de cores e reflexos, seis retinas excitadas.

A estrada era boa, melhor ainda a falta de tráfego. Aqui, pescadores no rio, ali, jogadores de futivôlei, a paisagem ficou monotonamente interessante até São Fidélis, ponto de jantar, pernoite e descanso para o carro.

Quem batiza uma casa de Nu Aconchego do Gordo não deve mentir e fomos lá conferir. Fora os propositais erros gramaticais no cardápio, tudo o mais era verdade, a simpatia sobrava, acolhendo o

comensal, e o dono, gordo, bom começo. A casa, embora não se diga, é especializada em alho e seus acompanhantes alimentícios, tais como o filé, a lagosta e o robalo. O Gordo do título foi comprador de gado, especializou-se no trato das carnes e o resultado é o melhor filé ao alho da Terra, nos dizeres do sr. D. Menos exuberante, eu devo admitir que estava excelente, melhor seria com agrião. Mme R. concentrava-se em robalos fritos e lá estaria se não houvéssimos decidido ainda por uma rodada de

lagosta. Estes crustáceos, fluviais, não se assemelham aos primos marítimos, porém trazem carne abundante com sabor mais próximo do camarão e se prestam muito bem à fritura e à companhia da allicim sativa.

Andando de volta à casa, o sr. D. comenta algo sobre o preço das caipirinhas vitorianas. A noventa centavos a unidade, fizemos contas rápidas da gasolina e do número de copos necessários a um justificado retorno à capital capixaba. Vitória, nos aguarde! Viva Vitória! ■

Momentos Inesquecíveis

A Tradicional Santa Teresa

A sede do nosso clube pode ser alcançada de carro ou através dos amáveis bondinhos elétricos que dominam a paisagem há mais de 80 anos. Venha nos visitar e conhecer a nossa futura secretária!



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

◊ outro lado do mundo fica aqui pertinho, bem na tela do seu computador

Fernando Gameleira

Que o mundo gira, já está mais do que provado. Que a Lusitana roda, muita gente até hoje acredita. Mas que a Internet encurta as distâncias só quem está conectado pode ter absoluta certeza.

A prova disso é essa entrevista com Charles Kayes Choo, 53 anos, antigomobilista da Malásia, um advogado aposentado, apaixonado por carros antigos e colecionador de distintivos de radiador de clubes de automóveis antigos.

Foi Charles quem fez o primeiro contato com o Veteran, enviando um e-mail através do nosso website, solicitando emblemas do nosso clube para a sua coleção. Após vários e-mails, Charles bateu um papo virtual com a gente, com exclusividade para O RADIADOR:

Quando você descobriu que tinha o vírus do antigomobilismo?

Meu pai tinha muitos carros... Precisa dizer mais alguma coisa?

Se você pudesse escolher um único carro antigo, qual tiraria você do sério?

Um Alfa Romeo 8C2600, se tivesse tanto dinheiro.

Quais são os carros antigos mais valiosos da Malásia?

Em qualquer lugar do mundo, o preço de um carro antigo



Página de abertura do Clube de Automóveis Antigos da Malásia.

depende muito do seu estado de conservação.

Os mais comuns por aqui são Jaguars, MGs e outros carros ingleses. Como nosso país é uma antiga colônia britânica, fica muito mais fácil encontrar peças para esses carros, o que os tornam mais colecionáveis.

Comparando com o custo de um carro novo na Malásia, qual a relação de preços desses carros?

Comparado aos preços praticados na Europa, um carro antigo aqui é muito caro. Só para você ter uma idéia, um MGB 1965, em boas condições, custa na faixa de US\$15 mil aqui na Malásia. Na Inglaterra você consegue comprá-lo por apenas US\$ 4 mil. Comparado ao custo de um carro novo produzido aqui - o Proton Wira - o MGB 1965 fica na mesma faixa de preço, em torno de US\$ 15 mil.

Você poderia falar um pouco mais sobre a indústria de carros

na Malásia?

Temos pouquíssimos carros nacionais - o Proton Iswara, o Proton Wira, o Proton Perdana, o Proton Tiara, o Proton Satria, o Perodua Kancil e o Perodua Rusa.

De onde são importados os principais veículos antigos?

Principalmente da Inglaterra, uma vez que nosso volante é do lado direito.

Quantos clubes de automóveis antigos existem na Malásia?

Existem três: o North Malaysia Vintage & Classic Car Register (NMVCCR), o Malaysia Singapore Vintage Car Register (MSVCR) e o Royal Vintage Car Club.



Charles pilotando seu Mazda - ele também gosta de carro moderno.

Vocês organizam algum encontro?

Claro, pelo menos três por ano. Os mais importantes são um rally ou em encontro que ocorre todo mês de dezembro. Em 1993, o NMVCCR e o MSVCR organizaram a Louis Vuitton

Equator Run, o que foi um grande sucesso, com a participação de carros de todo o mundo. Se não me engano, existiam até alguns carros da América do Sul, mas não me recordo se havia algum do Brasil.

O que você sabe sobre o antigomobilismo no Brasil?

Nada, a não ser as poucas informações que tivemos a oportunidade de trocar até agora. Conheço um pouco mais sobre o assunto na Argentina, pois tenho alguns contatos lá.

Como está se desenvolvendo o antigomobilismo na Malásia?

Está cada vez mais popular.

Que tipo de dificuldades você encontra ao restaurar um carro no seu país?

Peças de reposição não são fáceis de encontrar. Mas em relação à mão-de-obra, temos grandes profissionais, tanto mecânicos quanto lanterneiros e capoteiros, o que facilita muito o trabalho problem.

Quando você começou a colecionar emblemas de clubes de carros antigos?

Foi em 1974, quando um amigo meu alemão me presenteou com dois distintivos muito bonitos do Automóvel Clube da Alemanha - ADAC. A partir daí não parei mais. Hoje tenho aproximadamente 500 distintivos, a maioria europeu. Se você quiser ter uma idéia mais ampla da minha coleção, dê uma olhada em minha homepage e veja o Car Badge Collectors Club, um clube para aficionados por distintivos. Aliás, se alguém do Veteran ou de qualquer outro clube do Brasil quiser participar, sejam bem-vindos. A inscrição

no clube é inteiramente gratuita.

Quais são os distintivos mais difíceis?

Por incrível que pareça, os do meu país, como por exemplo um do Perak Motor Union, de 1912.

Ele é do tipo de colocar na parte superior do radiador, com a inscrição RAC Associate e apenas 50 foram produzidos, o que me fez levar 10 anos para encontrar um exemplar, o de número 29. Emblemas da América do Sul também são muito difíceis para mim. Espero que agora os seus associados me ajudem a encontrar algumas peças interessantes do Brasil, da Argentina, do Peru e do Chile.

Que tipo de facilidade a internet trouxe para o seu hobby?

Antes da internet eu costumava me corresponder com antigomobilistas pelo correio, o que me permitia conseguir uma média de cinco distintivos por ano.

Agora, com o correio eletrônico e o meu website, consigo facilmente dez por mês, do mundo inteiro. Recebo mensagens de pessoas interessadas em carros antigos e também em distintivos. Geralmente são associados a algum clube e a maioria quer exclusivamente colaborar com a minha coleção.

Muitas vezes eu troco distintivos que já tenho e os franceses são os que mais me ajudam. Eles são muito orgulhosos dos seus emblemas -



Página da coleção de distintivos de radiador.

por sinal são muito bonitos - e ficam satisfeitos de oferecê-lo a um colecionador.

Aliás, em nosso ferro-velho virtual, existe um Karmann-Ghia todo enferrujado enviado por você, via internet. Não é uma maravilha? ■

Para contactar Charles:

Correio:

Charles KS Choo
POBOX 105 - 34000 -
Taipeng - Perak -
Malaysia.

E-mail:

kayes@pc.jaring.my

Websites relacionados à matéria:

* <http://www.geocities.com/MotorCity/Downs/2163> -
Coleção de Distintivos de Radiador.

* <http://www.geocities.com/MotorCity/Downs/3111> -
Clube de Automóveis Antigos da Malásia.

* <http://www.jaring.my/msia/newtp/dmall/dmall.html> - Para quem quiser mais informações sobre a Malásia.

Trinta e Seis Anos

Ester de Almeida

Fiquei fora do Brasil durante 36 anos. Dividida entre as carreiras de médica e pianista, abandonei a primeira no quarto ano de universidade em benefício da música, o que desgastou o meu relacionamento familiar irremediavelmente. Não voltei porque não quis. Aliás, fizeram de tudo por mim.

Eles me prepararam para música clássica, logicamente seguindo o raciocínio normal da época: mulher deve tocar piano e ser professora primária; quando perceberam, eu estudava Medicina - até aí, um orgulho - e continuava, além da conta, com o piano também.

Quando, em 1935, passei por um difícil concurso que me dava o direito de me aprimorar na Europa, mais precisamente na Áustria, nem pestanejei, tranquei a matrícula, prometendo voltar em seis meses.

Casei em fevereiro de 1936 com um maestro austríaco e fiquei por lá. Foram dois anos esplêndidos até a anexação à Alemanha. Então, a regra passou a ser a seguinte: quem está fora não entra, quem ficou dentro não sai. Mais uma vez, minha família moveu céus e terras, getúlios, embaixadores e marchais e obtive um indispensável salvo-conduto para que Karl e eu pudéssemos voltar. Pensei bem e fiquei lá dentro, provavelmente achando que não iria haver a guerra que houve, afinal a história da noviça rebelde só foi contada muito tempo depois. É verdade que lá pelas tantas, umas figuras sinistramente gestapianas resolveram saber porque eu me chamava Ester, de onde eu vinha, mas depois devem ter achado uma ocupação e me deixaram tocar piano em paz.

Entre 38 e o fim de 39, podíamos passear à vontade, desde que não saíssemos dos limites da Alemanha e da Áustria, o que fizemos bastante. Quando a guerra foi declarada, passamos a não dispor mais de combustível para nosso transporte, um pequeno BMW Dixie, muito econômico, por sinal.

Passamos este período sem ter muito o que fazer e o que comer. No meu caso, isto pouco me afetou, mas o Karl perdeu 30 dos seus 105 quilos com esse regime. Aliado à falta do que pensar, refleti que talvez houvesse sido melhor se estivéssemos no Brasil. Atrapalha muito numa guerra dessas proporções não ter uma profissão de uso imprescindível, como médicos ou professores e aí já estava começando a me arrepender de verdade das minhas impetuosas decisões. Lógico, acabei trabalhando num hospital improvisado, mas por pouco tempo. Quando a guerra acabou, repensei o tema da profissão, mas nada resolvi e foi melhor, pois não passei de novo por nenhuma outra guerra e continuei no piano.

Melhores tempos, melhores salários, um Porsche na garagem, um carro super resistente que rodou por toda a Europa sem pedir refresco, nem agasalho. Era amarelo claro, um contraste com as velharias escuras a que estávamos acostumados e era mesmo uma atitude proposital, por todo o lado os carros eram claros, podiam até ser cinzentos, mas

COMO OCUPAR O SEU TEMPO SEM OCUPAR SUA GARAGEM.

Na Brink Center você encontra a mais completa linha de miniaturas em metal para você colecionar.

Temos automóveis antigos e modernos.



BRINKCENTER

Burago, Maisto, Solido, Mira, Ertl, Revell, U.T., Minichamps, First Gier, Road Tough, Liberty, Joef, Majorette, Vitesse, Quartzo, Kyosho, Anso, Guiloy



Danbury Mint

CENTRO: R. da Alfândega, 84/86 - Tel.: 221-1616
SHOPPING RIO SUL: 3º Piso - Tel.: 542-8591 - Fax: 542-9495

eram claros.

Um dia, Karl ligou o carrinho bem cedo e levou tudo que era dele. Aí fiquei pensando: já tinha 22 anos de estrangeira, não ia ser agora que eu voltaria para o colinho da mamãe... Continuei fazendo exatamente o que vinha fazendo. De início, para me esquecer do verme, mas, mais tarde, comecei a ver que as coisas melhoravam pouco a pouco e, depois, muito a muito, não é que o Karl era verme mesmo! Ele só atrapalhava.

Comprei em 1961 um Mercedes 190 SL usado, vermelho com teto de lona preta e bancos também pretos; passei um dia por ele com a Porsche enguiçada e mal tratada, ajeitei o lenço que era também preto e vermelho, empinei os óculos Rayban na ponta do nariz,

enquanto jogava uma segunda para rosnar como só os carros alemães rosnam e passei acelerando. Mal deu para ver que o verme tinha um verminho que estava com uma mamãezinha... a visão da criança mexeu comigo. Chegando em Florença em belíssimo dia, mandei um cartão postal cheio de cores renascentistas, desejando felicidades e me desculpando por não parar.

Fui trocando de Mercedes, sempre duas portas, dois lugares, onde poucos sentaram até 72. Me aposentei e achei que era hora de ver o Brasil. Voltei, gritei papai e mamãe no meio do Galeão, todo mundo olhando aquela grisalha senhora que pensava que era órfã, descobrindo a família!

Fomos para casa no Itamaraty

do papai. Fiz questão de decorar este pomposo nome do carro, pois ali mesmo começava a saudade de casa. Era também o tempo do milagre brasileiro e tome mais tri-campeonato, fim das guerrilhas urbanas. Nada disso me iludiu, escolada pelo Itamaraty, tomei um Boeing 60 dias depois, mas prometendo de verdade aparecer, promessa que cumpri, desta vez.

Meus 36 anos musicais terminam por aqui. Teve de tudo, de guerra a guerrilhas, promessas em vão, correrias e investigações, estagnação e meditação, muita música, Porsches, Mercedes e Itamaraty. Penso nas minhas sobrinhas vendo novela, na mesma casa em que tramei, solitária, um enredo difícil de engolir, fácil de fazer, delicioso de viver. ■

deusas da palavra

Espaço Cultural



Dauphine, Cadillac, Chrysler, Vanguard, Rural, DKW, Austin, Chevrolet...
Posto Bernardo, anos 60. Quem se lembra da Avenida Oswaldo Cruz com duas mãos?

UMA VIAGEM A

ou de como conheci os Cadillacs

Em janeiro deste ano, minha mulher e eu resolvemos conhecer a Índia e, por extensão, o Nepal, uma vez que as excursões ao Tibet, da maneira independente que gostamos de fazer, são praticamente impossíveis de serem feitas. Burocracia excessiva e condições climáticas - pleno inverno - obrigam a interdição dos vãos regulares naquela região do Himalaia. Desistimos, portanto, desta terceira etapa.

Para entender a Índia é preciso ler com antecedência tudo o que diz respeito a esta civilização milenar e abstrair-se de compará-la a qualquer outra que seja do seu conhecimento, principalmente se for de origem ocidental. Feito isso, torna-se mais fácil compreender a enorme complexidade religiosa, histórica e política deste enorme país.

Resolvemos investir o tempo que havíamos destinado ao Tibet, em prolongar a nossa estada



na Índia, visitando extensivamente Rajastão, por ser uma das regiões mais ricas cultural e historicamente do nordeste deste país. Rajastão significa a terra dos reis ou rajás e berço de um povo guerreiro, os Rajputs, cuja história remonta a 2.500 a.C. No decorrer de todos estes séculos até nós, este povo dividiu-se em 36 raças e 21 reinos liderados pelos Sisódias de Mewar (Udaipur), os Kachwahs de Amber (Jaipur), os Rathors de Marwar (Jodhpur) e Bikaner, os Bhattis

de Jaisalmer e os Chauhaus de Ajmer, que tinham como responsabilidade e missão maior defender a fé, preservar as suas tradições e proteger o Hindustão dos invasores muçulmanos.

O nosso itinerário, portanto, incluiu estas e outras cidades desta formidável região, em um percurso de 1.600 km por terra em uma caminhonete Tata de fabricação indiana, com motor diesel Nissan, ar condicionado e, por exigência da "Frau" Carmen, um motorista. Este motorista aliás, me fez rir muito durante a viagem pois, ao falar em inglês com um sotaque carregadíssimo, me fazia lembrar o Peter Sellers em seu filme "Um Convidado Bem Trapalhão".

Dirigir na Índia, principalmente em Nova Delhi, é uma experiência inédita e cheia de emoções. Para começar, a mão é inglesa, e leva algum tempo para você se acostumar, pois seus reflexos estão totalmente condicionados ao nosso sistema. O volume de ciclistas, motonetas, táxis tipo vespa car de três rodas e normais da Hindustan Motors aos milhares, bem como ônibus, caminhões e automóveis particulares fazem do tráfego um verdadeiro pandemônio, ao som das buzinas obrigatórias! Incrível, mas é verdade. A buzina é uma ordem. Todos, mas todos os veículos têm escrito atrás "Please horn"! Não é à toa que, em tom de gozação, existem algumas regras para se



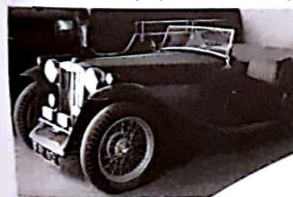
ÍNDIA E NEPAL

do marajá de Udaipur

Texto e fotos: José Cândido Muricy Neto

dirigir na Índia, algumas das quais citarei: Para todos os usuários das estradas a presunção de imortalidade é exigida; o tráfego, tal como a sociedade indiana, está estruturado em castas e a seguinte ordem de precedência deve sempre ser respeitada - em ordem decrescente: de passagem para vacas, elefantes, caminhões pesados, ônibus, carros oficiais, camelos, caminhões leves, búfalos, jeeps, carros de bois, carros particulares, motocicletas, motonetas, vespa car, porcos, cabritos, ciclistas, cachorros e, finalmente, pedestres.

O uso da buzina tem seus códigos que o iniciante precisa conhecer sob pena de acabar no Nirvana antes do tempo! Pelos carros: a) buzinas enérgicas e curtas indicam supremacia de passagem contra cachorros, ciclistas, vespa car e pedestres; b) buzinas longas, suplicantes e desesperadas para um caminhão que se aproxima: "estou em velocidade alta demais para parar de maneira que se você não parar, ambos iremos morrer!";... Em casos extremos, é acompanhada arduamente do acender de faróis; c) uma única buzina casual significa: "eu reconheci uma determinada pessoa entre os 870 milhões de indianos ou então, para avisar um passarinho na estrada porque, na velocidade em que estou, pode atravessar o meu pára-brisa ou, ainda, porque deixei de buzinar já



faz algum tempo!

Caminhões e ônibus: todos os sinais de buzina têm o mesmo significado, ou seja: "Peso aproximadamente 12.5 toneladas e não tenho nenhuma intenção de parar, mesmo que eu queira". Esta advertência pode ser enfatizada pelo uso dos faróis.

Em todas as manobras, uso de buzina e ações evasivas devem ser feitas, de preferência, no último instante possível!

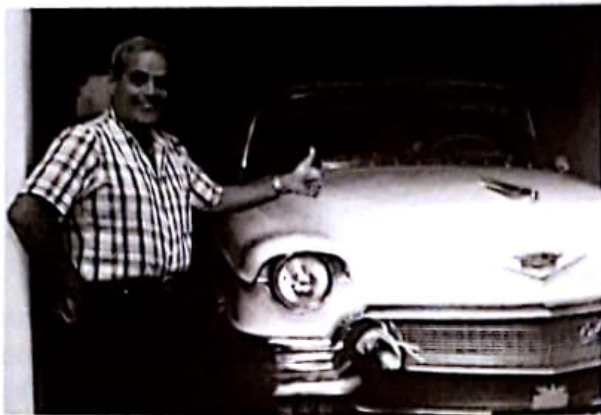
Direitos de passagem: tráfego entrando na estrada pela esquerda tem prioridade bem como o que vem pela direita e também pelo centro. Quanto à obediência às faixas de mão, todo o tráfego indiano, a qualquer momento e independentemente do sentido do trânsito, deve ocupar o centro da estrada! A ultrapassagem é absolutamente obrigatória! Dê preferência a condições excelentes tais como em relação aos veículos que vêm em



direção contrária, curvas cegas, trevos e no meio de vilarejos ou no centro das cidades. Qualquer veículo que ultrapassar deverá sempre não deixar de fazê-lo a qualquer distância inferior a 3 centímetros e, se for o caso de ciclistas e pedestres, a 1 centímetro!

Depois disso tudo você seguramente estará abençoado pelos deuses Brahma, Vishnu e Shiva!

Bem, voltamos ao nosso roteiro. Depois de passar por Agra, seguimos em direção a Jaipur, capital do Rajastão, também chamada de "cidade



rosa" (cor de) porque é obrigatório, por lei, pintar todos os edifícios e casas dessa cor! Tradição esta que vem desde 1876, quando o príncipe de Gales visitou esta capital e em sua homenagem assim foi pintada. Seus habitantes se vestem com cores vibrantes, usam turbantes variados em forma e cor, além de grandes bigodes. Pode-se afirmar que o jogo de polo iniciou-se nessa cidade, tanto a cavalo como em elefante! Tendo previamente solicitado ao motorista que procurasse saber se nas cidades por onde iríamos passar existia colecionador ou carros antigos para se ver, não foi sem alguma surpresa que em Jaipur havia um!

Trata-se de um comerciante de pedras preciosas estabelecido desde 1852, cujo irmão costuma vir

a Goiás e Minas Gerais para comprar gemas. Mr. Sanjay Kasliwal, este é seu nome, possui nos fundos de sua loja (Gem Palace) quatro automóveis: um Packard 41 Sedan, um Dodge 1935, um Chrysler 1934 Roadster e, por último, um magnífico Cadillac 56 conversível, creme claro, cuja capota e assentos estavam sendo confeccionados por um artesão local! Ver estes carros em perfeitas condições de uso e bem conservados foi um agradável prenúncio do que estava sendo aguardado para mim na última etapa da viagem! Antes, porém, em Bikaner, no hotel em que ficamos, para minha surpresa, ao lado da entrada, havia uma Buick Phaeton 1928, sem capota e a respectiva armação, porém em bom estado de conservação. Chamava a atenção a buzina representada por uma serpente que, apoiada em cima do paralamas direito dianteiro, acompanhava a lateral até fazer uma curva do lado do volante com a respectiva pera de borracha para acioná-la! Ao lado da Buick, humildemente, repousava um Morris Minor década de 50.

Continuando a viagem, passamos por inúmeros vilarejos onde nos era dada a oportunidade de observar o dia-a-dia da população local. Comerciantes levando seus produtos em carroças puxadas por camelos para os mercados locais,

Wilson Sons
Tel. (021) 296 4422

161 anos a todo vapor no Brasil.

mulheres campesinas com seus saris ricos em cores e adornadas desde os tornozelos por argolas de prata de baixo teor, até os braços e pescoços. Brincos em profusão bem como pequenas pedras e argolas nas narinas. Trabalham pesado e muitas vezes as vimos quebrando pedras para serem utilizadas na conservação das entradas! Depois de passarmos por inúmeras cidades com suas vilas e fortalezas ricas em seu passado histórico, de variada arquitetura e costumes, chegamos a Udaipur, última etapa de nossa viagem ao Rajastão, pois daqui pegaríamos o avião de volta para Nova Delhi, para iniciar a segunda etapa ao Nepal, mas que não será objeto deste artigo.

Udaipur impressiona pela sua localização à beira do lago Pichola e ao sul da região do Mewar, montanhosa

e densamente arborizada. Ficamos hospedados no complexo do City Palace, uma mistura clássica da arquitetura militar espartana dos Rajputs em seu exterior, contrastando com a riqueza interior do período Mugal (séc. XVI) de forte influência muçulmana.

Situado em frente ao lago Pichola, é um belíssimo conjunto de quatro palácios interligados entre si, construídos ao longo de três séculos. Todo este conjunto é orientado para o leste, muito a propósito, uma vez que a dinastia do atual marajá é descendente do sol! Uma parte é o hotel propriamente dito, outra, a residência do Marajá (ou Maharana), o palácio da Maharani e suas damas de companhia e o Museu - magnífico, por sinal - com seu mostruário de armas. A parte que corresponde ao Hotel chama-se Shiv Niwas e originariamente era destinado aos convidados pessoais do Maharana. Construído em volta de um enorme pátio semi-circular com uma belíssima piscina (palco da filmagem de Octopussy - James Bond), retrata todo o fausto de uma época e lar da primeira dinastia do Rajastão da qual o maharana atual é descendente desde o 8º século AD. Cabe aqui uma pequena observação sobre o termo ma-

haraja (ou marajá) usado pela maioria dos reis desta região, com exceção do rei ou governante de Mewar, que se chama Maharana.

Bem, estava eu posto em sossego, depois de ter feito vários passeios no dia anterior, quando pela manhã, ao passear pelas dependências do palácio, distraída e contemplativamente, a Carmen chamou a minha atenção para um enorme portal em cujo topo estava escrito "The Palace Garage". Parei na entrada e - puxa vida! - vi a frente com a grade do radiador inconfundível de um Rolls-Royce cujos faróis e formato dos paralamas indicavam ser dos anos 30! À proporção em que ia caminhando, o meu coração entrava em compasso taquicárdico e a Carmen já foi tirando da bolsa o Isordil, por precaução! Não era para



menos - à minha direita, estacionado lado a lado, havia outro Rolls-Royce da década de 20, carroceria especial com bancos laterais vis a vis, com previsão de capota de lona, se chovesse. Servia para os convidados e ao próprio Maharana para caçar tigres. Em seguida, uma MG 1950 TC, um Opel Olímpia e outro Rolls-Royce para caçadas. Continuei a caminhar e aí sim, a surpresa final e a maior de todas - dois, eu disse DOIS, Cadillacs 1939! O primeiro era um modelo 39-7533 Business Imperial Sedan e o segundo, um modelo 39-6129, cinco passageiros, sedan conversível, ambos os modelos com "side mounts"! Como a minha curiosidade e emoção eram evidentes, aproximou-se de mim um indiano de 2 metros de altura por outro tanto de largura e, sorrindo, perguntou se eu estava perdido e se precisava de ajuda. Expliquei que eu era do Brasil e membro do Veteran RJ, bem como do Cadillac Club of America e que estava interessado em conhecer detalhes dos carros, além de fotografá-los. Muito solícito, disse-me que era o chefe da garagem (Palace Garage in charge), Mr. Anu Vikram Singh, e tudo faria para me atender, desde que o atual



Maharana, Shriji Arvind Singhji Mewar, autorizasse. Para isto teria que me dirigir à residência real e falar com o atendente chefe do cerimonial! Marquei hora para o final do dia, 18h para ser mais preciso. Carmen redigiu uma pequena apresentação das minhas intenções. O atendente prontamente levou o papel em mãos e, ao retornar, disse que sua majestade (Your Highness) iria falar comigo dali a poucos minutos. Dito e feito. O telefone tocou e o Maharana, em um inglês perfeito de Oxford, atenciosamente me ouviu e aceitou em colocar os carros à minha disposição para dirigi-los e fotografá-los aonde eu quisesse, na manhã seguinte. Mal podia esperar o dia clarear! Às 9h30m, os motoristas a postos em uniforme de gala e o chefe da garagem me aguardavam. Escolhi o próprio pátio de entrada do hotel que, com suas pinturas murais, daria um cenário perfeito.

Dirigindo o sedan conversível, coloquei-o em posição. Marcha suave e perfeita. Não fosse uns pequenos amassados nos paralamas dianteiros e os pneus com banda branca já ressecados, diria que o carro estava perfeito. Todo original, inclusive com a parte elétrica nos seus exatos 6 volts! O outro carro, modelo 75, em melhores condições exteriores e interior perfeito, patinava um

pouco a embreagem. Como opcional de época, tinha duas lanternas pequenas Appleton nos paralamas (iguais às do meu Cadillac 38-60 S).

Estes carros são ainda usados duas vezes por ano pelo Maharana, em festividades religiosas, quando orgulhosamente desfila pela cidade!

Terminada a sessão de fotos, conversei demoradamente com o mecânico responsável pela manutenção, sobre problemas, dificuldades e soluções encontradas para mantê-los em uso. Tudo é resolvido localmente! Para minha surpresa, desconheciam a existência do

Cadillac Club of America e também as revistas especializadas, tais como a Hemmings e outros catálogos de fornecedores de peças. Prometi enviá-los juntamente com as fotografias e coloquei-me à disposição para o que precisassem a respeito. As fotos falam por si só. Para esclarecer, o símbolo que vem à frente dos carros é um rosto sobre o sol resplandecente, em campo vermelho, usado exclusivamente pela dinastia dos Sisódias, já explicado em outra parte deste artigo. Levam também pintado nas portas traseiras o brasão desta realza representada por um sol ardente, sendo

Continental Kits



*...Completo, Detalhado, Autêntico!
Agora no Brasil.
Consulte-nos.*

J. ALFONSO

J. Alfonso Comércio Internacional Ltda.
Tel: (021) 263-4668
Fax: (021) 253-8117

flanqueado por um guerreiro Rajput e um arqueiro. Foi um fecho de ouro nesta minha viagem à Índia, entre tantas coisas vistas, ouvidas e intensamente apreciadas.

Já no avião, tomei conhecimento de outra história incrível. Um marajá da cidade de Alwar, Jaysingh (1892-1937), era apaixonado pelas Bugattis azuis. Sabe-se que pelo menos três existiram e que dado aos seus hábitos excêntricos, cansando-se delas, o marajá as enterrou nas colunas próximas ao seu palácio! Quase saltei da minha cadeira - a Carmen, com um gesto enérgico de bom senso impediu que eu me jogasse do avião em pleno vôo!!!

Não é preciso dizer que daqui a uns dois anos estarei lá novamente, inclusive para completar a



viagem ao Tibete, pois lá existe outra lenda de que um potentado chinês teria levado, via Tibete, um Rolls-Royce semi-desmontado nas costas de carregadores Gurkas, até a sua província nas encostas do Himalaia!

Mas isto já é outra história... ■

Momentos Inesquecíveis



Flagrante em Águas de Lindóia

Roberto Machado ao volante de seu Ópera Olympia, 1937, que ele jura que é verde, levando para um tour: Muricy, Mario de Oliveira, Armando Maia, Julio Christiano, Carlos Vilhena, entre outros. Atrás do carro, empurrando para pegar: Edson Ferreira, Mike e Joaquim.

Puxa! Como dá trabalho!

Chico Xavier

É tão fácil criticar, é tão mais fácil só desfrutar... Mas só quem já organizou ou tentou organizar um encontro de automóveis pode saber das dificuldades que aparecem e que ninguém nem imagina.

Já pensaram como seria legal um encontro na pracinha do Alto, milhares de carros indo para a praia ou para os shoppings da Barra, vendo as nossas paixões, podendo parar, olhar, compartilhar, ver um automóvel antigo do tempo do vovô de perto, poder mostrar para o filho o street que sempre sonhou em fazer?... Seria ótimo, mas quem disse que a Administração Regional deixa? Nem pensar! Vai atrapalhar o trânsito, vai dar trabalho, não pode!!!

E aí, continuam os insistentes, onde fazer? Às vezes eles têm



Inês, a organizadora, e a barraca do boçal

idéias, algumas vezes brilhantes. Por que não no Palacete Itamaraty? Teríamos todas as vantagens da pracinha do Alto e muitíssimo mais: bar, banheiros, restaurante, local fechado, tudo isso pelo dono também ter a mesma paixão, e com a vantagem de não pedir nada à Prefeitura. E, na hora que te perguntam quantos

virão para almoçar, você declara, na maior cara de pau, que talvez entre 50 e 100 pessoas venham, mas se esquece de que, para quem cozinha, é apenas uma diferença de 100%...

Patrocínios, isso é mole. Deixa comigo que eu resolvo. E a data chegando e neca de



R. Gal. Caldwell, 193/197 - Centro - Rio de Janeiro - RJ
Tels.: (PABX) 509-8672 - (VENDAS) 224-8922



patrocínio, e na hora *agá* é um tal de pedir daqui e tentar dali, bom, afinal se consegue algum com alguém, mas aquilo que era previsto, um belo troféu de cristal alemão, (quem sabe reproduzindo um belo de um Porsche 356), nem pensar.

Mas ainda bem que existem os amigos e surgem as medalhas comemorativas do evento (viva o Café Palheta). Aperta daqui, peita dali, e vamos fazer as camisetas e os adesivos que o patrocínio prometido pinta.

E, como bem disse o Sérgio Fortes, você convida todo mundo, mas será que vão prestigiar? "Como será que está a subida do Alto?"... "Bom, se o fulano não chegar é porque ferveu pelo caminho". Mas aí você lembra que o carro do fulano é a ar. "Puxa, mas o do beltrano não, deve ser por isso que ainda não chegou"... E como um adolescente, fica esperando cada um chegar com uma ansiedade de matar qualquer

branco. Mas, veja quem chegou de repente: o Dieckmann, com seu grande "furgão"; enquanto o Gustavo lustrava o seu Ford, já vinha a turma dos carrões, Mustangs, Camaros, StingRay, Porsches, Hots, Streets e o Padre Carlos para abençoar as máquinas e os pecadores... Enfim, que alívio! Viola e Paulo Vargas pensavam que tinham retornado à "Festa de Arromba" do Tijuca, que felicidade! Valeu.

E, gente, isso tudo é para um pequeno encontro de 60 carros; imaginem quando a *coisa* é para em evento de nome nacional, já consagrado no calendário dos *viciados antigomobilistas*...

"Puxa, como dá trabalho!!!! Eu juro que no próximo eu confirmo a presença com seis meses de antecedência..." ■

PONSIL
Topher Five

The
5-STAR
CARS

SÚPLICA



RS **Romeu Siciliano**
AUTOMÓVEIS ANTIGOS
ESPECIAIS E DE COLEÇÃO

SHOWROOM

Av. dos Bandeirantes, 5051 - Planalto Paulista - SP - CEP 04071-000
Telefax: (011) 533-0877

LOJA, OFICINA, PEÇAS E SERVIÇOS

Av. Almirante Delamare, 85 - Ipiranga - São Paulo - SP
CEP 04230-040 - Tel.: (011) 6914-7357 Fax: (011) 274-3355



Ermani Freitas

Despachante

Rua Conde de Bonfim, 792

- Box 4 - Usina -

CEP 20530-002

Rio de Janeiro - RJ

Tel.: (021) 278-1413

Fax: 208-1413 -

Celular: 985-839

O Mundo Maravilhoso do Automóvel Antigo

Sergio Fortes

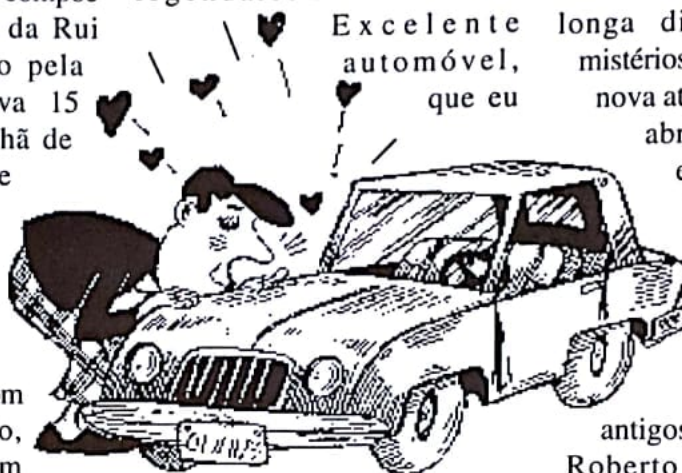
Combinei com o Roberto Machado que ele iria me pegar às 8:00 horas. Mas desde 7:45 eu já estava a postos na escada de granito vermelho que compõe a portaria do prédio da Rui Barbosa. Premiado pela pontualidade, desfrutava 15 minutos de uma manhã de sábado ensolarada e fresca, combinação perfeita que muitas vezes se repetiu naquele inverno de 1988.

Senti-me honrado com o convite do Roberto, para participar de um evento especial: aguardar, na oficina do saudoso Luisinho Pestana, em São Cristóvão, o Chevrolet 37 do Rubens Lima, que ali chegaria rebocado para completar mais uma etapa de meticulosa restauração.

A deferência de participar do importante acontecimento eu creditava à aquisição recente do Chevrolet Fleetline 1947 do Fernando Carneiro Leão. Aos poucos eu me aproximara da comunidade veterana do Rio de Janeiro. As reuniões do Clube do Trem, tradicional reduto de colecionadores de trens elétricos, promovidas no meu apartamento nas noites de segunda-feira, vinham contando com uma participação crescente de veteranos, trazidos pelo Skipper, amigo de longa data.

Desses encontros certamente surgiu a motivação para a compra de um Camaro 71 do legendário Paulo Moura.

Excelente automóvel, que eu



nunca tive a ousadia de expor nas reuniões da praça do Miguel Couto (os tempos eram outros...). Depois do Camaro, decidi seguir a tresloucada orientação do Veloso (José Magri Veloso, o nosso comandante da Rio-Sul) e transformar um monte de ferro-velho no Karmann-Ghia conversível que o Carlos Alberto Torres, seu atual proprietário, não se cansa de aperfeiçoar.

Meditava eu sobre a mudança de status propiciada pela compra do Fleetline quando chegou o Roberto Machado, em sua reluzente Belina.

Dando início ao papo, meu anfitrião mais uma vez ressaltou a dimensão do evento que iríamos testemunhar. Dele participariam, além do Luisinho e do próprio Rubens, também o

Armandinho Maia, o José Maria Velho da Silva e o Dario Mesquita.

Ao longo do trajeto, Roberto Machado brindou-me com uma longa digressão sobre os mistérios e as peculiaridades da nova atividade que eu estava abraçando. Extasiado, eu sorvia com avidez informações sobre mecânica, lanternagem, estofamento e parte elétrica de automóveis

antigos. Um mundo à parte, Roberto não parava de ressaltar. Mecânico de carro antigo não tem nada a ver com trocador de peça de oficina autorizada, alertou. A mesma coisa se aplica a eletricitas e capoteiros. Lanterneiro, então, nem se fala...

Chegamos ao nosso destino, sendo recebidos com festa pelo Luisinho, Rubens, Armandinho, José Maria e Dario. Sentia-me em casa. Meus novos amigos continuavam a me brindar com vastos conhecimentos sobre o automóvel antigo, novo alvo da minha paixão.

Feitas as contas sobre o horário provável da chegada do Chevrolet, decidimos todos aguardar do lado de fora da oficina a conclusão da empreitada.

Ali fiquei sabendo que

rebocar um automóvel antigo também não era coisa para qualquer um. A tarefa demandava reboques “parrudos” e, sobretudo, reboquistas extraordinariamente capacitados, com larga experiência na função. E esse, sem dúvida, era o caso do “Seu” Genésio, profissional contratado pelo Rubens para transportar o precioso Chevrolet.

Fui devidamente alertado para a dimensão e encantamento do espetáculo que estava prestes a assistir. “Uma folha-seca de Didi”, comparou Armandinho Maia. Uma pirueta de Nijinsky, lembrou José Maria Velho. Esses eram os parâmetros citados pelos meus amigos para asseverar a proficiência das exóticas manobras que seriam dali a pouco executadas pelo intrépido reboquista, ao se desincumbir da tarefa de encaixar o automóvel do Rubens Lima no estreito portão da oficina do Luisinho.

Pouco depois o insuperável reboque adentrou a Rua Antunes Maciel. Encarei “Seu” Genésio

com obsequioso respeito. Rugas e cabelos brancos, em contraste com a vivacidade do olhar, estavam ali para confirmar a competência assinalada pelos veteranos presentes.

“Seu” Genésio saltou do reboque e encarou com firmeza o portão da oficina Humaitá. Fixou o olhar no Chevrolet e voltou mais uma vez sua atenção para o portão. Ergueu em seguida a mão e, com um dedo apontado para o céu, parecia estar calculando alguma coisa. Ou sentindo a direção do vento, até hoje não sei bem. Finalmente, entrou no reboque e acelerou, dando início à intrincada manobra. Para a frente e para trás, em alta velocidade. A tudo assistíamos, eletrizados. Finalmente, no sexto ou sétimo “vai e vem”, o Chevrolet pareceu estar devidamente apontado na direção do portão. Genésio confirmou a mira e pisou fundo no acelerador, cravando o Chevrolet no muro da oficina. Uma porrada monumental.

A rua chegou a tremer. Perdi a cerimônia e aproximei-me da traseira do automóvel para conferir os estragos, sob uma montoeira de reboco, tijolos e poeira.

Voltei o olhar para meus companheiros, a tempo de conferir seis expressões de absoluta perplexidade. Que não durou muito. Segundos depois todos participavam de uma animada reunião, discutindo com o reboquista os aspectos técnicos do incrível atentado perpetrado contra o muro do Luisinho.

Espantado, atônito, só eu. Um novato, bem se vê. Minutos depois já ocupávamos uma farta mesa no bar da esquina. Cerveja, bolinhos de bacalhau e gargalhadas à vontade. Nem menção ao retorcido Chevrolet do Rubens.

Naquele momento, como o Aurélio viria a me assegurar anos depois, eu acabava de ingressar no mundo maravilhoso do automóvel antigo. ■



Momentos Inesquecíveis

O piloto sumiu

Romeu, o bom siciliano, embarcou com duas malas... Cadê o piloto?

Raid do Fordinho

Texto e fotos: Jason Vogel

Flaneleiros, saiam da frente: o Clube do Fordinho vai passar. Para essa turma, lugar de carro antigo é longe do cavalete. Nada melhor do que arranjar uma semana de folga, pegar o automóvel, e rodar, rodar, rodar... No último mês de abril foi assim. Num passeio organizado pelo clube, 22 Ford Modelo A, fabricados entre 1928 e 1931, seguiram em caravana numa viagem de 1.900 quilômetros entre São Vicente (litoral de São Paulo) e Porto Seguro (Bahia). Foram seis trechos diários com, em média, 300 quilômetros. Teve gente que andou muito mais, como vários participantes paranaenses ou do interior de São Paulo que dispensaram o caminhão-cegonha até São Vicente.

Havia um pretexto: dar início às comemorações dos 500 anos do descobrimento do Brasil, daí, os pontos de partida e chegada



Passando pelo Rio de Janeiro.

do curso. São Vicente, segundo o prefeito do lugar, é a cidade mais antiga do Brasil, enquanto Porto Seguro, todo mundo sabe, é o lugar onde Pedro Álvares Cabral estacionou suas naus em 1500. Além disso, festejou-se os 70 anos de lançamento do Ford Modelo A no Brasil e, de quebra, os 27 anos de fundação do clube. Mesmo que não houvesse datas a festejar, a turma dos Fordinhos arranjaria

outras boas desculpas para a empreitada. Afinal, o clube já armou duas viagens para Brasília, sem contar os constantes passeios curtos às cidades vizinhas de São Paulo.

- Quem sabe os outros clubes não se animam e fazem mais viagens comemorativas dos 500 anos? - sugere José Roberto Médici, presidente do clube do Fordinho.

Essa viagem São Paulo-Bahia foi a mais longa da história do clube. Ao todo, durou sete dias. Na primeira etapa os carrinhos saíram de São Vicente e foram até Parati. No dia seguinte, mais asfalto até o Rio. De acordo com Médici, os problemas nessas duas etapas foram mínimos. Havia uma carreta de apoio, com capacidade para três Fordinhos, mas que, em momento algum, teve sua lotação completada.

Os motoristas marcavam pontos de encontro na estrada e seguiam, cada um no seu ritmo. Havia os que viajavam a 65 ou 70km/h, outros que andavam a 80km/h e até uns poucos que ousavam os 90 km/h. Não existia uma fila de Fordinhos: os carros iam bem espaçados, sem atrapalhar o trânsito.

No Rio, os carros fizeram um desfile noturno pela Avenida Atlântica disparando tiros pelo escapamento. Houve transeunte mais desligado que imaginou estar em meio de fogo cruzado entre polícia e bandido, achando por bem se esconder atrás dos



Preparando para a tempestade em Campos.

coqueiros da praia. No dia seguinte, na partida do curso para Campos, a equipe de O RADIADOR se infiltrou no passeio, com a desculpa de uma cobertura jornalística para "O Globo". Defeitos mecânicos até então se resumiam a ciscos no carburador e pneus furados e, e não faltava solidariedade dos integrantes do clube para resolver tudo rapidamente no acostamento.

Quase chegando a Campos, uma violenta tempestade atingiu a caravana e os valentes motoristas não se intimidaram: quem tinha carro aberto botou as pífias janelinhas plásticas,



Parada na rodoviária: o Fordinho não é roubado...

acessório de época do Modelo A. Com coragem e singelos limpadores a vácuo, o turbilhão de vento, areia e água foi vencido.

De Campos para Vitória. Os Fordinhos chegaram bem a tempo do encontro anual de automóveis antigos da cidade. Por dois dias, os carros ficaram estacionados, atraindo público à pracinha do evento. Foi na capital capixaba que o passeio ganhou mais um participante: o mineiro José Fróes, com seu impecável Ford Modelo B azul, de 1932.



Fazendo sucesso no encontro de Vitória.

De Vitória, o curso seguiu até São Mateus, no Norte do Espírito Santo, com uma parada na praia de Guriri, quase uma Arraial do Cabo do início dos anos 70.

No hotel de São Mateus foram feitos os ajustes finais para o último e mais longo trecho da viagem: 390 quilômetros

até Porto Seguro. Histérico, o porteiro do hotel repetia sem que ninguém lhe desse ouvidos:

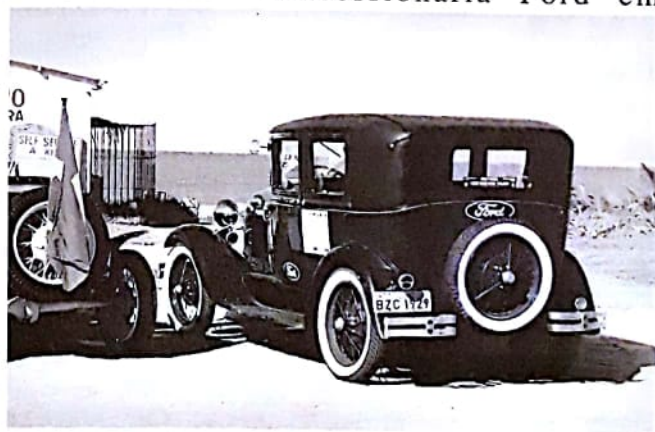
- É proibido consertar carros no saguão, é proibido consertar carros no saguão...

Nem aí para o fresco recepcionista, os animados

Fordistas davam sugestões a Mateus Polizel, que tentava guaribar o escapamento estourado de seu Modelo A, quatro portas e com carroceria Briggs, usando durepoxi e arame.

Às sete da manhã seguinte os carros partiram para a Bahia. Tempo bom, sol brilhando, estrada vazia. Um único percalço até Eunápolis: um Palio distraído atravessou a pista na frente de um Fordinho e acabou abalroado. Houve até cobertura da tevê local. O Fordinho sofreu algumas escoriações na dianteira mas seguiu viagem rodando. Já o Palio...

Depois de breve escala numa concessionária Ford em



Descansando na praia de Guriri (ES).



Abastecimento do Ford T 1910 de José Roberto Médici.

Eunápolis, onde foram lavados, os carros pegaram a reta de 60 quilômetros até Porto Seguro. Apesar de quebras de embreagem, bomba d'água e até um motor que "bateu", todos chegaram rodando -

missão cumprida, exatamente no dia 22 de abril, a data do descobrimento.

Houve até quem desistisse de embarcar o carro na cegonha para São Paulo:

- Carro é feito para andar - disse Francisco Azevedo, que voltou ao Paraná dirigindo seu Modelo A Tudor azul com overdrive.

Loucura? Nem tanto...

Na volta para o Rio, passando por Macaé, a equipe de O RADIADOR encontrou dois argentinos num Ford 34, indo sozinhos da Terra do Fogo ao Alasca. Mas isso é assunto para a próxima edição. ■



Conserto de escapamento no saguão do hotel em São Mateus (ES).

Momentos Inesquecíveis



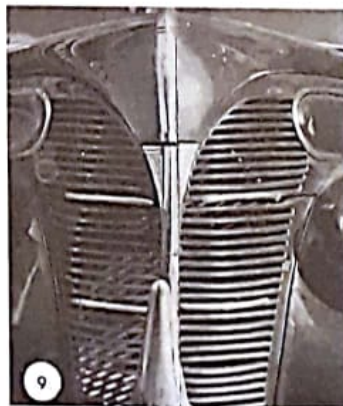
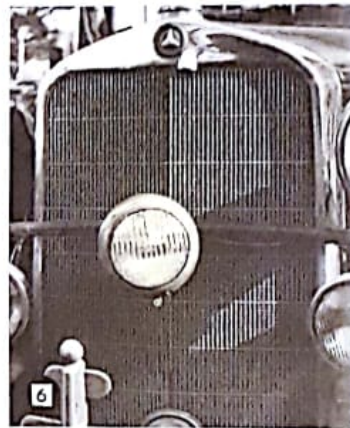
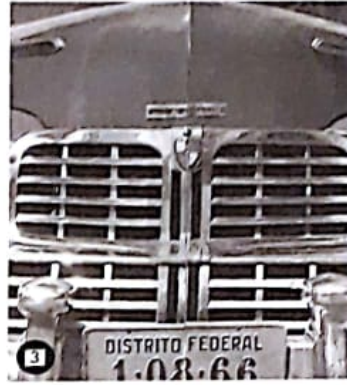
Carreata em Copacabana

Como sempre ocorre nas passeatas veteranas, foi cada um para um lado e com muito custo (Muricy teve que empunhar um bastão) conseguimos reunir a tropa. Na foto, o Ford Prefect de Armando Maia, o cortês, seguido pelo Plymouth falso do Ony, que tanta admiração causaram.

Desafio para veteranos

Você é capaz de dizer marca e ano?

Respostas
na página 34



teste

R. Conde de Bonfim, 480/603
Tel.: 288-1399
Administração e Participações Ltda

A&C ASA

Organização Técnica Contábil
R. Conde de Bonfim, 480/605
Tel.: 268-9400 Fax: 208-2003

precisão que você precisa.

BOSCH - RIDGID
RÖHM - BELZER - GEDORE
DORMER - TWLL - ETC

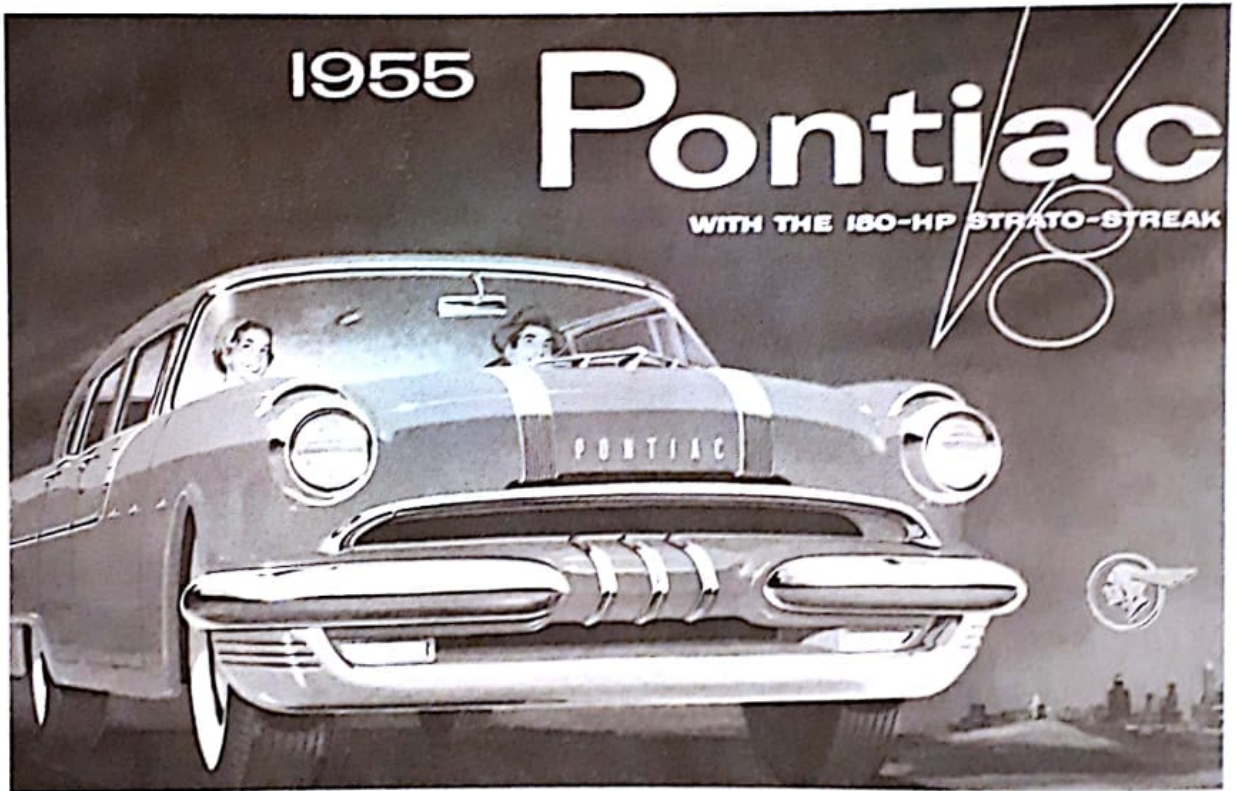
Rua dos Inválidos, 23 e 25 - Tel.: PABX (021) 221-7791 - Fax (021) 232-5677
Telex (21) 35318 - (21) 40444 FULA - CEP 20231-040 - Rio de Janeiro - RJ

Momentos Inesquecíveis



Depois e depois

Finalmente, o Projeto Mahalet vê a luz do dia. Ainda exibindo alguns enertos metálicos, a criatura foi estacionada pelo criador na III Exposição de Artes e Artefatos e fez muito sucesso entre objetos Naïf ali expostos.



PROJETOS DE ENGENHARIA

- Naval
- Industrial
- Informática
- Telecomunicação

CYBER

Av. Franklin Roosevelt, 39 - 520
 Rio de Janeiro - RJ
 CEP 20021-120
 Tel.: (021) 532-0123 - Fax: (021) 533-2676
 E-mail: cyber@netrio.com.br.

Momentos Inesquecíveis



Wilson e suas ferramentas

Você vai encontrar o que precisa na loja do Wilson. Impecável em seu fato de linho branco, ele faz uma demonstração do prático guindaste colocado à disposição do VCC-RJ durante o evento de março.

Une bonne BOUGIE
bon marche
la

BOUGIE ODA

Catalogue illustré franco.



Porcelaine
n° 109

Prix :
3 fr. 60



Établissements H. SAINTAGNE

9-11, r. du Télégraphe. Tél. Rouquette 51-38.

variedades

Alugamos Sonhos.



Locação de automóveis antigos e especiais
para casamentos, festas de 15 anos,
comerciais, gravações. Planejamento e
montagem de feiras e exposições.

In Cenna

Produções e Eventos

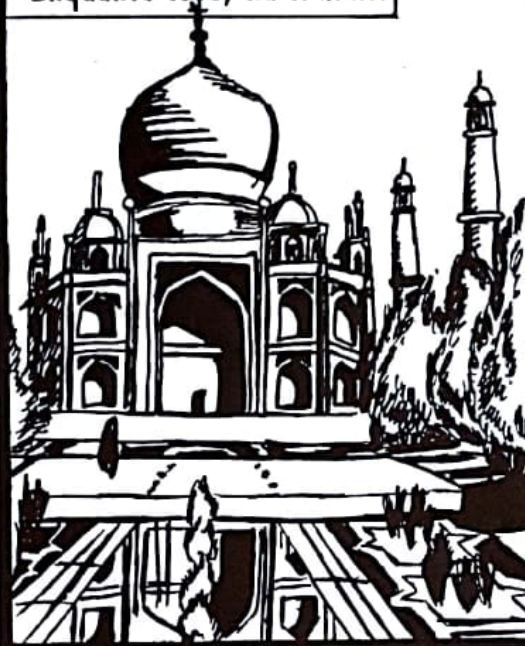
Tels.: (021) 453-0315
• 332-4886 • 332-0137
• 085-7040 • 095-1074

Z'BOBWA

apresenta:
Juca e a Cadillac Sagrada

por David Nery

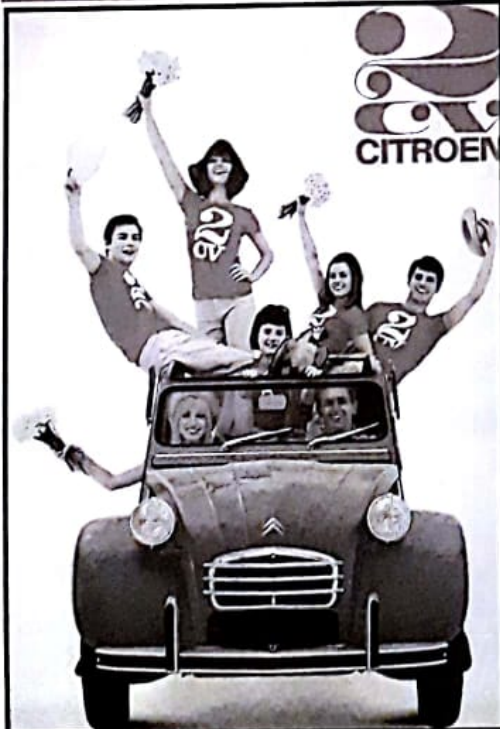
Enquanto isso, na Índia...



... Nosso amigo Juca tenta buscar a sua paz interior.

Respostas do teste da página 29

- 1 - Plymouth 33 2 - Ford 34 3 - Lincoln 42
4 - Austin 49 5 - Dodge 38 6 - Mercedes 38
7 - Wolseley 50 8 - Chevrolet 36 9 - Ford 38



O RADIADOR

- JORNALISTA RESPONSÁVEL** · *Veteran Car Club do Brasil*
José Aurélio Afonso Filho · *Rua Oriente, 55 - Santa Teresa*
· *20240-120 - Rio de Janeiro - RJ*
COORDENAÇÃO EDITORIAL · *Tel.: (021) 253-0136*
Roberto Dieckmann · *e-mail: vccrj@ax.ibase.org.br*
· *http://www.totec.com/vccrj*
- PROJETO GRÁFICO**
Ana Claudia Mourão · *Diretoria Biênio 97/98*
- REPÓRTER FOTOGRÁFICO**
José Rezende -Mahar Press · **Diretor-Presidente**
Tel.: 205-2597 · Roberto Dieckmann
- FOTOLITOS**
Raíner Rio Artes Gráficas · **1º Vice**
Tel.: 539-2597 · José Cândido Muricy Neto
- IMPRESSÃO**
Gráfica Co-Irmãos · **2º Vice**
Tel.: 560-7141 · Carlos A. Candelot
- COLABORADORES**
Carlos A. Candelot · **1º Secretário**
Daniela Sabat Daudt · Fernando Gameleira
Fernando Gameleira · **2º Secretário**
Iran Brigatto de Medeiros · Paulo R. Rodrigues Jr.
Isabel Poncio · **Diretor Social**
José Cândido Muricy Neto · Sérgio Xavier Fortes
Sérgio Xavier Fortes · **Diretor Técnico**
· Vicente von der Schulenburg
- TIRAGEM**
· **1º Tesoureiro**
· Otávio José B. de Mello
· **2º Tesoureiro**
· Alfredo da Silva Amaral Neto
- 2.500 exemplares
· Distribuição dirigida



III Encontro Paulista de Autos Antigos



VI ENCONTRO CAPIXABA DE VEICULOS ANTIGOS



LUCRO LÍQUIDO GM

A GM TEM ESTAÇÕES DE TRATAMENTO DE EFLUENTES EM TODAS AS SUAS UNIDADES NO BRASIL. RESULTADO: A ÁGUA QUE ELA UTILIZA SAI DA FÁBRICA COM QUALIDADE MELHOR DO QUE QUANDO ENTROU. VIRA LUCRO LÍQUIDO PARA NOSSA FAUNA E NOSSA FLORA. UMA EMPRESA HOJE EM DIA NÃO PODE TER A MENTE POLUÍDA. NEM A ÁGUA. 