

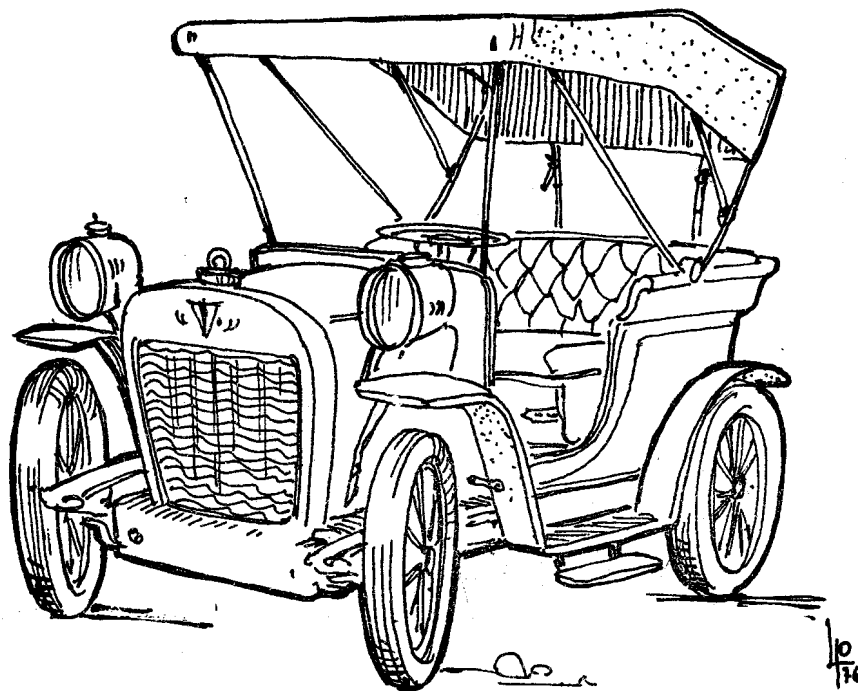


VETERAN CAR CLUB DO BRASIL

CLUBE DE AUTOMOVEIS ANTIGOS

RIO DE JANEIRO — 1977 — ANO I — N.º 1

O RADIADOR



O RADIADOR

DIRETOR RESPONSÁVEL

Carlos Nunes Vilhena

Rua Martins Pena, 41 / 301 - Tijuca - ZC, 10

O R A D I A D O R

O "RADIADOR" tem por finalidade precípua, informar aos sócios, bem como reunir notícias que sejam do interesse geral.

É lógico que para atingir seu objetivo necessita da participação ativa de todos, enviando fatos ou notas que possam conduzir os associados do Veteran Car Club do Brasil - Clube de Automóveis Antigos do Rio de Janeiro, a uma união maior.

A idéia inicial é lançarmos este informativo em caráter bimensal.

Podemos publicar na área destinada a Classificados, venda, compra, troca de peças ou carros, desde que o associado se identifique não havendo em tretanto qualquer compromisso do Clube ou dos responsáveis.

Todas as notas ou informações deverão possuir assinaturas dos interessados, a fim de que permaneça em nossos arquivos para qualquer consulta.

O sócio deverá receber o "RADIADOR" pelo Correio ou em mãos devidamente endereçado.

Aproveitamos pois o ensejo para desejar a todos os companheiros e seus familiares votos de paz, felicidade e que o ano de 1977 seja coroado de restaurações para os seus automóveis.

O C L U B E I N F O R M A

O Veteran Car Club do Brasil - Clube de Automóveis Antigos do Rio de Janeiro, em reunião no dia 6 de janeiro de 1977 teve empossada sua nova Diretoria para o biênio 77-78. Eleita de conformidade com os Estatutos do Clube, ficou assim constituída:

Presidente	-	Júlio Lopes Christiano
1º Vice-Presidente	-	Armando Dias Maria Filho
2º Vice-Presidente	-	Carlos Eduardo Kingelheofer
1º Secretário	-	Roberto Pedro Domingues Machado
2º Secretário	-	Roberto Frederico Sanchez
1º Tesoureiro	-	Marcio Coelho Cintra
2º Tesoureiro	-	Edson Basseira da Silva Castro
Diretor Social	-	Paulo Eugênio Jewell Drolshagen
Diretor Técnico	-	Paulo Caneca Pessoa de Andrade

Conselho Fiscal:

Carlos Nunes Vilhena
José Maria Velho da Silva
João Francisco Sauwen

- Roberto Machado continua "extraindo" aplausos "obturando" as críticas como "Pivot" vai fazendo "pontes" sociais para o Clube, preconizando do Cadillac ao Caminhão (Ford 29).

- Vale a pena ver e ouvir a buzina que o Carlos Vitor recebeu do Paquistão. Pode ser que agora ele compre um Ford 1919.

- José Maria resolveu por força de circunstância e de passeata, "operar" sua Chrysler, "o antigo mais lindo do Veteran". Fazemos votos que o restabelecimento seja rápido.

- Julio Christiano acaba de ingressar como sócio do Club Pontiac-Oakland nos Estados Unidos.

Com a liberalidade que lhe é peculiar, coloca a disposição dos amigos o jornal bimensal que recebe para qualquer consulta.

- João continua recebendo aplausos pelo bom gosto. Dentre os 10 mais elegantes sua Chrysler 300 ultrapassa expectativas. Embora sabendo que publicidade não é seu feitio parabens João, prossiga. ...

- Izaac é um exemplo da integração entré o Estado do Rio de Janeiro e Guanabara, pois não deixa de participar de passeatas, Rally, reuniões, apresentando sempre carros dignos de elogio. A ponte e ao Izaac boas vindas.

- O Armando contou não podemos deixar de transmitir para vocês o que foi sua visita ao Clube de Automóveis e Antiguidades Mecânicas do Paraná, pois sabemos bem do desejo que nos animamos aficcionados de carros antigos) para fundarmos o Museu do Rio de Janeiro. A visita se deu em um sábado de tarde radiante. O museu de Curitiba está situado em um enorme parque de lazer e se constitui de quatro galpões independentes e muito bem construídos. No primeiro (entrada) vocês encontram um ótimo bar, sala de estar e sala de jogos. No bar fomos cordialmente recebidos pelo Presidente, Luiz Gil Leão, grande colecionador de carros antigos e um dos principais realizadores do Museu, que nos acompanhou o tempo todo em que lá permanecemos. Agora, chegou o momento de falarmos das "peças" monumentais que tivemos a felicidade de ver. Logo no pavilhão nº 1, guardado por um menino fardado, demos de frente com um Chevrolet, Ramona 1930, ao seu lado um Hupmobile Coupê Cabriolet 1930 (sensacional), mais um Marmon 1928, Buick 26, Fiat 28, Whippet 27 phaeton (tudo 0 Km). No Pavilhão 2, um Olds. 52, dois Packard, mais um Packard de braço com uma Continental, dançando com uma La Salle, sob as vistas de uma Mercedes. No 3, um Studebaker 37, Sedan que definitivamente nos "fuzilou". São ao todo 60 carros em exposição permanente para o público. E como o espaço neste vitorioso infornativo é pequeno, vamos ficando por aqui lembrando que para aquele que gosta de carro antigo, a visita ao Museu do Paraná é uma das mais notáveis obrigações, apareça ...

Desde os primórdios do automobilismo, várias outras formas de energia que não a do petróleo foram usadas para movimentar veículos. Assim, a eletricidade, o álcool, o gás produzido por lenha ou carvão e até a cetilênio obtido do carbureto.

No Brasil o álcool-motor foi largamente usado e, por volta de 1938, a Leopoldina Railway trazia de Campos trens inteiros com a inscrição "Alcool-Anidro" nos vagões-tanque. No Nordeste circulavam carros e funcionavam grupos geradores com álcool tirado dos alambiques.

À época da II Grande Guerra, a revista "Popular Science" ensinava uma alteração nos automóveis populares de então. O autor garantia economia de 20 a 25%, dizendo que o sacrifício na velocidade trazia maior segurança e uma fantástica oportunidade de apreciar as paisagens.

Quando o bloqueio dos submarinos alemães provocou a crise de combustíveis, foi adotado no Brasil o racionamento de 30 litros por semana, para carros particulares; depois um decreto proibiu o tráfego desses carros, quando movidos a gasolina. Difundiu-se o uso do gasogênio em automóveis, caminhões e até ônibus da Light; apareceu um DKW movido por baterias, completamente silencioso e, obviamente, sem fumaça.

O uso do gasogênio reduzia 25 a 30% da potência do motor; em compensação, com menores velocidades, o número de acidentes era diminuto.

(PAULO CANECA)

O Veteran neste semestre além de outras atividades de destaque participou da abertura da Feira da Providência, realizou passeatas e esteve presente à Exposição do Estádio do Remo.

Embora com mau tempo, bastante vento e chuva, 11 carros compareceram no dia 16.9.76 às 18 horas para abrilhantar a inauguração da 16a. Feira da Providência.

O bom comportamento dos carros e o comparecimento despretencioso dos sócios merece "Parabens" da Diretoria do Veteran.

A convite do Relações Públicas da Escola Naval, foi realizado em 7.XI.76 uma exposição de automóveis antigos no Estádio do Remo, na Lagoa Rodrigo de Freitas onde compareceram 13 carros abrangendo os anos de 1928 a 1954. Durante o Cocktail foi oferecido ao Presidente do Veteran Car Club, Sr. Júlio Cristiano, medalha comemorativa. Naquela ocasião comentou-se a possibilidade da Marinha patrocinar um Rally em 1977.

Decisão importante foi tomada em reunião de Diretoria no mês de outubro no que concerne a ampliação do quadro social.

Foram congregados como sócios proprietários os Srs. Carlos Eduardo Klinghofffer Fonseca, Carlos Nunes Vilhena, Carlos Victor Simão Racy, Eduardo Corte-Real Baptista Coutinho, Francisco de Azevedo Pinto Pessoa, Hildebrando Cardoso Pereira, João Francisco Sauwen Filho, Roberto Pedro Domingues Machado. SEJAM BENVINDOS.

"O PRIMEIRO AUTOMÓVEL NO BRASIL"

O Brasil é dos primeiros países do mundo a conhecer um prototipo do automóvel. Em 1871, antes de Amédée Bollée, na França, dedicar-se à fabricação de veículos, a Bahia recebia um carro que se auto-movia.

A Bahia, tem, entre outras, duas primazias, foi a 1ª. capital do Brasil e ganhou o 1º automóvel brasileiro.

A cidade do Salvador era uma cidade importante, rica e "chique que é como se dizia na época.

As famílias mais destacadas usaram a cadeira arruar ou os corcêis que eram tratados com carinho especial- quando o Dr. Francisco Antonio Pereira Rocha importou seu "automóvel".

Eis como era o monstro:

Uma máquina enorme, pesada e barulhenta, parecida com os atuais rolos compressores de pavimentação, mas com uma quinta roda na frente, responsável pela sua direção. Era movido a vapor e estava ligado a um carro destinado a acomodar os passageiros que, na sua roupa mais elegante, levantaram a cabeça, soberbos do progresso de sua viatura. O carro rodou por Salvador, para espanto do povo que enchia as ruas para ver a novidade. Um dia alguém desafiou o Dr. Rocha, dizendo que aquele monstrengo só andava no plano. Queria ver se subia ladeira. O homem pulou na defesa de seu automóvel. O outro teimou. Então foi fechada uma aposta: iria a Praça do Mercado, subiria a ladeira da Conceição da Praia e chegaria a Praça do Palácio. A notícia correu célere. Todo o mundo tomou conhecimento da aposta, e muitas apostas mais surgiram, uns defendendo o carro do Dr. Rocha, outros achando que ele, tão pesado e sem nada que o puxasse, não aguentaria a ladeira.

No dia combinado o Dr. Rocha montou no veículo. O povo comprimi-se ao redor do monstrengo. O bicho resfolegou e começou a andar. Encaminhou-se para a ladeira. Um momento de "suspense". Parece que o bicharoco nem deu pela mudança de nível, foi subindo vagarosa mas firmemente. Quando despontou na Praça do Palácio, o povo que estava nas janelas e enchia a rua, prorrompeu em aplausos. O Dr. Rocha ganhou a aposta e muita popularidade. Não se falou noutra coisa durante muito tempo. Uma das coisas que mais impressionaram o baiano, no caso do automóvel primitivo, foi o fato de ele ter as rodas cobertas de borracha. Tanto assim que logo surgiu uma quadrinha popular, que ficou no folclore baiano muito tempo. Dizia ela: Havemos de ver dos dois/ O que aperta ou afrouxa:/ Do Lacerda o "parafuso"/ Ou a borracha do Rocha.

O parafuso do Lacerda é o elevador da época ligando a Cidade Baixa à Cidade Alta. A borracha do Rocha é o 1º automóvel de rodas de borracha do Dr. Francisco Antonio Pereira Rocha. O fim da 1ª. excursão do carro brasileiro foi melancólico: de volta de uma excursão ao Rio Vermelho, à margem do Dique, partiu-se uma peça do veículo. Os passageiros não tiveram outro recurso senão voltar de trole, vieram para a cidade num dos troles da "Trilhos Centrais". Segundo algumas informações, não confirmadas, o automóvel a vapor do Dr. Rocha teria ido ao Rio Grande do Sul. Se verdadeiro, foi a velha caranguejola arrancar mais alguns aplausos e espantos. Agora nos Pampas.

DECALOGO DA ESTRADA

- 1º - O simples facto de te achares conduzindo um automovel, não indica que adquiriste mais alguns direitos, mas sim, que assumistes novos deveres.
- 2º - Conta sempre com a tua habilidade, mas não te esqueças da inhabilidade dos outros.
- 3º - Procura servir na medida do possível o automobilista que necessitar de socorro ... ao menos em nome do socorro de que não estás livre de vir a precisar daí a instantes.
- 4º - O automobilista que vai à tua frente não é um delinquente a quem devas alcançar a todo custo, morto ou vivo.
- 5º - Não te voltes para traz afim de mofares do automobilista que acaba de passar. É um acto idiota que pode ser punido "incontinenti" pelo barranco da estrada.
- 6º - Se um automóvel te passa, não fiques irado com isso, nem insultes o seu chauffeur: a tua honra continua intacta.
- 7º - Sê prudente! Se por fatalidade acontecer que atropelles alguém, pára e socorre a tua victima: a coragem moral é ainda mais admirável que a coragem material.
- 8º - Respeita os regulamentos, ainda que os outros os não respeitem.
- 9º - Não uses a tua buzina como um divertimento, nem como um insulto a quem está do lado de fóra.
- 10º - Conserva a mão a todo custo. Não roubes aos outros o logar que lhes pertence na estrada.

Transcrito do Anuário de Automobilismo - 1928

RALLY, PASSEATA E TAÇAS

Um Rally se transformou em passeata com grande successo.

A idéia e até mesmo a publicação para que no dia 3.10.76 se realizasse um Rally pela cidade foi muito bem recebida pelos sócios.

Entretanto, vários factores conseguiram transformá-lo em passeata agradou bastante aos participantes.

Cerca de 40 automóveis antigos partindo da Sede do Automóvel Club do Brasil na Rua do Passeio com percurso até ao Leblon marcou mais uma vez a presença do Veteran Car Club na cidade.

Finalizando, no local de partida foram sorteadas taças aos par-

ticipantes pelo Presidente do Club sendo do naquela occasião os seguintes premiados:

Carlos Eduardo K. Fonseca-Mercury 1941

Carlos Nunes Vilhena - Ford 1928

Carlos Victor S. Racy - Ford 1928

Cassio Costa - Chrysler - 1948

João Francisco Sawen Filho - De Soto
1952

Joaquim Martins - Chevrolet 1928

José Maria Velho da Silva - Chrysler
1929

Júlio Lopes Christiano - Ford 1932

Oswaldo Gomes da Costa - Mercury 1947

Roberto Frederico Sanchez - Studebaker-1947

Wilson Heider - Ford 1941.