

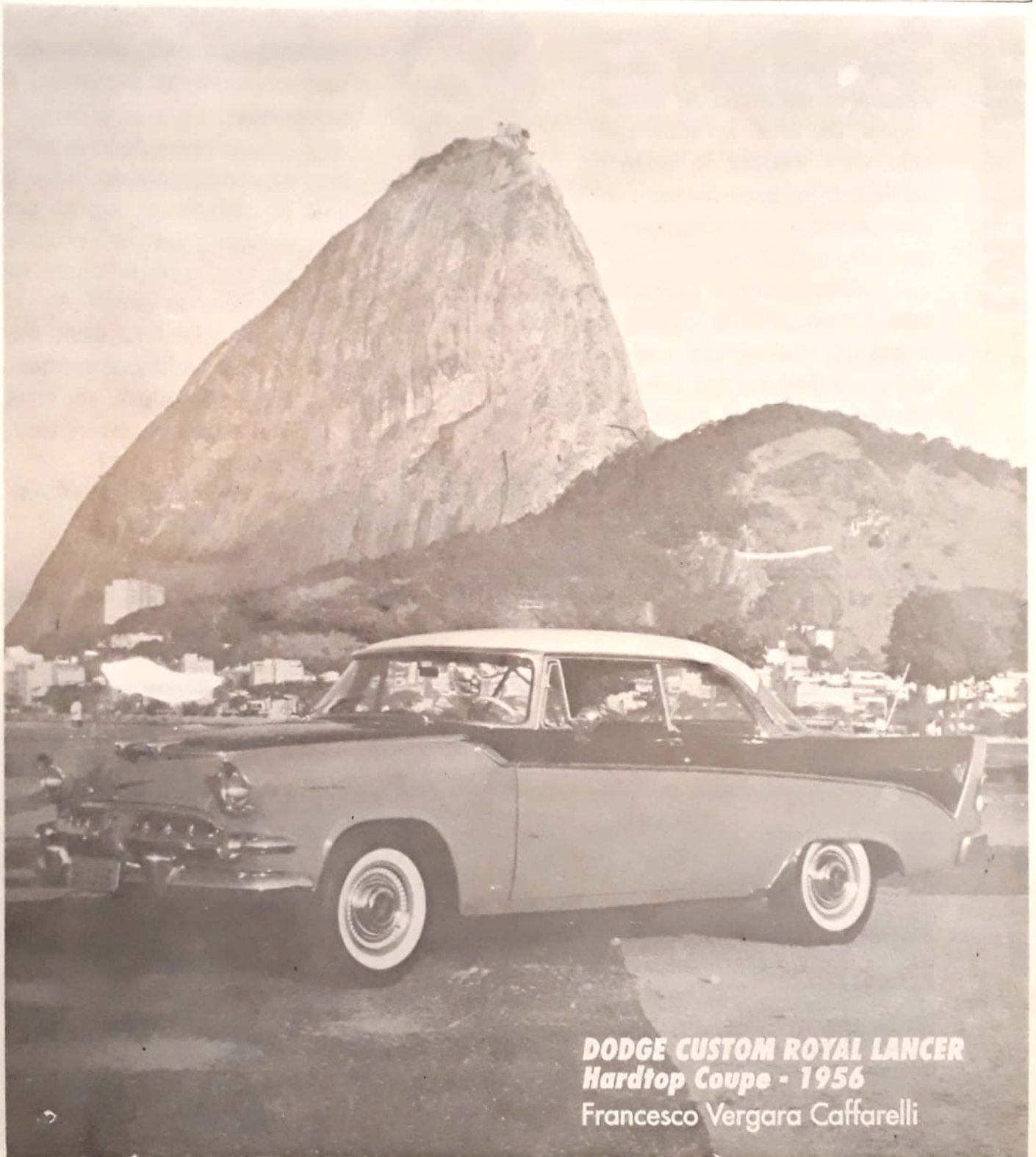


O RADIADOR

PUBLICAÇÃO DO VETERAN CAR CLUB DO BRASIL - RIO DE JANEIRO

Biênio 1993/1994
Gestão Jubileu de Prata

SETEMBRO-OUTUBRO/93 Nº 30



**DODGE CUSTOM ROYAL LANCER
Hardtop Coupe - 1956**
Francesco Vergara Caffarelli

AUTOMÓVEL ANTIGO: UM DIFUSOR DA AMIZADE

A primeira constatação que faz um colecionador ao comprar seu primeiro automóvel antigo é que este hobby definitivamente não é um hobby solitário.

É absolutamente necessário ter companheiros e amigos com o mesmo interesse, para troca de idéias, sugestões, indicação de profissionais da área e, mais que tudo, para injeções de ânimo e perseverança, para que as restaurações não se interrompam em forma definitiva.

Este, então, é o primeiro passo para a formação de grupos, que fatalmente se transformam nos clubes que estão proliferando por todo o país, e a consequência, mais incentivo, prazer e segurança extrairá o seu associado.

A partir desta integração, o colecionador passa a dedicar cada vez mais tempo ao seu automóvel, às suas restaurações e ao seu Clube, pois ele já



sentiu em seu bem-estar o efeito terapêutico do hobby.

É quando começa o contato com colegas de outras cidades e estados; novas amizades surgem e se solidificam e começa a aparecer o prazer e a necessidade de participação em eventos fora de sua cidade, deslocando-se com seu automóvel antigo, sua família e seus amigos em alegres caravanas para uma quase-aventura extremamente agradável e prazerosa.

Há somente 10 anos estes eventos começaram no Brasil e hoje já são tantos que se um colecionador quiser terá eventos

para visitar um praticamente todos os fins de semana. Além da integração no meio automobilístico, também usufruirá, juntamente com a sua família, de excelentes fins de semana e feriados, em bons hotéis, a um custo sempre mais baixo que as estadias normais.

Tudo isto faz parte do *Mundo Maravilhoso do Automóvel Antigo*.

José Aurélio Affonso Filho
Presidente

NOTA TRISTE

O Radiador registra, com pesar, o falecimento do Sr. José Aurélio Afonso, pai do presidente do VCC-RJ, nosso companheiro José Aurélio Affonso Filho, ocorrido no último 11 de julho.

Ao nosso presidente e grande amigo, e a todos os seus familiares, transmitimos a solidariedade de toda a família do VCC-RJ.

NOSSA CAPA

Foto tirada por Sergio Fortes, na última reunião da praça, em agosto, registrando a importante presença do Dodge Royal Lancer de Francesco Caffarelli.

O RADIADOR

Jornalista responsável
José Aurélio Affonso Filho

**Editoração Eletrônica e
Concepção Visual**
André Gelli -
Tels.: 285-5527/538-9220

Impressão - Grafica MEC
Tel.: (021) 577-5221 - Fax: 577-9065

Publicidade e Coord. Geral
Fernando Gameleira

Colaboradores
José Candido Muricy Neto
Roberto Dieckmann
Sergio Fortes
Daniela Sabat Daudt

**Propriedade do
Veteran Car Club do Brasil**
Rua Afílio Milano, 105 -
Del Castilho - Rio de Janeiro -
Tel.: (021) 281-6393

DIRETORIA BIÊNIO 1993/1994

Dir. Presid. -
José Aurélio Affonso Filho
1º VICE - Wilson Saraiva
2º VICE - Nelson Affonso
1º SEC - Sergio Fortes
2º SEC - Carlos A. Candelot
Dir. Social - Ony Coutinho
Dir. Téc. - Pedro Paulo Viola
1º Tes. - Edison Ferreira
2º Tes. - Henri Braunstein

Cadillac 49. Caso de Infância.

por Roberto Dieckmann

Você vai atrás, pequeno, sentado no banco de um sedanzinho europeu. Tem ressaca na Praia do Flamengo, tão forte que o borrifo das ondas passa pela mureta de pedra e molha a pista.

Você diminui ainda mais um pouco.

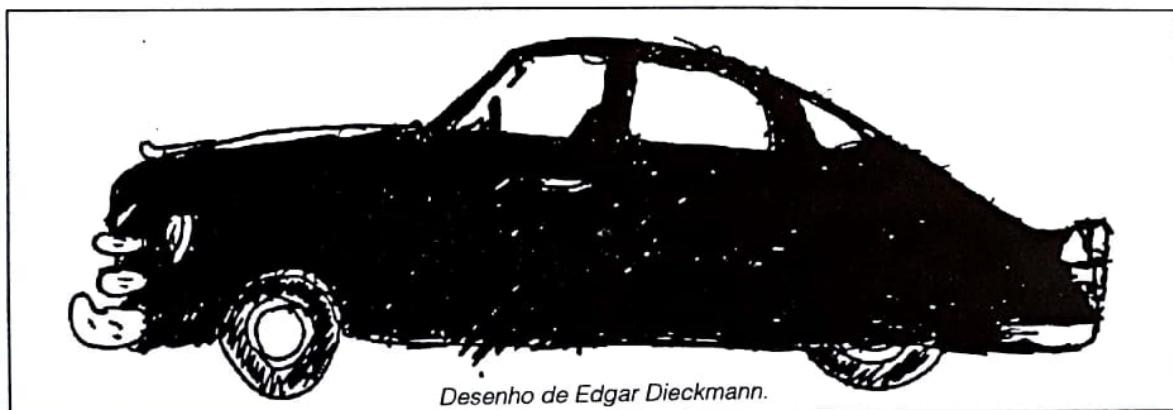
É domingo, tarde de um dia de sol e amanhã tem escola: você nunca esteve menor. O carro pára no sinal do Novo Mundo e você tem todo o tempo que precisa para tentar mais uma olhada para o mar e ficar ali parado, sem pensamento e sem ação.

Você está prestes a absorver uma eterna lembrança: graças a Deus, no meu caso, não foi um ônibus 12, com sua meia frente assustadora e caolhenta que parou ao lado; mas uma Cadillac 49, conversível, amarela com capota preta - muita gente jovem dentro (mais velhos, sempre eles!) em algazarra contrastante e humilhante com a minha contemplação. Ali me tornei veterano, colecionador, antigomobilista. Renovo: ainda bem que não foi o 12 ou um Triumph galocha. Eu não sabia então nem quando e nem como, mas foi ali.

No Rio dos anos 50 havia muitas Cadillacs. Chegaram a ser perto de 6000 e acabaram-se todas, de tal forma que há que buscá-las fora do estado. Depois de anos de participação no Veteran, tendo contado em poucos dedos as que apareceram nas nossas reuniões, resolvi tornar real aquele caso de infância e trazer para o Rio um rabo-de-peixe, de São Paulo, tomado das mãos do amigo Romeu.

Vim rodando sem susto. A sedanete preta cruzou a Dutra vazia no meio do domingo. No rádio, Piquet ainda corria na Fórmula 1. Seis horas depois eu estava em casa.

Melhor que a viagem, a novidade: uma Cadillac na antiga Pracinha do Miguel Couto. Ampla repercussão. Atualmente são várias as reuniões em que estas maravilhas aparecem. E está tão bom vê-las, esbanjando classe e beleza, que já olho entusiasmado para qualquer sedanzinho europeu que apareça.



Desenho de Edgar Dieckmann.

Peça a seu filho para ilustrar sua próxima colaboração a O RADIADOR. Nós a reproduziremos nesta vitrine de arte, dando

uma oportunidade a mais um talento emergente. O pai da criança, a par do orgulho, receberá seis exemplares de O RADIADOR totalmente grátis.

I ENCONTRO DE AUTOMÓVEIS ANTIGOS DA AMAN



A delegação carioca na AMAN. Ao centro, em primeiríssimo plano, Carlos Alberto Candelot.

A Academia Militar das Agulhas Negras foi invadida por automóveis antigos nos dias 10 e 11 de julho, quando foi promovida uma reunião que tem tudo para se transformar em um dos mais importantes eventos de nosso calendário.

Por uma circunstância especial, o alto comando da AMAN é integrado atualmente por dois subcomandantes inteiramente "fissurados" por carros antigos. O coronel Nelson Affonso, Vice-Presidente do VCC-RJ, possui uma das maiores e, certamente, mais bem organizadas coleções do Rio de Janeiro. Já o coronel Paulo Andrade é um especialista na linha Volkswagen, sem sombra de dúvidas um dos maiores

coleccionadores da marca em todo o país.

O trabalho incansável desses dois companheiros e o apoio incondicional do comandante da Academia, general Rubem Taveira, resultaram na promoção de um encontro que ficará guardado para sempre na memória de seus participantes.

Tudo contribuiu para o sucesso da reunião: dois dias de sol maravilhoso, a belíssima paisagem da região, as imponentes instalações da Academia, com seus jardins e gramados impecavelmente conservados e, sobretudo, a disposição dos anfitriões de proporcionar aos visitantes uma acolhida acima de qualquer expectativa.

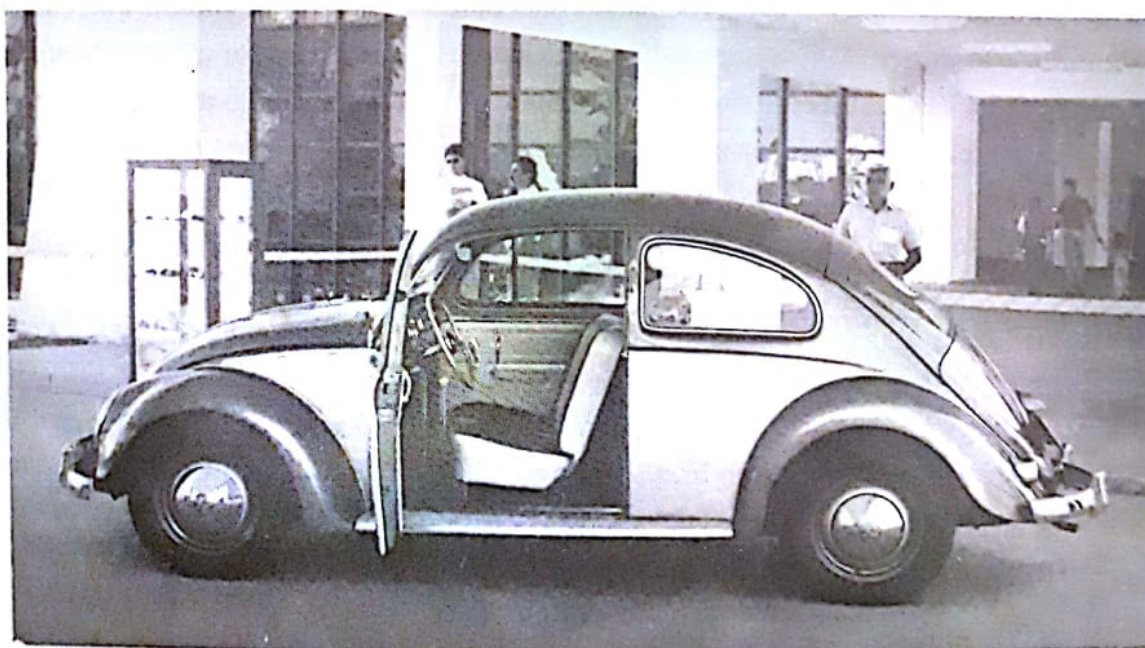
Estiveram presentes ao Encontro colecionadores das mais diversas procedências, representando clubes do Rio de Janeiro, Niterói, Vitória, Campos, Resende, Volta Redonda, Taubaté, São Gonçalo, Sorocaba, Pouso Alto, Itajubá e Jacareí.

A delegação do VCC-RJ foi integrada por Wilson Saraiva, com Mercedes Benz 1952; José Cândido Muriçy, com La Salle 1939; Rubens Lima, com Hanomag 1938; Sergio Nobre, com Chevrolet conversível 1941; Pedro Paulo Viola, com Porsche 1974; Gustavo Secco, com Hanomag 1938; Carlos Alberto Candelot, com Chevrolet Impala 1964; Antonio Pinho, com Puma DKW 1967; Sergio Fortes, com Chevrolet Fleetline 1952; Rogério e Américo Carvalho, com Pontiac Catalina 1951; Armando Maia, com Ford 1941; Alfredo Amaral, com BMW 1971; Antonio Rossini, com Dodge Charger LS 1975; e

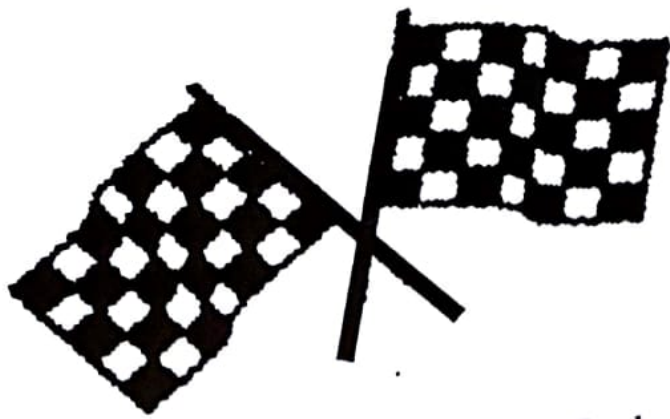
Henri Braunstein, com Chevrolet Bel Air 1955. Atendendo apelo emocionado do companheiro José Maria Velho da Silva, a reportagem do Radiador afirma que ele não compareceu a esta magnífica reunião, pilotando um decadente Escort com motor a álcool.

A registrar, ainda, o contingente de belos automóveis expostos pelo Vice-Presidente Nelson Affonso e o stand montado pelo coronel Andrade, com dois Volkswagens irretocáveis (um dos quais conversível), um Karmann-Ghia, uma bomba de gasolina antiga e vitrines contendo acessórios, modelos e objetos relacionados à marca Volkswagen.

O Encontro de Automóveis Antigos da AMAN alcançou enorme sucesso já em sua primeira edição. O Encontro de 94 vai se constituir, temos certeza, num dos mais importantes eventos do automóvel antigo promovidos no país.



Bellissimo Volkswagen do coronel Andrade.



RALLYE PETRÓPOLIS- TERESÓPOLIS

Têm razão nossos amigos João Rocha Lagoa e Vicente Von Der Schulemburg quando defendem a incorporação de um maior número de eventos esportivos ao calendário de atividades do VCC-RJ. O sucesso de nosso XI Rallye, realizado no dia 14 de agosto, veio mais uma vez confirmar a tese dos nossos companheiros.

Nossa programação teve início no Restaurante Rio's, no Aterro do Flamengo, onde prestamos uma homenagem ao DNER, que comemora seu 55º aniversário de fundação, e também à Polícia Rodoviária, na pessoa do Inspetor Marco Aurélio Vilabella, chefe do Grupamento de Motos. Em nome do Veteran, nosso companheiro Armando Maia fez uma saudação às duas instituições, com o brilhantismo de sempre.

Demos início ao passeio sob a escolta das Harley-Davidson dos patrulheiros e também dos

Harley Brothers, grupo de motociclistas que veio se incorporar à nossa caravana. Esta parte de nossa programação mereceu ampla cobertura por parte da imprensa, principalmente dos tele-jornais da noite daquele sábado.

Nosso destino inicial foi a Churrascaria Tarrafas, em Itaipava, de onde, após um lauto almoço, todos se deslocaram para o ponto de partida do rallye.

O percurso da prova compreendeu 39 quilômetros, com chegada no Hotel Alpina, em Teresópolis. Os participantes puderam optar entre três médias de velocidade: 40, 50 ou 60 km por hora, aferidas, durante o percurso, através de dois postos de controle.

Como destaques do rallye apontamos a participação de um automóvel que fez história no automobilismo brasileiro, o protótipo Mark I da equipe Willys, hoje pertencente ao nosso associado Eduardo Veiga de Castro (ver maiores de-

talhes na seção Carro em Destaque). Outro ponto alto da prova foi a participação de João Rocha Lagoa com uma raríssima Alfa Romeo Giulia Spider de 1962, da qual existe apenas mais um exemplar no país. Cabe registrar, também, a participação de José Emmanuel Peixoto, o "Zé Galipa", que completou uma bela restauração de sua Dodge 1951, assim como o brilhante desempenho de Lise Porcaro em seu inotocável Ford 1929, única participação feminina no Rallye.

O grande vencedor da prova foi o Vice-Presidente Wilson Saraiva, com sua Mercedes Benz 1952. As suas várias línguas atribuem sua vitória aos instrumentos de precisão que o nosso Wilson teria instalado em seu belíssimo automóvel, entre os quais estariam incluídos piloto-automático, radar, antena parabólica e uma banheira de hidromassagem. Como de hábito, o Radiador já providenciou a

abertura de uma Comissão de Inquérito para se pronunciar sobre a matéria.

Nossa programação foi encerrada com um fondue-dançante no Clube das Iucas, em Teresópolis,

onde pilotos e navegadores tiveram a oportunidade de se refazer das fortes emoções da competição.



Alfa Giulia Spider 1962 de João Rocha Lagoa, destaque no rallye.

Apresentamos, a seguir, o resultado final da prova:

COLOCAÇÃO	PILOTOS	AUTOMÓVEIS	Pts. PERDIDOS
1	Wilson e Fátima Saraiva	Mercedes Benz 1952	69
2	Sergio e Fabio Fortes	Enveno Super 90 1981	77
3	Pedro Paulo e Lúcia Viola	Puma DKW 1967	102
4	Jorge Porcaro	Mercedes Benz 300 1953	124
5	Carlos A. Candelot	Mercedes Benz 1982	135
6	Roberto Dieckmann	Mercedes Benz 1964	142
7	Lise Porcaro	Ford 1929	169
8	Rubens e Neuza Lima	Mercedes Benz 1977	212
	Edison Ferreira e Fernanda Pereira	M.P. Lafer 1974	215
9	Alfredo Amaral Neto	Alfa Romeo 1972	215
10	Oscar A. Filho	Aero Willys 1962	231
11	João e Miriam Rocha Lagoa	Alfa Romeo 1962	398
12	Gustavo Secco	Hanomag 1938	408
13	Eduardo e Dudu Veiga de Castro	Alpine Mark I 1964	416
14	José Emmanuel e Ana Maria Peixoto	Dodge 1951	423
15	Ony e Alesia Coutinho	Plymouth Belvedere 1955	441
16	Alfredo e Ana Maria Amaral	BMW 1971	509
17	José e Daniela Mahar	Alfa Romeo	926

CLUBCAR

Compra e venda
de automóveis novos, usados
e antigos de coleção

Av. Monsenhor Félix, 853/857
Irajá - Rio de Janeiro - RJ
CEP 21235-111 Tel.: (021) 372-8579

Ferragens Universal Ltda.

"Um Universo em Ferramentas"



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

AINDA ARAXÁ OU IDA A ARAXÁ

por Jorge Porcaro

Lisonjeou-me nosso Diretor, "colaborador" e redator do "Radiador", o amigo Sergio Fortes, com o pedido de matéria para nosso glorioso Jornal, que há pouco, como verdadeiro Phoenix, resurgiu das cinzas para as novas edições.

Por um lado a espontânea solicitação foi recebida com a empolgação que sentimos nós, dedicados preservadores da memória do automóvel antigo, toda vez que somos instados a colaborar na sua divulgação, desejo que sempre está no mais íntimo de nossa vontade.

Por outro lado, ressaltou evidente a dificuldade da escolha do tema a abordar, de vez que este colecionador carece dos conhecimentos de um Muricy (capaz de dissecar os mínimos detalhes técnicos) e da verve de um Tinoco, emérito vencedor dos concursos literários antigomobilísticos.

Nesse dilema, permiti-me derivar um pouco do assunto "automóvel antigo" e optei por comentar aspectos outros de nossa última grande jornada antigomobilista, a viagem a Araxá, prometendo, é óbvio, me aventurar em matéria mais específica dos respeitáveis veículos idosos e seus detalhes, em outra oportunidade, se não for definitivamente alijado das páginas do "Radiador" por esta matéria alienígena.

Assim me atrevo porque entendo que uma viagem, em carro novo ou

velho (de preferência antigo) não é um simples e estafante processo de nos transportarmos de um lugar para outro. É algo mais, é uma sucessão de conhecimentos que vamos adquirindo em contato com outros meios, pessoas, terras, ambientes. É assim como um livro, um tanto de vida e experiência sintetizados, e de mais valia que este, porque, embora não conte com o colorido da palavra, é um conjunto de fatos vividos e estes se nos gravam melhor e

ADEUS CALOS!

Gotas potentes
... e seguras.
3 gotas param a
dor do calo em 3
segundos. Geral-
mente removem o
calo depois de
3 dias.

Milhões de pessoas
no mundo
inteiro usam

GETS-IT
a cura infalível
para calos

nos são mais perceptíveis.

Com o anseio de desfrutar de nossas poderosas máquinas e também de conhecer, para saber melhor, é que nos preparamos com a antecipação que manda a prudência, e que os antigomobilistas adotamos, para a viagem que, tal qual árabes devotos, empreendemos através do interior brasileiro até a nossa Meca do antigomobilismo, Araxá.

Faltava ainda muito para que surgisse o primeiro arrojado raio de sol e já estávamos nós na estrada, devidamente desunidos (como convém a veículos de tão alta confiabilidade) rumo ao nosso destino.

Após a baixada fluminense atingimos região montanhosa e de mata vegetação, por onde subimos até Petrópolis, para daí nos dirigirmos para Minas Gerais.

A própria estrada pavimentada, que se percorre em luxuosos carros, antigos ou novos, contrastava com o trilho que dela ia até uma choupana, por onde um heróico cavalo transportava, cansado, o peso de um homem e dois meninos.

É sem dúvida um espetáculo triste, este em que se sucedem todos os estágios da evolução do homem, este desfile de sociologia retrospectivo.

Rápido (o quanto nos permitiam nossos gloriosos veículos) percorremos a estrada que serpenteia por entre os montes, e breve fizemos

nossa primeira parada estratégica próxima à Manchester Mineira, Juiz de Fora, para averiguações técnicas.

Passamos por pequenas cidades mineiras, que se assemelham umas com as outras. Continuou por algum tempo a mesma paisagem, até que as montanhas tornaram-se mais escarpadas, a vegetação mais rarefeita, a terra mais avermelhada e menos fértil. Estávamos na região dos minérios, das ricas jazidas de ferro.

A estrada, agora mais moderna, envolve montanhas uma após outra, ou as trespassa em profundo corte conservando sempre um sentido quase retilíneo. Os valões mais profundos são vencidos por grandes viadutos.

Assim fomos até que, após a segunda parada, nos aproximamos de Belo Horizonte. E, dentro em pouco, entrávamos naquela minha querida cidade, a que me refiro como Machado de Assis à sua escola: "já então lhe tinha grandes saudades".

Repetidos os já tradicionais desencontros, nos diversos entroncamentos que contornam a grande urbe mineira, prosseguimos com algumas perdas de desgarrados (Candelot e Dieckmann), fervuras (Henri), panes elétricas (Pinho) e de transmissão automática (este que lhes escreve) Belo Horizonte - Araxá, os mineiros que o digamos, é o percurso por excelência

para o automóvel antigo. A estrada - que primeiro cruza o cerrado mineiro, abandonado e pobre, para a seguir atingir o planalto central, de avançada e rica agricultura, de onde se descortina uma paisagem de dezenas de quilômetros, em ambos os lados, é lisa, de pouco trânsito e ampla visibilidade, onde as potentes máquinas deslizam à pressão maior ou menor de pés sutis como os do Henri ou de pés pesados como os do nosso querido Guru ou do Wilson Saraiva.

Araxá é Araxá. E, sobre a magnitude de seu evento, muito já se falou.

A volta. Ah! a volta. Esta fica para outra oportunidade, pois quando se anda de carro antigo e o percurso é longo, há que se poupar combustível para a próxima etapa. Isto se nossos leitores o permitirem, depois desta sacrílega evasão do assunto específico do nosso "Radiador".



Que sonho de bicicleta!

Göricke

Modelos para senhoras, homens, menas e crianças.

Realmente! O novo modelo "Göricke" tem tudo o que se exige de uma bicicleta de alta qualidade.

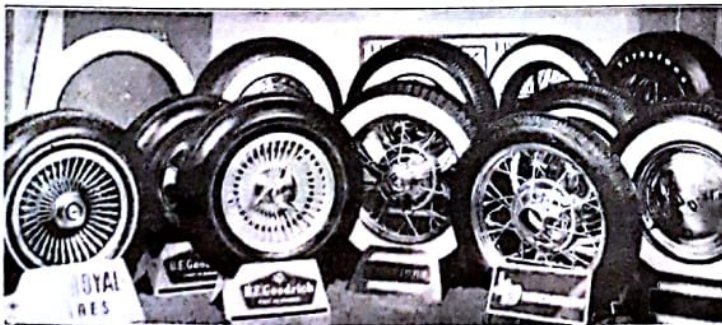
DISTRIBUIDORES

COMERCIO E SERVICOS

Borghoff S.A.

PNEUS BANDA BRANCA OU ESPECIAIS.

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



- Várias medidas em estoque
- Nova importação chegando em 45 dias
- Consulte-nos sobre pneus em estoque ou p/ importação de medidas especiais
- Peça nosso catálogo

J. AFFONSO

Comércio Internacional Ltda.

Telefone: (021) 263-4668/ Fax: (021) 253-8117
Tratar com Renata ou Neiva

ADITIVOS AO ÓLEO DO MOTOR SÃO REALMENTE NECESSÁRIOS ?

A verdade definitiva sobre estes aditivos encontrados à venda nos postos de gasolina

O tema em questão é uma tradução livre e condensada de um artigo publicado originalmente em 1992 na revista *Road Riders Motorcycle Consumer News*, de autoria de Fred Rau, e reproduzida na íntegra na revista *Car Collector* - Junho de 1993.

Os resultados dos testes aqui apresentados foram feitos em diversos laboratórios de instituições de pesquisa públicas e privadas, bastando mencionar entre outros a participação da *DuPont de Nemours*, *AVCO Lycoming* (grande fabricante de motores para aviões) *Briggs & Stratton* (fabricante de duráveis e confiáveis motores estacionários), Universidade de Dakota do Norte, Centro de Pesquisas do Deserto de Nevada e Centro de Pesquisa Lewis, da Nasa, que avalizam a seriedade das conclusões alcançadas.

Ao se começar o presente projeto de avaliação da ação de aditivos vendidos aos consumidores automobilistas, para serem adicionados ao óleo do cárter, houve necessidade de se estabelecer determinados critérios, tendo em vista a diversidade de aplicações e a quantidade destes produtos encontrados à venda - cerca de quarenta.

Optou-se pela divisão em grupos chamados básicos, que apresentavam ingredientes semelhantes e as mesmas "promessas" de desempenho.

Chegou-se então a 4 grupos principais e foram adquiridos no mercado para efeito de teste 3 diferentes fabricantes de cada grupo. Definimos estes 4 grupos da seguinte maneira:

1. produtos que pareciam ser nada mais que um óleo normal classe SE (incluídos os aditivos normais) e com PTFE (Politetra fluor etileno, conhecido internacionalmente

pela marca registrada *TEFLON*, fabricado pela *DuPont Chemical Corp.*);

2. produtos que pareciam ser nada mais do que um óleo comum classe SE (incluídos os aditivos normais) e com adição de zinco di-alquildi-tiofosfato;

3. produtos contendo (tanto quanto se pode determinar) os mesmos aditivos encontrados nas melhores marcas de óleo, embora em quantidades e combinações diferentes; e

4. produtos feitos à base de solventes e ou detergentes.

O MISTÉRIO PTFE

Presentemente os mais populares aditivos para o óleo do motor são os que contém PTFE na forma de pó solúvel em óleo classe SG ou sintético. Entre os aditivos à venda encontrados nas prateleiras contendo PTFE estão: *SLICK 50*, *LIQ*, *RING*, *LUBRILON*, *MICROLO*, *MATRIX*, *PETROLON* (mesmo fabricante do *SLICK 50*) *QMI* e *T-PLUS (K-MA*. Existem, provavelmente, muito mais marcas de produtos usando o PTFE. Verificamos também que os fabricantes destes tipos de aditivos gostam de comercializar seu produtos sob uma enorme variedade de nomes de "marcas privadas".

Embora alguns destes produtos possam conter outros aditivos juntamente com o PTFE, todos ressaltam como principal ingrediente ativo este composto químico, sem mencionar os demais.

Ao mesmo tempo que o PTFE ganhava o mercado consumidor com grande aceitação, o volume de críticas e condenação ao seu uso pelos técnicos e engenheiros químicos no campo dos lubrificantes aumentava. O comentário

final mais contundente veio do próprio especialista J.F. Imbalzano, da divisão de fluor polímeros da *DuPont*: "O *Teflon* não produz nenhum efeito como ingrediente adicionado aos óleos de motor, ou como aditivo para motores de combustão interna."

A *DuPont* tentou evitar a comercialização para os fabricantes de aditivos, mas estes venceram a batalha jurídica que se seguiu, alegando restrição ao mercado (por parte da *DuPont*) infligindo portanto as leis de livre comércio internas dos Estados Unidos. Ou seja a *DuPont* não podia impedir a venda de um produto somente com a alegação de que não pudesse ser usado para outra finalidade que não a especificada inicialmente pelo fabricante.

O PTFE, sendo um produto em pó, é, portanto, um sólido em suspensão e, dependendo do fornecedor, pode ser mais ou menos granulado, ou seja, as partículas, embora de tamanho sub micron, podem ser maiores ou menores de acordo com a procedência e além do mais tendem a se expandir com o aquecimento do óleo do motor e a se acumular nas passagens de óleo internas, entupindo as mais delicadas, tais como as dos tuchos hidráulicos, até bloquear os filtros de óleo.

Nas prateleiras das lojas, a emulsão é sujeita à decantação e tanto isto é verdade que o fabricante adverte: "agite bem antes

de usar". Ora, se isto acontece na lata, que dirá no cárter do motor, em períodos prolongados de inatividade do veículo.

O centro de pesquisa *Lewis* da Nasa liquida de vez esta questão em um relatório sucinto e claro ao declarar que: "nas superfícies tanto dos colos dos fixos e bielas como também das respectivas bronzinas examinadas de um virabrequim, após funcionar com óleo aditivado com PTFE não houve nenhuma redução de desgaste, ou outro efeito benéfico, por comparação. Pelo contrário, foram constatados acúmulo de sedimentos sólidos restringindo o fluxo normal de óleo, diminuindo, portanto, a capacidade de lubrificação, aumentando com isto o desgaste das superfícies sujeitas à fricção".

A QUESTÃO ZINCO

O último ingrediente "miraculoso" apregoado em aditivos e destinado a desbancar o PTFE é o zinco dialquidi-tiofosfato, e que denominaremos a seguir como zinco somente.

Os fornecedores de produtos vinculados ao zinco dizem poder provar a sua superioridade sobre os similares à base de PTFE. Naturalmente estes últimos contra atacam dizendo exatamente o contrário. O zinco é um aditivo encontrado normalmente nos óleos de primeira linha das grandes companhias distribuidoras de petróleo, variando o percentual de 0.10% nos óleos *Valvoline "all climate"* e *Chevron 15W-50*, até os 0.20% encontrados no óleos *Valvoline "Race"* e *Pennzoil GT Performance*". Os compostos orgânicos de zinco são usados como aditivos anti desgaste e, portanto, encontrados adicionados em percentuais bem mais elevados nos óleos especificados para enfrentar altas rotações em motores turbinados ou de corrida. O zinco, em óleos de aplicação de uso normal, atua somente quando existe um contato metal com metal dentro do motor o que não deve ocorrer em condições normais de funcionamento.

Entretanto, se você aplicar alta velocidade constante, ou ocasionalmente atingir o limite do contagiro, o zinco é o seu

Uma atriz se faz, não nasce feita...

Quando Rue Stevens, notável atriz da Ópera Metropolitana, iniciou sua gloriosa carreira, contava com o melhor dos dons da Natureza: talento extraordinário. Mas esse talento era apenas a base para o bom êxito. A Natureza necessita de ajuda para fazer uma atriz famosa como também necessita de ajuda para criar um lubrificante famoso como "Advanced" Custom-Made Valvoline.



... e o melhor óleo lubrificante não nasce feito - tem de ser feito

Assim, para prevenir os desgastes nos motores modernos de alta velocidade, necessitava-se um lubrificante melhor e TEXACO o produziu: "Advanced" Custom-Made Valvoline" - refinado segundo especificações rigorosamente observadas, protege realmente o motor contra o desgaste durante toda sua vida útil, pois que o conserva limpo mais tempo, livre de sedimentos e ácidos que corrompem os mancais. Com Valvoline no cárter V, obterá maior quilometragem por litro de gasolina.

THE TEXAS COMPANY
e seus distribuidores



TEXACO

último aliado na defesa do seu motor. Sob extremas condições, os compostos de zinco reagem com o metal para prevenir que os anéis do pistão arranhem as paredes do cilindro.

Entretanto, isto é bom lembrar, as pesquisas demonstram que aumentar as quantidades do zinco não significa maior proteção, simplesmente prolonga a proteção se a média do contato metal-metal é anormalmente elevada ou contínua. Tudo que é em excesso é negativo. No caso do zinco pode elevar a formação de depósitos nas válvulas e causar falhas de ignição nas velas. Como afirmamos anteriormente, os compostos orgânicos de zinco já são encontrados nos óleos de primeira linha tanto para uso automotivo quanto para motocicletas em quantidades adequadas. Entretanto, nos últimos anos as pesquisas têm demonstrado que o zinco contribui prematuramente para a deterioração dos conversores catalíticos. Obviamente este fato atinge todos os proprietários de carros modernos. Baseado somente neste fato, todo consumidor deve afastar-se dos aditivos contendo zinco, pois os conversores catalíticos não são baratos.

Aumentar a quantidade de aditivos normalmente já encontrados nos óleos de primeira linha não significa necessariamente melhorar o óleo que você usa. Estes óleos já contém os aditivos específicos necessários, perfeitamente balanceados e formulados para cobrir as exigentes especificações dos motores atuais. Isto porque são compatíveis entre si, reagindo mutuamente em grupos de dois ou mais e por isto mesmo são chamados de aditivos sinérgicos, criando efeitos que isoladamente nenhum de per si alcançaria. Modificar portanto uma fórmula de óleo previamente balanceada com outros ou os mesmos aditivos encontrados pode alterar completamente o equilíbrio dos aditivos pre-existentes, negando os efeitos protetores a serem atingidos pela fórmula original. Atenção também para não se usar óleos diferentes para completar o nível do óleo do motor principalmente em se tratando de



UM GRANDE SUCESSO...

O MAIS OLEOSO DOS ÓLEOS!

Éis o motivo por que o AMALIE Motor Oil, é um êxito tão assinalado entre os motoristas de todo o mundo. Pelo seu uso constante, eles verificaram que a maior elasticidade do AMALIE Motor Oil representa maior proteção, melhor aderência às peças metálicas, muito menos desgaste e menos desarranjos. Para seu automóvel, caminhão, ônibus, trator, maquinaria de construção ou motores industriais, exija sempre o AMALIE Motor Oil. A venda em todo o Brasil nos vasilhames originais hermeticamente fechados nas nossas refinarias em Pensilvânia.

L. SONNEBORN SONS, INC.
 Divisão da América Latina Nova York 14, E. U. A.
 Escritórios: Petrolia & Franklin, Penna., E. U. A.
 Fábrica: Nutley, N. J., E. U. A.

Distribuição em: Belém, São Luís, Fortaleza, Natal, Recife, Paraíba, Alagoas, Bahia, Vitória, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba, Porto Alegre.



óleos à base de petróleo ou sintéticos. Erra menos quem na falta da marca do óleo que já se encontra no cárter do motor adicionar outro com a mesma especificação SA, SC, SE etc. Isto indica compatibilidade e formulação básica semelhantes, evitando desequilíbrios e instabilidade na ação lubrificante e protetora dos componentes do motor.

DETERGENTES E SOLVENTES

Muitos dos tradicionais e mais conhecidos produtos encontrados no mercado para tratamento do óleo (oil treatment) não fazem publicidade tão abundante e enganosa como as mais recentes. Os mais antigos como *Bardahl*, *Rislone* e *Marvell Mystery Oil* oferecem, ao invés, resultados tais como tuchos mais "silenciosos", "diminuição no consumo de óleo" e um "motor mais limpo". A maioria destes produtos são feitos à base de detergentes e solventes destinados a dissolver a borra e os depósitos de carbono dentro do motor, de maneira a eliminá-los ou queimá-los. *Wynn's "Friction Proofing Oil"*, por exemplo, é 85% querosene. Outras marcas contém naftalenas, xilenos, acetonas e isopropanol. Estes compostos são encontrados diluídos em uma base de óleo mineral puro.

De maneira geral, estes produtos são destinados a fazer o contrário do que os compostos de PTFE afirmam. Em vez de formar a "película" nas partes internas do motor, eles são feitos para eliminá-las. Todos estes produtos dissolvem a borra e depósitos do motor, principalmente se este for usado e muito negligenciado anteriormente. O problema é que, a menos que se saiba quanto solvente é exatamente necessário para produzir os efeitos esperados (o que é muito difícil), se adicionarmos os aditivos em excesso é possível que seja removida toda a película protetora fornecida pelo óleo normal, causando desgaste prematuro dos componentes do motor. Uma "overdose" de solventes é uma armadilha fácil de cair. Poderá entretanto ser moderadamente benéfica em motores muito usados de automóveis e motocicletas das décadas de 50 ou 60 e que não tenham sido retificados recentemente (neste caso não é necessário nenhum tipo de aditivo uma vez que os motores estão completamente limpos pelo banho químico por ocasião da retífica). Nos motores desenvolvidos nas duas últimas décadas, mais eficientes, tais aditivos são completamente desnecessários.

A propaganda enganosa de produtos alardeados e tidos como miraculosos através de "testemunhos particulares" tal como se vê nos anúncios de televisão: *"usei a marca tal em meu motor durante dois anos e 75 mil km e obtive maior suavidade no seu funcionamento e maior quilometragem por litro de combustível. Aprovei e o recomendo a todos!"*. São opiniões sem lastro técnico e sem precisar comprovar nada!

Por outro lado, estão cuidadosamente documentadas e cientificamente comprovadas as análises desenvolvidas pela comunidade técnica.

Eis alguns testemunhos:

AVCO LYCOMING:

"Testamos todo tipo de aditivos encontrados no mercado mas não encontramos nada de positivo; todos são ineficazes".

BRIGGS and STRATTON:

"Não parecem oferecer nenhum dos benefícios apregoados".

UNIVERSIDADE DO ESTADO DE DAKOTA DO NORTE:

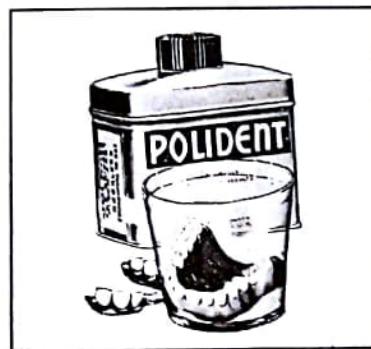
"Na teoria são ótimos - o único problema é que estes produtos não funcionam".

E, finalmente, Ed Hackett, químico do Centro de Pesquisa do Deserto da Universidade de Nevada, afirma:

"Aditivos não devem ser usados. As grandes companhias de petróleo dispenderam enormes quantias em seus centros de pesquisa e em laboratórios para desenvolver óleos aditivados perfeitamente adequados a atender as exigentes especificações dos motores modernos. Se for adicionado qualquer outro produto pode-se romper o equilíbrio de sua composição, tornando-o impróprio e fora da especificação para a qual fora projetado".

CONCLUINDO

Ignore os "milagres" alardeados pela propaganda enganosa. Poupe o seu dinheiro, não sacrifique o seu motor. Troque o óleo



Raro aditivo não condenado pelo autor.

do motor a intervalos regulares de 5.000Km, usando um óleo de primeira classe SG ou superior. Aditivos, nunca mais!

TRADUÇÃO: J.C.MURICY NETO

A VOLTA DO BINO

OBRA DE EDUARDO VEIGA DE CASTRO

por João Rocha Lagoa



Um pit-stop no restaurante Tarrafas, antes do início do rallye de Teresópolis.

UM CARRO EM DESTAQUE

Tivemos o enorme prazer de rever (e ouvir!), em local apropriado, o magnífico protótipo construído na década de 60 pela Equipe Willys, comandada pelo saudoso Luís Antonio Grecco.

Esta surgiu nos primórdios do automobilismo brasileiro, pontificando com berlinetas e Renaults 1093 sobretudo nas corridas longas, com pilotos famosos tais como Luís Pereira Bueno, Bird Clemente, Wilsinho Fittipaldi, José Carlos Pacce (Moco), Marivaldo Fernandes, Francisco Lameirão, Carol Figueiredo, L.F. Terra Smith, Rodolfo Olival Costa, Lian Duarte e um jovem promissor chamado Emerson Fittipaldi, todos sob a batuta mecânica do maestro Brizzi.

Inúmeras vitórias foram alcançadas, inclusive no exterior (El Pinar-Uruguai), até que a concorrência, sobretudo dos importados, como o Simca Abarth de 2 litros, obrigou a Willys a importar dois Alpine A-110, evolução francesa

do nosso Interlagos (A-108). Os Alpine estrearam no Autódromo do Rio em 1965.

Como curiosidade, vale mencionar a adaptação de um radiador adicional na frente do automóvel, o que resultou na inclusão de uma entrada de ar em forma de boca de tubarão, para melhorar a refrigeração, providência necessária em função do nosso clima.

Ainda assim, na categoria dos importados o domínio permaneceu com os já citados Simca Abarth. Estimulou-se então o desenvolvimento de uma nova categoria, denominada Protótipo CBA. Foi quando surgiram fantásticas engenhocas, como o Karmann Ghia Dacon com motor Porsche de 2 litros, o protótipo Simca Tempestade, o Alfazoni (que hoje pertence ao nosso Diretor Pedro Paulo Viola), o Patinho Feio, etc.

Nesta ocasião a Willys apresentou também suas criações, os Protótipos Bino Mark I e Mark II, assim batizados em homenagem ao famoso piloto Christian Heins (Bino), pioneiro

da equipe, que morreu em Le Mans na direção de um Alpine.

O lançamento dos Mark I marcou o retorno da Equipe Willys, depois de um ano de paralisação nas suas atividades (1966). Eles se destacaram imediatamente em competições de subida de montanha, vencendo brilhantemente as provas de Curitiba e Petrópolis, além de provas internacionais em circuito, no Rio de Janeiro e em Interlagos (Mil Milhas Brasileiras).

Os Mark I ostentavam os números 21 e 22. Eles eram uma evolução dos famosos Alpine de números 46 e 47, que alcançaram desempenho excepcional em nossas pistas, sobretudo devido à sua incrível manobrabilidade, muito bem explorada por pilotos como Bird Clemente, vencedor no Circuito de El Pinar, em 1966, contra a concorrência de Lotus, Alfa Romeo, Lancia, Mini Cooper, etc.

Em novembro de 1966 a Willys apresentou o protótipo Mark II, construído por Toni Bianco, com carroceria spider e motor entre eixos (com distância alterada de 2,10m para 2,28m), bitolas maiores e o mesmo motor Renault 1300, agora com carter seco.

Com a fusão Ford-Willys, em fins de 1967, um grande impulso foi dado ao setor de corridas. Foi quando a Diretoria decidiu modificar o Protótipo Mark II de maneira radical, tornando-o praticamente uma evolução do Fórmula 3 Willys Gávea, com carroceria spider de dois lugares, permanecendo os Mark I existentes sem alterações.

Estes veículos continuaram sua carreira de sucessos nas pistas brasileiras até que em julho de 1968, no circuito de rua de Petrópolis,

ocorreram três acidentes de graves proporções: a destruição quase completa do Protótipo Mark I de número 21, pilotado por Carol Figueiredo, que ficou gravemente ferido; o atropelamento do piloto Joaquim Carlos Mattos, o Cacaio, pelo Protótipo Mark II, vindo ele a falecer poucas semanas depois; e, finalmente, o acidente fatal que vitimou, nos treinos, o piloto carioca Sergio Cardoso.

Pouco depois a Equipe Willys se retirou das pistas. Seu acervo foi adquirido pela Equipe "Z", de Luis Pereira Bueno, e revendido em seguida para o carioca Fernando Pereira, conhecido como "Feiticeiro".

Fernando Feiticeiro continuou utilizando os automóveis em algumas competições, por vezes convidando o próprio Luis Pereira Bueno para pilotar o Mark II. Este foi posteriormente vendido para Luis Antonio Grecco, e mais tarde cedido para a coleção de nosso associado Og Pozzoli, Presidente da Federação Brasileira de Automóveis Antigos.

Os remanescentes Mark I foram adquiridos em dezembro de 1979 por Eduardo Veiga de Castro que, após paciente restauração do automóvel de número 22 (14 anos!) reapresentou-o com o número 21 no aniversário dos 150 anos de Petrópolis, em junho de 1993, e, mais recentemente, no Rallye "Petrópolis-Teresópolis" promovido pelo VCC-RJ.

Eduardo está agora iniciando a restauração do Mark I que usava originalmente o número 21, acidentado em Petrópolis. Esperamos ansiosamente vê-lo de novo em ação, para reviver mais um capítulo importante da gloriosa Equipe Willys.

Principais Características Técnicas:

- Motor *Renault* R-8 de 1300 c.c. desenvolvido por Amadée Gordini, cabeçote hemisférico com válvulas inclinadas a 90 graus e vela central tipo *cross-flow*, taxa de compressão de 12:1.
- Carburador duplo *Weber 40 DCOE* horizontal.
- Potência de 132 HP.
- Câmbio *Renault* de 5 marchas sincronizadas, com diferenciais de relações variadas, atualmente possibilitando velocidade máxima de 180 Km/h.
- Suspensão dianteira: independente, com triângulos.
- Suspensão traseira: eixo oscilante, quatro amortecedores.
- Freios: a disco nas quatro rodas.
- Direção: Pinhão e cremalheira (rápida).
- Rodas de magnésio, pneus 165 x 13 na dianteira e 185 x 13 na traseira.
- Peso: 630 Kg
- Carroceria: fibra de vidro, monobloco.
- Chassis: tubo central.

O RADIADOR MENTE, MAS SÓ UM POUQUINHO

Teve duração efêmera nosso lema "O Radiador não mente jamais", que divulgamos em nossa última edição.

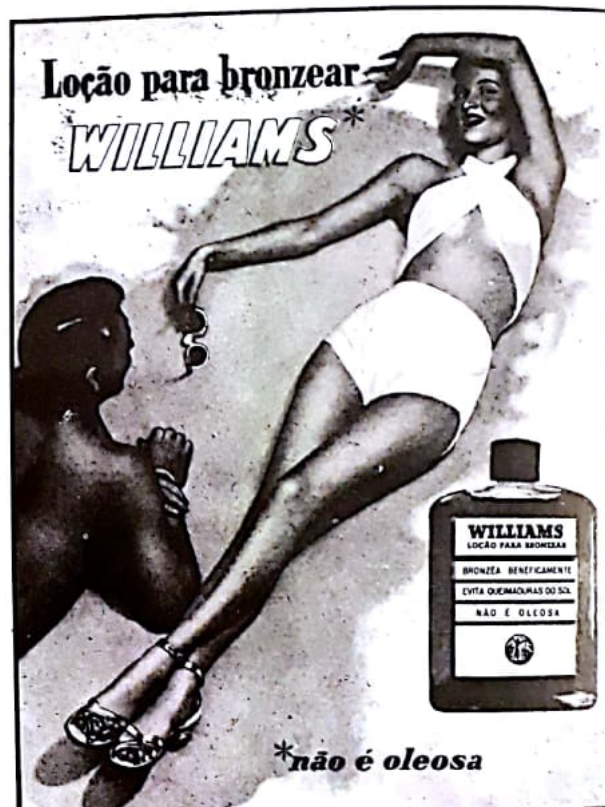
No entanto, da mesma maneira que compravamos a tese da ausência contumaz de Carlos Alberto Candelot em eventos importantes do automóvel antigo, tais como o Encontro Sul Brasileiro e a Reunião de Araxá, damos agora a mão à palmatória para reconhecer os pecados cometidos em nosso último número, fartamente apontados pelos leitores do Radiador, do Oiapoque ao Chuí.

Vamos à nossa lista de mancadas:

1. O nome de Jorge Porcaro foi omitido na lista dos premiados de Araxá. Tremenda injustiça, com o Porcaro e com o seu fantástico Chevrolet Impala 1958;
2. Na reportagem sobre os 18 anos da Ponte Rio-Niterói foi mencionado um Ford 1934 pertencente a Armando Maia. Trata-se, evidentemente, do impecável 1941 do nosso ex-Presidente; e
3. Na seção Carro em Destaque, que apresentou uma retrospectiva abrangente sobre o Puma GT, faltou o óbvio: mencionar o nome de Antonio Pinho, então proprietário do excepcional automóvel alvo daquela reportagem. Traumatizado com esta omissão e exausto pela epopéia em que se envolveu na prova de arrancada que disputou em Araxá, completada no tempo inédito de três semanas, Antonio Pinho decidiu vender o Puma GT para nosso amigo Pedro Paulo Viola. Registre-se a satisfação do "Radiador" pela permanência deste automóvel no acervo do Veteran do Rio de Janeiro.

OS GALIPA - AGOSTO

O RADIADOR noticia em quase primeira mão a encomenda do futuro descendente do casal Galipa, já denominado Agostinho ou Agostinha - conforme o caso - em face das inúmeras coincidências relativas à geração do nosso futuro leitor no mês em referência.



Rossini esfriando a cabeça na praia.

* CADILLAC 50: Chateação

Lamentamos informar que a Cadillac do Anibal caiu do andaime em que o fiel escudeiro Rossini a estacionou. Apesar dos insistentes apelos dos operadores do dito elevador, dos pintores e dos transeuntes para que Rossini travasse adequadamente o veículo, tal não ocorreu e, com um vento mais forte, lá veio a Cadillac abaixo, apesar dos esforços de um abnegado operário em segurá-la pelo diferencial.

Os reparos serão realizados com presteza e a Cadillac logo retornará ao nosso convívio. Procurado pela nossa reportagem, Rossini excusou-se de esclarecer a causa de tão arriscada manobra.

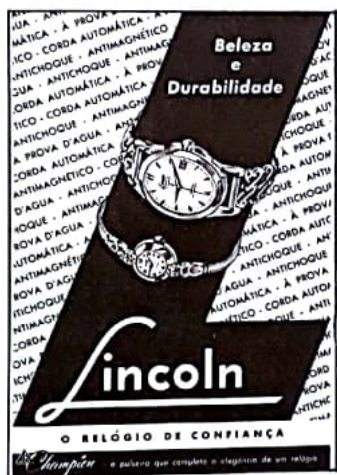
ONY COUTINHO - GRANDE CAMPEÃO DE REGULARIDADE

Tremenda injustiça tem sido cometida com Ony Coutinho, sempre esquecido nas premiações de nossos rallyes.

Ora bolas, se o rallye é uma prova de regularidade, quem mais regular do que o Ony, colocado em último, penúltimo e ante-penúltimo lugar, respectivamente, nas três últimas competições?

Nosso Ony tem sempre uma justificativa para este desempenho absolutamente consistente. Na última prova, somente após a largada ele se deu conta de que o velocímetro de sua Plymouth 1955 marca a velocidade em milhas, e não em quilômetros.

Assustado com a constatação, ele dispendeu boa parte do rallye discutindo com a navegadora Alesia Coutinho a melhor maneira de proceder a devida conversão das



velocidades. Várias tentativas foram feitas, envolvendo duas tábuas de logarítmicos, um ábaco e ainda consultas ao Tesouro da Juventude e à Aritmética da Emília, publicações que Ony mantém cuidadosamente arquivadas na biblioteca do gigantesco porta-malas de seu automóvel.

O problema foi finalmente resolvido com o auxílio de Pai Pitágoras, cujo terceiro está localizado no ponto mais alto do percurso do rallye. Consultado pelo casal, ele solucionou a questão, não a tempo, porém, de impedir Ony de alcançar mais um resultado consagrador.



A navegadora Alesia chegando a Teresópolis

O VETERAN É NOTÍCIA

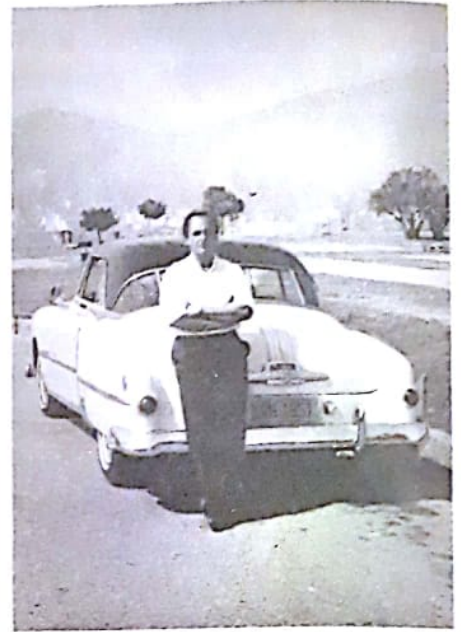
Primeiro foi o Roberto Dieckmann. Convidado pela glamurosa jornalista Liliana Rodrigues a participar no dia 7 de julho do programa "É DE MANHÃ", saiu-se com tal desenvoltura que a Liliana o reconvocou para uma segunda sessão na rádio CBN, três dias depois.

Estávamos ainda deslumbrados com a repercussão quando, dias antes de encerrarmos os intermináveis trabalhos desta edição, chegou a vez do Paulo Eugênio Drolshagen ser entrevistado pela simpática Lúcia Leme no badalado "SEM CENSURA" de 23 de agosto, a respeito da polêmica volta do famigerado FUSCA.

O Sr. Paulo, em apaixonada defesa do veículo, despejou tanto charme e simpatia sobre as participantes da mesa e telespectadoras que obrigou o sempre correto Sérgio Noronha a intervir, lembrando que o Fusca embaça por dentro, não é lá muito confortável e tem alguns outros defeitos, trazendo a avaliação do entrevistado para um patamar mais próximo das reais características do veículo.

EXPOSIÇÃO DA AMAN: A ORGANIZAÇÃO *

Esta reunião pioneira a todos encantou pela eficiente organização, demonstrada através de vários aspectos: por exemplo, a ficha de inscrição dos automóveis incluía até a procedência do fabricante, conferindo um interessante colorido internacional ao evento. A bem da verdade, no duro, quem mais se surpreendeu foi o Sergio Fortes, enviado especial de O RADIADOR, estupefato com o grande número de antigomóveis oriundos de Americana, a promissora cidade paulista. Somente quando a sua própria Pontiac foi anunciada, com a procedência americana e tudo mais, é que o nosso irrequieto colaborador percebeu o deslize.

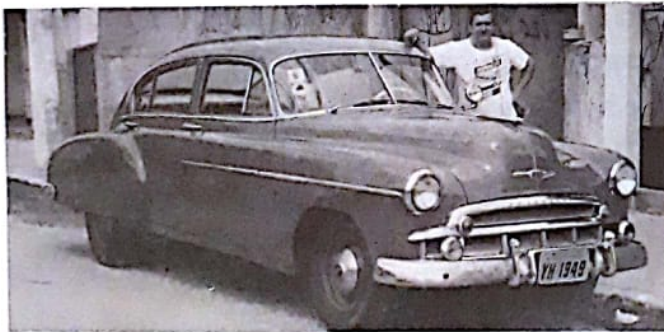


O enviado, ainda estupefato.

SÓ HÁ CRISE PARA QUEM QUER *

Américo Carvalho participou ativamente das gravações da mini-série "AGOSTO", com seu Chevrolet 1949.

Participou tanto, que a contra-regra o ameaçou de exclusão, considerando que um carro pintado de azul-calcinha (*Lingerie Pale Blue*, segundo os especialistas de plantão, Tinoco e Rossini) marcava excessivamente as cenas gravadas.



Nosso astro secando sua obra sob o sol inclemente de Oak City.

Com a sua poupança ameaçada, o nosso astro global decidiu contornar as regras da dita contra-regra, reapresentando o sedan no dia seguinte em outra tonalidade de azul (*Hawaiian Elvis Blue*, segundo os mesmos especialistas).

Nossa história chegou assim a um final feliz (*Happy End*, ainda segundo os mesmos especialistas).

ÓTICA COLUMBIA

AVIA-SE RECEITA



Atendimento personalizado em seu escritório. Descontos especiais para sócios do Veteran
Rua Uruguaiana, 55/ 6º Andar Grupo 612
Tel.: 221-9243

AUTO
TÉCNICA
BEG

ESPECIALIZADA EM AUTOMÓVEIS ANTIGOS

PREÇO ESPECIAL PARA SÓCIO DO VETERAN

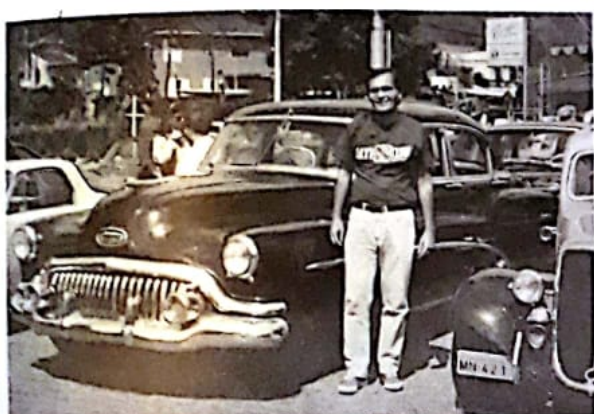
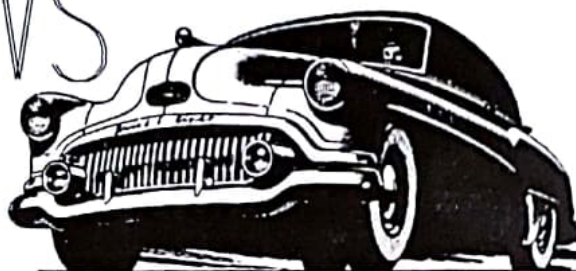
Serviço de Socorro ■ Eletricidade em geral ■ Mecânica
Regulagem eletrônica de motores e faróis
Balançamento de rodas ■ Peças e Acessórios

EMERGÊNCIA ATÉ ÀS 24 H - LIGUE 937-6147

Est. Velha da Pavuna, 4906 Lj.C - Tel.:594-8154

Buick NEWS

A BUICK EXISTE



Bendito é o fruto do nosso Bentes.

José Roberto Bentes cumpriu a promessa e compareceu com sua Buick Roadmaster 1952 à Churrascaria Tarrafas, local de largada do Rallye Petrópolis-Teresópolis promovido pelo VCC-RJ.

Este automóvel estava arquivado há muitos anos em Itaipava e recentemente o nosso Bentes adotou as providências necessárias para colocá-lo novamente em ordem de marcha, propondo-se agora a restaurá-lo, com o auxílio dos Oak Brothers. O radiador torce pelo sucesso desta empreitada, na medida em que a participação da marca em nossas reuniões tem se mostrado cada vez mais escassa.



Dois vítimas do óleo Bentes: Ony e Zé Galipa.

Valendo-se da presença de nossa reportagem na largada do rallye, Bentes aproveitou a oportunidade para desfazer a suspeita de que as dezenas de acidentes graves ocorridos no último mês na BR-040, em frente a sua casa de Itaipava, tenham sido causados pelo óleo que vaza sem parar da transmissão automática da Buick. A coincidência entre o início da série gigantesca de desastres e a reativação da Buick mereceu de Bentes o seguinte comentário: "Deus escreve certo através de curvas tortas".

A BUICK NÃO EXISTE



Nem sempre O RADIADOR está contente com nossos associados. Não fosse a matéria aí de cima, não teríamos coragem de contar a história de um amigo nosso, gente muito boa, conceituadíssimo no trabalho, mas os seus cabelos... Ele tem Buick. Não uma, mas várias, e para que uma não sinta ciúme da outra ele dispensa a todas o mesmo tratamento: vira o motor, lava anualmente a carroceria e desliga o cabo da bateria ao final de cada operação.

Por razões que a própria razão desconhece, nosso colega doou recentemente uma de suas Buick para um grande amigo, seu mecânico, que imediatamente a colocou no uso diário, após pequenos reparos. Caramba, não dá para imaginar como as outras ficaram: uma, verde de inveja; a outra, de gênio mais irascível por ter sido anos a fio a primeira e única, ficou preta da vida. Não um preto Cadillac, mas um preto assim meio enferrujado, meio descascado, meio triste, consciente de que ela não existe.



Em Oak City a Buick doada ao seu novo proprietário.

Instrumento de Trabalho

O "cadilaquismo" foi uma psicose que avassalou o Brasil e que se pensava entrara em declínio. Nascida de uma condição exterior, desenvolveu-se subterraneamente no campo fértil da privação; espoucou de estalo provando com uma frieza matemática que o nacional não tem jeito para democrata. Durante os anos da guerra atravancaram-lhe a garagem com um gasogênio enguçativo, fumarento e sujo, que lhe estragou o veículo mais modesto que então possuía. Mercê de condições anormais — exportar pedaços de chão e nada ter que comprar, e se cobrar desapidadamente em cima do americano —, viu-se um pequeno grupo nacional em um mundo novo! O da embriaguez da luxúria, o da falta de escrúpulos! Mundo gostoso, que não demanda sobriedade nem decência...

As urgências da guerra tem um dom de pedrada de toque: catalisam interesses comuns e assim exaltam as fisionomias dos grupos. Fazem mais, realçam o traço dominante de cada grupo, expondo-o à franca apreciação da comunidade. Para se saber disso em nosso país não é preciso ir de homem-rã às profundidades milenárias dos tomos filosóficos chineses, senão que basta reparar na elevação conceitual que tomou o Cadillac e dar uma alhadela no seu licenciamento em nosso Brasil: dos 7.220 Cadillac existentes, 5.338 pertencem à Capital da República... (4.º na colocação, atrás de Chevrolet, Ford e Dodge). Por aí se começa o diagnóstico de muitos de nossos males morais.

Privado de condução individual por muito tempo, obrigado mesmo a se misturar com a plebe na hora de voltar para casa — que a tanto o obrigara a guerra — um grupo verificou que esse negócio de democracia cheira muito a suor, a sacrifício de conforto, a tolerância cristã, a respeito para com o próximo... Democracia é traço muito chato.

Reabertas as comportas da compra-e-venda, o brasileiro, "tocado" pela psicose nova que a falta de escrúpulos caracterizara no "cadilaquismo", alçou-se fora da idéia democrática. Enquanto a Inglaterra por muito tempo racionava os bifes de sua própria rainha, o nosso nacional adquiria, rápido, o seu Cadillac com o dinheiro de seu lucro de guerra; se o país se esvaía em divisas, e se isso empobrecia a coletividade, ah! — isso não é comigo, não!... — afirmou alvarmente.

Junto ao Cadillac veio o uísque, bebidasinha que se empoeirava pelas prateleiras dos bares

a meia pataca. Na porta o Cadillac, no copo o uísque, tudo sob o lema "sou rico!" Proliferaram os grandes negócios engendrados à meia luz das "boites", em que alguém entrava com a idéia e com as amizades, e o Tesouro entrava com o capital. Quando o "cadilaquismo" atingiu seu ponto perigoso, por se haver espraiado também sobre as testemunhas, a confraria reagiu com o evento do novo Governo, depois de peripécias em que o Brasil assaltado em seu tesouro e também assaltado em seu Governo, teve 3 presidentes em dois meses. Começou-se então uma política de restrições, com o objetivo de economizar nossas reservas de moeda no exterior, desfalcadas pelas magras exportações em confronto com gordas importações. Em tôrno da salvação imediata dos brios pátrios, por algum tempo pegaram-se gregos e troianos, pró e contra as leis de salvação! E a coisa foi arrefecendo lentamente, circunscrito à atuação simples do distrito policial mais próximo, perdendo a notoriedade, passando de moda. Espicagadas pelos últimos germens do "cadilaquismo" moribundo, cuja virulência se exarcebava em últimos sintomas isolados mas sempre alardeados com fragor à chegada de cada novo modelo ao país, de repente os pais da pátria tiveram uma erupção: — Eu também quero Cadillac... — rosnou surdamente cada qual, afundado nos almofadões de suas poltronas representativas, sem se haverem afirmado por melhores feitos, roídos de inveja dos que já exibiam o símbolo do lema "Sou rico!"

Sem maior cerimônia, então, pediram ao Presidente para comprar carro para eles, com despesa de Cr\$ 18,42. O Presidente disse que não. Fizeram uma emenda, na lei de licença prévia, que foi barrada na Comissão de Economia; levaram a plenário e aprovaram essa emenda, contra o voto daquela comissão assessora. O Senado devolveu a prorrogação da lei cortando o favor votada em causa própria pelos deputados. Mas a psicose já se arraigou profundamente: e agora é a Câmara, que rejeitando o veto do Senado, passa a lei que dá a cada deputado (e nisso embrulham também os Ministros do Supremo) o direito de mandar buscar o seu carro de 3.000 dólares a câmbio oficial. Vetada ou não, pelo Presidente, a "marmelada" ficou registrada oficialmente, para edificação do eleitorado, pois o "Cadillac" foi promovido a... instrumento de trabalho, frouxo argumento em que a própria Câmara se chofurdou.