O RADIADOR

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

Biênio 1995/1996
Gestão da Consolidação

MARÇO - ABRIL/95 Nº 37

CARRO EM DESTAQUE
Chevrolet Fleetline 1952
de Sergio Fortes

ESPECIAL
GM Brasil 70 anos
Parte 1

Scanned by CamScanner

EDITORIAL

Com a palavra o Presidente

Recentemente, de passagem pelos Estados Unidos, visitei três museus de automóveis: o Imperial Palace, em Las Vegas, o Petersen Museum, em Beverly Hills, L.A. e o Blackhawk, em Berkeley, nos arredores de S. Francisco.

Cada um com seu estilo, porém todos fascinantes. Impossível descrever o que havia em cada um, por raridade ou por história; construções maravilhosas, enormes, e em pontos caríssimos, e ... cheias de público!

A imprensa especializada nos dá conta de que a General Motors está construindo, ao lado de uma de suas fábricas, um belo museu para abrigar Corvettes e a Ford também, para abrigar Mustangs. Isto sem considerar os outros museus que ambas já possuem ou patrocinam.

Nos Estados Unidos deve haver mais de uma centena de museus, um acervo extraordinário em beleza, valor pecuniário e história. No entanto, mais que estes valores intrínsecos a estas obras, chama a atenção suas filosofias de concepção e a cultura que irradiam. O Blackhawk, por exemplo, pertence a Berkeley University, junto com o museu de História Natural.

Aqui no Brasil temos o de Curitiba, um em Fortaleza e o do nosso amigo Tato, no Rio Grande do Sul. Os de Caçapava e de Bebedouro parece que estão desativados.

Assim, amigos, é hora de unir forças e aproveitar esta maré de progresso que já se vislumbra no nosso Rio de Janeiro com o Prefeito César Maia - sacudindo a cidade com obras em todos os setores - e com nosso governador Marcelo Alencar - lutando para dinamizar as secretarias de Estado, entre as quais a de Turismo e de Cultura.

Conseguir nosso Museu não é impossível. E, no nosso caso, é até estatutário. Nossa cidade merece e nosso Clube também. Será sem dúvida uma das páginas de honra do Mundo Maravilhoso do Automóvel Antigo. Vamos a ele!

José Aurélio Affonso Filho ■

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

Jornalista Responsável
José Aurélio Affonso Filho
Coordenação Geral
Fernando Gameleira
Editoração Eletrônica e Concepção Visual
G2 Publicidade e Marketing
Telefax: (021) 220-0427
Impressão
Gráfica Wagner
Tel.: (021) 580-1181/Fax: 580-1584

Colaboradores
Daniela Sabat Daudt
José Cândido Muricy Neto
José Rezende Mahar
Roberto Dieckmann
Sergio Fortes
Propriedade do Veteran Car Club do Brasil
Rua Atílio Milano, 105
Del Castilho - Rio de Janeiro
Telefax: (021) 281-6393

Diretoria Biênio 1995/1996
Diretor-Presidente
José Aurélio Affonso Filho
1º Vice: Wilson Saraiva
2º Vice: J. Candido Muricy Neto
1º Sec.: Carlos Candelot
2º Sec.: Sergio Nobre
Dir. Social: Edison Ferreira
Dir. Téc.: J. Candido Muricy Neto
1º Tes.: Henry Braunstein
2º Tes.: Sergio Fortes

Tiragem: 1500 exemplares/Distribuição gratuita

Scanned by CamScanner

ÍNDICE

NOSSA CAPA
CHEVROLET 1952, de Sergio Fortes, fotografado por José Rezende Mahar, o Alto da Boa Vista

EDITORIAL 2

EVENTOS 3
A reunião de março

ESPECIAL.....4
A marca do sucesso:
70 anos de GM no Brasil

UM CARRO EM DESTAQUE.....12
Chevrolet Fleetline 1952

CORREIO TÉCNICO 14
Breve história - Parte IV

PASSADO A LIMPO 20
Grandes Pilotos - Rudolf Uhlenhaut

VIAGENS 24
Museus americanos:
um programa imperdível

O Rolls-Royce verde 26

Veteran vai ao cinema.....29

Horóscopo 30

CARTAS 31

ANUNCIAM NESTA EDIÇÃO
Ferragens Universal - Ferramentas
General Motors do Brasil
Gráfica Wagner
J. Affonso - Importação e Exportação
Nova Texas - Concessionária Fiat
Paulo Cavalcanti - Empreendimentos

A Reunião de Março

O Boçal: sucesso absoluto na praça.
(Foto Candelot)

Como começou, ninguém sabe. Mas está definitivamente firmada a tradição de que a reunião de março do Veteran Car Clube do Rio de Janeiro é a grande reunião do ano.

Grande reunião por se tratar daquele encontro em que os associados fazem um esforço especial para comparecer levando o maior número possível de automóveis antigos, concentram suas energias no sentido de apresentar as suas novidades, tais como um carro recentemente adquirido ou uma restauração há pouco terminada, e, principalmente, dispendem suas energias para assegurar a presença, no evento, dos companheiros do Clube ou daqueles vinculados às demais agremiações de automóveis antigos do Rio de Janeiro e cidades vizinhas.

E a nossa reunião de março de 95 não fugiu à regra. Não batemos, é bem verdade, o record de comparecimento registrado no encontro de 94. Mas superamos a marca dos duzentos automóveis, numa tarde muito agradável, onde prevaleceram o bom tempo, a boa conversa e, sobretudo, a oportunidade ímpar de conhecer ou rever automóveis antigos de grande qualidade.

Sem dúvida o grande destaque da reunião foi o Packard Custom Eight 1931 de Francesco Caffarelli, automóvel de extraordinária categoria, ao qual foi atribuído o Troféu Cidade do Rio de Janeiro. Se é verdade que Caffarelli não deu a sua contribuição habitual para quebrarmos o record de automóveis participantes, é importante reconhecer que ele estraçalhou em termos de qualidade.

Roberto Dieckmann foi outro destaque do encontro estreiando, para surpresa geral, um veículo inusitado. A história pode ser assim resumida: tempos atrás Paulo Hamacher e Dieckmann promoveram um "rolo" que envolveu a troca de um fusquinha 59 muito inteiro por um estranho veículo comercial Mercedes Benz, importado da Alemanha, que iniciou sua trajetória em nosso país na década de 50 como consultório dentário móvel das Pioneiras Sociais, entidade então dirigida por D. Sarah, esposa do Presidente Juscelino Kubitschek. De posse de sua nova aquisição, Dieckmann nela empreendeu restauração mais que inesperada, instalando no veículo uma cabine dupla e uma caçamba composta de barraca de praia, gigantesco isopor evidentemente sempre repleto de cervejas e dois bancos laterais onde se acomodam os seis indivíduos escalados para "derrubar" o conteúdo do tal isopor. As fotos que ilustram esta reportagem propiciam aos leitores do Radiador uma visão conservadora do sucesso alcançado pelo "Boçal", como foi carinhosamente apelidada a nova estrela do acervo Dieckmann, por conta de uma suposta rivalidade que poderá existir entre este veículo e o utilitário Besta, importado da Coréia.

O primeiro modelo sem coluna.
(Foto Mahar)

Bota a cabecinha pra fora, por favor.
(Foto Mahar)

O Radiador também destaca, entre dezenas de belos automóveis presentes ao encontro, o Interlagos Coupé de Wilder de Mello Vieira Junior, exposto na companhia de fotos interessantíssimas da linha de montagem do Interlagos. Sucesso indiscutível alcançou, também, o Austin em miniatura (carro de pedal) apresentado pelo Guilherme Pfisterer, alvo de primorosa restauração.

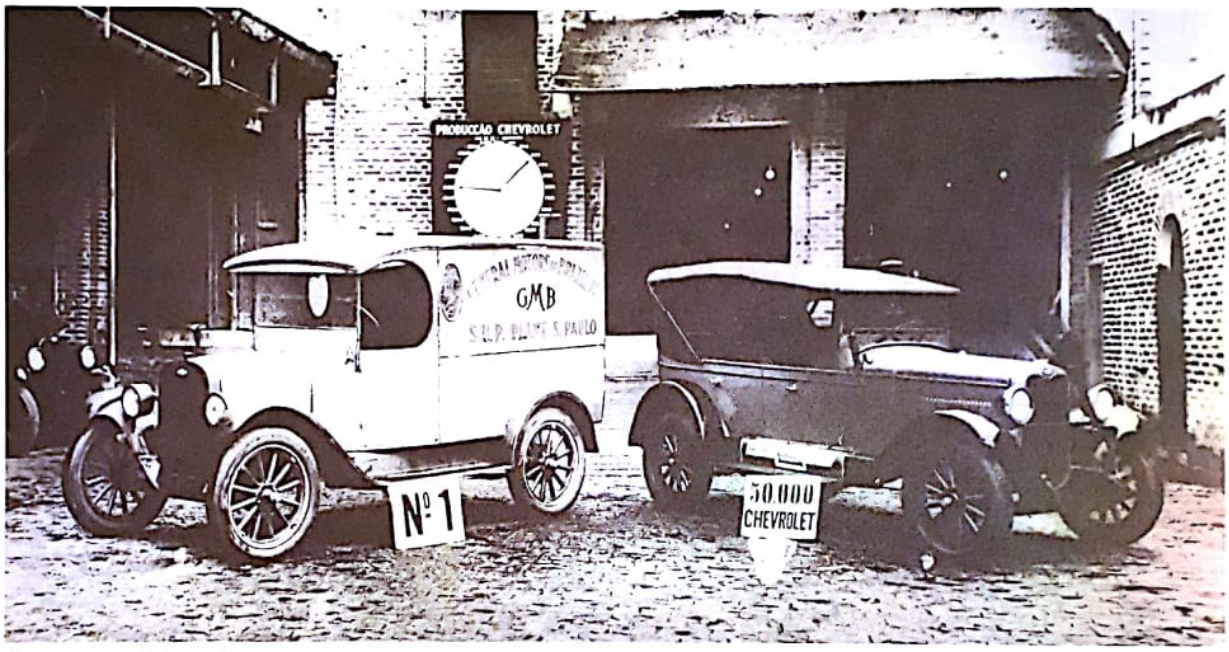
Para finalizar esta reportagem o Radiador registra e agradece a presença dos seguintes clubes que estiveram representados na reunião de março:

- *Clube do Automóvel Antigo de Juiz de Fora*
- *Clube de Antiguidades Automotivas de Volta Redonda*
- *Jeep Clube do Brasil*
- *Auto Relíquias Clube de São Gonçalo*
- *Nictheroy Clube de Veículos Antigos*
- *Teresópolis Clube de Automóveis Antigos*
- *Old Friends* ■

Scanned by CamScanner

A marca do sucesso

José Rezende Mahar



O sucesso chegou rápido. (Arquivo GMB)

O verdadeiro carro popular faz 70 anos de Brasil.

O nome não precisa de explicação em lugar nenhum do mundo. Por várias décadas ele significou transporte barato e de confiança por toda parte e, a partir do meio dos anos 50, também carros rápidos e esportivos, caminhões excelentes, novas idéias, liderança em vendas e carros práticos e de baixo custo. Esses carros fizeram época no Brasil, onde foram montados e, depois fabricados a partir de 58 (caminhões) e 69 (Opala), alimentando a famosa rivalidade com os Fordistas e fornecendo muito transporte por esse Brasil afora.

O inicio da produção nos Estados Unidos, em 1912/1913, foi o trabalho de dois homens: Louis Chevrolet e William Durant, o primeiro engenheiro e o segundo financista, juntos para dar vida ao que viria 25 anos depois tornar-se o líder de vendas do mercado americano

Louis Joseph Chevrolet imigrou para a América de sua terra natal, a região francesa da Borgonha. Já em sua terra ele era famoso pela aptidão mecânica manifestada em suas bicicletas de corrida e uma bomba de vinho que fez tremendo sucesso na produção local. Mais tarde, quando seus irmãos Gaston e Arthur se juntaram a ele, formou-se um trio de fascinados com a nascente indústria automobilística que só podia cair de boca nela.

Louis teve seus primeiros quinze minutos de fama em 1905, quando, como mecânico da Fiat em N. York, conseguiu apoio e fez uma série de corridas, entre elas a Taça Vanderbilt, a maior de todas. Em todas teve muito sucesso, ganhando várias e derrotando três vezes Barney Oldfield, reconhecido como o melhor piloto da época. Como seus irmãos Gaston e Arthur estavam longe de ser pé-duros, o nome Chevrolet tornou-se bastante conhecido no meio especializado do final dos anos dez.

Scanned by CamScanner

William Crapo Durant já tinha feito várias fortunas na ocasião em que se encantou com Chevrolet. Durant tornou famosa sua cidade no Michigan, Flint, pela produção de ótimas carroças e charretes. Lá por 1904, de saco cheio do negócio, Durant se mudou para o furor de Nova York e foi convencido a comprar uma fábrica chamada Buick. Como seus talentos de organização eram o que faltava, a Buick prosperou e tornou-se a base do que viria a ser a General Motors.

Lá por 1907 a Buick organizou uma equipe de corridas que virou a Benetton desse tempo. Seu chefe não tardou a notar o talento de Louis e Arthur Chevrolet e contratou-os como pilotos. Louis virou primeiro piloto e Arthur motorista de Durant.

Em 1908 Durant foi a força por trás da fundação da GM Corporation, mas por volta de 1910 a expansão excessiva e o esticamento do capital levou um grupo de banqueiros ao domínio da GM e à expulsão de Durant da GM. Furioso com o jeito que as coisas tinham tomado Durant começou a procurar outra companhia de automóveis para administrar e investir.

Isto ele achou na Republic, Little e Mason. Porém enquanto ele juntava essas companhias em um novo grupo conservou Chevrolet para projetar um novo carro, que levaria o nome Chevrolet. Esta atitude de Durant não foi porque ele era bonzinho, mas por reconhecer que através de muitos sucessos nas competições da época o nome Chevrolet era um dos mais conhecidos nos círculos automobilísticos, como também tinha um certo charme europeu, além de ser agradável ao ouvido.

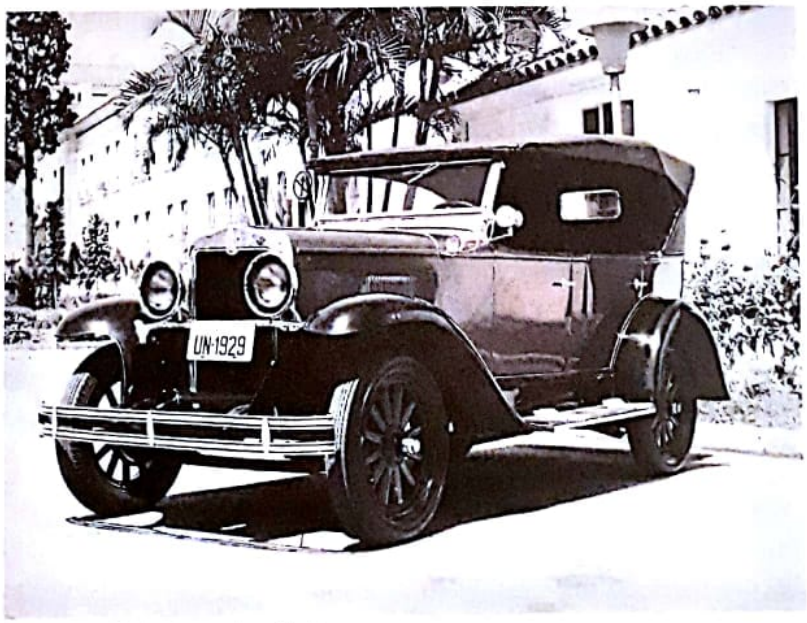
Lá pelo meio de 1911 foi apresentado o primeiro Chevrolet, logo seguido de três outros protótipos. O problema era que Durant e Chevrolet tinham idéias muito diferentes a respeito do que deveria ser o futuro Chevrolet. Louis queria que o carro fosse caro, veloz e de alta qualidade, enquanto Durant queria fazer concorrência com o nascente Ford modelo T, que estava abafando em popularidade e vendas, por meio de um carro que tivesse potência e custo de acordo com o mercado a que se destinava, o dos carros populares da época.

Esta e outra divergências logo separaram os dois gênios fortes de forma permanente e, em 13 de setembro de 1913, Chevrolet deixou a companhia que, no entanto, ficou proprietária de seu nome. A única associação posterior de Chevrolet com a marca foi na Depressão dos anos 30, quando Louis, já empobrecido, trabalhou como mecânico de linha de montagem numa fábrica da Chevrolet.

Chevrolet foi à luta e fundou a Frontenac, marca de suas bicicletas na França, dedicada a fazer carros de corrida e, mais tarde, os famosos cabeçotes e componentes de competição para os Ford modelo T, bem como peças para aviões.

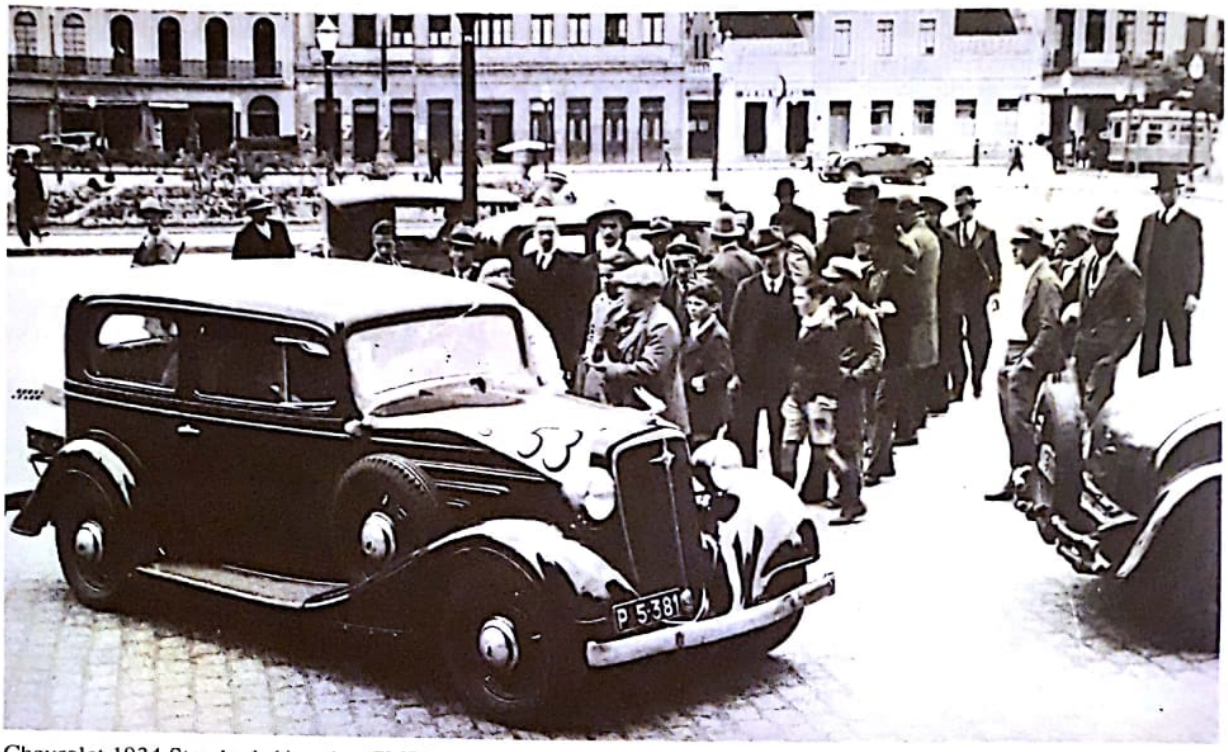
Com a recessão de 1922 a Frontenac faliu e, em 1927, Louis e seu irmão Gaston desfizeram a sociedade no negócio de peças de competição e de aviões. Daí para a frente a vida de Louis Chevrolet foi caindo de qualidade, com a saúde ruim e tragédias pessoais que o perseguiram até sua morte na obscuridade em 1941.

Enquanto isso Durant usou os lucros da marca nascente para comprar de volta ações da GM perdidas na primeira tentativa. Como os lucros foram altos, somando mais de 58 milhões de dólares por volta do final de 1915, eles permitiram a Durant recobrar o domínio acionário da antiga mãe das marcas e ter de volta



Chevrolet 1929. (Arquivo GMB)

Scanned by CamScanner



Chevrolet 1934 Standard. (Arquivo GMB)

o controle, que conservou até a recessão de 1920, quando o valor das ações caiu de US$ 400 para US$ 12 e causou uma nova troca de comando, perdido por Durant definitivamente. Aos 60 anos ele recomeçou e fundou novo império automotivo, que desmoronou em 1932, na grande depressão. Já com 72 anos Durant pendurou as chuteiras e deu-se por contente de ficar na obscuridade, na qual morreu em 1947.

O começo da luta

Enquanto tudo isso acontecia a marca Chevrolet cumpria os desígnios de Durant e guerreava cabeça a cabeça com a Ford. A arma contra o imensamente bem sucedido modelo T foi o Chevrolet 490. Surgido em 1916 com o custo de US$ 490, o pequeno e valente quatro cilindros de válvulas no cabeçote (detalhe que o modelo T não tinha) começou a comer a vantagem do modelo T no mercado dos carros baratos pela constante melhora na qualidade e conteúdo num mercado cada vez mais consciente. Um exemplo disso era a inclusão de partida elétrica e luzes idem, um luxo para a época.

Enfrentar e derrotar a competição através de produtos melhores tornou-se o lema na Chevrolet. Em 1924 eles mudaram a premissa de que um comprador de carros de baixo preço podia ter qualquer cor desde de que fosse preto oferecendo partes niqueladas e cores variadas nas carrocerias.

Em 1925 foi fundada a General Motors do Brasil para montar os mesmos modelos que havia na América e que vinham desmontados para cá. Com pequenas exceções os carros sempre foram os mesmos nos dois países até pelo menos os anos 50, quando começou a produção nacional, que é uma história à parte.

O mercado tinha progressivamente se refinado e não queria mais com o mesmo furor a maravilha de Henry Ford, começando a preferir carros mais sofisticados, atitude que deu pela primeira vez a liderança à Chevrolet no ano de 1927, com a produção de 1.001.880 carros durante o ano. Entre as muitas características que ajudaram nesta impressionante aceitação no período 1924/28 podemos citar as suspensões e direções mais macias, limpadores de pára-brisa automáticos em todos os modelos de carroceria fechados e muita atenção nos detalhes, como a atraente pintura do tipo Duco. É claro que o fechamento da linha de montagem da Ford para armar a fabricação do modelo A, atitude custosa e complicada, ajudou muito.

Os pioneiros do *dirt track* e *hot rod* estavam dando muita atenção à Chevrolet, pois, ao

Scanned by CamScanner

contrário dos Ford, não era preciso comprar caros cabeçotes especiais para o Chevrolet, quando os ferro-velhos transbordavam com tampas de Oldsmobile de três vias, balancins Nash, magnetos mais potentes, bombas de óleo Jewett de alto volume e bielas Durant, tudo utilizável sem maiores problemas. Que esses Chevy de corredores de fundo de quintal jogavam mano a mano com os Frontenac, Rajo e outros Ford com seus equipamentos caríssimos é atestado pelas muitas vitórias nos circuitos das exposições municipais e nos desertos da Califórnia, como Bonneville, onde um Chevy de quatro cilindros obteve um recorde de velocidade de 224 km/hora em 1940.

Ação e reação

Como o Ford modelo A foi bem sucedido no mercado, em 1929 a Chevrolet apresentou um novo carro de seis cilindros onde o preço era o mesmo do modelo A, que tinha 4 cilindros. Esse motor tinha 3200 cc e produzia 46 cavalos a 2600 RPM, apesar de sua retrógrada lubrificação por salpico, mantida até 53. Conhecido como *Stovebolt Special*, foi o pilar da produção da Chevrolet até 1954 nos EUA, tendo sido produzido no Brasil para os caminhões e utilitários com 4200 cc e provado sua resistência em milhões de unidades.

Nesse motor haviam várias características avançadas, tais como bomba de gasolina para abastecer o carburador, que também passou a ter bomba de aceleração. No motor havia galerias de água muito bem projetadas, ajudando a evitar os problemas de superaquecimento e consumo de óleo de seu principal competidor, o Ford modelo A.

Mais do que qualquer outro motor, foi o Chevy 6 que levou Henry Ford a dizer: "Se é multi-cilindros que os consumidores querem, eles terão!", o que resultou no acelerado programa de desenvolvimento do Ford V8 de 1932, talvez um pouco apressado demais pelos conhecidos problemas de aquecimento acontecidos principalmente no Brasil. Nesse ano foi também o advento do botão de farol alto e baixo no assoalho.

Vendendo aos montes num ano fraco de vendas pela depressão que corria solta, o Ford V8 causou uma revolução estilística e política na marca da gravatinha.

O novo Chevy ficou conhecido como Master. Mais longo e com carrocerias de linhas corridas, seus paralamas tinham saias atrás das rodas e os ângulos eram mais suaves e arredondados, principalmente nos carros fechados de aço. Em 33 veio ao mundo um detalhe automotivo que está acabando nos dias atuais: o quebra-vento. Utilizado nos carros fechados, com ele veio também o botão de trancar a porta por dentro localizado à beira da janela. Outra grande inovação da linha 33 foi a introdução do conceito de porta-malas. Até essa época os carros raramente dispunham desse compartimento tão útil e se agora o tinham estreito e com a boca lá em cima, ainda assim era um lugar para colocar tudo aquilo que estaria enchendo e perturbando na cabine. O sucesso dessa mudança foi tanto que dentro de pouco mais de cinco anos não havia mais automóveis sem porta malas.

Mecanicamente o motor

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

Scanned by CamScanner

passou a ter avanço a vácuo no distribuidor, o que lhe permitiu ter 65 cavalos, cinco a mais do que o Ford. No meio do ano surgiu uma nova série de custo mais baixo, a Mercury, e junto com a nova administração, foi o suficiente para dobrar as vendas para 600.000 em 34. No campo dos caminhões a Chevrolet deitava e rolava, vendendo mais que todos os outros fabricantes juntos. Foram os primeiros anos em que foram produzidos caminhões de dupla tração traseira, os 6x4 militares.

O ano de 34 viu o surgimento da suspensão independente na frente e uma versão mais brava do seis cilindros. Os 80 hp do motor eram mais bem aproveitados pela nova suspensão, que permitia curvas seguras e conforto de marcha até então desconhecidos. Os cinco cavalos a menos que o Ford não eram importantes para o comprador de Chevrolet, que dava mais importância ao torque e ao novo conforto, que o Ford não tinha com sua suspensão de eixo rígido, que duraria até o fim dos anos 40.

Em 1935 surgiu o novo estilo de carrocerias por Harley Earl e chamado de *"Turret Top"*. Como decorrência disso foram eliminados de linha de produção os conversíveis de duas e quatro portas, o *Sport Coupe* e o *Phaeton*, que no entanto continuaram a ser produzidos no Brasil. Também foi eliminado o *Cabriolet,* mais formal, que porém voltaria a ser produzido em 1936. Os freios hidráulicos trouxeram com eles a liderança tomada à Ford e, com as exceções de 59 e 70, nunca mais perdida.

No ano seguinte foram apresentados os novos carros com o estilo chamado "Coroa de Diamantes ", com o novo e maior motor de 3,5 litros, o *Blue Flame*. O curso dos pistões era menor, os mancais eram quatro e havia uma melhor lubrificação, o que rendia 85 cavalos a 3200 rpm, potência mais que suficiente para a época. Esse estilo perdurou até 1940, quando as carrocerias foram modificadas na aparência. Chegou um novo conversível, agora com seis lugares totalmente cobertos e capota elétrica e houve a adoção de um capô de motor abrindo como nos carros atuais, ou seja da frente para trás.

Foi com um carro dessa série que Juan Manuel Fangio ganhou o Gran Prêmio Nacional Del Norte, uma corrida para heróis que percorria 10.000 km da Argentina ao Peru através da Bolívia. O futuro campeão mundial manteve uma média de 90 Km/h nas precárias estradas desse tempo sem nem piscar, sinal dos grandes feitos que ainda iria realizar.

A ameaça de guerra que rondava a América ainda não tinha se tornado realidade embora uma parte importante da produção já se destinasse ao esforço de guerra dos Aliados. Os carros de 1941 e 42 foram praticamente os mesmos de 40, contando com ligeiras atualizações estéticas, que no caso dos 42 foram extremamente bem sucedidas.

Foi em 1942 que a Chevrolet colocou à venda seu mais belo e revolucionário estilo de automóvel: o *Fleetline Aerosedan*. Esse carro seria reconhecido hoje em dia como um *Fastback* ou dois volumes

Momentos Inesquecíveis Veteran Car

Ony está certo. Para que um carro recentemente restaurado se torne confiável é preciso rodar muito e fazê-lo sofrer todos os enguiços possíveis e imaginários. É o que ele vem fazendo com sua De Soto Coupe 1948. No flagrante do Radiador ele mais uma vez acorda o Rogério de madrugada, para tirar dúvidas sobre um barulho no porta-luvas.

Scanned by CamScanner

por sua traseira ter um caimento dramático e belo. Na mecânica quase tudo igual, com 90 cavalos e a grande novidade: dois rádios opcionais, um com quatro faixas de onda e outro com procura automática de estações.

O pós-guerra

Durante as hostilidades houve uma produção a contagotas para uso civil, pois o resto da capacidade foi dedicada aos usos militares. O resultado foi uma enorme demanda reprimida no final da Segunda Guerra, que possibilitou ser vendido qualquer automóvel que tivesse rodas e andasse. A atitude da indústria como um todo foi relançar os modelos de pré-guerra com pequenas modificações e satisfazer o público ansioso por motorização.

O primeiro Chevy foi uma versão do 42 com uma grade e frisos novos, sem maiores modificações mecânicas, atitude que durou até 48, quando foram lançados os primeiros veículos verdadeiramente de pós-guerra. Surpreendentemente os novos projetos foram apresentados com os comerciais, cuja aparência foi totalmente renovada nesse ano.

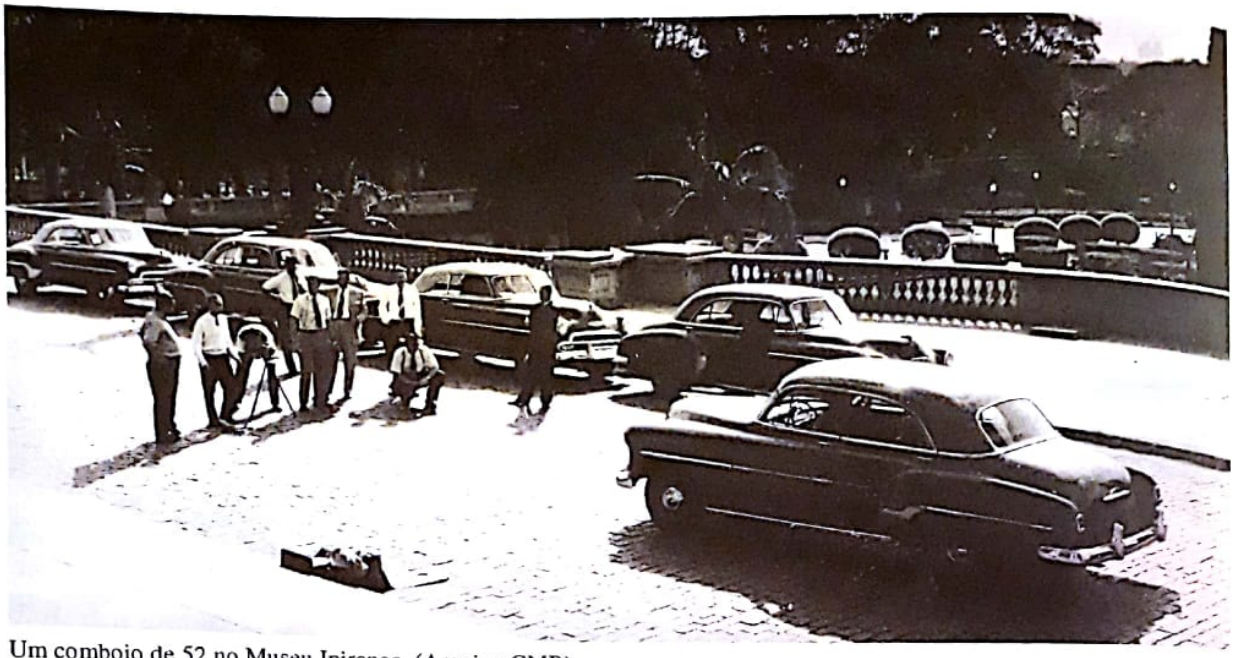
Em 1949 foi apresentado o primeiro Chevy da era moderna, com seu estilo completamente diferente dos modelos anteriores. Esse estilo era do tipo de laterais planas, mas com uma certa protuberância nos paralamas traseiros, diferentemente dos Ford, mais retos lateralmente, e dos Plymouth meio "bicudos". Dois estilos específicos estavam disponíveis: um com o porta malas protuberante e outro com a traseira inclinada. Embora o primeiro tenha ganho a preferência do público comprador com sua mala maior, é o segundo que até hoje é reconhecido como mais belo: o Fleetline. A mecânica era a mesma do ano anterior, que só seria modificada em 1950. A grande novidade foi a disponibilidade do câmbio automático *powerglide* de duas marchas, que funcionava sem o uso de embreagem ou de troca manual de marchas. Todos os Chevy equipados com essa caixa dispunham do motor maior, de 3800 cc e 105 hp, enquanto os equipados com câmbio manual continuavam com o antigo 3,5 litros de 90 hp.

Mas a grande novidade em termos de estilo foi a apresentação do coupe de duas portas sem coluna entre as janelas. Chamado de *Bel Air Hardtop*, esse carro nada mais era que um conversível com capota rígida. A idéia já tinha sido apresentada sem maior sucesso em muitas marcas, mas o momento foi mágico para esse estilo, que por muitos anos foi um grande *hit* nas paradas de sucesso, inclusive

O Conde Guilherme Prats, orgulhoso com seu Buick 36. (Arquivo GMB).

Procópio Ferreira, em São Paulo, com sua Buick 41/42. (Arquivo GMB)

Scanned by CamScanner



Um comboio de 52 no Museu Ipiranga. (Arquivo GMB)

nas outras marcas da GM. Foi também o primeiro ano em que a Chevrolet fabricou mais de dois milhões de veículos, o maior de sua história.

No ano seguinte as novidades foram escassas depois do frenesi de 49. Foram poucas modificações, principalmente na grade, velha tradição americana anual, e nos paralamas traseiros. O resto continuou o mesmo de 50. Outra nova grade marcou o ano de 52, como também o fim dos modelos *Fleetline*, de traseira *fastback*. Até 51 ainda eram fabricados os sedans de 4 e 2 portas, mas só o segundo sobreviveu em 52.

Mas 53 não foi igual aquele ano que passou. Grandes novidades como o total redesenho das carrocerias, a chegada de uma nova série, um novo motor e um câmbio *Powerglide* redesenhado, e, pela primeira vez, opcionalmente, direção hidráulica. Com as três novas camionetas 1953 foi o ano em que mais modelos estiveram disponíveis ao público.

Em retrospecto, a grande novidade mesmo foi o lançamento do Corvette em linha de produção, apresentado no Motorama, o show rodante da GM, e no Salão de Nova York de janeiro de 1953. O interesse do público foi tão grande que decidiu-se produzi-lo a partir de Julho de 53. O Corvette foi revolucionário por ser o primeiro carro a usar fibra de vidro como o material da carroceria. Essa atitude foi causada pelo desejo de colocar o carro o mais depressa possível em produção e o único meio era a fibra, que dispensava o laborioso e caro processo de fazer os moldes de aço para estampar a carroceria. Nessa época o uso de fibra era uma novidade extraordinária, só usada por pequenos fabricantes de carrocerias especiais e estaleiros para fazer lanchas. Imagine o que era o maior fabricante de automóveis anunciar que ia fazer um carro neste material...Nesse ano foram fabricadas 300 Corvette, a maior parte equipada com o novo motor *Chevrolet Blue Flame* de 3800 cc e 150 cv. A taxa de compressão era de 8,0:1 e muitos deles eram vendidos com motores de caminhão GMC, sendo todos equipados com câmbio automático powerglide, o que causou muitos comentários desprezivos dos entusiastas dos europeus.

Na linha normal os carros tiveram o segundo reprojeto desde a segunda guerra e foram oferecidos com a maior

Scanned by CamScanner

variedade de modelos jamais imaginada. Pela primeira vez havia um para-brisa inteiriço, o motor de 3800 cc tinha lubrificação total ao invés de salpico no virabrequim;. com câmbio mecânico fornecia 108 cv e no automático 115 cv, com taxa de compressão de 7,5:1. Esse motor foi o padrão em 54, enquanto os modelos com cambio automático ganhavam 125 cv. Como de hábito nos fabricantes americanos, um ano de fúria inovadora era seguido de um ano de quietude e as mudanças foram superficiais na estética, com nova grade, claro, novas lanternas e frisos. Como novidade eram oferecidos freios a vácuo, banco e vidros dianteiros de acionamento elétrico, enquanto as Corvette continuaram iguais em seu primeiro ano de produção normal. Faz-se importante notar que praticamente 40% da produção foram equipados com câmbio automático e motor de 125 cv.

A era clássica

Em 1955 aconteceu um fato que até hoje traz olhos marejados de lágrimas de emoção aos aficionados da marca: chegou o primeiro V8, o imortal *Small Block* de 4300 cc. Se a Chevrolet teve um ano mais especial que os outros, foi 55. Um carro totalmente novo foi lançado, mais baixo e longo, montado em um chassi mais rígido e leve, com pinos bola na suspensão dianteira aliados a feixes de mola traseiros nove polegadas mais longos, o que lhe dava características de maneabilidade, aderência e conforto nunca vistas.

Sob o capô a grande novidade era o novo V8 de válvulas na cabeça. Obra mestra de Ed Cole, o V8 desenvolvia uma potência de 162 cv a 4400 rpm na versão normal, com taxa de compressão de 8:1 e carburador de duas bocas e escape singelo. Havia a opção *Plus Power* que incluía carburador de quatro bocas e escapes duplos, que alcançava 180 cv a 4600 rpm. Na Corvette essa versão era a única de oito cilindros e rendia 195 cv. Duas novidades mecânicas foram a adoção de 12 Volts na eletricidade e a disponibilidade de uma unidade *overdrive* que engrenava automaticamente quando o acelerador era aliviado em terceira marcha e desengrenava quando o pé ia ao fundo, com numa redução normal de câmbio automático. Quase a metade dos carros produzidos em 55 eram automáticos ou tinham motor V8, e dez por cento deles tinham a opção do carburador quadrijet. Foi também o ano do começo da aceitação do ar condicionado.

Continua na edição 38 ■

Scanned by CamScanner

CHEVROLET FLEETLINE 1952

Sergio Fortes

Flagrante do premiado 52, na reunião do Aterro. (Foto Mahar)

O primeiro Chevrolet re-estilizado após a II Guerra Mundial foi apresentado à imprensa especializada em janeiro de 1949, nos salões do Waldorf Hotel, em New York.

Foi um sucesso instantâneo, prenúncio da imensa aceitação que a marca alcançaria nos quatro anos seguintes, período em que o novo modelo permaneceria basicamente inalterado.

Os jornalistas presentes ao show do Waldorf imediatamente proclamaram que o novo Chevrolet se assemelhava a um *"small Cadillac"*. E eles tinham razão. O chefe do Departamento de Estilo da marca, Ed Glowacke, que faleceu poucos meses antes do lançamento do carro sem chegar a completar trinta anos de idade, trabalhara no projeto do Chevrolet 49 sob a supervisão direta de Nicholas Dreystadt, executivo que antes de assumir a Gerência Geral da Divisão Chevrolet ocupara por doze anos esta mesma função na Divisão Cadillac.

Alguns dados comprovam a qualidade do projeto de Ed Glowacke. O novo automóvel parecia razoavelmente maior do que o modelo 41-48, quando na realidade sua distância entre eixos era uma polegada menor. Sua área envidraçada superava em 30% a do modelo anterior. O carro era mais baixo 4,5 polegadas, sem que dessa redução resultasse qualquer diminuição do espaço interno.

Diversos melhoramentos contribuíram para o sucesso do novo Chevrolet. Ele ainda utilizava o tradicional e super-confiável motor *"Stovebolt Six"* dotado, agora, de velas maiores (14mm) e de um novo carburador. A compressão foi ligeiramente aumentada, alcançando 6.60:1, mantida, no entanto, a potência de 90 HP.

Melhoramentos significativos foram alcançados na transmissão, completamente redesenhada para propiciar mudanças suaves de marchas sem o auxílio da impopular alavanca *vacuum-assisted* utilizada no modelo anterior.

O deslocamento do motor mais para a frente do automóvel propiciou um aumento de nove polegadas no espaço interno e também uma rodagem mais confortável, em benefício, principalmente, dos passageiros do banco de trás.

Os amortecedores passaram a ser do tipo telescópico e a suspensão dianteira foi redesenhada, utilizando maior quantidade de peças fabricadas em aço estampado. A direção foi desmultiplicada, tornando-se muito mais leve.

Todos esses aperfeiçoamentos se refletiram de imediato nas vendas do novo automóvel. Se é verdade que o Ford 49 vendeu 100 mil unidades a mais do que o novo Chevrolet, já que fora lançado com grande antecipação, em junho de 1948, muito cedo o carro popular da GM daria o troco, colocando 300 mil automóveis a mais no mercado do que o concorrente, em 1950.

Scanned by CamScanner

O automóvel focalizado nesta reportagem é um Chevrolet Fleetline 1952. O modelo Fleetline, com sua configuração fast-back, foi lançado em 1942, alcançou enorme sucesso de vendas no final dos anos 40 e teve a sua produção interrompida em 1952, ano em que apenas as carrocerias de duas portas foram produzidas. Fui proprietário, até recentemente, de um outro Fleetline, de 1947, alvo de lacrimosa matéria que cometi no último "RADIADOR".

Por intermédio do Roberto Dieckmann, adquiri o Chevrolet 52 sem chegar a estabelecer contato direto com sua proprietária. Esta, descobri posteriormente, vinha a ser prima-irmã de meus primos Guilherme, Rogério e André. Em resumo, eu conhecia a proprietária desconhecida.

Meu Fleetline contrariou algumas regras que habitualmente prevalecem na aquisição e posterior recuperação de automóveis antigos. Penso que o normal é constatar, ao longo do processo de restauração, que o automóvel está pior do que parecia estar. Mil galhos aparecem. O que parecia ser uma ferrugenzinha transforma-se em corrosão aterrorizante. O barulhinho da bomba d'água provém, na verdade, de bielas que pediram demissão em caráter irrevogável. E por aí vai...

Pois com o meu carro deu-se exatamente o contrário. À medida em que a restauração se processava eu tomava conhecimento de uma sucessão de boas notícias. Estas culminaram com a descoberta de um estofamento original que repousava imaculado sob a proteção providencial, durante mais de trinta anos, de uma horrosa capa de plástico vermelho.

Para não dizer que falei apenas de flores, devo confessar os problemas que o Chevrolet apresentou no dia em que fui resgatá-lo na garagem úmida que ele por muito tempo habitou, numa rua pacata de Botafogo.

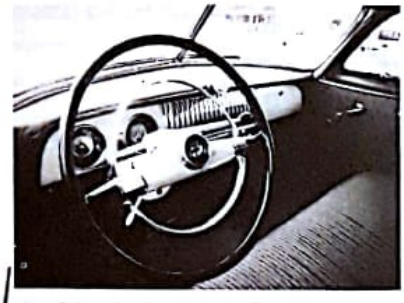
A equipe de resgate incluía figuras do quilate do Ony, Dieckman e Skiper, todos a bordo de veículos veteranos. Primeira parada, um Posto da Petrobrás no início da Voluntários da Pátria, para reabastecimento do Fleetline.

Lá ele enguiçou, no que foi imediatamente imitado pelos demais integrantes da comitiva, todos estacionados em frente às bombas de gasolina do estabelecimento. O gabarito desta publicação me impede de repetir as considerações carinhosas que o proprietário do posto externou a respeito de nossas mães veteranas.

Superado este pequeno problema, e já agora com o Chevrolet estacionado em frente ao meu prédio, pude contar com os préstimos de um gentilíssimo Ony para eliminar um atrevido vazamento de gasolina proveniente do carburador. Com auxílio de meio quilo de veda-junta ele se propôs a superar o problema. Os outros ingredientes foram a grama e a terra do Aterro do Flamengo, a que o Ony recorria a todo momento na tentativa de se livrar do excesso de veda-junta.

Foi a primeira grande conquista do Chevrolet. Remontado o carburador com os novos ingredientes providenciados pelo Ony, superei em minha volta experimental o record de enguiços do Veteran Car Clube do Rio de Janeiro, parando 32 vezes no pequeno trajeto que separa a Av. Rui Barbosa do Hotel Novo Mundo. Mas tudo terminou bem. Dois dias depois, inclusive, o Ony obteve autorização para entrar em casa, mesmo com o corpo ainda revestido de veda-junta, terra e grama.

Daí para frente foi só alegria. Sem dúvida o Chevrolet é o meu carro mais "inteiro", aquele que posso escalar, sem medo, para as viagens mais longas e missões mais complicadas. Com a garantia do Tinoco. ■



O interior impecável. (Foto Mahar)

Que bela traseira, hein? (Foto Mahar)

Beleza de qualquer ângulo. (Foto Mahar)

Scanned by CamScanner

Breve História Técnica do Automóvel

— PARTE IV —

José Candido Muricy

Abordamos neste capítulo a evolução da transmissão e sistema de embreagem, suspensão, aros e pneus, iluminação e instrumental do painel.

Transmissão e Embreagem

Na verdade, somente os veículos movidos por motor de combustão interna necessitam de transmissão e embreagem. Existe uma grande variedade de mecanismos hoje em dia e seria necessário um livro especializado sobre este assunto para fazer justiça à complexidade do tema.

Os veículos elétricos ou movidos a vapor dispensam a transmissão e embreagem, uma vez que podem partir ou parar completamente e não precisam de trocar marchas.

O sistema de embreagem mais simples era o de fricção entre dois discos, e foi largamente empregado nos automóveis leves da primeira década tais como o Brush e o Metz. Nesta concepção, um disco maior (normalmente o próprio volante) acionado diretamente pelo motor, e um outro disco de fricção de movimento perpendicular variável, encostava ou se afastava do centro do volante de acordo com a vontade do motorista, que controlava, assim, a velocidade que desejava imprimir ao automóvel. Para se conseguir dar marcha à ré, o motorista simplesmente deslocava o disco de fricção para a extremidade oposta do eixo do volante! Apesar da sua indiscutível simplicidade, as limitações eram evidentes quanto à capacidade de plena utilização da força motor-transmissão.

A transmissão planetária foi utilizada de maneira limitada e teve uma famosa exceção: o Ford modelo T. Nestes modelos, vários conjuntos planetários eram controlados por pedais, permitindo duas velocidades à frente e uma à ré. Quinze milhões destas transmissões foram utilizadas pela Ford nos vinte anos de fabricação daquele carro!

Era, na realidade, uma feliz combinação de engenhosidade técnica, praticidade e confiabilidade para se obter um melhor rendimento da força do motor e transmissão à época.

Inicialmente, algumas transmissões eram "progressivas", ou seja, as mudanças de marcha tinham que necessariamente ser feitas em ordem sequencial. Exemplificando, não se podia a partir do neutro, passar para a 2ª ou 3ª sem antes engrenar a 1ª depois a 2ª para em seguida passar à 3ª. A transmissão "progressiva" foi logo superada pela chamada "seletiva", sistema que esta em uso até hoje e permite a você engrenar a partir do neutro ou ponto morto, qualquer outra marcha.

O sistema H (agá) de 3 velocidades à fren-

Scanned by CamScanner

te e uma à ré foi adotado como padrão pela indústria americana no início da década de 20 sendo logo aperfeiçoado por alguns fabricantes de automóveis em seus modelos de luxo, com a introdução de uma avanço tecnológico de alto significado: os anéis sincronizadores para a 2ª e 3ª marcha. A pioneira foi a GM em seus modelos da CADILLAC com o sistema *Syncromesh*, logo seguida por outros fabricantes, desenvolvendo sistemas próprios, todos entretanto obedecendo ao mesmo princípio.

Antes, o simples ato de trocar as marchas exigia do motorista uma habilidade extra: aprender a fazer a dupla embreagem. Este processo faz com que a rotação de engrenagens em eixos de transmissão diferentes se igualem, permitindo o acoplamento sem ruídos ou danos aos componentes.

Muito embora a caixa de mudança sincronizada seja um grande avanço e tenha proporcionado delícias aos amantes da direção esportiva, a solução definitiva para o conforto do motorista veio com a eliminação total do pedal da embreagem.

Isto só foi possível com o advento do conversor de torque. A evolução do conversor de torque, permitiu a "multiplicação" de velocidade sem a necessidade de engrenagens, e algumas transmissões automáticas, inicialmente eram puros conversores, ou seja, desde a arrancada inicial até a velocidade máxima obtida pelo automóvel, a transmissão do movimento se dava via conversor de torque, sem troca de marchas. Exemplos deste tipo de transmissão são: O *Dynaflow* do *Buick* e o *Ultramatic* do Packard, sendo que este último incorporava uma "embreagem de bloqueio" no conversor para aumentar a eficiência nas altas velocidades de estrada.

As modernas transmissões automáticas incluem conjuntos de engrenagens acoplados ao conversor de torque que formam um conjunto altamente eficiente e confiável nos carros atuais.

Entretanto, no início da era automobilística, o Packard, em um dos seus modelos, chegou a usar uma caixa de transmissão progressiva junto ao diferencial traseiro. Pode-se imaginar o peso exercido sobre os componentes traseiros da suspensão, bem como sobre os incipientes pneus de alta pressão da época, além das péssimas condições das estradas e ruas que tornava extremamente desconfortável o ato de dirigir.

Os primeiros discos de embreagem tinham faces cônicas para evitar vibrações excessivas, desde que devidamente centrados e alinhados. Os discos eram recobertos de couro, que, se ficasse ressequido, provocava também aqueles efeitos indesejáveis. Isto obrigava o motorista a borrifar, com óleo, o couro. Se borrifasse em demasia, era obrigado a usar pós absorventes tipo gesso ou talco, para evitar um deslizamento excessivo. Só a prática constante levava o motorista a dosar corretamente esta aplicação! Podemos imaginar o esforço e as tensões suportadas pelas rodas de aros de madeira da época, impulsionadas por estas embreagens trepidantes.

Embora simples na sua concepção moderna, os discos planos de hoje são recobertos em ambas as faces com material anti-fricção e alguns possuem pequenas molas (para carros mais pesados) dispostas em círculo para absorver os efeitos torsionais em trocas de marcha muito bruscas.

Suspensão

Basicamente, os sistemas de suspensão dos primeiros automóveis eram supridos por lâminas de mola semi-elíticas superpostas, de comprimento variável com jumelos nas extremidades e dispostas longitudinalmente sobre os eixos. Alguns usavam um sistema misto no eixo traseiro, longitudinal e transversal. Duas exce-

ESPECIALISTA EM RADIADOR. TRATAR NA GRÁFICA WAGNER.

Desde o último número O RADIADOR está sendo impresso na Gráfica Wagner. Com o mesmo espírito irreverente, a mesma linha editorial. E com a qualidade de quem entende de folhetos, catálogos, livros, bulas, revistas, rótulos, impressos em geral e também é apaixonado por carros antigos.

GRÁFICA WAGNER LTDA.

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

Scanned by CamScanner

ções à esta regra eram notórias na primeira década: o Brush de 1907 possuía molas helicoidais nos quatro apoios da suspensão bem como o Christie 1908, já aludido em artigo anterior. Para a confecção das lâminas de molas, o processo metalúrgico era, na maioria, de fundo de quintal (têmpera empírica) e portanto estas lâminas estavam sujeitas a quebras com relativa frequência em razão também do péssimo estado das estradas e ruas.

No princípio da década de 30, a GM introduziu a suspensão independente, rapidamente adotada pela maioria das indústrias automobilísticas. O simples fato de uma roda atuar independentemente da outra trouxe vantagens indiscutíveis para um rodar mais macio e confortável do automóvel.

Por excesso de conservadorismo do velho Henry, o Ford foi o último automóvel na indústria automobilística a adotar molas espirais, isto já no final da década de 40 e depois do falecimento do "patrão".

Daí para se chegar a eliminação das molas de lâminas, mais três décadas se passaram para se chegar ao estado da técnica atual. Neste interim outras soluções e experiências foram tentadas, algumas, com êxito, outras, nem tanto: a suspensão pneumática teve como utilização pioneira no Citroën, consistindo basicamente de quatro câmaras de borracha especial infladas, substituindo as molas nos quatro pontos de apoio da suspensão e tendo controlada a sua pressão ideal de acordo com as necessidades de uso e estabilidade do automóvel. A GM tentou este sistema na década de 50 e a sua utilização no Cadillac se deu como equipamento opcional, não tendo vingado entretanto como equipamento de linha nos modelos subsequentes.

O Lincoln foi outro automóvel a adotá-la no meio dos anos 80. No mercado americano e na Europa, além do Citroën, a Mercedes também fez incursões na utilização da suspensão pneumática.

A barra de torsão também teve seus adeptos no decorrer da história automobilística sendo que tanto a mesma Citroën no seu modelo 11 Legére quanto o Volkswagen, no seu "besouro", foram os automóveis que mais "popularizaram" o seu uso. Na América do Norte, a sua utilização foi limitada a apenas dois fabricantes: Chrysler e Packard, este somente nos anos 55 e 56.

Outro componente importante da suspensão são os amortecedores. Eram raramente encontrados nos primeiros automóveis. Julgava-se suficiente o atrito entre as lâminas das molas

Momentos Inesquecíveis Veteran Car

A nossa Secretária D. Sandra liga para você sempre com este sorriso e nunca é para cobrá-lo. Não deixe a pobrezinha sem retorno, pois ela poderá adormecer profundamente e aí... ba, bau!

Scanned by CamScanner

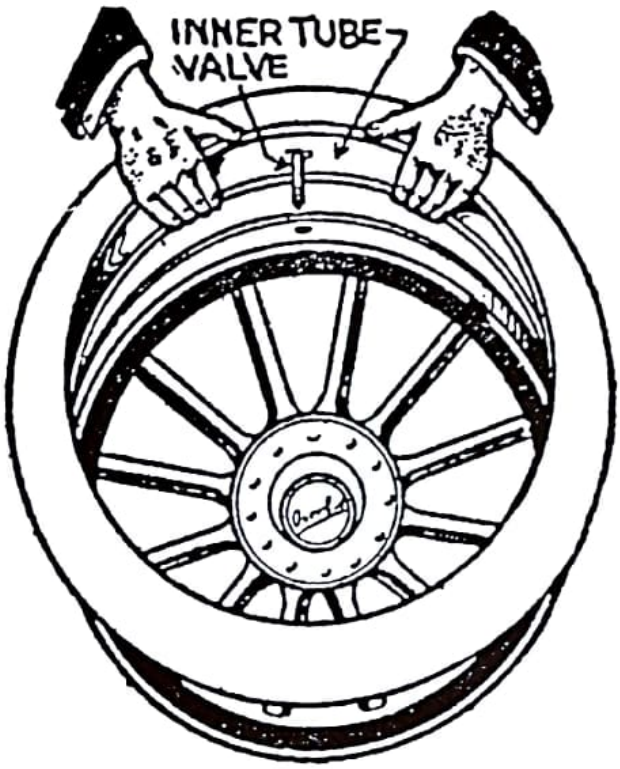
(pelo pouco peso exercido sobre as mesmas) para amortecer os solavancos tanto no movimento ascendente quanto no descente.

Um tipo de amortecedor muito empregado nas décadas de 10 a 20 consistia numa série de discos de fricção superpostas e ligados a um braço articulado aos eixos. Era regulado mecanicamente de acordo com as condições do terreno, por um parafuso central, comprimindo ou aproximando entre si os discos de fricção. Outro tipo interessante era o de "carretel", preso ao chassis ou seja uma espécie de tambor com uma forte mola enrolada em seu interior e ligada ao eixo por uma tira de lona, tal qual um trena métrica. O inconveniente é que atuava em um só sentido; via de regra somente no movimento descendente. O grande avanço foi conseguido a partir dos anos trinta com a introdução do amortecedor hidráulico, desenvolvido a partir de similares utilizados na aviação. O seu princípio básico continua relativamente inalterado, com pequenas inovações a partir da introdução recente do tipo gás + óleo hidráulico.

Rodas e Pneus

As primeiras rodas eram do tipo de canaleta plana e com virola lateral rígida (cujo pneu tinha a mesma conformação lateral para se ajustar a mesma). Os aros de madeira eram chamados de artilharia, por se assemelharem às rodas dos canhões móveis da época. Este tipo predominou até o fim da 1ª década. O advento do aro lateral desmontável facilitou enormemente a tarefa de desmontagem e montagem de pneus e, mais tarde, a configuração da roda mudava para canaleta central mais profunda, trocando-se os aros de madeira para de "arame" soldados ao aro externo e central, ou então rodas prensadas totalmente em ferro. Com isto ganhava-se mais resistência a empenos e as quebras devido as curvas violentas e pancadas em calçadas ou outros imprevistos da estrada.

O pneu, no início da incipiente indústria automobilística, era um verdadeiro "calcanhar de aquiles", ou, se quiserem, "uma pedra no sapato do motorista". Deve-se o seu invento ao irlandês J.B. Dunlop, em 1840; porém só conseguiu a sua utilização prática em 1880. Não é exagero afirmar que o sucesso inicial do automóvel deve-se em grande parte ao desenvolvimento paralelo do binômio pneu e estradas. Sem isto não seria possível competir com as ferrovias em conforto e velocidade.



Portanto, ainda com as condições do calçamento de ruas e estradas deixando muito a desejar, o que mais acontecia era furo de pneu. Relatos da época contam histórias sobre o inferno que os motoristas passavam ao viajarem pelo interior. Era comum em percursos de 100 a 150 Km acontecerem quatro ou mais furos, isto sem falar no "furo" que representava no bolso do pobre motorista. Devemos também lembrar que eram pneus de alta pressão, variando entre 50 a 80 psi. Substituir pneus, nas duas primeiras décadas, era extremamente oneroso, se levarmos em conta que um pneu comum 30 x 3 de um Ford modelo T custava 30 dólares e pneus maiores chegavam a 80 dólares.

É interessante notar que nenhuma empresa automobilística de porte tenha se interessado em fabricar seus próprios pneus para equipar a sua linha de montagem, numa época em que a verticalização da produção era quase total. Houve, é verdade, uma exceção na década de 20. A Ford tentou, procurando a independência na fonte da própria matéria prima, a borracha, ao plantar extensos seringais na Amazônia. Foi mais um so-

Scanned by CamScanner

nho, prontamente devorado pela realidade do "El Dourado" macunaima!

Somente com a descoberta e desenvolvimento do rayon e do nylon para fabricar os cordonéis das carcaças dos pneus, em substituição aos de algodão, é que estes se tornaram confiáveis e duráveis, ao mesmo tempo em que as pressões necessárias para mantê-los inflados caiu para 24 a 30 psi.

Sempre de olho na segurança, a proporção que a velocidade dos automóveis aumentava, os fabricantes de pneus em 1970 lançaram o pneu trançado de malhas metálicas ou radial. Os pneus radiais têm a propriedade de diminuir o atrito com a superfície de rolamento, eliminando torções na sua banda de rodagem, com efeitos secundários positivos quanto à economia de combustível e melhor aderência. Sem exagero, podemos afirmar que um pneu hoje em dia, se bem tratado, pode chegar ao fim de sua vida útil sem sofrer um furo.

Iluminação

Os primeiros automóveis não possuiam iluminação alguma e, portanto, andavam somente à luz do dia!

Em um dado momento, alguém se lembrou de tirar as lanternas de querosene da antiga carruagem encostada na garagem, e colocá-las no seu *horseless carriage*. Embora fosse uma iluminação muito débil e irregular, era entretanto compatível com a baixa velocidade da "aranha" e, com isto, podia-se andar à noite com relativa segurança.

Como tudo evolui, o segundo passo, foi a utilização do gás acetileno ou carbureto, em 1905. Inicialmente grandes lanternas de latão tinham em seu bojo o próprio depósito de carbureto e outro de água, que por um sistema de conta-gotas ia gerando o próprio gás, que saia por uma bico à frente do refletor, que era aceso por uma chama e fornecia a luz desejada, por um período regular.

Este processo, um tanto quanto rudimentar, cedeu ao tanque pressurizado, normalmente instalado no estribo do carro e que, por dutos, conduzia o gás gerado até os faróis. A luz de acetileno foi um grande avanço sobre a lanterna de querosene: com sua chama, clara, intensa e inodora tornava as saídas noturnas muito mais seguras. Embora tivesse estas qualidades, ainda assim existia um inconveniente. Tinham que ser acesas manualmente, o que exigia parar o automóvel, saltar, abrir a torneira do gás, sacar de um fósforo, levantar o vidro e levar a chama até o bico. Se houvesse vento, pode-se imaginar a dificuldade! Na teoria, alguns acessórios e melhoramentos foram introduzidos para eliminar estes inconvenientes, tais como eletrodos junto ao bico acionados por uma faísca gerada por pilhas elétricas ou a torneira do gás colocada ao lado do motorista. Na prática acontecia muitas vezes o inevitável: por incapacidade de se poder saber quanto de gás já estava acumulado dentro da lanterna, ao se dar a faísca acontecia a explosão, destruindo totalmente a lanterna, e o que é pior: ficava o motorista às escuras tendo por luz somente a dos vagalumes...!

Vida dura e escura, naqueles tempos...

A iluminação realmente prática e confiável, surgiu dos laboratórios da Dayton Eletric Company - a DELCO que conhecemos hoje - pela mão do engenheiro Kettering, ao aplicá-la no Cadillac 1912. O sistema elétrico deste auto-

Scanned by CamScanner

móvel com seus elementos - bateria, dínamo, motor de arranque e lâmpada de filamento: assumiu a liderança do mercado automobilístico e foi logo seguido pelos demais fabricantes.

A evolução do lâmpada, com a introdução de dois filamentos para fachos de luz diferenciados, alto e baixo, foi um alívio para os motoristas que, via de regra, eram ofuscados à noite pelo clarão desordenado das lentes e refletores antigos. Cada fabricante desenhava o seu próprio tipo de lente e refletor, e pode-se imaginar a grande variedade de faróis que existia até a década de 30, quando se iniciou um processo de padronização legal, que culminou com o advento do farol *sealed beam*, utilizado amplamente até 1980. Deste ano até hoje, por imposição do design das linhas aerodinâmicas dos automóveis, os faróis adquiriram vários formatos e tamanhos sem ferir entretanto os limites legais de intensidade luminosa e assimetria.

Instrumentos do Painel

O mais primitivos instrumentos do painel eram visores tubulares de vidro, onde o motorista acompanhava o nível e a quantidade de óleo que ia sendo distribuindo pelas partes móveis do motor. Lembre-se o leitor que no início desta série de artigos descrevemos os primeiros processos de lubrificação do motor, um dos quais era o de óleo perdido. Outro instrumento existente entre 1900 a 1905 era um "cronômetro" movido à corda. O velocímetro logo apareceu seguido dos demais instrumentos necessários ao acompanhamento da "saúde" do motor e da parte elétrica, tais como temperatura da água, pressão do óleo, amperímetro, nível do tanque de combustível etc. A iluminação do painel era nenhuma a princípio. Depois, desenvolveu-se uma iluminação externa aos instrumento e, finalmente, a iluminação interna e indireta. Em 1980 houve uma revolução tecnológica com o desenvolvimento do painel eletrônico e instrumentação digital, eliminando os instrumentos acionados mecanicamente. Os mostradores multicoloridos, iluminados inclusive por tubos de raios catódicos, estão tendo larga aplicação nos mostradores dos instrumentos dos carros atuais. Entretanto a tendência que está se firmando nesta década é o retorno aos instrumentos analógicos ou aos digitais que simulam os analógicos. ■

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

Nova TEXAS

FIAT Automóveis S.A. Concessionária

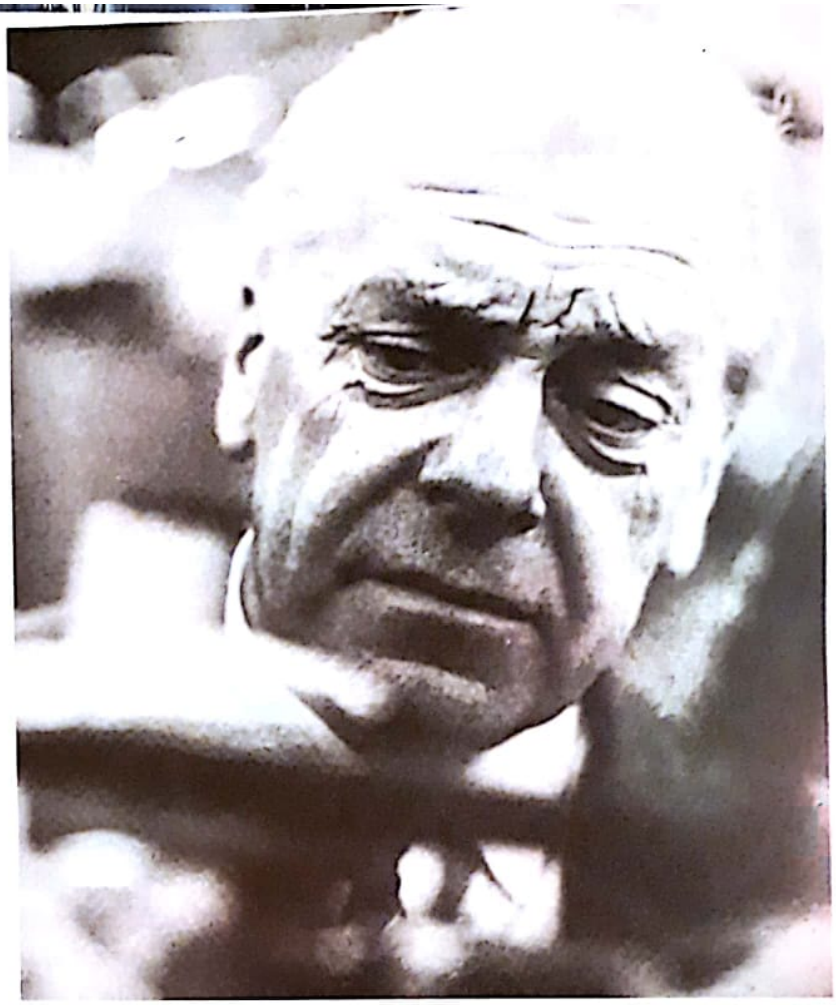
R. Gen. Caldwell, 193/197 - Centro - Rio de Janeiro - RJ
Tels.: (PBX) 224-8922 - (PEÇAS) 224-9766

Scanned by CamScanner

GRANDES PILOTOS

Rudolf Uhlenhaut "Herr Professor Doktor"

João Rocha Lagoa



Rudolf Uhlenhaut nasceu em 15 de julho de 1906, filho de alemão, diretor de Banco, e de mãe inglesa, já educado em ambos os países, e graduado em engenharia mecânica em Munique em 1931, quando iniciou sua carreira brilhante na Mercerdes-Benz, onde trabalhou por 41 anos.

Foi testador de carros de passageiros, e, devido ao seu talento e facilidade de encontrar soluções criativas para os problemas de engenharia, ascendeu em 5 anos à posição de piloto técnico encarregado de construir e testar carros de corrida.

Em 1936, a esta altura, os veículos da Daimler Benz ainda eram basicamente evoluções dos afamados SSKL, já completamente utrapassados nas competições, sobretudo pelos Auto Union, projetados por nada menos que Ferdinand Porsche, muito mais avançados tecnicamente. Isto levou aquela fábrica a retirar-se de diversos eventos no final do ano.

Rudolf Uhlenhaut, aos 30 anos, receberia então a difícil missão de reverter esta situação, o que conseguiu em menos de um ano. Em 1937 a Mercedes-Benz, com suas flechas prateadas, estava de volta à liderança das competições com o monoposto famoso W125. Ganhariam estes carros neste ano as provas de Tripoli, Nurburgring, Avus, Mônaco, Berna, Monza e Brno (Tchecoslováquia).

Este domínio estaria garantido até o fim desta década com os modelos de GP denominados W154 e W163, graças a Uhlenhaut e sua equipe. Nesta, além dos brilhantes pilotos, entre os quais destacam-se os já citados anteriormente Rudolf Caracciola e Richard Seaman, havia um brilhante estrategista obsesso: Alfred Neubauer.

Famoso por ser incrivelmente detalhista, cuidava pessoalmente de fatores mínimos como alimentação, acomodação, preparação pessoal dos pilotos e, sobretudo, dirigia a equipe dos boxes como se estivesse ao volante de cada um dos carros. Mas neste período Uhlenhaut desenvolvia sua habilidade de dirigir os carros de corrida a tal nível que poderia ele mesmo ter sido o campeão mundial dos pilotos.

Frequentemente assumiria o volante dos carros de Grand Prix e investigaria pessoalmente todas os even-

Scanned by CamScanner

tuais problemas cuidadosamente, dirigindo-os nos circuitos a toda potência e conseguindo tempos por vezes mais baixos que os melhores volantes. Esta habilidade permitiria que desenvolvesse os carros não apenas no ponto de vista técnico de engenharia, mas prático, como piloto, o que muito poucos projetistas jamais conseguiriam.

Gozava de enorme estima dos corredores porque era um engenheiro que sabia dirigir como eles nos circuitos mais difíceis, como Nurburgring.

Durante a Segunda Guerra Mundial Uhlenhaut desenvolveu os veículos militares para uso sob condições difíceis, mas posteriormente gerenciou uma fábrica de motores de avião. Após o fim do conflito trabalhou para uma unidade de engenharia do exército britânico de ocupação, desenvolvendo teorias relacionadas a estrutura tubulares, o que lhe valeria mais tarde na construção de chassis tubulares triangulados.

Retornando à Daimler-Benz em 1948, tornou-se chefe do departamento experimental, enquanto o lendário Alfred Neubauer assumira a direção da equipe de competição da fábrica em 1951.

Neste momento as dificuldades eram semelhantes às da década de 30, agravadas por um orçamento bastante reduzido. Os modelos disponíveis ainda eram decorrentes dos pré-guerra, sobretudo as carrocerias.

Então em 1952 surgiria o famoso modelo 300SL totalmente revolucionário, inicialmente para competição, dois anos mais tarde para uso nas ruas e estradas. Também o modelo 190SL surgiria em 1954, mais barato e aberto, de formas semelhantes ao coupé 300SL, cuja versão *roadster* viria 2 anos depois.

Eram projetos de Uhlenhaut que juntamente com Fritz Nallinger, Diretor Técnico, ponderavam que deveriam seguir o mesmo caminho de William Lyons da Jaguar, com os *C-Type* - evolução de XK120 de produção, mas com chassis tubular, carroceria modificada e motor e suspensão desenvolvidos.

Partindo do motor da série 300, com 6 cilíndros em linha de 2996 cm3 de 115 hp e 4.600 rpm, construído para obter robustez e vida longa, segredo das competições, tinham no entanto a oposição de Neubauer, que desejava mais potência, menos peso, melhores freios e pneus de diâmetro diferente.

Uhlenhaut conseguiria extrair então 170 hp deste motor - com injeção direta - e construiu um maravilhoso chassis tubular e uma carroceria aerodinâmica, famosa por suas portas "asa de gaivota".

Um detalhe interessante é a bitola traseira, bem mais longa que a dianteira para minimizar a saída de traseira, conseqüência dos eixos oscilantes.

Apesar da resistência de Neubauer, optaram por

Rudolf em 1956, em um dos 300SLR de competição construidos. (Foto Daimler-Benz A.G.)

Scanned by CamScanner

Conversando com o Dir. Técnico Fritz Nallinger. (Foto Scott Grundfor collection)

utilizar rodas de aro 15 polegadas como no Sedan, ao invés de 16, que diminuiria a temperatura dos pneus. As primeiras trariam vantagens - como menos peso não suspenso - e diminuiria o efeito indesejável dos eixos traseiros oscilantes.

O motor foi inclinado 50 graus à esquerda, deslocando o eixo de trasmissão mais à direita, com mais espaço para o motorista e carroceria bastante baixa, com coeficiente aerodinâmico 0,25 - um número até hoje bastante desejável.

Estava criada a famosa 300SL *(Sehr Leicht),* ou "Super Leve", cujas portas abriam para cima pela necessidade de manter a rigidez estrutural com tubos laterais que impediam o uso de portas comuns, utilizadas apenas posteriormente na versão roadster, mas bastantes altas.

Ganharam diversas provas, sobretudo a famosa Corrida Panamericana, apesar de terem colhido um urubu em alta velocidade, no México.

Em seguida viriam outras criações famosas de Uhlenhaut, como a 300SLR e a famosa W196, que dominariam completamente o cenário de 54 e 55 com as famosas vitórias de Fangio e Moss.

Mas seu conceito básico pode-se dizer que foi deixado do 300SL de 1952, que Uhlenhaut criou e usou todos os dias como seu veículo de transporte pessoal durante anos.

Após o acidente de Le Mans, em 1955, que resultou no afastamento da Mercedes-Benz das competições, Rudolf Uhelenhaut foi designado para desenvolver carros de passageiros, não necessariamente baseados em corridas.

O protótipo C111, de motor rotativo Wankel nunca chegou a competir por haver dúvidas quanto à confiabilidade dos motores, fazendo com que o conceito da asa de gaivota funcionasse apenas uma vez.

Uhlenhaut desenvolveria, entretanto, veículos poderosos como as Mercedes 6,3 e 6,9, a série 600 e a 450 SL.

Momentos Inesquecíveis Veteran

A nossa Secretária D. Sandra tenta incansavelmente localizá-lo para dar as últimas informações. Ela jamais irá cobrá-lo ainda que você deva milhões. Retorne as ligações e seja um bom sujeito.

Scanned by CamScanner

Continuaria em atividade até 1972, aposentando-se e vivendo de forma simples e tranquila até a idade de 82 anos, falecendo em maio de 1989.

Nota do autor:

Mais uma vez nos perguntamos: por que a decisão de incluir Rudolf Uhlenhaut, um famoso engenheiro no grupo dos grandes pilotos? Simplesmente, porque testava pessoalmente os carros que construía, obtendo tempos fantásticos e teria sido piloto oficial da fábrica caso não fosse muito precioso para isto.

É sabido que conseguia tempos iguais aos de Fangio, reconhecido como o maior piloto de todos os tempos. Além disso tem para nós significado especial.

No final da década de 60 tivemos oportunidade de estagiar na Mercedes-Benz, em Stuttgart, Alemanha. Após passar por diversos setores, foi dada a oportunidade de conhecer o setor de protótipos, onde estavam as C111, setor este chefiado por Uhlenhaut. Tivemos então oportunidade de conhecê-lo e, após algum tempo, perguntar-lhe aspectos técnicos, como vantagens da retificação do comando de válvulas desmodrômico, utilizado na W196; do freio aerodinâmico da 300SLR; dos freios fora das rodas, diminuindo o peso não suspenso etc.

Uhlenhaut mostra o protótipo do 300SL à imprensa. (Foto Scott Grundfor collection)

A alturas tantas surgiu então a grande oportunidade: andar na C111 na pista de testes da fábrica, conduzida por nada menos que Herr Professor Doktor Rudolf Uhlenhaut. Após ter entrado na curva "relavée" a 280 hm/h compreendemos tudo que era dito a seu respeito, levando-nos a incluí-lo, sem nenhuma hesitação, no rol seleto dos grandes pilotos de todos os tempos. ■

Procurando ferramentas?
A gente dá uma mãozinha.

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

Scanned by CamScanner

Imperdível!

Sergio Fontes

Quem passar por Las Vegas não pode deixar de visitar a Imperial Palace Auto Collection, exposta no Hotel Cassino Imperial Palace.

Esta é a recomendação do nosso companheiro José Luiz Leite Silva, que por lá andou no final do ano passado.

Explica o José Luiz que este é um museu diferente. A ênfase da coleção está concentrada, também, no fato de muitos dos automóveis expostos terem pertencido a grandes personalidades. Isso sem prejuízo da raridade e qualidade de restauração do sensacional acervo que é apresentado, o qual compreende 750 automóveis, dentre os quais 25 Duesenberg da Serie J.

Para aguçar a curiosidade dos leitores do Radiador José Luiz menciona cinco automóveis que ele aponta entre os mais importantes da Coleção Imperial Palace. Vamos a eles:

• Mercedes Benz 1939 - Trata-se do primeiro carro à prova de balas produzido especialmente para o ditador nazista Adolph Hitler. A encomenda à Mercedes Benz foi apresentada no dia 30 de setembro de 1938 e o automóvel concluído em 27 de julho de 1939. O peso do veículo alcançava 5.430Kg e seu comprimento era de 6,33m. A potência do seu motor de oito cilindros em linha chegava a 230 HP.

A "Mercedes de Hitler" transportava confortavelmente até nove passageiros. Os dispositivos do veículo voltados para o item segurança são impressionantes: vidros com espessura de duas polegadas, assoalho à prova de minas e portas blindadas pesando, cada uma, 409Kg, entre muitos outros.

Comenta-se que a preocupação do ditador com a sua segurança alcançava tais extremos que ele fez questão de visitar pessoalmente a fábrica da Mercedes para inteirar-se dos detalhes da construção do automóvel. E encarregou-se, ele mesmo, de alguns testes, utilizando, para isso, a pistola do seu motorista, Erich Kempka.

• Allard 1953 - Belíssimo automóvel que integrou a coleção de Steve Mc Queen. O Allard foi especialmente restaurado para a exposição do Imperial Palace. Pintado na cor *British racing green*, ele está equipado com um gigantesco motor Chrysler hemi V-8. Também da coleção Steve McQueen o museu expõe uma motocicleta Indian de 1947, não restaurada.

• Lincoln Continental Limousine 1962 - conhecido como "*Kennedy Bubbletop*", este Lincoln foi encomendado pela Casa Branca à firma Hess & Eisenstadt, de Cincinnati, em 1961.

Sob o código 297-X do serviço secreto norte americano, o Lincoln prestou serviços à Casa Branca de 1962 a 1969, quando foi utilizado, além do Presidente Kennedy, pelo Papa Paulo VI, Presidente Lyndon Johnson, Presidente Marcos, das Filipinas, e pelos astronautas da Apollo 8, entre muitas outras personalidades.

A denominação "*Bubbletop*", convém esclarecer, se prende à capota de plástico transparente normalmente utilizada por ocasião de paradas e desfiles, a qual podia ser facilmente deslocada para dar lugar a outro teto não transparente, que transformava o Lincoln em limousine fechada.

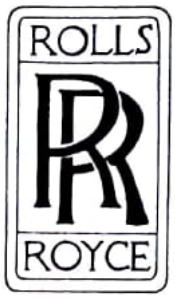
Scanned by CamScanner

*Cadillac Eldorado Coupe 1976 - Elvis Presley adquiriu esta Cadillac azul e branca no dia 14 de janeiro de 1976, por US$ 14.409.00. Com apenas 11.400 milhas registradas no odômetro, a Cadillac mostra inúmeros detalhes providenciados pelo seu famoso proprietário, com o intuito de "personalizar" o automóvel. Entre estes podemos citar uma placa de ouro afixada no centro do painel do Eldorado, onde se lê "Elvis A. Presley". Nas portas, outra gravação, com as iniciais "TCB", o que significa *"Taking Care of Business"*.

• Alfa Romeo 1939 - Claretta Petacci, amante de Mussolini, estava a bordo deste automóvel, viajando de Milão para a cidade de Como, quando ele foi interceptado pelas forças partisan próximo ao vilarejo de Dongo, em abril de 1945.

Mussolini não foi encontrado no automóvel. Ele viajava em um caminhão alemão, disfarçado com um uniforme da *Luftwaffe*. Também preso, a história registra que aquela foi a primeira noite inteira que o ditador passou junto à sua amante Claretta. No dia seguinte, pela manhã, ambos foram fuzilados, sendo seus corpos pendurados de cabeça para baixo na Praça Loreto, em Milão. ■

Scanned by CamScanner



O Rolls-Royce Verde

Roberto Dieckmann

O cupim é um inseto que devora madeira. Em condições de umidade e temperatura adequada à espécie, o cupim prolifera, tornando toras de madeira em pau oco e deixando à mercê de um simples empurrão, uma estrutura de telhado ou a sua mesa mais querida. É o caso do Rio de Janeiro. Aqui, madeiras como o pinho e seu primo-nórdico, o pinho-de-Riga, viram pó, literalmente, sob zumbido incessante, e até mesmo o jacarandá, com toda a sua nobreza, pode ser demolido pelo cupim. Um rentável setor da economia dedica-se ao combate ao cupim, ao tratamento das madeiras e à substituição do material. Era, mais ou menos, o caso do Zacarias, marceneiro nos anos cinquenta, que substituiu, suando em bicas durante um verão carioca, o assoalho do Rolls-Royce verde, destruído que fora pelos cupins. Refeito em peroba, o assoalho estaria à prova dos anos, pois a peroba e a massaranduba são madeiras de alta resistência ao cupim, uma pelo gosto ruim e a outra pela dureza.

Pronto o assoalho, o carro voltou à atividade e aos passeios esporádicos do médico Maurício Gudin, morador da Rua Triunfo 25. Ele dirigia o enorme automóvel verde, com o capô de prata aluminizada tão brilhante quanto o radiador, sem apoiar as costas no banco devido a uma radiodermite, resultado de exposição demasiada aos Raios X, para curar inflamação nervosa.

Com o Rolls-Royce, paixão automobilística, Maurício ia inclusive a Teresópolis para cavalgar a égua Toscana, paixão equina, equipada com ferraduras de borracha e sela pneumática calibrável, duas invenções suas para aumentar o conforto do animal.

Esta história junta alguns cariocas que jamais se viram ou que nunca se repararam - como é muito comum por aqui - mas todos apreciaram e muito o Rolls, verde e prateado, ainda com o duplo R em fundo vermelho.

O Tom foi o primeiro a me falar sobre ele. Não no nosso tempo de criança - quando eu teria tido a chance de vê-lo - mas anos depois, com o interesse já desperto pelo carro antigo. E contava com raro sorriso, misturando as lembranças do carro, do dono, dos amigos, dos outros carros, dos outros donos e, especialmente, voltava sempre ao espanhol Velasco, do Singer que pegava empurrado, depois de zerar a bateria. Atrás de um muro qualquer, ele e os amigos acompanhavam a caminhada do Velasco com a sonoplastia do motor de arranque que, forte a princípio, terminava sempre com um INHÓOM, TLEC, TLEC que tão bem conhecemos.

Achei que era tudo que saberia do Rolls, esquecendo já o Velasco e seu Singer. Engano enorme. Como só acontece em filmes, o Mariozinho de Oliveira mostra-nos umas fotos de carros seus - nunca se viu o Mário com uma câmera na mão - e a primeira era a do Rolls-Royce, elegantemente estacionado na Rua Tavares Bastos, certamente à tarde, na porta da incipiente academia de ginástica onde o nosso amigo moldou sua notável musculatura.

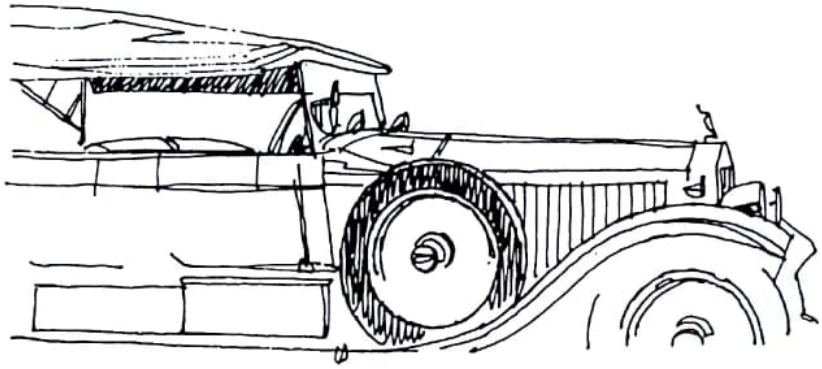
Scanned by CamScanner

Quando vi a foto do carro, liguei-a ao relato do Tom e mencionei alguns dados do carro. O Mário se animou muito, cavou da memória lembranças minuciosas do seu carro e contou o resto - estava pronta a história deste Rolls-Royce, um entre muitos que vieram para o Rio de Janeiro, então capital federal e eldorado de todo brasileiro.

De caprichada genealogia, o automóvel era de 1926, um dos primeiros New Phantom ou Phantom I, o sucessor da famosa série Silver Ghost.

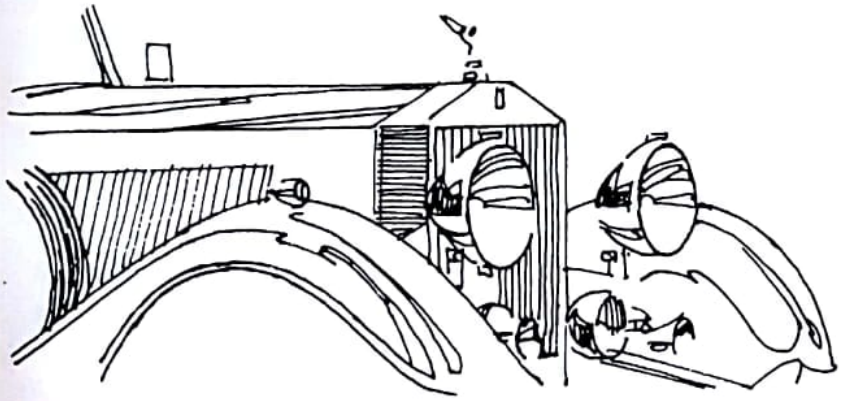
O primeiro dono foi Otávio Guinle. Com o coração arrebatado por belíssima argentina e disposto a uma corte equiparável a tanta beleza, Octávio incluiu um automóvel fora-de-série em sua extensa lista de compras.

Em Paris, seu conselheiro M. Pertignac determinou a escolha deste Rolls-Royce Phantom com carroceria *boat tail* e dois lugares, naturalmente considerando a reverência platina aos anglicismos e preterindo Hispanos e Voisins.



A determirnação de Pertignac não poderia ser mais adequada. Passeios nos boulevards da cidade-luz de noite, de tarde e de dia acabaram levando a vizinha argentina ao altar. Feliz e agradecido, Octávio trouxe a dupla para o Rio, mas a falta de largas avenidas ou talvez o calor excessivo que tão bem conhecemos fez sucumbir tão charmoso amor e a moça, linda, ao Prata retornou.

No início dos anos 30, foi vendido a João Borges - o que deu nome à rua da Gávea - e que o usou por três ou quatro anos. Parou e atravessou a guerra parado, tendo sido poupado de uma ignominiosa adaptação para gasogênio. Em 45, o pai do Mariozinho, Mário Rebelo de Oliveira o comprou, ainda parado. Um velho motorista, o Garcia, com demorada passagem por Buenos Aires onde acumulara experiências nas dezenas de Rolls-Royce de lá e também os mais variados problemas com as platinas, colocou o veículo em ordem de marcha com muita sabedoria. Logo o pai viajaria para Portugal deixando ao filho a "penosa" herança de utilizar o carro. E usou. E porque usou muito, dele temos hoje uma interessante descrição de particularidades. O carro era enorme, com rodas raiadas de 21 polegadas, cobertas com disco metálico chamado "chapéu chinês" por aqui e *"ace disc"*, além-mar.



Tinha bateria e magneto e se o motor estivesse quente, partia sem motor de arranque, fazendo soltar a centelha com o bigode apropriado. Os pára-choques eram dois trilhos montados na extremidade de molas poderosas de modo que eventuais choques eram amortecidos sem dano algum aparente. Diz o Mário que, vindo em baixa velocidade, acertava a traseira dos ônibus parados, fazendo cair muitos dos pas-

Scanned by CamScanner

Mariozinho tirando a maior onda no carro do pai, em 1946.

sageiros. O impacto fazia o carro retroceder o tanto necessário para um desvio seguido de rápida aceleração que permitia ouvir, já longe, as reclamações mais enfáticas dos prejudicados.

A alavanca de mudanças e o freio de estacionamento eram próximos e ambos possuíam travas para evitar um desengate fortuito. As quatro marchas e ré estavam claramente desenhadas em moldura metálica no assoalho e era obrigação do motorista conhecer noções básicas de matemática. O motor era algo grande também. Com dupla alumagem, tinha 6 cilindros, 7668 centímetros cúbicos e uns 90HP. Os freios nas quatro rodas tinham acionamento mecânico e eram servo-assistidos por patente Hispano-Suiza que detinha a melhor tecnologia da época. Diz o Mário que eram ótimos freios. A carroceria era muito sólida e as portas evidentemente fechavam com precisão. O Paulo Machão, uma enorme bicha da época, de origem gaulesa, pedia ao Mário que fechasse a porta repetidas vezes:

"- Que som másculo!", dizia o "viadon", agradecido e satisfeito.

A direção era à direita e segundo o Mário, era pesadíssima, característica confirmada nos livros e causada pelo aparecimento dos pneus-balão de seção larga. O marcador de gasolina era externo sobre o tanque de combustível. Uma chave T abria os baús de ferramentas nos estribos, o capô e o boat tail. Havia um pedal para liberar o escape para aumentar a potência nas estradas, acessório muito usado até os anos 30. Dois estepes monstruosos embelezavam os pára-lamas. O requinte seguia por um pára-brisas muito elegante, partido em quatro, e que ainda acomodava um *spot light* com espelho retrovisor convexo. A grade do radiador possuia o formato de templo grego e suas aletas verticais eram reguladas por manivela próxima ao volante de direção. O diâmetro dos faróis acompanhava o tamanho das rodas e a iluminação era excelente, resultado de refletores perfeitos e das lentes estriadas Zeiss de belo desenho. Duas tomadas de ar para o interior tinham o formato de cachimbo - inspiração náutica, charme de inglês - e

Scanned by CamScanner

completavam a grandiosa frente.

O Rio tinha este e outros carros de destaque que desfilavam sem alegorias pela cidade, então a melhor que o Brasil podia apresentar em termos de beleza e sofisticação. Nenhuma outra cidade brasileira viu o que víamos, nenhum outro brasileiro caiu tudo o que caímos, desde o bonde simpático que, de mineira sedução, queimaram, até a Avenida Atlântica que em mafuá ou quermesse transformaram.

Os cupins, aqueles pequenos e múltiplos insetos, quem diria, venceram.

Bibliografia:

The Classic Rolls-Royce - G.N.Georgano - 1983 Bison Books Corp.

Foram consultados:
Antonio F. Murray
Jorge Guinle
Maria Carola Gudin
Mario Rebelo de Oliveira Filho
Octavio Guinle Filho ■

Momentos Inesquecíveis Veteran Car

Breve o maravilhoso Cadillac 41 conversível de Mariozinho de Oliveira vai retornar ao nosso convívio. No flagrante, Muricy ultima detalhes da parte elétrica do sensacional automóvel.

O Veteran Vai ao Cinema

Cansados de enfrentar as filas dos cinemas e os flanelinhas e de recusar as inúmeras oportunidades amorosas que aparecem pela frente, os intrépidos membros do Clube do Trenzinho têm assitido às chanchadas da Atlântida que são transmitidas pela Bandeirantes aos domingos e gravadas em vídeo pelo Sergio Fortes.

As chanchadas, que sempre apresentaram um bom número de cenas externas, com passeios de carros, perseguições e correrias, dão boas lembranças ao amante da Belacap.

As locações são, por vezes, difíceis de serem encaixadas no panorama moderno desta angustidada e desgradada cidade, mas como o auxílio do Skipper - o (guia) Rex de Pedro Velho, pedigri sem mácula e dono de memória fotográfica capaz de ofuscar qualquer Marc Ferrez que apareça - são identificadas com precisão perante "Ohhs!" de admiração e perplexidade da confusa platéia ferrocarril.

Scanned by CamScanner

O HORÓSCOPO DO RADIADOR

Zora Candelabro

Incentivados pelo Candelot e pelo Presidente José Aurélio os editores do Radiador promoveram nos últimos meses diversas reuniões, com a finalidade de identificar a causa de nossa publicação ainda não ter assumido a liderança absoluta entre as revistas mais vendidas no país.

E descobrimos, examinando as publicações concorrentes, entre as quais Ilusão, Contigo, Amiga e Sétimo Céu, que nossa única falha reside na inexistência de uma seção de horóscopo, absolutamente imprescindível para orientar as decisões e os passos dos nossos associados mais imbecis.

Esta é a lacuna que o Radiador acaba de preencher. Vamos ao nosso horóscopo.

Áries(21/03 à 20/04)
Fase muito ruim para os nativos de Áries. Daquelas em que ele tenta doar quatro Buicks para a Campanha do Betinho e o Betinho não aceita. O ariano típico procura superar esta fase negra bebendo baldes de diet-coke e molhando com Underberg os proprietários de De Soto.
Cor favorável: 21
Número da Sorte: preto

Touro (21/04 à 20/05)
Período complicado para o Taurino em função da proximidade da nave Soyuz com Plutão. Todos sabem que isso deixa Plutão completamente Plutão. É o período em que ocorrem as grandes maluquices do Cesar Maia, em que o Bentes começa a gritar que vai restaurar a Simca Chambord e em que o Sergio Nobre passeia na chuva com a capota arriada. A prudência recomenda não contrariar nenhum dos três.
Cor favorável: bege alabastro
Número da Sorte: bege também

Gêmeos (21/05 à 20/06)
Sua saúde está terrivelmente combalida. Pare imediatamente de beber e fumar. Atividade sexual, nem pensar. Se você já não faz nada disso, passe a fazer. Alguma coisa tem que ser tentada.
Cor favorável: ocre
Número da sorte: 13

Câncer (21/06 à 20/07)
A reativação de sua vida amorosa depende da recuperação da sua saúde. Não hesite em consultar um sexólogo e aceitar o inevitável: na sua idade você deve passar todo o seu sistema para doze volts. Muitos sócios do Veteran já tomaram essa decisão e os poucos que resistem não são mais do que um bando de mentirosos.
Cor favorável: preto neve
Número da Sorte: 12

Leão (21/07 à 20/08)
Pare de levar uma vida tão certinha. Tantos anos de bom comportamento e atenção aos regulamentos vão levar você à loucura. É preciso ousar, inovar, fazer coisas malucas de vez em quando. Grite no meio da rua. Arranque os dentes da frente. Compre uma Rural Willys. Acredite que você é o Raul Seixas da nova geração.
Cor: verde e branco
Número da sorte: 6/4/1947

Virgem (21/08 à 20/09)
Conjunção astral propícia para compras de supermercado, lavar pneus de banda branca e andar de escada rolante. Evite música sertaneja, manga com leite e fazer teste de velocidade final com o Mahar. Muita agitação no amor, desde que você mantenha a calma ao saber que a grande paixão de sua vida completou com êxito uma operação para mudança de sexo.
Cor favorável: rosa
Número da sorte: 23

Libra (21/09 à 20/10)
Período excelente para o amor. Uma mulher com nome sofisticado está no seu caminho. Mercedes, Isabella, Giulietta ou Scania são alternativas prováveis. Iniciado o romance faça uma longa viagem. Assegure-se de que vai ser longa. Que tal uma viagem de volta ao mundo na Fiat Topolino do Roberto Machado? Ou uma volta ao quarteirão no Ford 41 do Waldir Tostes?
Cor indicada: nenhuma
Número favorável: 7 1/2

Escorpião (21/10 à 20/11)
Fase difícil para os nativos de Escorpião, que devem evitar os nativos de Libra e os nativos de Aquário. Até porque tanto nativo junto só pode resultar em programa de índio.
Cor favorável: amarela
Número da sorte: 7

Sagitário (21/11 à 20/12)
O mundo não foi feito em um dia. Você precisa ter mais paciência. Ouvir João Rocha Lagoa tocar saxofone e dizer que gostou. Viajar doze horas com o Ony sem reclamar das fitas de pagode e da buzina que toca o hino do Flamengo. Assistir uma peça do Gerald Thomas e gritar "Adorei! Adorei!" ao final do espetáculo. Feito isso, voltar para casa correndo, onde você deixou gravando em vídeo o programa eleitoral do PC do B.
Cor favorável: Roxo
Número da sorte: 7.331

Capricórnio de (21/12 a 20/01)
Venda seu Cadillac 41 conversível. E também sua Mercedes, Jaguar, Buick, Lincoln, MG, Pontiac, Lancia, Bentley, Daimler, Mercury, Tucker, Maseratti, Alfa-Romeo, BMW, De Soto, Hudson, Dodge, Studebaker, Chevrolet, Duesenberg, Chrysler, Cord, Packard e Ford. Tratar com Caffarelli.
Cor favorável: todas
Número da Sorte: todos

Aquário (21/01 a 20/02)
Não descuide do seu corpo. Faça exercícios diários, pesados de preferência. Dar polimento em ônibus ou empurrar carro engrenado são boas alternativas. Se optar por correr, um bom incentivo é fumar na frente do Skiper.
Cor favorável: verde muricy
Número da sorte: 38

Peixes (21/02 a 20/03)
Período favorável para os nativos de Peixes. Daqueles em que o Max Acrísio sai para passear com o MG sem nem se preocupar em levar quinze bobinas de reserva. Muito boas notícias, também, no plano amoroso. Com o fim do namoro, você passa a ter mais uma vaga de garagem no lugar do Chevette daquela jararaca que foi embora.
Cor favorável: vermelho bonanza (a cor do Chevette)
Número da sorte: UZ-4222 (a placa)

Scanned by CamScanner

Correspondência em dia

Rio de Janeiro, 25 de março de 1995

Prezados senhores redatores,

Informo à V.Sas. que O RADIADOR está sendo lido nesta data, por clubes de automóveis antigos da Argentina (2), Paraguai e Chile; por 150 clubes brasileiros; cerca de 500 colecionadores VIPs de vários estados e, naturalmente, todos aqui do Rio de Janeiro. Estão de parabéns os participantes desta equipe, pelo excelente trabalho que apresentam, com notada evolução a cada número. Direta ou indiretamente, a responsabilidade de todos aumenta.

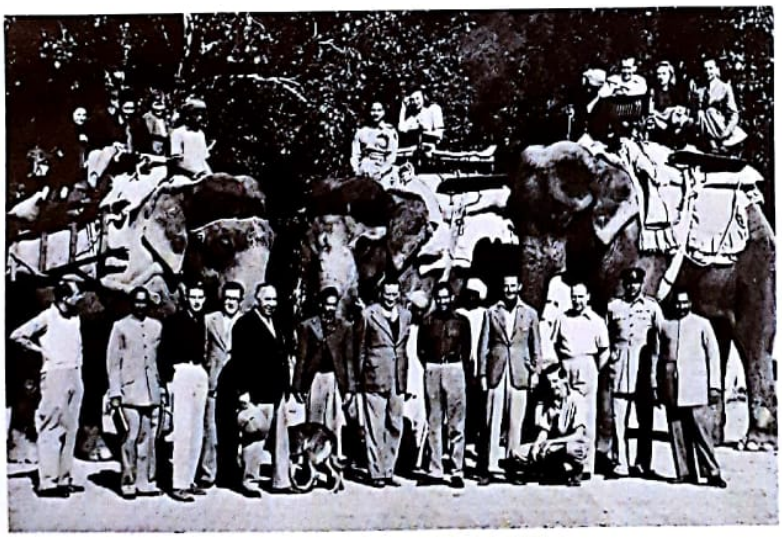
Assim sendo, sinto-me na obrigação de enviar a esta redação, sugestões e críticas construtivas:

- façam um O RADIDADOR menos doméstico, levem em conta a estatística acima, onde pode-se ver que a maioria dos leitores é de outros estados. Obviamente que piadas e brincadeiras devem continuar, porém abrangentes, para que todos possam curtir e valorizar ainda mais este magnífico esforço.

- assuntos de interesse geral como: Detrans, Contrans, Federação, leis, portarias etc..., tenho certeza que serão bem recebidos, assim como artigos para automobilistas femininas, fotos, entrevistas com sócias o outros (será que o amigo João Rocha Lagoa não descobre uma "Grande Pilota"?

Para finalizar, vem a parte mais "séria" desta carta, onde declaro: - não aguento mais ver a cada número um monte de barbados enconstados uns nos outros (no bom sentido, é claro!) tirando fotos repetidas. A gota d'água foi publicada na página 23 do último número, com o inteligente título "À procura do carro gay", foto esta tirada no já badalado Clube do Trenzinho (tá boa, santa?). Notem a alegria dos participantes. Segundo informações do super enviado J. P. P. Gaultier (poderosa), cujo joelho aparece à esquerda, da direita do Dieckmann, a mesma foi tirada minutos antes da escolha da "locomotiva"da noite, como podem observar, o Sérgio Nobre tira um dos últimos bolinhos, do bacalhau numerado. Ficou claro, portanto, que os "os mais liberais do planeta" e alguns inadimplentes que participam da reunião, querem é mais ... (mo mau sentido!)

O rebolado é fácil, amiguinho Candelô!. Difícil foi botar a camisa nos barbados e mandá-los aquietarem-se.



Momentos Inesquecíveis Veteran Car

Sucesso de renda e de público vem alcançando as reuniões da "Garagem-Society", promovidas pelo Roberto Machado nos sábados que antecedem o encontro mensal do Restaurante Rio's. Na foto oficial da última garagem destacamos as presenças de Henri Braunstein, ao comando do elefante central; Paulo Hamacher, em pé, à extrema direita; Waldir Tostes, em sua insuperável imitação de Príncipe Phillip, à extrema esquerda; e José Maria Velho, quase ao centro da foto, no momento exato em que era mordido pelo cachorro do Paulo Júnior, que não saiu no flagrante porque tem medo de elefante.

EM JUNHO, VAMOS TODOS A SÃO LOURENÇO.

XII Encontro Nacional de Automóveis Antigos - DE 15 A 18 DE JUNHO

Scanned by CamScanner

COLUCCI

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

O que vamos comemorar primeiro?

GM BRASIL

ACELERANDO O FUTURO

Scanned by CamScanner