

O RADIADOR

PUBLICAÇÃO DO VETERAN CAR CLUB DO BRASIL - RJ

EDIÇÃO ESPECIAL - DEZEMBRO 98 Nº 53



EVENTOS

Subida de Montanha
Street Car
Pebble Beach
Juiz de Fora
Teresópolis
Classic Endurance

ESPECIAL

Forte de Copacabana

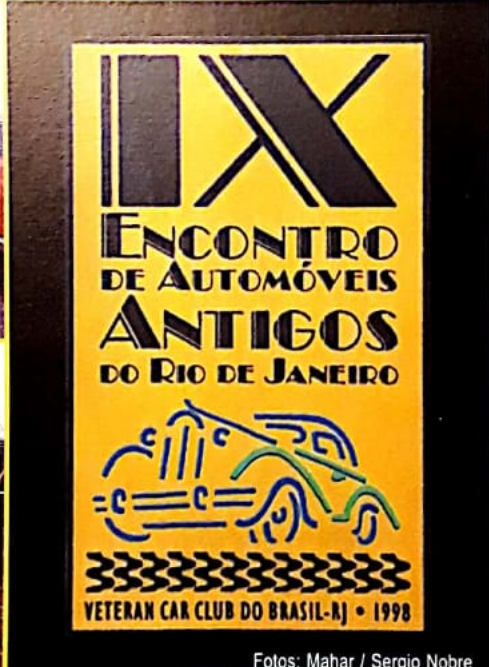
DOCUMENTO

Itamaraty Executivo



EM NOVO

Cadillac Conversível 1941, de Mario de Oliveira Filho



Fotos: Mahar / Sergio Nobre

Pra machucar meu coração

Todos sabem das imensas dificuldades de se fazer um evento de certas proporções com orçamentos limitados. Pois eu vou contar como vi este nosso IX Encontro, o de Sete de Setembro, o do Forte de Copacabana.

Começou com a possibilidade de se realizar simultaneamente o Classic Endurance do MG Club, que não poderia ser em Interlagos devido ao valor atualmente cobrado. Com a privatização do Autódromo Nelson Piquet, houve por parte dos novos administradores, capitaneados pelo Roberto Aranha, todo o empenho em conseguir realizar o evento no Rio. Houve percalços, duzentos telefonemas e junto com o Queiroga e o Pinho, fui parte da solução. Colhi, dirigindo a minha 220 S, a mais grata retribuição àquela colaboração, pois quem só foi a autódromo como espectador, não sabe o que está perdendo.

Depois foi a vez do Forte, através do coronel Boelhouwer, do major Augusto Cesar e do capitão Cesar. Abriam mão a tudo que pedimos, ajudaram em todos os momentos, até mesmo fora do horário do expediente, por exemplo, para cuidar dos efeitos da mordida da lacraia distraída. É bem verdade que o major é meio veterano, mas a tranquilidade de estarmos entre amigos na hora do trabalho, não há quem pague.

A TEXACO não deixou por menos, profissionalismo à toda prova, tem mergulhado conosco de corpo e alma. Este ano, além do patrocínio propriamente dito, desembarcou no Forte com força total, brindes volumosos adequadíssimos, faixas, galhardetes, bonés, camisas e graxa MARFAK.

E mais, a gasolina para o desfile que parou a Lagoa e um comercial de televisão preparado em horas foram marcas da simpatia permanente de quem percebe a



Luar de setembro, charme, encanto e "extravagância".

validade do nosso evento.

Do nosso lado, da nossa diretoria e secretaria, obtive todo apoio. Além disso, tivemos a Inês, que foi a xerifa do evento. Assumiu tudo que passou na frente, desde a liberação do trânsito para carretas de transporte e desfile pela Avenida Atlântica com batedores até o empacotamento dos kits, comissão de frente nos coquetéis, tudo no maior bom humor. Vai ver até que ela gostou de tanta luta, tal a satisfação. Que coisa!

A Luisa Aquim bem há de se lembrar da minha insistência em fazer uma festa ao ar livre em 97. Choveu bastante e desisti. Voltei à carga, exigi dos Aquim, do Victor Som-com-Luz e do Charles Rio e seus Niteróis a mais longa das teimosias. E ... deu certo. Cada vez que eu olhava para a Lua, para a veteranada toda espalhada pela muralha, eu ria enquanto respirava uma delícia de ar onde era permitido fumar sem atrapalhar. Bebendo um bom vinho, a música sob encomenda, estava tudo lá, mas de repente as crianças se aproximaram do quarteto e começaram a dançar. E dançaram muito, às vezes com a cabeça dentro do saxofone do Pete que não acreditava no que via. Prova maior da boa música não tinha, criança não faz nada que não queira. Obrigado aos papais e mães que as levaram. Coquetel de veterano de hoje em diante tem

que ter criança! Roberto e Alessandra, lourinhos finlandeses com samba no pé, pequenina japonesinha que ainda não sei o nome, até ano que vem, tchau!

No final, o pessoal foi indo, ficamos uns oito fanáticos até a meia-noite, às vezes só ouvindo, às vezes dançando e como disse o Sérgio Faria, em gauchês autêntico, olhando embevecido para aquilo tudo, música, luar e lugar: "que extravagância!". Como se não bastasse, o Charles encomendou uma última música, sob medida para virar tema de editorial.■

Roberto Dieckmann

ÍNDICE

NOSSA CAPA

Cadillac Conversível 1941, de Mario de Oliveira Filho, no Copacabana Palace.
Foto: José Rezende Mahar.

3 EDITORIAL

4 EVENTOS

II Subida de Montanha dos Veteranos
II Encontro do Street Car Club
Concurso de Elegância de Pebble Beach
VII Encontro de Juiz de Fora
XVI Encontro de Teresópolis
Classic Endurance Rio 98

16 HISTÓRIA

Os primeiros Rolls-Royce após a Segunda Guerra

18 ESPECIAL

IX Encontro de Automóveis Antigos do Rio de Janeiro

22 CARRO EM DESTAQUE

Cadillac Conversível 1941

26 DOCUMENTO

A história da limousine Executivo

30 VARIEDADES

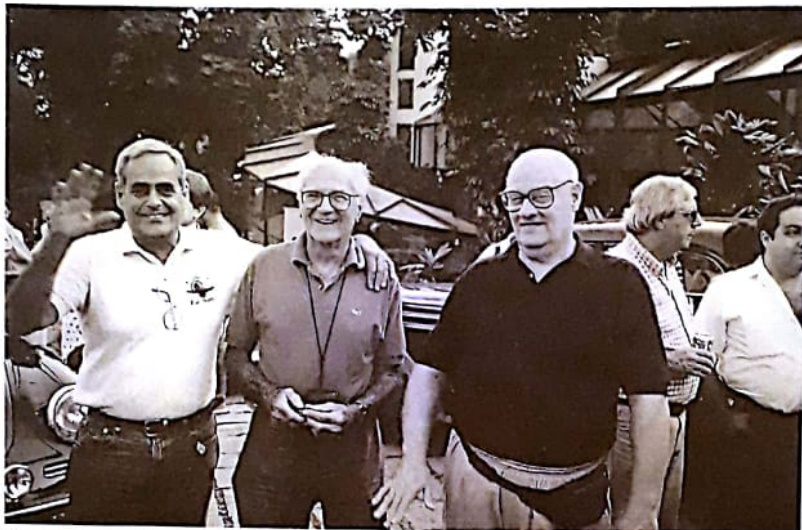
33 CARTAS

34 SÓCIOS DO FUTURO

II Subida de Montanha dos Veteranos

02.08.98

Fotos: Bel



O nosso Cardeal-bebê, o Muricy-de-calças, abraça a ala mais querida.

A tradicional prova de regularidade foi disputada em mais um inédito circuito de montanha na tão montanhosa cidade do Rio de Janeiro, muito esquecida nestes tempos modernos. O circuito escolhido partia da rua Pacheco Leão em direção ao Alto da Boa Vista. Interessante foi verificar quantos "cariocas" desconheciam por completo a existência dessa paisagem de rara beleza e que compreende pontos turísticos decantados em prosa e verso, como a Vista Chinesa e a Mesa do Imperador. Ao final da prova, contabilidade encerrada, nada mais nada menos do que seis mineiros estavam entre nós e se perderam, alguns telefonaram, outros não.

O trecho de 16,8 km incluía uma parada de gincana com um teste para o veterano chamado de "procure o Candelot", amigavelmente instalado em um viaduto da Estrada da Pedra Bonita. Que estava lá, a Pedra, com toda a sua beleza e imponência, junto à Pedra da

Gávea. É possível que muitos não tenham reparado a beleza natural à disposição, tanta era a adrenalina em circulação. Para estes que agora lêem estas linhas e se perguntam, amaralamente - Pedra? - informamos que não é necessário fazer o intrincado percurso de novo; basta seguirem pela Estrada das Canoas, um nome um tanto impróprio, por uns cinco km e passarão por um viaduto de ferro

amarelo (o tal do Candelot), pronto é ali, é só parar e olhar para cima, naturalmente, pois para baixo, vê-se São Conrado. É a tal história, quem estudou Relevô Municipal, nos primários dos anos 50 e 60, sabe muito bem do estamos tratando. Quem faltou às aulas e foi para a praia, um abraço confortador para seus pais que tinham razão nas broncas aplicadas; agora, quem fez o primário depois que primário virou primeiro grau e só conhece o Sítio do Pica-pau Amarelo pela televisão, aí, não tem jeito.

Quase impecavelmente pontual, a largada foi dada com um minuto de atraso pelo presidente da veterana agremiação, espaçando os demais 31 concorrentes em meio minuto cada. Dois companheiros enguiçaram, o tradicional super aquecimento do Ford 41 tosteano e uma pane de freio no Volkswagen 65 do novíssimo companheiro Agostinho, que lotou o pequeno besouro com sua família, apesar de veementes protestos de suas



Doce vida veterana: charme, glamour e microfone.

barras de torção. Seis outros - aí incluídos os cinco carros inscritos pela Trattoria Lomb - se perderam, junto com a caminhonete da Rede Globo, que pretendia filmar as melhores passagens. E no final, a cronometragem do último ponto de aferição foi comprometida pelo arqui-vilão Hoogstratten, cidadão afeccionado pelos Hots e Streets que queria e conseguiu influir no resultado final da prova do Veteran. Cuidado com ele, também é conhecido como Chico Xavier.

Antes de apresentarmos o resultado, agradecemos ao Street Car Club pela simpática idéia de juntarmos a II Subida com o II Encontro (veja matéria nesta edição), à equipe de cronometristas que soube marcar com precisão e sem reclamações e ao Pai Júlio Francisco, que foi importante marco do roteiro, científica e geometricamente posicionado no km 8,7, ou seja, 200 metros antes do ponto mais difícil da prova. ■



A pose dos vencedores...



Faltavam banheiros no Palacete dos Hots. Malzoni rima com pinico?

Classificação geral

Colocação	Piloto	Carro	Pontos perdidos
1º	Luis Cláudio Rodrigues	Porsche 911	07
2º	Eduardo Aranha	Porsche 914	10
3º	Roberto Aranha	Porsche 911	20
4º	Henri Braunstein	Chevrolet 1955	22
5º	Vicente von der Schulenburg	MG Midget	36
6º	José Resende Mahar	Ford 1941	38
7º	Euclides Aranha	Porsche 911	38
8º	Ivson Marques	Triciclo Renha	57
9º	Edgar Tozzatto	Mercedes-Benz 59	73
10º	Marcos Bulgarelli	BMW 2002	81
11º	Marcio Matz	Porsche 911	103
12º	Roberto Dieckmann	Mercedes-Benz 52	161
13º	Max Acrísio	MG A	184
14º	Fabiano Vivacqua	Porsche 356	186
15º	Guilherme Pfisterer	Jeep 51	210
16º	Carlos Alberto Torres	Karmann-Ghia 65	235
17º	Sergio Fortes	Volkswagen 1967	235
18º	Alfredo Amaral Jr.	Corcel-Malzoni	285
19º	Anibal Olival	Dodge Dart	468
20º	Pedro Paulo Melo	Mustang	518
21º	Rafael Aquim	Taxi Zé do cabão	554
22º	Roberto Cid	Hot Ford 28	571
23º	Daniel, profeta dos veteranos	Pontiac 51	704
24º	Jorge Veloso	Impala	769

II Encontro do Street Car Club

II Sucesso de público

02.08.98

Fotos: Bol



Ford Thunderbird: no frio, eles aparecem.

Depois da exaustiva II Subida de Montanha dos Veteranos (veja matéria nesta edição), participamos deste II Encontro. A temperatura estava magnífica, tanto que vários Ford chegaram, o palacete é muito bonito, a divulgação fora bem feita, só podia dar no que deu, 500 automóveis de todas as raças e credos dentro dos portões. Lá fora, a população se engarrafava na ânsia de poder ver devagar e milhões de visitantes se acotovelavam para melhor apreciarem as preciosidades mecânicas expostas.

A simpatia dos Viola, Vargas e aqui-vilões Hoogstratten deram jeito em tudo, sobrou conforto.

Deu para ver que eles estavam suando as belas camisas, mas não sabemos nem porque, parecia tudo tão planejadinho, detalhadinho. A arrecadação das doações estourou

as previsões, pois 1,5 toneladas de alimentos e 90 cobertores estarão em boas mãos, ajudando quem precisa.

Foi a estréia definitiva da Cadillac do Mariozinho de Oliveira, agora completa com todo o estofamento, capota e envelope, conduzida por um orgulhoso Muricy, O Reformador.

A festa incluía a oportunidade de almoço e se estendeu até às 5 da tarde, quando os

madrugadores competidores que haviam iniciado o dia antes das oito resolveram tirar o time e deixar o sereno baixar sobre a bem cuidada relva do Palacete Itamaraty. ■



Como se sabe, as Panteras adoram deitar na grama.

Concurso de Elegância de Pebble Beach

- Provas de Laguna Seca -

Texto e fotos: João Rocha Lagoa

Após belíssima viagem pela Route 1, a rodovia que liga San Francisco às famosas praias da costa do Pacífico, chegamos a Carmel-by-the-sea, onde se realiza anualmente o evento do complexo de Pebble Beach, junto a impecáveis campos de golfe e hotéis à beira-mar, compondo uma incrível moldura para a exposição dos melhores carros do mundo, para concurso ou para venda em leilões.

As mais maravilhosas coleções estavam presentes, inclusive as famosas 'Blackhawk' e 'Christie'. O estacionamento próximo estava repleto de trailers que se abriam de vez em quando, para a preparação de preciosidades inimagináveis que estariam expostas no dia seguinte. É impressionante observar a restauração americana, que é extremamente meticulosa, atingindo padrões muito superiores em acabamento aos dos fabricantes, chamados de "better than new". Nestes casos, cada parafuso ou porca é objeto de tratamento refinado, até mesmo cromado, para que o conjunto atinja a perfeição.

Em Laguna Seca, pudemos assistir quatro provas para veículos históricos de diversas categorias, tais como Lotus, Ferrari, Lola, Maserati, Lister ou Porsches em profusão e até mesmo "one-offs" famosos como o "El Caballo de Hierro", participante da Carrera Panamericana e o incrível "Old Yellow", monstro furioso de impressionante desempenho.

Em Monterrey, à noite, ocorreu um leilão também impressionante, com procissões de carros impecáveis, um após outro. Eram conduzidos por seus proprietários, também impecáveis, que aguardavam tranquilamente a oportunidade em que, atingida a cotação desejada, levantavam-se dos mesmos com suas pequenas maletas. Alguns deles ficavam no recinto do leilão para adquirirem outro carro de sua preferência. Em certo momento, numa manobra desastrada, duas Ferrari California Spider se chocaram, amassando levemente suas delicadas curvas. Houve, então, uma exclamação contida da multidão presente, preocupada com os efeitos do acidente.

Estavam presentes vários colecionadores do Rio, de São Paulo, de Belo Horizonte, etc., sequiosos por obter uma visão correta do valor de mercado dos próprios carros, cuja cotação aqui é errática em função da falta de liquidez ora presente no mercado brasileiro. ■



Chrysler 41 - Dream Car



Rolls-Royce



Mercedes 540 K - Bentley



Alfa Romeo

"Tirar a segunda via é muito chato."
(Mazinho)

Um grande contingente veterano partiu do Rio de Janeiro. Convenientemente preparado ao longo dos últimos dois meses para que a viagem se passasse apenas como uma viagem, sem percalços ou alegorias de gosto duvidoso, esse sorridente e eclético grupo reunia o que mais de heterogêneo temos para oferecer:

Em Cadillac, partiam Muricy na recém aprontada 41 e Aníbal, na Imaculada 47.

Em Mercedes, procurando atender os inclementes pedidos da Organização do Evento para que o maior número de Mercedes-Benz possível fosse apresentado, tendo em vista o patrocínio obtido, partiram a rara 170 S cabriolet A do Rudolf, a 220 presidencial e em modelos mais modernos, o Synval, o Ronald, o Blank e os Tostes, estes últimos com as familiares peruas.

O Sergio Fortes compareceu representado pela Pontiac e pelo Candelot, o Henri com o cupê Chevrolet 55, e mais um Tostes, com um Ford cupê 41, o Nelson Affonso com um Pontiac 58, o Auraélí com um Chevrolet 53 e o Porcaro com um Ford 29 Cabriolet. O Octavio disse que ia, mas não foi, sabiamente impedido pela Malú - alguém de juízo - e o Sergio Nobre, o Julinho e o Vilhena compraram carros novos com a aposentadoria acumulada e assim compareceram.

A viagem.

Um calor de 38º graus esquentava as pistas cariocas na sexta-feira; como não gostamos de movimento, resolvemos todos iniciar a viagem em torno do meio-dia, pois toda a cidade estaria almoçando e portanto não teríamos aborrecimento. Neste dia, entretanto, começava um jejum na Grande Rio de Janeiro, ninguém parou e todos tinham muito o que fazer. Isto custou uma parada técnica do Gustavo Tostes por um óbvio super-aquecimento na aprazível Linha Amarela. Ainda sozinho, o jovem e intrépido automobilista rapidamente detectou a falta d'água que assolava o seu novo radiador e sorriu sensibilizado com o



VII Encontro de A de Juiz

O importante é não



oferecimento de um simpático ciclista que fora buscar cerca de 20 litros do líquido. Um novo Gunga-Din entrava para a história do Veteran carioca (quem não se lembra do primeiro Gunga-Din, aquele que trocou 26 vezes a água do radiador do mesmo veículo, do mesmo proprietário e em direção à mesma Juiz-de-Fora?) pois o solícito cidadão-ciclista ajudava a por a água. A sorte do Gustavo, entretanto, estava mudando.

À simples menção do agradecido Gustavo, que queria de todas as maneiras retribuir e remunerar o esforço do abnegado aguadeiro, mas que não dispunha de numerário em adequadas porções, o famigerado e faminto marginal prontamente sacou de uma faca, esta sim, de adequadas proporções, tomando-lhe todo o dinheiro, porém liberando os 'documentos' do aquecido automóvel.

De outra parte da cidade, no mesmo horário, partia o conhecido Juca Muricy. Quis o destino que o nosso Juca se encontrasse com o Gustavo, que aliviado, encontrou a solução para o pagamento dos pedágios. Quis, entretanto, o destino,

que o platinado do belo conversível abrisse e não permitisse mais que educadas centelhas elétricas saltassem de um polo a outro como era de se esperar, deixando a cavallada impiedosamente castrada.

Conta o Gustavo que o macacão

cáqui do inalterável Muricy desaparecia entre o capô aberto e os paralamas, na agradável tarefa de regular o distribuidor de um V-8 entre coletores incandescentes. Consta, à guisa de última revelação, que o aperto então oferecido ao simpático fixador do platinado pelo nosso mencionado veterano resultou da aplicação de um formidável braço de alavanca entremeado de injúrias e imprecações.

Enquanto tudo isto acontecia, o presidente dava os últimos retoques em sua encarnada Mercedes. Sistemas de abastecimento de combustível de última geração já se encontravam disponíveis, pneus calibrados, bateria em condições apesar dos seus poucos e falíveis 6 volts. Dispondo de fôlego invejável, o robusto veículo subiu a serra de Petrópolis em silêncio apropriado a



Automóveis Antigos de Fora

23.08.98

perder a identidade

uma exibição da Filarmônica de Berlim no tempo do Karajan. Pronto, nada mais o deteria, pensava o presidente; econômico, esperto e elástico, o veículo certamente receberia a fita azul. Para arrematar a qualidade da viagem, um almoço em Itaipava, depois era só ligar e prosseguir, lembrando da famosa corrida em que os pilotos da Alfa Romeo detinham tal vantagem que pararam para um chá enquanto seus adversários tiravam das tripas, coração e depois venceram sem susto. Neste caso, entretanto, os insuspeitos sistemas de combustível falharam sem demonstrar, deixando os ralos cabelos presidenciais encandecidos enquanto a solução não aparecia. Lembrando a famosa pane seca do Ony Coutinho indo a Araxá, por pouco o diferencial da Mercedes não era desmontado. À noite, alguns abraços no Parque da Lajinha descontraíam o presidente e dona Ruth.

Na manhã seguinte, Henri tirava o Chevrolet da auto-estrada e o levava a caminhos que se esgueiravam pelas montanhas seguindo roteiro de caráter religioso adequado ao contorno dos pedágios. Eram sábios conselhos que pregavam a economia antes de tudo e recomendavam a prudência e atenção permanentes. Enquanto a estradinha serpenteava pelos montes marotos, Henri se deliciava com a paisagem. De repente, a fatalidade se impõe tal qual a maçã no Paraíso e dois pneus dianteiros de origem aurelia perderam irremediavelmente a capacidade de reter o ar. A contabilidade do episódio revelou posteriormente que a agrura em questão seria bastante e suficiente para a compra de inúmeros cartões de pedágio e que Henri não podia de maneira alguma ter comido a maçã.

O fita azul foi o Candelot, que cumpriu com rapidez de gangster (Pontiac como todos sabem era carro deles) o percurso depois que conseguiu ligar o motor. As 13 horas passadas na garagem do Sergio Fortes invalidariam seu desempenho, porém não temos provas do ocorrido.

O evento.

Sempre achamos que os galpões da antiga Paraibuna proporcionavam o local ideal para uma exposição de automóveis antigos. Cobertos, à prova de chuva e sereno, invejávamos os forenses com justa razão. Entretanto, fomos solidários a eles quando percebemos que os galpões tomavam pouco a pouco um caráter de shopping de artesanato, restringindo cada vez mais o espaço para o evento antigomobilístico. Temíamos uma volta pouco entusiasmante a um endereço pouco atraente.

Temores infundados. O Parque da Lajinha reúne tudo que é bom, é perto do centro, tem um belo lago, muita árvore e muito espaço. A prefeitura local apoiou o evento com vigor e obteve um retorno apreciável, não havia vagas nos hotéis; nenhuma vaga. Além disso, o evento fez nascer no Parque uma vocação que ainda não havia sido experimentada. Com certeza, eventos semelhantes que necessitem de espaço e segurança irão acontecer ali e o automóvel antigo foi mais uma vez pioneiro.

Conseguido o espaço, nossos infatigáveis mineiros que se revezam para que não descubramos jamais quem tem trabalho menos, foram em busca do patrocínio mais natural que se pode imaginar quando se liga a

cidade com o automóvel: a Mercedes-Benz que ali apronta uma nova fábrica em terreno quase três vezes maior do que o disponível em seu tradicional endereço de São Bernardo do Campo. Sem mencionar diretamente seus produtos, o patrocinador montou elegantemente uma mostra de fotografias de alguns automóveis antigos restaurados no centro de restauração de carros clássicos existente na Alemanha e mais um grande galhardete com a logomarca. O resultado foi sensacional, cheio de charme desde a confecção dos convites, estes dos mais lindos que já vimos, até a uma programação bem cuidada e organizada que visava entrosar todo novo participante no tão falado Mundo Maravilhoso do Automóvel Antigo. No ambiente da exposição, música bem escolhida e avisos não altos demais. Um restaurante mineiro foi montado e havia sinalização por toda a parte. O cuidado era tanto com o desavisado, que até nos banheiros estava escrito "Proibido nadar aqui". Não entendemos bem a alusão, mas



certamente a organização sabia o que estava fazendo.

Duzentos automóveis de alta qualidade estavam expostos. O batalhão de carros nacionais ocupava uma colina inteira, no vale, 28 Mercedes tomavam posição e junto ao lago, um pelotão multi marca do maior prestígio.. Pela primeira vez na sua existência, O RADIADOR comprovou que há mais Mercedes do que Fuscas ou Ford 41, que era até então o grande vilão dos nossos eventos, sempre contaminando com seus vapores quaisquer eventos

antigomobilísticos.

Agraciado com a entrada franca, o povo compareceu em massa. A fila de carros estacionados ao longo das estradas mais próximas era de tornar marajá qualquer flanelinha carioca. E não tinha nenhum, talvez em consequência da tal falta de vagas nos hotéis da cidade, já mencionada. Olhando com olhos de patrocinador, só estas 28 Mercedes rodando pelas estradas, levando a conhecida estrela nos seus radiadores e calotas, já deviam ser o bastante para um saudável retorno do capital investido. Mais uma reportagem no MG-TV, da Globo local, que incluiu uma entrevista do Gilberto dos Santos, coordenador de comunicação da Mercedes-Benz durante uns bons três minutos e do super-presidente Rogério Denis por outros tantos, ambos no horário nobre de Sábado, pronto, foi sucesso. Aliás, as reportagens na TV sempre levam multidões aos eventos, provando que

todo mundo gosta de carro antigo, nós todos é que temos dificuldade de divulgação em grande escala.

A premiação.

O método do palanque em subida foi mais uma vez utilizado. Só que a natureza ajudou e o palanque ficava no topo de um morrinho. Tudo muito bonito e bem gramado. A ladeira, entretanto, era tão íngreme, que se ouvia o estalar dos freios de mão em Belo Horizonte. Apavorados, os premiados saíram dos seus veículos com extremo cuidado para receberem seus troféus e abraços. O mais antigo veterano presente, um Hanomag 1928 não pegou e foi empurrado morro acima pela mocidade presente, em pujante e tocante demonstração de carinho. Como não tinha freio, a malta



empurrante ficou de prontidão até o estacionamento definitivo da aeronave em local seguro.

O evento terminou no meio do Domingo. Lógico, os cariocas voltaram enguiçando pela estrada afora.

Ao Clube de Juiz de Fora cabe um elogio final, aumentaram o charme, engrandeceram seu evento, animaram todo mundo, mas não perderam a identidade. Coisa de bons mineiros. ■

D. RUTH REPORTA.

UM CORDEIRO COM EMOÇÕES...

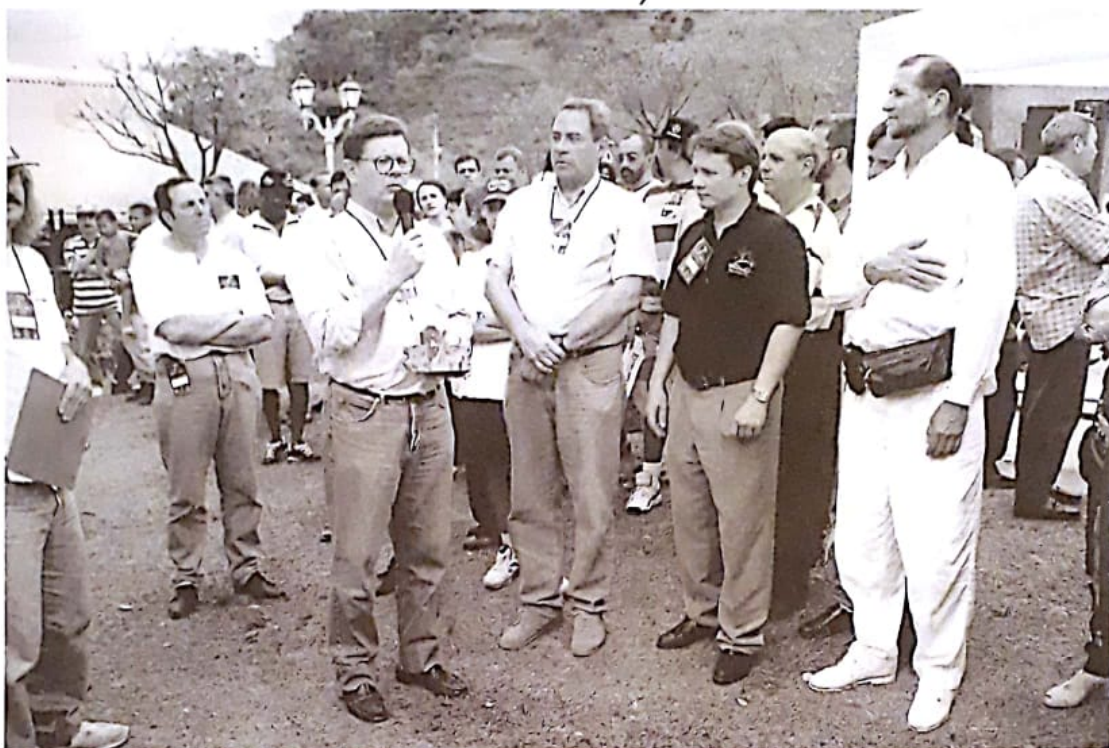
A caminho de Juiz de Fora na sexta-feira, dia 21 de agosto, após as tensões da saída do Rio e já sentindo a descontração da facilidade com que a Mercedinha 1952 subia a montanha, resolvemos parar em Itaipava, no Parrô do Valentim, para almoçar. Seu Valentim se entusiasmou: rapidamente identificou o ano da Mercedinha e lembrou-se dos seus tempos no exército em Portugal quando todos os carros eram iguais à Mercedinha presidencial. Que delícia de tarde! O dia, lindo! As árvores à beira da estrada, coloridíssimas, em pleno inverno de mais de 30°. Isto é Brasil! O cordeiro assado com batatas, perfeito! Nem mesmo o pequeno defeito da Mercedinha na hora da partida tirou o clima gostoso de férias que estávamos sentindo...

Bem, sobre o 7°. Encontro de Automóveis Antigos de Juiz de Fora, só posso somar elogios aos que o presidente já fez na reportagem "O importante é não perder a identidade"- tudo esteve perfeito, comprovando a competência de nossos amigos mineiros.

Na volta, novas e grandes emoções. Um dos pneus, embora novo, era antigo e foi rachando aos poucos e fazendo um barulho de borracha batendo até encontrarmos um borracheiro que nos recebeu dizendo: "É o carro do Al Capone." Bem, trocado o pneu, continuamos. À primeira subida a Mercedinha deu mostras de cansaço e antes que parasse de vez, lá foi o presidente com a caixa de ferramentas fazer

novas operações. A esta altura, o Blanck com a família, numa Mercedes 1981, solidariamente se ofereceu para nos seguir. Legal esse companheirismo dos antigomobilistas... Lá veio ele a 70, 80km/hora, tartarugando para nos dar mais segurança. Quando parecia que o fim das emoções fortes tinha chegado, eis que uma neblina densa, pouco comum na serra às 14 horas, veio jogar mais adrenalina no nosso sangue. Seguíamos a sinalização da estrada, enxergando um palmo além da frente do carro. E o limpador foi ligado para jogar fora a condensação da neblina. Só faltou Jacques Tati: os limpadores pequeninhos, limpando o pára-brisa também pequeninho e o presidente se gabando das duas velocidades do limpador. Liga daqui, liga daí e só aparecia uma. Bem, a outra velocidade não estava funcionando... A solução era rir, um riso nervoso, misto de terror e humor. Fim da serra, fim da neblina, fim da linha vermelha, início da Ponte Rio-Niterói. De longe, vimos o guarda rodoviário nos acenando e mandando parar: Documentos do carro, documentos do motorista e o presidente com o pé no acelerador explicava: "Silva Ramos, estou com o pé no acelerador para o carro não morrer tá?" Bem, placa preta, carro especial de coleção, etc, etc, tudo certo, o guarda rodoviário sentiu de perto a possibilidade de ter que empurrar carro velho e achou melhor liberar rapidamente: "Tudo OK, boa viagem!". Mal sabia ele que a viagem já tinha acabado e que foi BOA, MUITO BOA!!!

Momentos Inesquecíveis



Momento solene em Juiz de Fora

Mão no peito: hino é assim, para todo mundo ouvir.

Dois para o chá, charme para dois.



AUTO LIEB

Rua Itapiru, 421 - Catumbi - RJ - Tel.: 502-1545/273-9557 - Fax: 502-9542

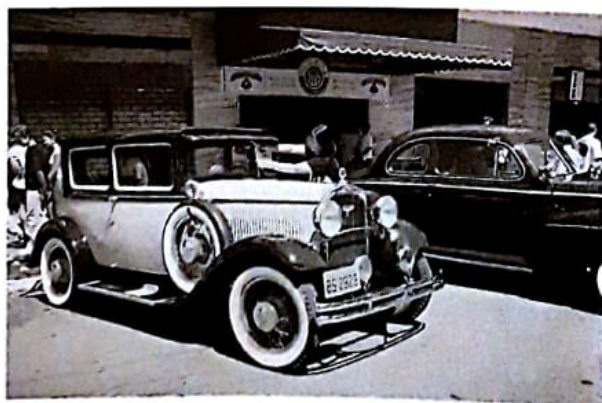


XVI Exposição de Automóveis Antigos de Teresópolis

setembro de 98

Mais uma importante reunião de carros antigos foi realizada em Teresópolis. Compareceram colecionadores de vários clubes, ajudando a abrilhantar o já tradicional evento, tendo como sempre à frente da organização Robison Ferreira. Todos que lá foram, receberam um belo troféu de participação.

Parabéns ao Robison e a todos os que contribuíram para o sucesso do evento.■



Classic Endurance Rio 98

- MG Club do Brasil -

setembro 98

João Alfredo Rocha Lagoa

Em 6 de setembro pudemos reeditar, finalmente, a competição de veículos históricos no belíssimo Autódromo de Jacarepaguá, reformado após a oficialização de prova válida para a Fórmula Mundial, anteriormente Fórmula Indy.

As provas para carros históricos foram iniciadas heroicamente há cerca de 10 anos, com a criação da APCA (Associação de Pilotos de Carros Antigos e Históricos), constituída basicamente por fanáticos colecionadores e ex-pilotos que sonhavam ansiosamente em acelerar suas preciosidades de vez em quando. Esta comunidade se reunia toda terça-feira no restaurante do famoso edifício Dacon, em São Paulo, contando com a presença de alguns cariocas.

Naquela época, havia apenas uma prova anual, promovida pelo Clube do DKW, que era uma subida de montanha disputada contra relógio no Pico do Jaraguá, lugar magnífico para tal prova. A competição era tão acirrada que ocorreram vários acidentes, alguns

deles notáveis, como a saída de pista da 300 SL "gullwing" de Eduardo Saigh (que saiu do carro pelo vidro traseiro, graças à marreta, equipamento original de fábrica, especial para esta finalidade), um acidente com o caminhão de Bombeiros que perdeu os freios após a prova e a destruição completa do Mustang de Luis Fernando Batista.

Em função do considerável risco envolvido, surgiu um campeonato de veículos históricos, ainda disputado no antigo circuito de Interlagos, longo e veloz. Depois, o Autódromo seria reformado para adequação as provas de Fórmula 1 e, em nome da segurança, muitas exigências foram feitas para a participação dos veículos históricos. Estas

exigências terminaram por encerrar o ciclo de provas da então conhecida Formula Classic, pois exigia-se um número de modificações caras e que não permitiam o uso normal do carro, que ficava restrito somente às competições.

O caminho para um outro tipo de prova estava indicado, os carros seriam normais, a competição teria por base a regularidade de tempo estabelecida pelo piloto e as velocidades atingidas seriam compatíveis com a preservação dos automóveis. O Clube do MG abraçou esta idéia com grande competência e sucesso e pudemos voltar a viver momentos deliciosos, sem riscos e adaptações caras, sendo possível competir com o carro que



vinha diretamente da rua ou da estrada para a pista.

Foi neste panorama que os motores voltaram a roncar no belíssimo circuito do Rio de Janeiro, reformado e rebatizado como Autódromo Nelson Piquet. A maioria dos veículos participantes estava exposta no IX Encontro de Automóveis Antigos do Rio de Janeiro, no Forte de Copacabana, ou, pelo menos, os mais belos e mais expressivos; entre eles, Morgan Plus 8, Lotus, Alfa Romeo, Puma GT 4R, Malzoni e Alfazoni, Opel GT, Jaguar XK-120, MG, é claro, Daimler, Rolls-Royce, Mercedes-Benz e ainda De Tomaso e Dino 246. As heróicas presenças de cariocas devem ser mencionadas, para exemplo das futuras gerações: as duplas Muca/Flavio de Midget, João Lagoa/Amauri Mesquita de Alfa, o Viola com o Alfazoni, o Dinho de Alfa e o Alfredo de Malzoni, o Ribas com Ford 34, o Dieckmann com a Mercedes 'Chaparral das Trevas',

o Mike com o Dacon Voador 828, o Aranha de Porsche e o Pinho (ele é carioca, ele é carioca) no GT 4R.

Após boa expectativa no briefing realizado por Mihaly Midasi, o famoso Miguel Molikote, diretor de prova de F1, aqui e na Hungria, - currículo que conferia muito status à prova -, a tomada dos tempos foi realizada com chuva, impondo tempos conservadores aos participantes, embora suficientemente rápidos para uma rodada espetacular do Arnold Steinkopf com o De Tomaso Pantera na curva 1, na primeira volta, felizmente sem maiores conseqüências.

A largada foi dada em estilo Indianápolis, já com a pista seca, e a prova teve a duração de duas horas com revezamento mas não reabastecimento. Os tempos válidos para a classificação foram obtidos com o descarte dos piores, respeitando-se a regra: para cada segundo de atraso, um ponto perdido e para cada segundo de avanço, três pontos

perdidos, sempre em relação ao tempo escolhido pelo piloto nas voltas de treino. Óbvio, todos os relógios foram recolhidos e uma inspeção rigorosa foi realizada em todos os carros.

A prova transcorreu em clima de grande esportividade, sem riscos ou desgastes para os carros, pilotos e assistentes, numa das raras ocasiões em que acelerar não é proibido, como diria Paul Frère: "velocidade não mata, maus pilotos sim", em seu livro "La Conduite en Competition".

Houve oportunidade para assistirmos a verdadeiras aulas de pilotagem, como a tocada firme de Amauri Mesquita na Alfa do João, em duelo permanente com a mesma e de arrojo, ou nas incríveis passagens do nosso advogado Mike com o fita azul Dacon. Feitas as contas da classificação, os resultados foram apresentados e a festa da premiação foi realizada durante o jantar no Forte de Copacabana, em magnífica confraternização.

Alugamos Sonhos.



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

In Cenna
Produções e Eventos

Tels.: (021) 453-0315
• 332-4886 • 332-0137
• 985-7949 • 995-1674

Relação dos premiados:

Colocação final da competição para automóveis antigos:

1º - Guilherme Marx	- Daimler TB 10 Conversível 1950	= 47 pontos
2º - Roberto Dieckmann	- Mercedes-Benz 220 S 1964	= 111 pontos
3º - Flavio Marx	- Rolls-Royce Silver Dawn 1952	= 211 pontos
4º - Renato Martins Oliva	- Chevrolet Bel Air 1957 conversível	= 282 pontos

Colocação final para automóveis esportivos:

1º - José Carlos Monteiro Soares	- Ferrari Dino	= 122 pontos
2º - Richard Flynn	- Morgan Plus 8	= 133 pontos
3º - José Roberto Venezian	- Alfa GTV	= 138 pontos
4º - Rodrigo Duvivier	- Jaguar Mk II	= 142 pontos
5º - Antonio Pinho	- Puma GT 4R	= 156 pontos
6º - Antonio Maranguello Neto	- Alfa Dueto	= 178 pontos
7º - Marcos Cesar de Andrade	- MG TD	= 187 pontos
8º - Gilbert & Raquel Landsberg	- MG B	= 219 pontos
9º - Vicente Schulemburg	- MG Midget	= 245 pontos
10º - Mario Cesar de Andrade	- Jaguar XK 120	= 279 pontos ■

"Uhlenhaut, hip, hural"

Para inscrever a 220 Sb foi preciso convencer os organizadores de que aquele não era um simples sedan Mercedes-Benz, mas sim um bicho-papão de inúmeras vitórias nas competições de sua época, tipo os três primeiros lugares na classificação geral no rally de Monte Carlo 1960 e mais Rally da Acrópole, Tulipas, Coupe des Dames, vários GP de estrada da Argentina (lá, de 61 a 64 não tinha competidor), ou seja, currículo que muita Alpina não conquistou.

É verdade que não se competia na época com câmbios automáticos e que a preparação dos carros de fábrica era extremamente profissional, mas consegui inscrevê-la por licença poética. Uma vez na pista, o apelido "Chaparral das Trevas" foi inteiramente justificado. O automático só passava a quarta nos retões do Autódromo Nelson Piquet, o resto do circuito era em terceira e o 'das Trevas' porque, segundo os catálogos de pintura da própria Mercedes, o azul-escuro Oxfordblau era menos visível do que o preto...

Terminadas as voltas de apresentação para os treinos, acelerei o motor até a Curva Um. O piso molhado sugeria uma certa cautela, mas ao final da reta senti uma vibração forte, de V-8, no ouvido esquerdo. Era o De Tomaso Pantera, entrando na curva por fora. Colocou o nariz na minha frente, nem me preocupei, ele logo passaria e pronto. Passados 10 metros do meu capô, começou a rodar, ficou de lado e vi sua lateral inteira chegando e que a brincadeira iria acabar ali, na primeira curva da primeira volta do treino. Então Deus deu-lhe um

peteleco e o felino adentrou o gramado com certa ganância, deixando o asfalto todinho para que eu completasse a curva. Foi o único susto da única corrida da que participei.

Continuei testando a velha Mercedes na sua capacidade de andar bem numa pista travada, me empolgando a cada volta com seu jeito honesto de enfrentar curvas abertas e fechadas. Os pneus diagonais (Amauri não perdoou) cantavam uma melodia afinada volta a volta, mas em nenhum momento houve qualquer manifestação alheia à minha vontade. Nem deles, nem do carro, uma delícia.

Quando o Departamento de Competições da Mercedes foi fechado, após o acidente na Le Mans-55, incumbiram o grupo de melhorar o próximo projeto de sedan. Fizemos um bom trabalho entre 56 e 59, culminando com a enorme superioridade técnica do W111 sobre o anterior. Fazendo curvas em 98, me lembrei de fotos de 58, quando o amigo do João, o Dr. Uhlenhaut, impunha dedicação exclusiva ao projeto, mergulhando as 220 Sb em tudo quanto era curva, ele próprio, como era seu feitio, levantando a traseira, fechando a cambagem, igualzinho à imagem que meus colegas de pista me transmitiram. A título de registro, está nos livros que o trabalho feito nos sedans 111 foi tão bom que eles superavam os 190 SL em todo o tipo de curva e nortearam o padrão de dirigibilidade dos Mercedes daí em diante.

Pelos breves instantes de Uhlenhaut dos trópicos, muito obrigado, MG Clube.

Roberto Dieckmann

Os primeiros **ROLLS-ROYCE** após a Segunda Guerra

Emilio Alfredo Gianelli

Até o início da Segunda Grande Guerra, a Rolls-Royce fabricava seus chassis e motores, ficando para os compradores de seus automóveis a escolha do fabricante da carroceria. Terminado o conflito, a fabricação foi retomada em 1946 com os Rolls-Royce Silver Wraith e os Bentley, marca que havia sido adquirida em 1931.

Dois aspectos se destacam neste recomeço. O primeiro foi o início da produção na fábrica de Crewe - em instalações que haviam sido utilizadas para a fabricação de motores aeronáuticos destinados aos aviões de combate, e que permanecem sendo a fábrica Rolls-Royce até os dias de hoje. O segundo se refere ao fato de ser este Bentley pós-guerra o primeiro automóvel feito ali 'por inteiro' - carroceria e chassis.

As carrocerias deste Bentley, o Bentley Mark VI, eram fabricadas pela Pressed Steel Company e enviadas a Crewe, onde era efetuado todo o tratamento de chapa, pintura e estofamento para união posterior ao chassis. Portanto, os Mark VI eram basicamente iguais, ou seja, eram produzidos em série. Caso o cliente desejasse, a fábrica fornecia apenas o chassis, mas este não era o objetivo do projeto deste modelo.

Enquanto isso ocorria, o Rolls-Royce Silver Wraith era fabricado apenas sob a forma de chassis e continuou com as tradições da marca. Este modelo teve como base o modelo Wraith de antes da guerra e era um Rolls pequeno, visto que o outro chassis Rolls-Royce oferecido contemporaneamente pela fábrica era o Phantom III, com motor V12 e mais de 7 litros de cilindrada.

Os chassis Silver Wraith foram produzidos em duas distâncias entre-eixos, sendo fabricados 1244 com o menor entre-eixos (127 polegadas) e 639 com a maior, de 133 polegadas, totalizando 1883 unidades produzidas durante o período de 1946 a 1958. Três motores foram utilizados: inicialmente com 4257 cc, cilindrada que foi aumentada para 4566 cc em 1951 e finalmente em 1955, para 4887 cc, todos com 6 cilindros em linha.

Sobre este chassis predominaram as carrocerias fabricadas por Hooper, H.J. Mulliner e Park Ward, uma das mais belas séries de carrocerias já produzidas para a Rolls-Royce. Há ainda hoje muitos Rolls em condições normais de uso, como, por exemplo, o Silver Wraith 4 portas conversível, carroceria de H.J. Mulliner, que serve à Presidência da República.

O Rolls-Royce Silver Dawn, outro modelo do pós-guerra, surgiu de um fato mercadológico que merece

destaque. Havia muitas dificuldades para as indústrias, neste tempo, na Inglaterra, e exportar era uma necessidade imperiosa para as empresas, pois só assim se conseguia o fornecimento de aço. A fábrica decidiu então enviar em 1947 alguns Rolls-Royce Silver Wraith e Bentley Mark VI para um 'tour promocional' nos Estados Unidos, tradicionalmente um dos melhores mercados. Durante as exposições, constatou-se que a marca Bentley era pouco conhecida ali. Como os Bentley tinham menor preço devido à fabricação em série, a fábrica decidiu adaptar a grade dos Rolls-Royce nos Bentley, resultando em um belíssimo automóvel e sucesso de vendas, o Rolls-Royce Silver Dawn. Lançado na Feira Internacional de Toronto, em 1949, pelo preço de 14000 dólares, o Silver Dawn oferecia muitos atrativos aos consumidores americanos, tais como dimensões menores que o Silver Wraith, volante do lado esquerdo e apenas um carburador, enquanto os Bentley Mark VI mantinham dois.

Este modelo constituiu-se em sucesso razoável de vendas, tendo sua produção sido concentrada somente para exportação até quase o final de 1953, quando passou a ser também oferecido aos compradores ingleses. Muito poucos Silver Dawn foram vendidos sem a carroceria standard. No total, foram produzidos 761 Silver Dawn. Os 170 primeiros receberam o motor de 4257 cc e os demais, o motor de 4566 cc, ambos com seis cilindros em linha.

A maior importância do Silver Dawn na história da Rolls-Royce deve-se ao fato de que este modelo marca não somente o início da produção da automóveis completos de fábrica, como também o amalgamento das marcas Rolls-Royce e Bentley, visto que a partir de abril de 1955, quando foi lançado o seu sucessor, o Rolls-Royce Silver Cloud (e o Bentley S1), as duas marcas se distinguiam apenas pela grade do radiador.

A fabricação do chassis Silver Wraith continuou até o final de 1958, tendo sido substituído em 1959 pelo Phantom V, enquanto que o Silver Cloud em suas versões I, II e III, estas duas últimas equipadas com motores V8, e seus irmãos Bentley S1, S2 e S3 permaneceram em produção até 1965.

Bibliografia

- The Rolls-Royce and Bentley vol.1 e vol. 2 - Graham Robson
- Postwar Rolls-Royce and Bentley - A Concise Buying Guide - Barry D. Clooney.

ATENTOS À HISTÓRIA

Todos tínhamos muita curiosidade para saber o que teria acontecido à Rolls-Royce verde, tema de uma despretenhosa matéria com este nome, publicada no RADIADOR nº 37, na página 26. Sabíamos que o carro havia sido exportado para os Estados Unidos, após a morte de Maurício Gudin, mas certeza ninguém tinha. Até que acontece a edição 98 de Pebble Beach, que não foi uma Pebble Beach qualquer, pois o nosso Muca, diretor técnico do VCC-RJ, estava de enviado especial desta modesta publicação.

Depois de ver tudo o que queria em termos de Porsche e Alfa-Romeo, protótipos e vários carros únicos, o Muca foi com o Thomas beber uns drinques nos arredores de Reno, Nevada e descobriu, em fase intermediária de restauração aquela Rolls, que fora do Octavio Guinle, do João Borges, do pai do Mariozinho de Oliveira e do Maurício Gudin. O novo proprietário cuidadosamente obteve documentos sobre a história do carro, inclusive estas cópias do arquivo da fábrica, iniciado em 02 de novembro de 1925.

- O relatório diz tudo, mas observe as especificações particulares ao modelo comprado:
- Molas para carroceria esportiva tipo bote Park Ward, 4 lugares e bagagem normal.
- Baterias no chassi.
- Capô polido.
- Rodas com raios de arame Dunlop e uma roda de reserva.
- Uma roda extra.
- Dois estepes e pneus Dunlop Steel Sided Cord (33x5).
- Marcador de nível de gasolina no tanque com leitura em litros e galões.
- Distância entre eixos grande.
- Acessórios niquelados.
- Phantom I, chassi 112 LC e motor OR 35. Tipo 40/50 HP.
- Encomenda em 31.10.25, enviado para Park Ward em 27.01.1926.
- Embarcado em 07.02.27, ou seja um ano e um mês depois, pelo S/S "Engadine"
- Destino: Boulogne, Paris, chique, *trés chic*.



PEUGEOT

*Emoção
em
movimento*



Bretagne

Rua General Caldwell, 193

509-8672
224-8477



IX Encontro de Automóveis Forte de Co

Desta vez, atuamos fortalecidos pelo patrocínio da TEXACO e pudemos divulgar maciçamente o nosso evento máximo. Obtivemos matéria em todos os jornais especializados, fomos anunciados pelas rádios AM e FM e ainda recebemos a grata surpresa do oferecimento da CNT - canal 9 de colocar no ar um comercial do evento.

Este comercial por si só foi uma obra divina. Ora, quando o Ricardo Sampaio da CNT ligou para o

curiosidades para O RADIADOR, nem pestanejou, produziu, em questão de horas, o desejado comercial de trinta segundos que o presidente levou correndo para a CNT. Decidimos condecorar os envolvidos Mário e Ricardo com a láurea máxima do antigomobilismo que é o tratamento V.Vo. que deve ser flexionado sempre na terceira pessoa do singular à semelhança de vossa senhoria e que significa Venerável Veterano.

Diga-se um pouco mais sobre a CNT - a emissora do antigomobilismo, pois além das inserções oferecidas, o programa semanal do João Mendes, Esporte Motor, já havia comunicado a realização do IX Encontro.

Com tanta gente ajudando e mais a Inês Lito perturbando redações e estúdios, o resultado não poderia ser outro, 17 mil pessoas visitaram a exposição, que aconteceu em fim de semana bem paulista, nublado com nuvens adicionais e garoas ocasionais. Como os paulistas apareceram com força

Fotos: Mahar / Sergio Nobre



VCC-RJ em tempo super hábil, nós nem esquentamos as nossas depauperadas cabeças e nem consultamos as nossas carteiras ou fundos de reserva idem. Não haveria como produzir o comercial e ponto final. A três dias do evento, numa conversa informal dentro do mencionado patrocinador, Dona Ruth descobre que havia material do evento anterior, gravado em Beta Max pelo Mario Casal. O Mário, que em suas andanças de fotógrafo da Texaco ainda descobre



total, a questão do mau tempo deve ser debitada a eles.

O número total de inscrições e automóveis foi até menor do que no ano passado, porém observamos um aumento significativo da qualidade dos automóveis, o que veio ocasionar sérias dificuldades à comissão julgadora presidida pelo Sergio Fortes e não houve jeito, para as décadas de 40 e 50, a solução foi aumentar o número de premiados, tal a dificuldade de desempate.

A programação transcorreu como manda o figurino



Antigos do Rio de Janeiro

Copacabana/98

carioca, absolutamente imprevisível. A dez minutos de iniciarmos o Desfile pela Orla, o primeiro acontecimento, o Dieckmann havia ligado apenas seis veteranos, o resto estava olhando o carro do vizinho, batendo papo furado ou coçando as costas enrugadas pela viagem. Ninguém se mexia. Desesperado, o presidente avançou com a pequena coluna pela avenida Atlântica, mas quando olhou para trás, eram quarenta e dois carros, dos quais quarenta cumpriram



o percurso completo e ainda se abasteceram no posto Texaco da Lagoa com os 10 litros oferecidos. Um sucesso.

À noite, o famoso coquetel de conagração, que tentamos realizar ao ar livre em 1997, aconteceu finalmente. Sob ameaça de garoa, tudo nublado às 7 da noite, os corajosos Aquim Eventos, Victor Som-com-Luz e o conjunto Charles Rio e seus Niteróis montaram os bastidores da festa. Pesadas toalhas

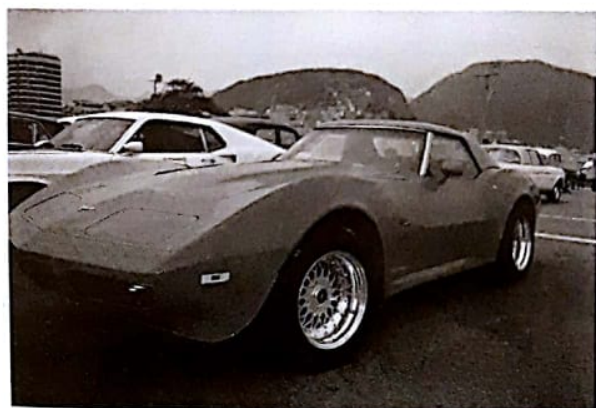
plásticas foram armazenadas para o caso de dilúvio com maremoto. Às nove, hora marcada, a lua cheia, plena e prateada apareceu com os primeiros acordes e a belíssima Praça das Casamatas do Forte de Copacabana acolheu os convidados que não se cansavam de apreciar a vista da praia, da lua, dos contornos medievais da fortificação, das iguarias servidas e da música sempre suave. À meia-noite, antes que seus carros antigos voltassem a ser abóboras, os veteranos se despediram.

Para o domingo havia uma programação pioneira, em conjunto com o MG Clube, de São Paulo. O famoso Classic Endurance, que já ocupou as páginas de O RADIADOR com as mais lindas imagens, iria ser realizado no Autódromo Nelson Piquet, o único autódromo carioca vivo. Pela primeira vez também, o clube iria aceitar a participação de veículos não-esportivos, de maneira a permitir o ingresso dos participantes do IX Encontro. Inscreveram-se 43 carros esporte e nove não-esportivos. Pode não ser



muito, se comparado aos habituais 100 inscritos, como é normal em São Paulo, mas que idéia deliciosa. Veja a matéria exclusiva.

Na festa da premiação, aconteceu a dança das cadeiras sem música, pois havia apenas metade das cadeiras necessárias, mas considerando-se a animação, até que as reclamações foram poucas. Aliás, havia música, mais uma vez a cargo do Victor Som-com-Luz e na altura exata para permitir a fofoca desenfreada sem sussurro, o que não é lá muito de bom tom. O coquetel da Aquim Eventos incluía um



prato quente, delicioso no dizer dos analistas culinários Romeu Siciliano e Acepipius, aquele de Vitória, que voltou a bicar nos eventos veteranos.

Na hora da premiação propriamente dita, os veteranos se aproximaram da mesa dos troféus e aclamaram entre dentes, como é tradicional, cada laureado. Houve também o momento dos discursos, em que o presidente Dieckmann mencionou os avanços obtidos este ano em relação à placa preta, objetivamente comentados pelo Presidente da Federação, o seu e o nosso Aurélio. O Sergio falou das dificuldades da escolha dos destaques automobilísticos e para fechar a falação, o Rubem Duailibi exaltou a qualidade do evento - boa praça o Rubem. Depois da festa, muitos veteranos distraídos levaram bandeiras e galhardetes da Texaco para suas casas e garagens. Não sobrou nenhum, diminuindo em muito o trabalho de retirá-los e a Texaco certamente espera que tais peças mereçam lugar destacado na decoração. ■



As "veteranas" Beth, Isabel e Ana.

Premiação IX Encontro

Destaques década de 20

Dodge Brothers Sport Sedan 29 - J.Porcaro

Ford Phaeton 1928 - José Luiz Leite e Silva

Destaques década de 30

Ford Sedan 1934 - Paulo Panariello

Plymouth Coupe 1933 - José N.S. Frões

Ford Roadster 1933 - Toloiy Mariem

Destaques década de 40

Cadillac Limousine 1947 - Milton Lapertosa

Lincoln Zephyr 1941 - Og Pozzoli

Ford Coupe 1940 - Plínio de Aguiar

Destaques década de 50

Jaguar MkV 1950 - Fernando Affonso

Ford Crown Victoria 1955 - Romeu Siciliano

Destaques década de 60

Ford Mustang GT 1968 - Sérgio Sarkissian

Ford Mustang conversível 1968 - Vicente Prado Jr.

Destaques década de 70

Cadillac Coupe Deville 1975 - Roberto Suga

Mercury Cougar 1971 - Arnaldo Mazieri

Troféu Nova Texas - *melhor Cadillac* - Cadillac 1941 - Conversível - Mário de Oliveira

Troféu Auto Lieb - *melhor Mercedes Benz* - 280 SE - Antonio Carlos Lopes

Troféu Coker Tire - *melhor conversível* - Chevrolet Belair 1957 conversível - Ederardo Persinotti

Troféu R.S. Autos de Coleção - *mais antigo* - Ford 1926 - Gentil Ramos de Queiróz

Troféu Brink Center - *melhor esportivo* - Lotus Elan 1974 - Antonio Sérgio Massa

Troféu Melhor Nacional - Romi-Isetta 1958 - Roberto Machado

Troféu Melhor Pick-up - Chevrolet 1955 - Eugênio de Camargo Leite

Troféu Havoline - *maior carter* - Rolls Royce 1952 - Flávio Marx

Troféu Melhor Restauração - Alfa Romeo Sprint 1967 - Luis Fernando Gonçalves

Troféu Atelier Aun - *gosto popular* - Romi-Isetta 1957 - Klaus Hanser



TEXACO MOTOR OILS

sont des huiles automobiles transparentes, d'un beau jaune doré.

Leur emploi signifie:

*Départ toujours assuré;
Sécurité absolue de marche;
Accroissement de rendement;
Absence totale d'encrassement.*



CONCESSIONNAIRES DES PRODUITS "TEXACO"

Pour la France, l'Algérie et la Tunisie :

THE TEXAS COMPANY S.A.F.

43, Rue Saint-Georges, 43

PARIS (IX)

Pour la Belgique et les Pays-Bas :

CONTINENTAL PETROLEUM COMPANY

Société Anonyme

55, Avenue de France, 55
ANVERS

Pour l'Italie :

THE TEXAS COMPANY S.A.I.

17, Via in Lucina, 17

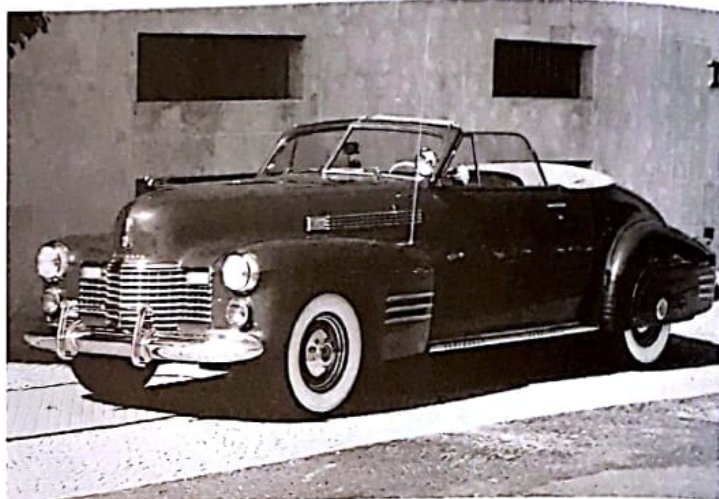
ROME

CADILLAC 1941

José Cândido Muricy Neto

Fotos: Mahar

Indiscutivelmente, o design do Cadillac 1941 é considerado por muitos estilistas, até hoje, como um dos mais expressivos da década. Suas linhas derivam, em grande parte, da evolução do Cadillac 38 - 60 Special. Perfil baixo, ausência de estribos, um correto fluxo de linhas desde o capô até a configuração da mala que se harmoniza como um todo. Realmente a criação de Bill Mitchel influenciou a todos os estilistas da época. No desenvolvimento do Cadillac 41, Art Ross, da equipe de estúdio de Mitchel, impressionou vivamente Harley Earl, o todo poderoso e absoluto chefe do departamento de arte e cor da divisão Cadillac, ao fazer um esboço onde se notava uma grade com linhas agressivas e bem definidas. A maioria das grades e frisos do Cadillac eram fundidas e não estampadas. A execução dos moldes permitem uma precisão maior nos mínimos detalhes, reproduzindo fielmente os intrincados altos e baixos relevos das peças fundidas. O que Earl visualizou no desenho de Art Ross foi



...tornando-as inconfundíveis.

uma dramática e indiscutível identificação personalizada, ou seja, olhando-se o Cadillac por qualquer ângulo, ou à distância, os seus detalhes realçariam as suas linhas, tornando-as inconfundíveis, chamando atenção do público em geral. A grade frontal do radiador, a partir de 41, tornou-se distinta e absolutamente original, com suas barras cromadas horizontais e verticais logo abaixo do perfil do capô e projetando-se para os paralamas. Tanto sucesso fez que, com pequenas variações em seu desenho básico, o motivo permaneceu até o final da década de 50 e, um pouco mais estilizada, reapareceu no final dos anos 60 até 76. O modelo da capa é da série 6267D coupé conversível, um dos 3.100 fabricados. É um S.O., ou seja, Special Order, cujas combinações de cores e estofamento obedecem a pedido especial de seu primeiro comprador. Motor V8, válvulas no bloco, 346 polegadas cúbicas, taxa de compressão 6:25, diâmetro e curso dos pistões 3 1/2 x 4 1/2, 140 hp, 3.400 rpm, são suas principais características.



ORLY
COMÉRCIO EXTERIOR E TRANSPORTES LTDA.

Assessoria de
Comércio Exterior
(DESPACHOS ADUANEIROS)
TRANSPORTES

Eliel S. Oliveira
despachante aduaneiro

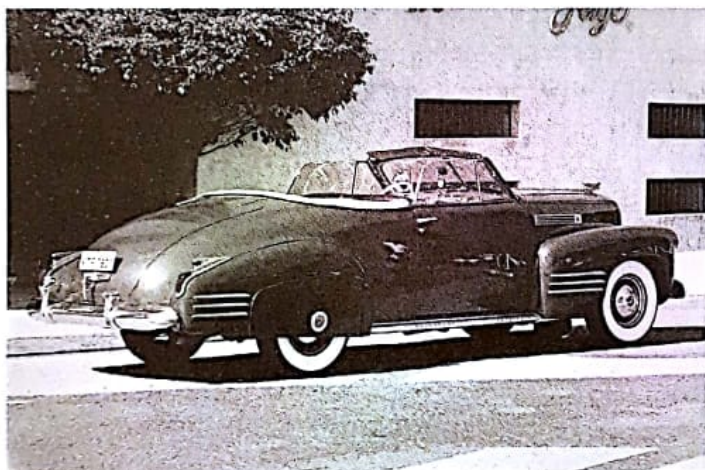
Santos/Matriz: rua Visconde de São Leopoldo, 476
CEP 11010-200 - PABX: (013) 219-7712 - FAX: (013) 219-6949
SÃO PAULO - CAMPINAS - LIMEIRA - RIO DE JANEIRO - URUGUAIANA (PR) - FOZ DO IGUAÇU (PR)

Mariozinho e Cadillac 1941 coupé conversível - modelo 6267D.

A maneira pela qual o nosso companheiro e sócio benemérito Mariozinho de Oliveira adquiriu o Cadillac em questão é cercada de lances fortuitos e caprichosos, aliás, bem ao seu feitio. Este conversível era bem conhecido, assim como um outro 1938 60 Special, dos habitantes de Teresópolis. Tanto um como outro eram vistos sendo dirigidos pela viscondessa de Moraes, transitando pelo Alto, Várzea e o Quebra-Frascos, em direção à sua fazenda São Luiz. De baixa estatura, franzina, não era de muita conversa e andava sempre com um revólver 38 à mão. Portuguesa, costumava ir à Europa, levando ora um Cadillac, ora outro. Nos meus guardados, tenho a placa de Berna, com a plaqueta CD (corpo diplomático) do período em que seu irmão, Julio de Moraes, então cônsul naquele país, transitava com o Cadillac 38 - 60S, hoje de minha propriedade. Quando do falecimento do cônsul, Mariozinho soube pelo amigo e sócio Joaquim Cardoso que o carro estava à venda em uma oficina, podendo, assim, olhar detidamente o Cadillac e conversar com o mecânico.



O Copa, a Cadillac, anos dourados, o máximo!



Sem dúvida, um marco na história da beleza e do estilo.

Era um fim de semana e, voltando à sua chácara Esadof, Mário ficou ligado. Na segunda-feira, antes de retornar ao Rio, resolveu passar mais uma vez na oficina. Estava em companhia de Elza. Lá chegando, viu um casal conversando com o mecânico e o capô aberto. Ficou observando o trio à distância, quando Elza, graças à sua especialização de fonoaudióloga e ex-professora do Instituto de Surdos e Mudos, depreendeu pela leitura dos lábios que o casal estava interessado na compra do carro, praticamente fechando o negócio. Enquanto agradecia efusivamente à Elza pela inestimável colaboração, Mário

carro em destaque

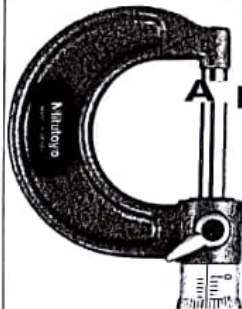
• R. Conde de Bonfim, 480/603
Tel.: 288-1399

• Administração e Participações Ltda

A&C
ASA

Organização Técnica Contábil

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



A precisão que você precisa.

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



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

voava e, em questão de minutos, batia à porta da casa de dona Margarida, filha da viscondessa. Todo molhado, pois chovia a cântaros, e com cara de pedinte, foi atendido com certa indiferença ao explicar as razões de sua visita. Apesar de tudo, foi convidado a entrar. Enquanto a dona Margarida dizia que não tinha carro nenhum, muito menos Cadillac, Mariozinho, observador, viu em uma das paredes da sala quadros do pintor português José Malhóia (um dos maiores pintores portugueses, existindo um museu em sua homenagem na cidade de Caldas da Rainha) retratando personagens que prontamente identificou como sendo de Amâncio, então amante de outra retratada, a Sevéra - a cigana - não menos famosa cantora de fados do princípio de século. Intrigada, a dona Margarida quis saber do Mário como ele conhecia os quadros. Mário então explicou que seu pai possuía outros tantos quadros deste pintor, conhecendo a história em detalhes dos seus personagens. Ao perguntar pelo pai, ficou mais amistosa ao saber que o pai de Mariozinho era filho de Zeferino de Oliveira, muito amigo do visconde de Moraes. Daí para comprar o Cadillac foi um pulo;



Um falsificador de seqüência não faria melhor.

pagou e tomou posse. Após uma viagem cheia de explosões (ponto do distribuidor), chegou ao Rio, indo direto para a oficina do famoso Moisés, na Rua Assunção, em Botafogo, onde operava-se milagres. O carro ficou em ordem e só deu prazer ao Mário. Na época da compra estava absolutamente original e com 70 mil kms. Porém, houve um momento, acho que por sugestão de uma mãe de santo, em que Mário pintou o carro de branco, virando uma baleia e perdendo muito do seu charme. Em 87, Mário, atacado por outra febre maluca, começou a vender e dar seus Cadillacs, 11 no total, e um Lincoln

Continental 72 Mk IV, um estranho no ninho. Vendia os modelos pós-guerra. Inicialmente, não me preocupei, porém quando vendeu em 88 um Cadillac 41-60 S, resolvi correr o risco de perder o amigo, mas o conversível ficaria de uma maneira ou de outra. Como se encontrava meio caído, como dizia o Ignácio Loyola, resolvi, em um fim de semana, desmontá-lo totalmente, para então sofrer uma recuperação geral!

Resumindo: Mário, a bem da verdade, aguardou pacientemente, durante nove anos, para vê-lo finalmente restituído à sua antiga glória! ■

COMO OCUPAR O SEU TEMPO SEM OCUPAR SUA GARAGEM.

Na Brink Center você encontra a mais completa linha de miniaturas em metal para você colecionar. Temos automóveis antigos e modernos.



BRINKCENTER

Burago, Maisto, Solido, Mira, Ertl, Revell, U.T., Minichamps, First Gier, Road Tough, Liberty, Joef, Majorette, Vitesse, Quartz, etc.



Barbury Mint

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

Momentos Inesquecíveis Veteran Car



Octavio leva sua Buick a todo canto. Na reunião do Parque da Lajinha, ele disputou a atenção dos turistas e cada palmo de grama com alguns habitantes do lugar.



O PASSADO... CUNHADO

As moedas que você vê eram utilizadas há 100 anos como vales metálicos pelos trabalhadores avulsos nos depósitos de carvão e sal da Wilson Sons, na Ilha da Conceição, em Niterói. Os furos permitiam guardá-los em correntes, arames ou barbantes.

WS
Wilson Sons
Tel: (021) 296.4422

161 anos a todo vapor no Brasil.

A história da Limousine Executivo

Willys-Overland do Brasil S/A Ind. e Com.

José Antônio Penteado Vignolli

Em 1967, o mercado mundial de automóveis oferecia apenas nove limousines como sendo produtos originais de fábrica (Mercedes-Benz 600 Pullman, Daimler Majestic, Rolls-Royce Phantom V, Vanden Plas Princess, Zil 1116, Valiant Limousine, Nissan Prince Royal e Cadillac Fleetwood 75). Entre estes nove fabricantes, estava a Willys-Overland do Brasil, com o Executivo.

Até hoje persistem várias histórias, nem sempre verdadeiras, a respeito deste automóvel, porém são poucos os trabalhos de pesquisa que mostram um pouco mais do que a simples descrição deste que é um dos poucos clássicos da indústria automobilística nacional.

O projeto de se construir uma limousine nasceu na administração do então presidente da Willys-Overland do Brasil, Willian Max Pearce, um americano que iniciou sua carreira como piloto de Edgar Kaiser - filho de Henry Kaiser, magnata do ramo da metalurgia e também fundador da indústria de automóveis Kaiser-Frazer - e que aceitou o desafio de trabalhar no Brasil, a partir de 1955, onde ocupou os cargos de diretor industrial e diretor administrativo até chegar à presidência da empresa, onde permaneceu até sua venda em 1967.

A estratégia de marketing da Willys

O senhor Pearce tinha uma visão muito especial de como promover os produtos da Willys. Bom exemplo disso é o lançamento do novo Aero-Willys 2.600 que aconteceu no Salão de Paris de 1962, pois, se o automóvel fosse lançado no Brasil, não seria alcançada a repercussão necessária para promover aquele que foi um dos maiores projetos automobilísticos já realizados no país.

A limousine também era uma boa idéia de marketing, pois foi intencionalmente construída em número limitado e com o objetivo de dar ainda mais prestígio à marca, uma vez que era o automóvel que seria entregue durante o V Salão para passar a ser



Anúncio de 1967.

usado pelo presidente da República, além de governadores de Estados, ministros e possivelmente por alguns empresários.

A imprensa especializada já vinha antecipando a existência do projeto e um dos fatores que criaram grande expectativa era a crença de que o automóvel a ser oferecido para a Presidência da República seria equipado com vidros à prova de balas e com carroçaria blindada. Tudo isso ajudou a dar mais notoriedade à limousine.

O lançamento oficial se deu no V Salão do Automóvel que se realizou no pavilhão do Ibirapuera (em São Paulo), entre 25 de novembro e 12 de dezembro de 1966, com a entrega do modelo



Itamaraty Executivo.

Especial (E-340 chassi 05) ao presidente da República, o general Castello Branco. Na verdade, este modelo não era blindado, porém possuía alguns equipamentos a mais do que os outros produzidos, tais como o rádio transmissor (colocado no porta-malas, com uma bateria suplementar), mastro para bandeiras nos pára-lamas dianteiros, brasões da

República nas colunas da capota e no centro do banco, alças de apoio para os usuários dos banquinhos escamoteáveis, além de uma televisão e de um velocímetro no console central do habitáculo traseiro.

Naquele salão, a Willys estava instalada num *stand* de 1.700 metros quadrados, bem no centro do pavilhão de exposições, e levou para mostrar ao público 23 automóveis dos quais chamavam a atenção o Executivo presidencial, um Executivo Standard, um Willys Fórmula 3, um protótipo com motor entre eixos e um Willys-Knight 1928 (que participou do filme "Meu pé de laranja lima") entre outros automóveis e utilitários, além dos outros produtos que também fabricava. (motores marítimos, conjuntos geradores etc.).



E - 5 da presidência da República. Foto na Chácara Willys em São Bernardo do Campo, SP.

O Executivo em novas mãos

Alguns dos Executivos saíram da fábrica muito tempo após seu lançamento e isto se deve não à falta de sucesso mas, sim, pelo fato de que logo após o V Salão, em abril de 1967, já se anunciava que a Ford Motor Company dos Estados Unidos já havia comprado as ações da Willys que pertenciam à Kaiser Jeep Corporation (35.75%) nos Estados Unidos e as ações da Régie Nationale des Usines Renault (12%) na França e, conseqüentemente, havia se tornado dona da Willys no Brasil, não havendo, então, maior interesse por parte do novo acionista em promover o modelo de prestígio da Willys. Aliado a isto, o lançamento do Galaxie no mesmo V Salão do Automóvel teria atraído toda a atenção da Ford ao novo modelo e queria mostrar ao consumidor brasileiro uma nova concepção de automóvel de luxo que, sem dúvida, era mais avançada do que a oferecida pela Willys naquele momento.

O futuro frente à nova concorrência

O Executivo, o Itamaraty e o Aero não poderiam ser comparados com o Galaxie por serem projetos totalmente diferentes em termos de tecnologia. Isto nos ajuda a entender a venda da Willys por parte da Kaiser, pois o grupo, naquele momento, mantinha interesses na área automobilística somente na Argentina (IKA - Indústrias Kaiser Argentina) e no Brasil; uma atualização tecnológica custaria milhões de dólares sem que se tivesse certeza do sucesso deste investimento, já que se estaria competindo, em pouquíssimo tempo, com as três grandes empresas automobilísticas americanas que estavam trazendo para o Brasil modelos mais modernos como o já citado Galaxie, o Opala e o Dodge Dart.

Para que possamos ter uma idéia de preços, o Executivo especial custava o equivalente a aproximadamente quatro Volkswagens sedan, ou seja, Cr\$ 27.003, enquanto um Itamaraty custava Cr\$ 13.947 e um Galaxie, Cr\$ 21.909.

Executivos: seus números e características

No total, foram fabricadas 27 limousines sendo dois protótipos, 19 do modelo Standard e seis do modelo Especial. Sua carroçaria foi desenvolvida em conjunto com a Karmann-Ghia, sendo que alguns exemplares têm gravado numa pequena placa nas soleiras das portas traseiras os dizeres "carroçaria Karmann-Ghia". A modificação consistiu na inserção de mais alguns centímetros entre as portas e entre a porta traseira e o porta-malas. Importante notar que parte deste ganho de dimensões foi obtido graças à limitação de espaço para o motorista, já que o banco dianteiro não permite regulagens.

O modelo Standard, que era tecnicamente conhecido como série 6-1152 S-340, era uma versão com diversas características exclusivas, porém menos luxuoso que o modelo Especial, que era da série 7-1153 E-340.

A grande diferença entre o Executivo e o Itamaraty estava no habitáculo para os passageiros, pois havia, na versão Standard: espaço para cinco pessoas, sendo três no banco propriamente dito e duas nos banquinhos escamoteáveis situados nas laterais da parte central do automóvel; vidro elétrico separando o motorista; rádio com quatro faixas de ondas; toca-fitas de cartucho (Clarion Car Stereo); apoio móvel



A rainha Elisabeth II da Inglaterra chegando ao Rio de Janeiro.

para os pés; detalhes de acabamento em jacarandá-da-Bahia maciços; vidro "ray-ban" no pára-brisas e no vidro traseiro; ar condicionado e uma plaquinha em prata indicando que o veículo havia sido "Fabricado especialmente para..."

A versão Especial tinha todos estes requintes, porém tinha capacidade para quatro passageiros, pois o banco era separado por um console fixo que possuía um gravador Sony, um barbeador Remington Roll-a-Matic, um toca-fitas de cartucho Clarion Car Stereo, espaço para guardar as fitas, além dos controles de luzes internas, separador de vidro entre as cabines e acendedor de cigarros. Interessante notar que o padrão do estofamento foi inspirado no que fôra usado no Itamaraty 66, sendo então composto de grandes quadrados delineados por costura e com botões nas extremidades.

Os interiores eram sempre em couro, a maioria na cor havana na parte dos passageiros e preto na parte do motorista; porém existe um exemplar com havana nas duas cabines. O estofamento era oferecido nas cores havana, preto, cinza e branco (!). O interior do modelo Standard seguiu a padronagem dos Itamaratys com costuras verticais.

Os automóveis saíram de fábrica geralmente na cor preta, pois se conhecem apenas dois exemplares de outra cor, sendo um azul marinho que foi de uso da Willys (posteriormente pintado de preto pela própria fábrica) e outro verde, cujo atual proprietário pintou de preto. Dos automóveis atualmente conhecidos apenas um não é preto, mas azul.

Os Executivos e seus proprietários

Dos 27 automóveis produzidos, 22 foram identificados, porém hoje só se conhecem 19 que estão, na sua maioria, na mão de colecionadores. Em

alguns casos foram modificadas algumas características originais colocando-se, por exemplo, teto solar, pintando o estofamento, colocando calotas diferentes, colocando detalhes de anos anteriores, mudando o padrão do estofamento, etc..

É interessante notar que alguns automóveis saíram de fábrica com detalhes que lhes conferiam exclusividade como o grande teto solar do Especial número 5 do Governo do Estado de São Paulo.

Um dos últimos a sair da fábrica (Ford-Willys) foi o Standard número 16, que foi vendido para a prefeitura da cidade gaúcha de Pelotas em julho de 1969. Era um modelo realmente simples, pois não tinha o nome Itamaraty nem o detalhe prateado no capô; tinha a grade dianteira do Itamaraty 68 e o console do habitáculo dos passageiros era inteiriço, pois não possuía rádio. Este automóvel agora se parece com os outros, porque o atual proprietário fez modificações a fim de igualá-lo aos demais.



Executivo "Standard" 14.

Percebe-se então que a fábrica aceitava modificações, pois o automóvel seguinte, de número 18, saiu da fábrica em agosto de 1969 sem as modificações por que passou o número 17.

Poucos destes automóveis foram vendidos para particulares, já que dois foram para a Presidência da República (S-4 e E-5), seis para governos estaduais (S-10 Bahia, S-15 Mato Grosso, E-2 Minas Gerais, E-3 Guanabara, E-4 São Paulo e E-6 Rio Grande do Sul), três para o Ministério das Relações Exteriores (S-6, S-8, S-13), um para o Ministério da Aeronáutica (S-11), um para o Tribunal de Justiça do Paraná (S-1) e um para a prefeitura de Pelotas (S-16). Dos demais de que se tem notícia, três foram vendidos para empresas e cinco para pessoas físicas.

Dos vendidos para o governo, apenas dois



A rainha Elisabeth II chega ao Palácio da Justiça, em Brasília.

permanecem com ele, que são o do Ministério da Aeronáutica (S-11), que está exposto ao lado do avião Viscount da Presidência da República no Museu Aeroespacial do Campo dos Afonsos (RJ) e o do governo do Mato Grosso (S-15), que numa atitude louvável tombou o automóvel, que agora é parte integrante do patrimônio histórico do Palácio Paiaçuás, sede do governo do Mato Grosso.

Algumas passagens com os Executivos

Muitos fatos interessantes ocorreram com os Executivos, porém um é especial e ocorreu com o Executivo do governo do Estado de São Paulo (E-4), quando do governo Abreu Sodré. Certa noite, em meados de 1968, o automóvel foi metralhado no bairro do Pacaembú com o governador a bordo; o mesmo só não se feriu pois estava recostado no banco traseiro com os pés apoiados na banquetta retrátil. Mesma sorte não teve o motorista, que foi ferido nas pernas. Consta que durante a reforma, o atual proprietário teria encontrado uma das balas alojada no interior de uma das portas.

Com exceção do Rolls-Royce da Presidência da República (que foi comprado e não doado pela rainha da Inglaterra), nenhum outro automóvel serviu a tantos presidentes e autoridades estrangeiras quanto os Executivos, pois só o presidencial (E-5) serviu a sete presidentes da República e

teve sua última grande aparição pública quando da posse do presidente Collor, quando foi usado para levar sua esposa à cerimônia.

Possivelmente, os passageiros mais ilustres dos que se serviram dos Executivos foram a rainha Elisabeth II da Inglaterra e o Príncipe Akihito e a Princesa Michiko do Japão, quando das visitas que fizeram ao Brasil.

Com todo este passado, é inegável que o Executivo



O príncipe Akihito e o presidente Costa e Silva.

seja não só um clássico, mas um dos automóveis mais interessantes já fabricados no Brasil e que tem lugar assegurado na história de nosso país.

(Texto de José Antonio Penteado Vignoli . Os fatos relatados e fotos são fruto de intensa pesquisa que vem sendo desenvolvida já há muito tempo pelo autor e pelo Dr. Antonio Sérgio Ribeiro.) ■

Continental Kits



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

J. AFFONSO

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

ZÉ BOBNA em:

Mahar na Feira de Utilidades Domésticas

Arte e texto:
David Nery



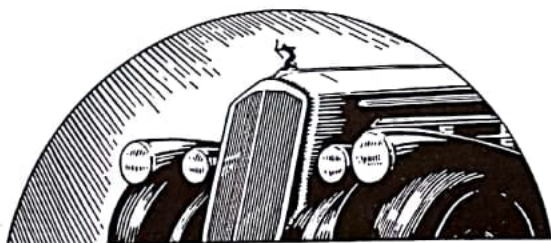
E agora,
como prêmio
de melhor
projeto:
Mahar!

Projeto? Mas
eu nem tô
participando!



Pelo Maharlet,
que utiliza um
carburador
de liquidificador
Walita, motor de

Walita Mix no limpador de
pára-brisas e freios a discos
de 78 rotações do Nelson
Gonçalves!



Romeu Siciliano

AUTOMÓVEIS ANTIGOS
ESPECIAIS E DE COLEÇÃO

SHOWROOM

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

LOJA, OFICINA, PEÇAS E SERVIÇOS

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



Ernani Freitas

Despachante

Rua Conde de Bonfim, 792 -

Box 4 - Tijuca -

CEP 20530-002

Rio de Janeiro - RJ

Tel.: (021) 278-2361

Fax: 208-1413 -

Celular: 9985-8839

Momentos Inesquecíveis Veteran Car



Piratas na prancha

Os sócios proprietários mais inadimplentes do VCC-RJ estão aqui reunidos lendo o seu último O RADIADOR antes do pulo. Palmas para o Rubem Lima, o Enio Bock e o Carlos Garcia, que não estão na foto porque souberam sair sem cair.



Pneus banda - branca ou especiais

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

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

J. AFFONSO

J. Affonso Comércio Internacional Ltda

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

Antes e Depois...

There's opportunity everywhere.



\$ 450

If you have vision to see it.



\$ 45,000

Sócios no Passado

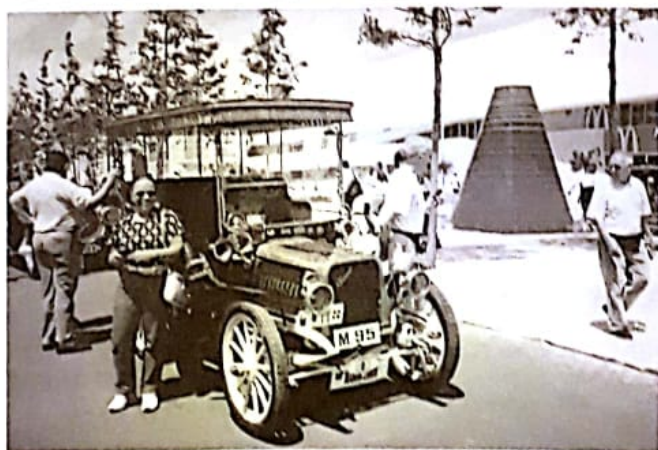


Esta é uma foto muito retocada de um "santinho" na hora da saída da primeira comunhão.

Teste: quem é a figura, sabendo-se que a foto é de 1916?



Henri no seu Belair 55 no parque Shangai, Quinta da Boa Vista, RJ.



Momentos Inesquecíveis

Veteran Internacional

Nosso enviado especial à corrida Madri-Lisboa fotografou esta cena bem competitiva, junto à filial do Mac Donald's lisboeta.
Foto: Mario Casal (com sucursais)



Aos amigos do VCCB-RJ e do MG Club:

Pela primeira vez, escrevo uma correspondência dirigida a dois destinatários.

O motivo é justo, pois também pela primeira vez tive participação em sessão dupla de carro antigo. Estou me referindo ao IX Encontro de Automóveis Antigos do Rio de Janeiro e ao Rio Classic Endurance 98, ambos realizados no feriado de 7 de setembro.

Um dos saldos da experiência foi verificar a estrutura atual do autódromo e as diversas facilidades que podem ser utilizadas para abrigar outros eventos para carros antigos, exposições, provas, gincanas, etc.

O principal porém, foi divulgar mais uma forma de utilizarmos o carro antigo de maneira segura e divertida. O evento do MG Club, que já foi realizado

com imenso sucesso nos dois anos anteriores em Interlagos, contempla automóveis esporte ou sedans que tenham comprovadamente participado de competições de regularidade. A idéia de estender o conceito do evento a qualquer veículo de coleção foi, para mim, a grande sacada, pois muito menos de descaracterizar a iniciativa original, agregou novos participantes.

Lembro que o VCCB-RJ promoveu durante anos um rally na Estrada de Teresópolis a Petrópolis, com grande adesão por parte dos associados que utilizam em sua esmagadora maioria veículos não-esportivos. Acredito que com um pequeno empurrão, este mesmo público estará incentivado para uma prova de regularidade no autódromo, com muito mais segurança.

Em conclusão, os eventos foram os mais interessantes que participei, nos últimos tempos, estando portanto os amigos Edgar e Dieckmann de super-parabéns pela iniciativa corajosa de promover a sessão dupla.

Abraços,
Pinho. ■

Rio Cuarto, Córdoba

03.08.98

Nuestro agradecimiento por recibir siempre la información que nos envian.

Estamos a vuestras gratas ordenes por lo que necesiten.

Con cariño y afecto,

Claudia, Santiago, Diego, Octavio. ■



A equipe da FM Livre 105,5 - *El Espejo Retrovisor*

Ao Veteran Car Club - RJ
Roberto Dieckmann

Agradecimento em bloco

A melhor forma que encontrei para agradecer o apoio recebido para a realização do Classic Endurance 98 foi neste formato em bloco, pois a colaboração de todos, independente da intensidade, foi fundamental para a realização e bom andamento do evento.

Coloco desde já o MG Club do Brasil à

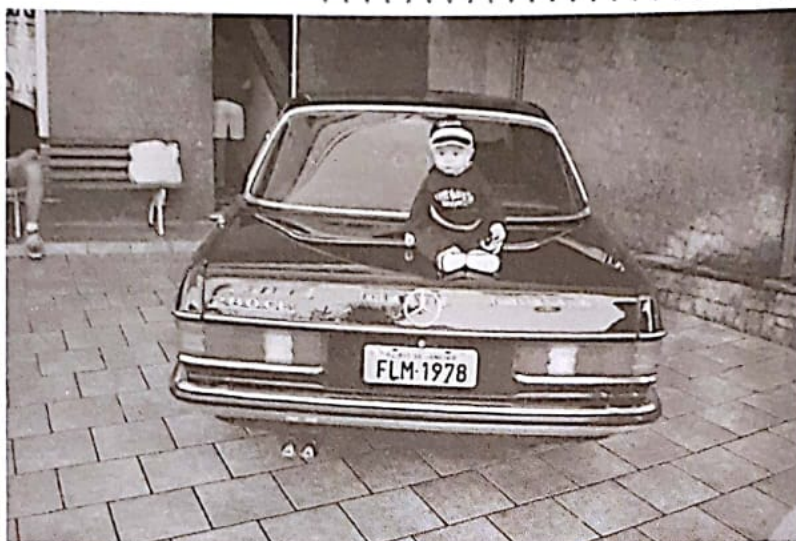
disposição dos amigos para podermos retribuir da melhor forma possível.

Este evento não se perderá no tempo. Por certo, repetiremos o evento em 99, 2000, ... Para tanto, espero, no futuro, voltar a poder contar com os amigos para que, de agora em diante, o Rio Classic Endurance se repita, pelo menos, uma vez por ano.

A todos, muito obrigado.

Edgard Queiroga
Presidente do Conselho
MG Club do Brasil. ■

Sócios do Futuro



Lucas O.
Marins,
filho de
Francisco e
Idalva

Victor Hugo
Candelot Dutra,
filho de Ana
Cristina e Luiz
Claudio.



O RADIADOR

**JORNALISTA
RESPONSÁVEL**
José Aurélio Affonso Filho

**COORDENAÇÃO
EDITORIAL**
Roberto Dieckmann

PROJETO GRÁFICO
Ana Cláudia Mourão

**REPÓRTER
FOTOGRAFICO**
José Rezende-Mahar
Press
Tel.: 205-4666

FOTOLITOS
Rainer Rio Artes Gráficas
Tel.: 539-2597

IMPRESSÃO
Gráfica Co-Irmãos
Tel.: 560-7141

COLABORADORES
Carlos A. Candelot
Daniela Sabat Daudi
Fernando Gameleira
Iran Brigatto de Medeiros
Isabel Poncio
José Cândido Muricy Neto
Sérgio Xavier Fortes

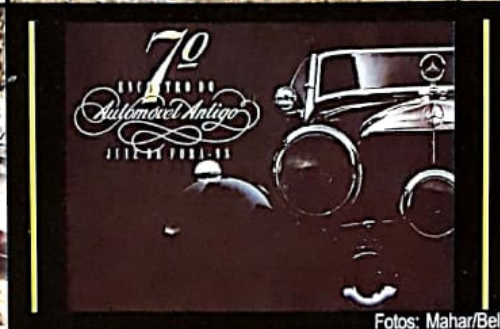
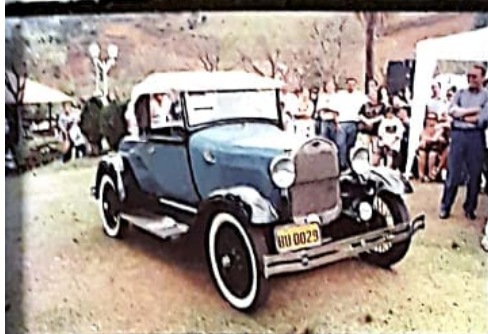
Veteran Car Club do Brasil
Rua Oriente, 55 - Santa Teresa - Cep 20240-120
Rio de Janeiro - RJ - Tel.: (021) 253-0136
e-mail: vccrj@ax.ibase.org.br
<http://www.totoc.com/vccrj>

Diretoria Biênio 97/98

Diretor-Presidente
Roberto Dieckmann
1º Vice
José Cândido Muricy Neto
2º Vice
Carlos A. Candelot
1º Secretário
Fernando Gameleira

2º Secretário
Rogério Mendes
Diretor Social
Sérgio Xavier Fortes
Diretor Técnico
Vicente von der Schulenburg
1º Tesoureiro
Otávio José B. de Mello
2º Tesoureiro
Alfredo da Silva Amaral Neto

Tiragem: 2.500 exemplares
Distribuição dirigida



*Classic
Endurance
Rio 98*



*MG Club
do Brasil*



RECICLAR FAZ PARTE DA NATUREZA DA GM.



MILLÔR

DE UM TOTAL MENSAL DE 13 MIL TONELADAS DE RESÍDUOS SÓLIDOS, 55% SÃO RECICLADOS,
1% É TRATADO OU INCINERADO E 44% SÃO DISPOSTOS EM ATERROS ESPECÍFICOS PARA CADA
ESPÉCIE. RECICLAR É PRESERVAR A NATUREZA.

GM