

O RADIADOR

PUBLICAÇÃO DO VETERAN CAR CLUB DO BRASIL - RIO DE JANEIRO

EDIÇÃO ESPECIAL

JANEIRO-ABRIL/97 Nº46

EDITORIAL

**Nova diretoria
assume o VCC-RJ**

ESPECIAL

**Projetos faz sucesso no
Museu Histórico Nacional**



Foto: Paulo Scheuenstuhl



É a Praça de Março fechando o verão.

Aterro do Flamengo, 9 de março de 1997. Mais de 150 automóveis, feira de peças, participação de delegações de outros estados. Sua presença garantiu nosso sucesso. Obrigado.



Veteranas E Veteranos, Aqui Fala O Presidente!

Foi assim, com toda essa candura, que passei a me dirigir aos colegas, encabeçando com muito orgulho uma diretoria toda composta por craques do veteranismo automobilístico carioca.

Batizamos em quase comum acordo - esta é a nossa marca - a Gestão Flecha de Prata, ou Silberpfeil, como preferem alguns, por tanta admiração pelos bólidos prateados da década de 30, decantada em inúmeras sessões de vídeo-nostalgia. Desejamos aplicar, nestes dois anos, a aceleração vertiginosa, a potência exuberante, a velocidade estonteante daquelas imagens com o arrojo incansável dos nossos diretores ao pilotar essa administração. E trabalhar muito nas seguintes direções:

- Divulgar o Veteran na Internet, com uma homepage de alto nível, produzida por profissionais do mais alto gabarito, que já está no ar no endereço: <http://www.totec.com/vccrj>

- Obter uma consolidação econômica para o conjunto VCC-O RADIADOR, com o objetivo claro de ter mais páginas coloridas e regularidade na produção, e menos sustos orçamentários.

- Celebrar acontecimentos



Isabel e Dieckmann, o VCC-RJ muito bem representado.

tradicionais do Clube - Praça de Março, Rallye de Inverno e Sete de Setembro - com o maior empenho, divulgando a atividade e o Rio de Janeiro, nosso patrimônio maior.

- Fabricar eventos e participar intensamente dos eventos dos clubes amigos, que são só todos, proporcionando oportunidades para o associado se divertir com o automóvel antigo.

Já de início, a nossa sede mudou efetivamente de endereço. A demolição do galpão-casa que ocupamos é inexorável e nos antecipamos à mudança com uma solução que agradou a gregos e troianos, levando a nossa quinta-feira para o Museu Histórico Nacional, especificamente no Protos Café, por

convite da diretora do MHN, Vera Tostes, simbolizando interesse mútuo do Museu e do Clube na preservação da memória automobilística do Brasil.

A mudança física da secretaria e da biblioteca ainda não se realizou, permanecendo no mesmo endereço enquanto não começam as obras, mas estamos por definir uma solução.

Por este motivo, o nosso telefone está apenas recebendo os seus fax, que recolhidos diariamente com a copiosa correspondência. Em compensação, os telefones 502-1545, 516-4115 e 232-9896 estão à sua disposição para contato direto, bem como o e-mail vccrj@ax.ibase.org.br.

Finalmente, devemos registrar que a Flecha de Prata segue a Consolidação (a penúltima do Aurélio) unvida pelos santos óleos da continuidade de objetivos e ações, para dar ao VCC e O RADIADOR a qualidade que todos perseguimos.

Ao associado que nos segue com doses mastodônticas de paciência e tolerância, retribuiremos com o nosso trabalho tão alegre, leve e veloz quanto as páginas desta revista. ■

Roberto Dieckmann

ÍNDICE

	9	INTERNET O carro antigo caiu na rede
NOSSA CAPA Protos 1908, do acervo do Museu Histórico Nacional, fotografado por Paulo Scheuenstuhl	10	VARIEDADES
	12	ESPECIAL Mil Milhas Argentinas-parte 2 O Protos voltou
3 EDITORIAL	26	HISTÓRIAS Que fim levou? Mahalet, o carro que forma o caráter Antonio Ramos, o taxista
4 HOMENAGEM Paulo Fortes	34	EVENTOS Garagem Soaite de verão II A Reunião de Março
6 AUTOMODELISMO Gratificante Mês de Maio	38	CARTAS DOS LEITORES
8 DEUSAS DA PALAVRA Esses homens intrépidos e seus antigomóvies		

O RADIADOR - Expediente

Jornalista Responsável
José Aurélio Affonso Filho

Coordenação Editorial
Fernando Gameleira
Roberto Dieckmann

Projeto Gráfico
G2 Publicidade e Marketing Ltda
Tels.: (021) 232-9896/242-0784
E-mail: gdois@ax.ibase.org.br

Repórter Fotográfico
José Rezende - Mahar Press
Tel.: (021) 205-4666

Fotolitos
Rainer Rio Artes Gráficas
Tel.: (021) 539-2597

Colaboradores
Carlos Alberto Candelot
Daniela Sabat Daudt
Iran Brigatto de Medeiros
Isabel Poncio
José Cândido Muricy Neto
Sergio Xavier Fortes

- **Veteran Car Club**
- Rua Afílio Milano, 105
- Del Castilho - Rio de Janeiro - RJ
- Telefax: (021) 281-6393
- E-mail: vccrj@ax.ibase.org.br
-
- **Diretoria Biênio 1997/1998**
- DIRETOR-PRESIDENTE
Roberto Dieckmann
- 1º VICE
José Cândido Muricy Neto
- 2º VICE
Carlos Alberto Candelot
- 1º SECRETÁRIO
Fernando A. B. Gameleira
- 2º SECRETÁRIO
Paulo R. Rodrigues Júnior
- DIRETOR SOCIAL
Sergio Xavier Fortes
- DIRETOR TÉCNICO
Vicente von der Schulenburg
- 1º TESOUREIRO
Otávio José Bandeira da Mello
- 2º TESOUREIRO
Alfredo da Silva Amaral Neto
-
- **Tiragem**
2500 exemplares/Dist. dirigida

Paulo Fortes, Veterano sem carteira.



Sergio Fortes

Estamos no ano de 1945. A temporada de ópera do Teatro Municipal do Rio de Janeiro alcança o sucesso habitual. O Municipal, a exemplo do Teatro Colon de Buenos Aires, está integrado ao circuito internacional da ópera e, por conta disso, aqui se apresentam, com regularidade, as maiores expressões da cena lírica mundial: Tita Ruffo, Beniamino Gigli, Renata Tebaldi, Maria Callas, Mario Del Monaco, Giuseppe Di Stefano, Zinka Milanov... Impossível enumerar tantos astros de primeira grandeza.

A atração da noite é "La Traviata", conhecidíssima ópera de Giuseppe Verdi. A estréia se reveste do brilho habitual. A iluminação da Cinelândia destaca os contornos do belo teatro, cópia em escala menor da Ópera de Paris. Os convidados começam a chegar. Imponentes automóveis, fabricados ainda na década de 30 e cuidadosamente conservados durante os anos da guerra, quando sua produção foi suspensa, estacionam à frente do Municipal, para onde se dirige a nata da sociedade carioca e as autoridades mais importantes da então capital da república.

Algumas horas antes, cinco para ser preciso, um jovem mal saído do Colégio São Bento para cursar a Faculdade de Direito também chegara ao Teatro Municipal, acompanhado de alguns familiares. Ele se apresenta na entrada dos fundos do Teatro e tem dificuldades para convencer o porteiro de que é um dos integrantes do elenco de "La Traviata". Explica que seu nome é Paulo Fortes, que é aluno de Dona Gabriela Besanzoni* e que esta o havia indicado ao Maestro José Torre, preparador do Coro do Teatro, para substituir o consagrado barítono

norte-americano Leonard Warren, que não poderia atuar naquela noite por conta de um acidente sofrido recentemente em Nova York.

O porteiro se convenceu. Talvez nem estivesse preocupado com tantos detalhes fornecidos pelo jovem cantor, mas principalmente espantado com o fato, inédito, de um artista chegar ao Teatro às 16 horas para se apresentar num espetáculo que só teria início às 21 horas. Três gerações de porteiros do Municipal tiveram que se acostumar com esse ritual, ao longo dos cinquenta e um anos de carreira que o tal garoto viria a desenvolver no mais importante teatro do Rio de Janeiro.

Já no seu camarim, e agora sozinho, o estreante assumiu sua comovente inexperiência diante da dimensão da tarefa que se propunha realizar. Seu currículo não se estendia por mais do que dois parágrafos. Alguns espetáculos encenados pelo Teatro do Estudante, ao lado de Mario Brasini, Alberto Perez, Nathalia Thimberg, Wanda Lacerda, Milton Carneiro ... e um concerto da Mestra Gabriela

Besanzoni na Rádio Gazeta de São Paulo, quando o maior contralto do século, ao se despedir da sua legião de admiradores, apresentou ao público paulistano o aluno que reunia, ao seu juízo, melhores atributos para manter viva a chama da sua arte.

Envolvido por esses pensamentos, eis que alguém bate à porta do estreante. Ele se vê diante de um senhor de meia idade que não perde tempo em declarar: "Garoto, eu acho que você precisa de minha ajuda". Juntando o que lhe restava de petulância, o jovem indaga: "É? Por quê?". Candidamente, o senhor pergunta: "Você sabe se maquiuar?" O jovem se rende. Com habilidade, Amadeu Celestino, irmão do célebre Vicente Celestino e também ele cantor, se entrega à tarefa de conferir ao rosto quase adolescente a fisionomia madura de Giorgio Germont, pai de Alfredo Germont, como reza o libreto da Traviata, extraído de A Dama das Camélias, de Alexandre Dumas.

O gesto carinhoso de Amadeu Celestino foi lembrado durante toda uma vida. Recolhido, já idoso, ao



Os irmãos Paulo e Sergio Fortes, meu tio, deixam a casa da Rua Severino Brandão (está lá até hoje) em direção ao Colégio São Bento. O Plymouth era do meu avô, o engenheiro Auto Barata Fortes.

Retiro dos Artistas, foi ele, sempre, o interlocutor das demandas daquela Casa junto a meu pai. “Ó Paulo! Tudo bem? O pessoal aqui está muito precisado de uma geladeira... Você pode ajudar a arranjar?”. O Paulo sempre ajudou.

A estréia do jovem barítono alcançou sucesso extraordinário. Marco inicial de uma brilhante carreira que se estenderia, como foi dito anteriormente, por cinquenta e um anos, nos palcos dos teatros de ópera da Europa e da América do Sul, no cinema, na televisão e no teatro musicado. E também no Teatro Rival, onde meus queridos companheiros do Veteran me deram a satisfação de comigo compartilhar um espetáculo inesquecível.

No dia 9 de janeiro de 1997, quando esse cometa chamado Paulo Fortes encerrou repentinamente sua trajetória, recebi imediatamente do presidente Roberto Dieckmann a incumbência de registrar o fato nas páginas de O RADIADOR. Pareceu-me, inicialmente, algo pouco apropriado. Fugia ao espírito gozador da nossa revista. Ao poucos, no entanto, mudei de idéia. Me dei conta de que personagens como ele de alguma forma simbolizam o apreço que nós, colecionadores de automóveis antigos, devotamos à nossa cidade, às nossas tradições, a tudo o que possui, verdadeiramente, valor histórico, artístico ou estético.

Rendo-me, assim, à evidência de que existia uma transmissão de energia positiva entre a comunidade veterana e aquele artista que sequer guiava automóveis. Que conhecia poucos veteranos pelo nome, mencionados em algumas observações que permanecem em minha memória: “Sobrinho do Dr. Muricy? O crítico musical? Só pode ser boa gente”. “Não esquece de chamar o Skipper para minha estréia. Me acabo de rir quando ele grita: “Bravo Paulinho!”; “Muito simpáticos o Armando Maia e o José Maria Velho. Fui colega, no São Bento, do irmão do José Maria”; “Diga ao Dieckmann que a filha dele

não é boa artista. Ela é ótima”.

Para concluir, uma história rápida que resume a personalidade alegre, aguda e, sobretudo, carioca de meu pai. Ele foi um dos primeiros cantores de ópera a conseguir se aposentar, no Brasil, na condição de artista lírico. Tinha sua carreira incrivelmente bem documentada e por isso não foi difícil comprovar seus muitos anos de presença em nossa cena lírica. Transformou-se, a partir daí, em autoridade na matéria, sempre consultado por seus colegas interessados em obter também a sua aposentadoria.

Foi assim que um dia compareceu a uma audiência acompanhando o meio-soprano Gloria Queiroz, para testemunhar a longevidade da carreira de sua colega. Estava acostumado a transformar seus compromissos em verdadeiras festas. Esperava ser recebido pelo Juiz, como de hábito, com um “E aí Paulo! Tudo bem?”. Naquela ocasião nada disso aconteceu. O tal Juiz era um osso duro de roer. Tudo questionava. Qualquer assertiva ou documento assumia diante de seus olhos a dimensão de fraude inquestionável. Paulo Fortes, também reconhecido por seu pavio extraordinariamente curto, pediu permissão ao magistrado para acrescentar um dado a mais que talvez pudesse ajudar a comprovar os longos anos de carreira da amiga, desenvolvida quase sempre em sua companhia. “Meritíssimo, por gentileza, Vossa



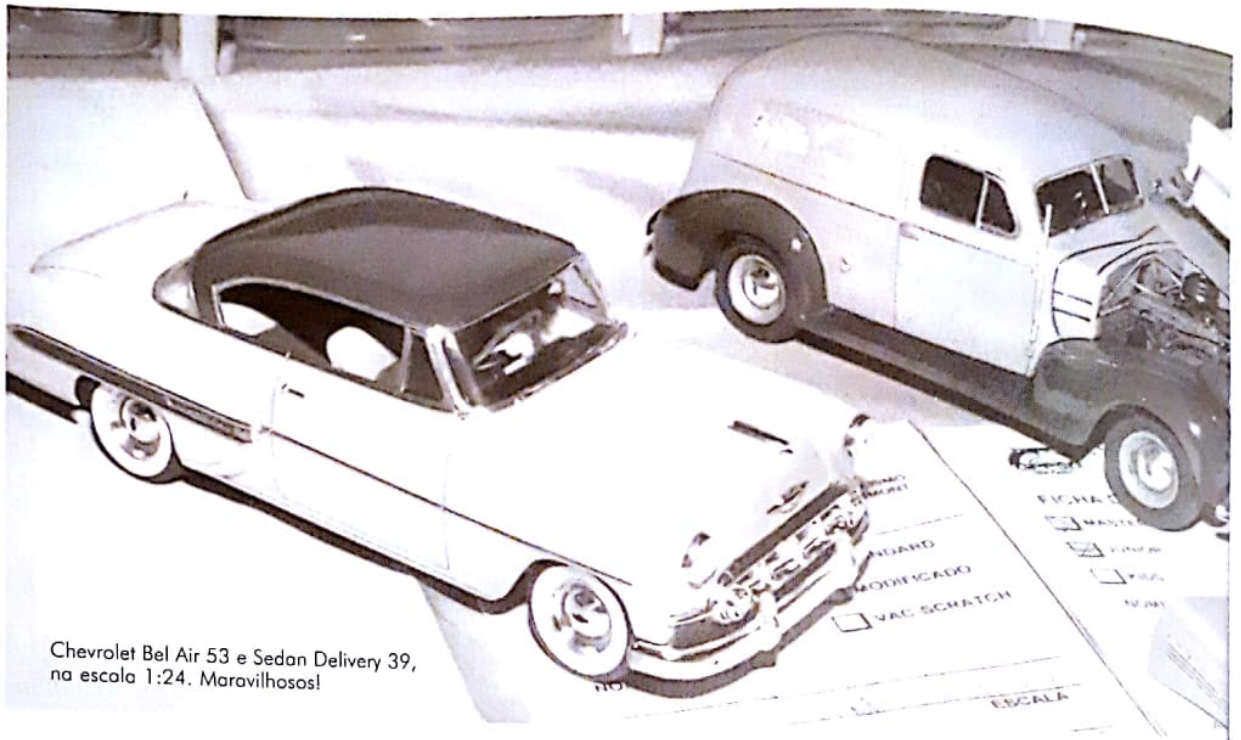
No volante do Chevrolet Fleetline 47, Paulo e seu neto se divertem no Aterro.

Excelência poderia me dizer quem rezou a primeira missa no Brasil?” Atônito, respondeu o Juiz: “Pois não. Frei Henrique de Coimbra, não é verdade?” Ao que Paulo Fortes, apontando para sua colega e para si mesmo, acrescentou “E nós, Meritíssimo, e nós. Ele no altar e nós no côro”.

** A italiana Gabriela Bensanzoni, cantora extraordinária, foi casada com Henrique Lage, um dos mais importantes empresários brasileiros do seu tempo. Morava, no Rio de Janeiro, na propriedade que é hoje conhecida como Parque Lage. Para conhecer detalhes de um magnífico automóvel Isotta-Fraschini de sua propriedade, recomendamos a leitura da edição especial da Revista O Relicário dedicada à marca (Ano 7, nº 6).*



Paulo Fortes entre a turma veterana. Sempre uma alegria.



O Gratificante Mês de Março

Iran Brigatto Medeiros

Este último mês de Março foi realmente de glória para mim. Mais uma vez os cariocas foram brindados com o grande concurso do IPMS BRASIL. Realizado nos dias 7 e 8, no salão do Instituto Cultural da Aeronáutica-INCAER, o Salão e a Categoria dos Automóveis Cíveis atingiram neste ano, a sua maturidade. O nível dos trabalhos apresentados estava realmente digno do esforço constante de todos, na busca da perfeição, o que tornou o julgamento difícil em várias situações com trabalhos primorosos em uma mesma categoria.

Esta edição do Salão veio definitivamente comprovar que a exposição dos modelos é fundamental para o refinamento do trabalho de cada modelista. É nesta oportunidade que observando os trabalhos expostos, atualizamos-nos com as novas técnicas, e passamos a ser críticos mais exigentes, do nosso próprio trabalho, e assim, na

execução do mesmo, não deixamos de refazer aquela mínima falha.

O pessoal mais antigo no hobby está cada vez mais detalhista, chegando a níveis impressionantes. Nos automóveis, havia um Porsche 956 que correu em Le Mans em 87, de equipe australiana, cujo motor nada devia ao verdadeiro. Dois Opel Calibra do DTM dificultaram a vida dos juízes, em função dos detalhes adicionados aos modelos e seu bom acabamento. Houve quem tentasse invalidar os resultados chamando a Sociedade Protetora dos Animais, pois corria um boato de que estavam usando aranhas amestradas para executar os detalhes menores. Nos aviões, essa observação era até procedente, já que um caça na escala 1:144 tinha uma antena complexa à sua frente, somente notada com uma lente de aumento. O piloto estava dentro da cabine e seu capacete, do tamanho da cabeça de um alfinete, possuía até

a mangueira do oxigênio.

Entretanto, isso não deve desestimular o iniciante, mas sim incentivá-lo a conhecer o que será capaz de fazer neste maravilhoso mundo, onde a cada dia surgem novos detalhes fascinantes. É quando ele descobre e acrescenta aquele detalhe em seu modelo e anuncia aos quatro ventos a sua grande façanha. O modelista é um ser tão anormal quanto qualquer colecionador de automóveis antigos. Os níveis de insanidade se equivalem, se medidos por um mesmo aparelho. Reproduzir em escala um detalhe bem próximo do real é um prazer conhecido apenas por nós modelistas. Exceto em caso como ocorrido num recente Salão em São Paulo, onde um insano modelista expôs uma mulher seminua, que havia montado (juntou as partes e pintou) e esta foi cortejada por vários dos presentes, apesar das varizes, celulites e he-

matomas cirurgicamente reproduzidos. Tenho certeza que o modelo proporcionou prazer a vários visitantes que não são modelistas. Havia também um Chevrolet '53 excelente, entre tantos outros modelos.

No mesmo dia do encerramento do Concurso do INCAER, próximo dali, aconteceu a super-reunião anual do Veteran Car Club. Que Domingo!! Saí então do Concurso e fui fotografar os originais dos modelos que, provavelmente, algum dia irei reproduzir. Digo provavelmente porque a quantidade de Kits possuídos é tal que, sem dúvida alguma, não serei capaz de montá-los todos. Tardo uns 4 meses para concluir um modelo, ou seja, 3 por ano mais ou menos. Tenho hoje mais de 120 kits, portanto a possibilidade de minha mulher ou filhas comercializá-los no futuro é bem maior do que vê-los prontos. Mas isto é perfeitamente compreensível. Os Veteranos também possuem uma quantidade de veículos "a fazer" e sem funcionar, que jamais verão rodando. O futuro deles com certeza será o mesmo dos meus kits.

É claro que minha companheira de cama e mesa desconhece a propriedade da metade deste acervo, sigilo este que a cada dia torna-se mais difícil de manter. Aí entra mais uma alegria deste mês. No dia 13, completei mais um ano de sobrevivência neste maravilhoso mundo. Promovi então uma pequena reunião com os amigos, para juntos saudarmos mais esta passagem. A ocasião foi extremamente oportuna para fazer, o que se chama em nosso meio, de "Lavagem de Kits". A operação consistiu em retirar-se dos recantos da casa, pouco visitados pela Sonia, alguns Kits do "Caixa 2" e levá-los à casa dos amigos convidados. Também alguns daqueles armazenados nos domínios de terceiros tiveram a oportunidade de serem "lavados" a entrar em casa

legalmente, como "presentes" dos amigos. Por infelicidade, meu apartamento não é grande o suficiente que permita legalizar todo meu acervo, ou seja, não cabem todos os amigos. O restante dos Kits permanecerá sob o risco da fiscalização feminina até outra oportunidade dessas.

P.S.: Lamento profundamente que o artifício aqui divulgado não seja aplicável aos Veteranos 1:1. ■

Visite a página do Rio de Janeiro Model Car Club na INTERNET no endereço: <http://www.geocities.com/motorcity/2085/>



Auxiliar de montagem da oficina de Cordovil, após exaustivo dia de trabalho com o Synval.

AUTO MECÂNICA VALELLUNGA



Rua Pereira Nunes, 237
Vila Isabel - Tel.: 208-1850

arte & pão



- Pães
- Doces
- Frios
- Laticínios

Rua Pereira Nunes, 233 - Vila Isabel
Tel.: 288-5745/288-1496

COMO OCUPAR O SEU TEMPO SEM OCUPAR SUA GARAGEM.

Na Brink Center você encontra diversos veículos em metal ou em kits plásticos para você montar e colecionar. Temos automóveis antigos e novos, aviões e barcos, das marcas SOLIDO, MAISTO, BURAGO, MIRA, ERTL e REVELL. E Kits AIRFIX, ITALERI, TAMIYA, GUNZE e AOSHIMA.



BRINK CENTER

Brink Center.

Para quem gosta de carro antigo, é brincadeira.

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

Estes homens intrépidos e seus ... antigomóveis!



Elisabeth e Isabel: Deusas do Palavr

Elisabeth Prisco

A uma certa distância, eles parecem homens normais; alguns jovens senhores, outros já senhores. Todos distintos, gentis e muito, muito simpáticos!

As profissões são as mais variadas: há médicos, economistas, engenheiros, mecânicos, almirantes, comandantes das três Forças e empresários. Enfim, uma miríade de interesses profissionais diversos.

À primeira vista também poderíamos pensar na diversidade de objetivos mas não, eu lhes garanto, há um ponto comum que indiscutivelmente os une numa harmonia de opiniões em torno do tema "carro antigo", com uma afinidade de fazer inveja a qualquer grupo feminista.

E a frequência? Ah, essa merece uma nota a parte. Estão sempre inventando pretextos para estarem juntos, fora, é claro, as reuniões oficialíssimas que são três: segundas-feiras no Clube do Bonde, quintas-feiras no Protos Café e no segundo domingo do mês, no Aterro do Flamengo. Todas um sucesso absoluto de audiência. E olha que ninguém recebe jeton! Como mulher, eu babo! Acho que não teríamos nada, nenhum objetivo que nos unisse assim, ao longo dos anos,

através do tempo, por tanto tempo!

Como intrusa e neófito no meio fico de *voyeuse*, observando-os. Observo os colecionadores de carros antigos. A praia deles é peculiar, especial.

O assunto, interessantíssimo: pára-choques, bobinas, radiadores, carburadores. Nos seus diálogos, nas suas mãos, os carros se humanizam, têm vida própria, têm sentimentos (muito sensíveis), formam caracteres, desafiam o desgaste natural do tempo sobre as coisas materiais. Aquela teoria que diz tudo nasce, cresce, se reproduz e morre, com eles cai por terra.

Os colecionadores do antigomobilismo não deixam isso acontecer.

Eles vão contra a lei da natureza e não permitem que seus carros se deteriorem. É só olhar: os automóveis são lindos, novos, perfeitos e funcionam! Atravessam as ruas, passeiam pelas vias modernas imponentes e não há quem não pare ou faça comentários elogiosos sobre essas relíquias conservadas não no formol, mas a custa de muita dedicação e esforço.

Os seus donos morrem de orgulho, as fisionomias se transformam em expressões de êxtase e encantamento diante de

um espécime bem tratado. Acho que nem a mulher amada, nenhuma, deve ter sido contemplada com tal admiração.

Aos poucos, bem devagar, fui assimilando esse grande amor e me tomei também, de amor pelo *hobby* deles. Eu sou a feliz recém-chegada no seu mundo particular e tenho o privilégio de conviver com um deles, não sei se o mais dedicado mas certamente o mais querido. ■

**Elisabeth Prisco é fonaudióloga e presta um serviço inestimável a Sergio Fortes e a José Rezende Mahar, ambos proprietários de "Flatlines", ao traduzir para a língua portuguesa os grunhidos onomatopéicos emitidos pela dupla, do tipo VRUMM, VRUUM, CRINCH, IRRR, HUH-HUH e SPLASH.*

**Escritório de
Advocacia**

Carlos Alberto de Magalhães

Rua da Quitanda, 11/201
Centro - RJ - tel.: 533-7405

Quem tem carro antigo sabe que, com excessão do Muricy, querem sempre é poder. Muitas vezes a gente está louco para participar daquele evento tão esperado e na hora H... " - *Dessa vez foi a bomba d'água, mas eu sabia que já estava pra acontecer.* " É claro que veterano que se preza nunca dá o braço a torcer e tem sempre uma explicação para sua frustração. Assim é a Internet, uma maravilha da tecnologia, mas que depende de uma série de pequenos detalhes para tudo funcionar ao contento e, quase sempre, nos deixa a ver navios.

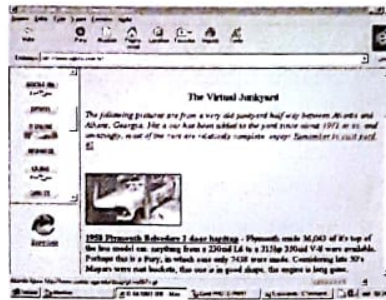
É foi o que aconteceu com esta seção, que esteve em ponto morto nas últimas edições de O RADIADOR devido a estes probleminhas tão comuns como uma bobina queimada, uma falha no cilindro ou um furo no radiador propriamente dito. Coisas que todo mundo sabe resolver, mas juntando com a falta de tempo e a correria fazem qualquer um ficar desconectado do mundo.

Mas depois de levantar, sacudir a poeira, trocar as velas e a bateria (6 volts, é claro!) a seção volta com carga total e com dicas de sites interessantes para quem gosta de carro antigo e carro velho.

O começo da viagem é no site do jornal O Globo (<http://www.oglobo.com.br>). Lá você vai poder ler a edição do dia e também navegar por todos os outros cadernos. Ao clicar em *Carro e Etc*

O CARRO ANTIGO CAIU NA REDE.

Fernando Gameleira



Um cemitério virtual de carros antigos.

você estará iniciando um passeio que, com toda certeza, vai lhe agradar. Dentre os links com sites que nos interessam, um chama a atenção: Classic Car (<http://www.classicar.com>). Uma página muito bem feita e imperdível para quem gosta de automóveis antigos. Através de imagens clicáveis é possível escolher diversos assuntos dentro da página, como, por exemplo, peças, literatura, grupos de debates e muito mais. Vale lembrar que o site GLOBO ON é atualizado diariamente e, portanto, alguns desses *links* podem não estar mais disponíveis

Você acha também uma opção de encontrar a marca de seu interesse através de mecanismos de procura. Clicando em (<http://www.classicar.com/articles/>

studeart/studeart.htm) vai se abrir uma página sobre a marca Studebaker, com direito a foto de conversível e tudo. Aliás, o endereço de todos os clubes de todas as marcas pode ser encontrado na página do Classic Car.

Do site do Globo viajamos também para uma página que parece ter sido criada pelo nosso companheiro Sergio Nobre: The Virtual Junkyard (<http://www.cosmic.uga.edu/doug/vjy-page.html>), um cemitério de carros antigos localizado no norte do estado da Georgia, nos Estados Unidos. São fotos de carros abandonados há anos entre árvores e muito mato, mas que fariam a festa de muito veterano.

Mas um site imperdível mesmo é o Carpoint, da Microsoft (<http://www.carpoint.com>). Apesar de não ser de carro antigo, com certeza vale uma visita. Você pode escolher entre uma relação de modelos separados por marca e ter um visão do interior do carro, podendo girar em 360 graus e ver a paisagem do lado de fora, dar um *zoom* no painel, parar, voltar e se sentir a pessoa mais importante do mundo, sentado na sua casa dirigindo o carro dos seus sonhos.

No próximo número daremos mais dicas de sites interessantes. Quem quiser entrar em contato para obter outras informações passe um e-mail para o endereço:

vccrj@ax.ibase.org.br

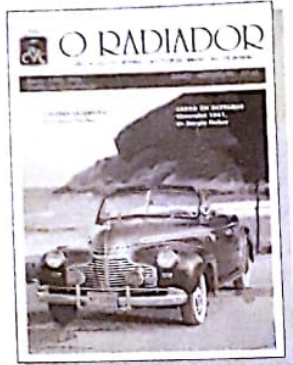
Home Page do Veteran do Rio já está no ar.

Veteranos de todo o Brasil e do mundo já podem conhecer melhor a história do nosso Clube. A página do VCC-RJ tem uma versão on line simplificado de O RADIADOR, dicas de como se associar, Classificados inteiramente grátis e muito mais. Confira, no endereço:

<http://www.totec.com/vccrj>



Escolhido o melhor veículo do Veteran.

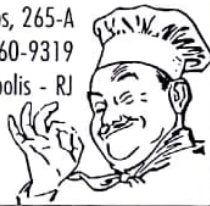


Anuncie no RADIADOR. Diversos formatos, custo acessível, dentro do seu orçamento. Apareça. Ligue (021) 232-9896/242-0784

PÃOZÃO

P A D A R I A

R. Darke de Matos, 265-A
Tel.: 260-9319
Higienópolis - RJ



OFICINA ESPECIALIZADA MERCEDES-BENZ

AUTO LIEB

R. Itapiru, 421 - Catumbi - RJ
Tel.: 502-1545/273-9557

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

O Veteran Orgulhosamente apresenta
ANOS CROMADOS



Juntos - coisa rara - Waldyr e Gustavo Tostes estão posando com o tio, dono desta Fiat 500 estacionada na contramão. Waldyr, de peito estufado, já ensaiava a pose real que viria lhe consagrar como o "Príncipe Philip do VCC", está com uma mão no bolso. Gustavo, obviamente de castigo por apresentar suas discordâncias em voz alta demais, está sentado no pára-laminhas do veicinho.

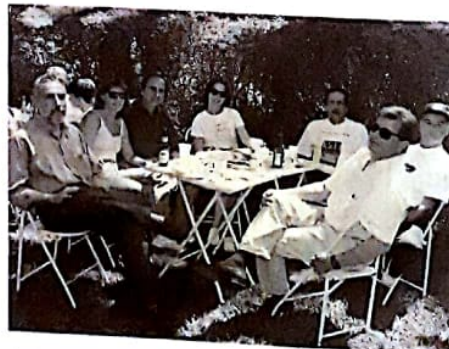
Veja que beleza é a máquina do tempo do RADIADOR. Mande sua foto também.



Momentos Inesquecíveis

CHURRASCO DO WALDYR TOSTES

Houve uma séria cisão durante o churrasco do Waldyr. Enquanto o grupo carioca se refugiava soturno na sombra, o pessoal de Minas, exposto ao sol, aguardava a descida do filé-mignon prometido pelo Gustavo Tostes, que acabou chegando mal passado.



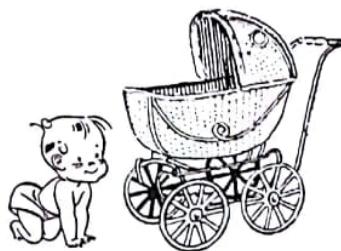
Momentos Inesquecíveis



BUDILLACS OU CADUICKS?

Fotografamos o híbrido que o Skipper está produzindo em Tomazinho, um sobre cada chassis das suas Packard. Felizmente, havia capôs suficientes para a seriação organizada pelo Rogério Carvalho depois da enchente que assolou a fábrica. O mesmo não se aplica aos limpadores, que continuam sumidos, deixando as ruas, calçadas e praças do lugarejo em um estado lamentável de higiene. Skipper, para quem não sabe, é mais conhecido como o Amaral Gurgel do automóvel antigo, dada sua capacidade de endividar-se e fabricar porcarias com pedaços nem sempre perfeitos de outros carros.

Sócios do Futuro

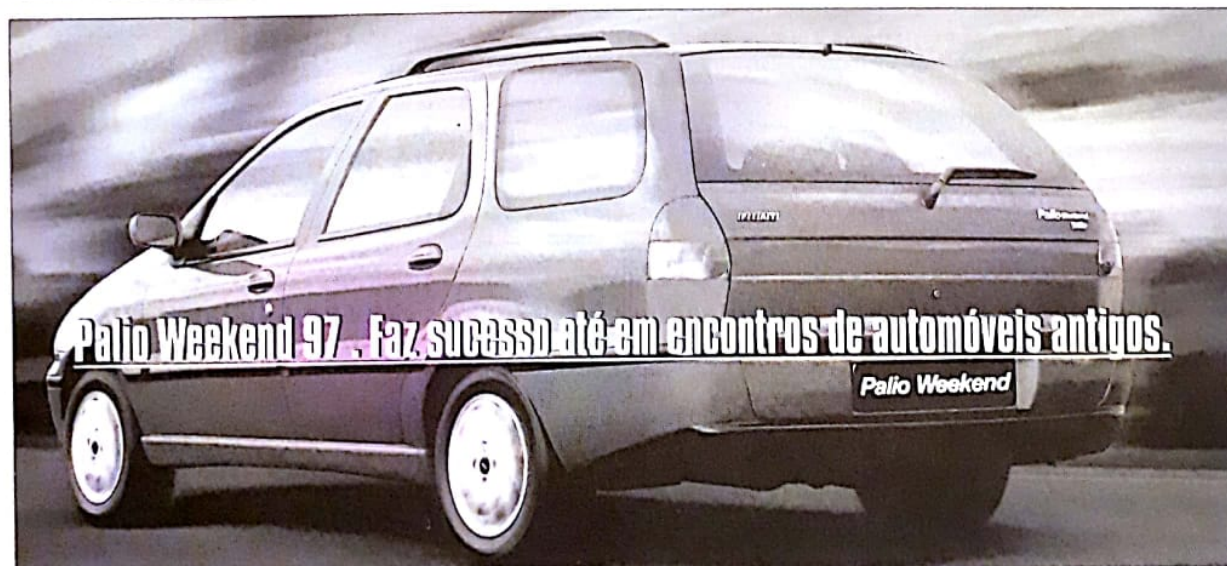


Juliana Fooro Pfisterer, feliz proprietária de um legítimo Austin A-J 40 de pedal, na inauguração do Protos do seu pai Guilherme.



Fernando Mattos Gameleira, figurinha fácil desta Seção, ao volante do Kaiser Manhattan do lílio Rogério Serra de Castro.

VARIEDADES



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





Finalmente é chegada a hora: Muca e Juca no momento da largada, em frente ao hotel Llao Llao, em Bariloche.

Mil Milhas Argentinas 1996

O Diário de Bordo de Muca & Juca - Parte 2

A LARGADA

Enfim, foi dada a partida da ETAPA 1, em direção a Confluencia, em estrada de asfalto bordejando o rio Limay, trecho de velocidade passando por uma região árida entremeada de bosques de coníferas. San Martin de Los Andes situa-se em um vale bellissimo, e logo após passar por essa cidade pegamos um trecho de terra, que alguns participantes reclamaram, tanto pelas pedras quanto pela extensão - quase 120 km! A MG se portava à altura e desenvolvia com apetite, enfrentando subidas e curvas. As Ferraris, muito baixas, volta em meia raspavam os tubos de descarga neste trecho. Uma das



nossas diversões era apostar, à distância, qual era o carro que estava de boca aberta no acostamento. Ora era um Jaguar, ora uma Ferrari (sem nenhum menosprezo por essas distintas marcas). A logística do evento funcionava bem. Nos pontos de parada para almoço a alimentação

era farta. Completamos esse roteiro chegando ao hotel, sem novidades, ao entardecer.

ETAPA 2

Tirada de letra a etapa de abertura, considero esta uma das mais interessantes, seja pela paisagem, seja pela variedade de clima e temperatura que enfrentamos. Basta dizer que pegamos uma forte nevasca entre Leleque e Esquel, para a alegria do Muca ao pegar os flocos ou limpar o pára-brisa do gelo que se acumulava, uma vez que o "esboço" de limpador de pára-brisa não dava conta do recado. Até estalactite se formou no espelho retrovisor externo. Neste

trecho eu era o piloto e a temperatura estava ao redor de 5 graus negativos. Segundo o Muca, sensação térmica de 15 negativos, pois parecia uma múmia de tantos agasalhos enrolados no corpo. Conforme o compromisso, capota arriada! Mais tarde soubemos que um dos participantes teve hipotermia pilotando um carro sem capota. Muca resistiu! Nunca vi ninguém tão friorento quanto o Muca. Diz ele que o meu termostato está quebrado, pois ignoro o que se passa em minha volta, inclusive co-piloto ...

E assim continuamos neste trecho por uns bons 20 quilômetros. A temperatura do radiador se estabilizou nos 50 graus centígrados e acho que foi a única vez que o Muca sentiu frio nos pés dentro de uma MG.

A recepção dada a nós nas pequenas cidades por onde passávamos era impressionante pelo calor humano demonstrado pelos seus habitantes. Um corredor humano se formava próximo aos postos de controle, com sucessivos pedidos de autógrafos ou dedicatórias com os nossos nomes, marca do carro, número e nacionalidade. Muca alcançava sua meia hora de fama. Velhos, moços e crianças saudavam com bandeirinhas, adesivos e outros souvenirs. Emocionante! Um lembrete aos próximos companheiros que participarem deste evento: irem munidos de adesivos alusivos ao nosso país, para intercâmbio.

No trecho entre Leleque e El Bolsón um quadro isolado nos emocionou às lágrimas, sem exagero, ao distinguirmos a figura de um menino de seus dez anos com uma bandeira argentina arvorada em uma vara tosca de madeira acenando para os corredores que passavam. Isto foi comentado com igual intensidade emocional por muitos dos participantes que também o viram.



Corredor humano em Esquel: a curiosidade estava por toda a parte.

ETAPA 3

Nesta última etapa, durante o percurso em estrada de terra larga e muito boa, sendo eu o piloto novamente, esqueci, por um momento de desvairio, que a MG que eu dirigia era do Muca e não meu La Salle. Aos 135 Km/h, disse me dei conta de repente e, encabulado, disse ao Muca que pensei por uns momento estar no meu carro, ao que ele pronta e esportivamente me respondeu: - "Juca, mete o pé na Poderosa!".

Realmente, tiro o chapéu para a pequena MG. Ágil, relação quase direta na direção, estável nas curvas, fazia milagre com seu pequeno motor de 1200 cc. Portou-se magnificamente bem, não sofrendo, em nenhum momento, do "Mal de Lucas". A partir deste momento adotei definitivamente a poderosa *Road Runner*, com o adesivo do Papa Léguas que Muca comprara e afixara no porta-malas, durante a etapa mais fria do percurso do dia anterior, após dançar a macarena à

Manuais & Literatura de Automóveis Antigos



Manuais de proprietário, de peças, de serviços (originais), catálogos de venda e publicidade

COMPRO - VENDE - TROCO
TEL.: (011) 442-3446 WAGNER

guiza de aquecimento para a vendedora, estupefata, à sua frente! Mas isso já é outra história ...

Neste trecho, a "Fundação Mahar" nos emprestou um cronômetro e eu quis, a partir daí, levar a sério a competição para, pelo menos, melhorar a nossa classificação que era de décimo quinto, a partir do último colocado. Muca me gozou tanto que acabei desistindo da idéia, além do que e ainda por cima o último trecho cronometrado - Villa Trafal/Bariloche - havia sido cancelado. Mesmo assim, para não dar o braço a torcer, seja por este motivo ou não, a nossa classificação melhorou dez pontos. Mistério!

Difícil fica deixar de relatar um sem número de pequenos fatos e brincadeiras que nos levavam a rir muito, sem correr o risco de cansar o leitor que até aqui chegou. Entretanto, alguns me ocorrem no momento para fechar esta etapa. Em um desse trechos da estrada empoeirada vinha um carro normal, que não era de nenhuma equipe de apoio do evento, querendo passar e muito colado na traseira da MG. Já começava mal dizer o apressadinho quando, em um trecho mais largo, o carro emparelhou conosco e vimos se tratar dos casais Aurélio Affonso e Jorge Porcaro que, aproveitando o fim de semana, se deslocaram a Bariloche para dar um passeio e uma força aos representantes do VCC-RJ. Atitude amiga e muito simpática, apesar da poeirada.

Por sua vez, os carros dos nossos companheiros mineiros e paulistas se comportaram bem. Rigotto parecia saído da galeria de campeões da fórmula 1 com seu macacão vermelho repleto de merchandising de marcas famosas. Em outra ocasião, após um trecho prolongado de estrada de terra, empoeirados, os tripulantes posaram para uma fotografia e no decorrer de breve troca de impressões, José Cláudio, do alto de sua mineirice, faz



Parado para abastecimento e uma lavada para disfarçar a poeira.



Coisa boba, sô! A gente corre, corre e depois fica parado jogando conversa, fazendo hora para chegar no minuto exato do tempo previsto, para passar no posto de controle. Coisa boba, sô!



O piloto deste Studebaker sofreu hipotermia: faltava o pára-brisa.

o seguinte comentário: “- Coisa boba, sô! A gente corre, corre e depois fica parado jogando conversa, fazendo hora para chegar no minuto exato do tempo previsto, para passar no posto de controle. Coisa boba, sô!” Rimos bastante, pois todos nós havíamos feito a mesma coisa. Isto realmente aconteceu com a maioria dos participantes que, com verdadeiros bólidos, não aguentavam cumprir o tempo de regularidade previsto entre os postos de controle. Assim, davam vazão às potências de seus motores em certos trechos e depois ficavam parados à margem da que estrada, muitas das vezes até na vista do posto de controle. Acredito aqueles que obtiveram as melhores classificações seguiram as instruções à risca, sendo uma prova de regularidade e não de velocidade. Mesmo porque, em todas as três etapas, havia também postos secretos de controle de tempo.

FIM DE ESTRADA, ETAPAS E FESTAS

O jantar de entrega dos prêmios e brindes foi no sábado, 2 de novembro, em um ambiente de confraternização total.

Fizemos excelente amizade com o americano Tommy Milton III, que trouxe da Califórnia para participar do evento uma Lancia Aurelia B24 1958. Também conhecemos o Martin L. Swig, de San Francisco, empresário das Mil Milhas dos Estados Unidos, que trouxe a Chrysler 300. Trocamos cartões e endereços. Na oportunidade convidamos o Tommy para que na sua volta nos visitasse, pois teríamos algumas coleções do seu interesse para mostrar. Efetivamente ficou conosco uma semana, hospedado na casa do Muca e foi ao Clube do Bonde.

De volta a Buenos Aires no dia 3, enquanto aguardávamos a chegada dos carros embarcados em Bariloche, prevista para o dia 5, fizemos algumas visitas interessantes

Momentos Inesquecíveis



LONDON-BRIGHTON 96

Ninguém entende porque o Guilherme Pfisterer não escreveu a epopéia de participação sul-americana no evento. Aos poucos, fomos descobrindo que Guilherme, muito cioso no trato com a verdade, não sabe como omitir as bravatas de Angela, que aboletou-se na condução do vetusto veículo quando o Guilherme foi dar a partida e disse: “Se quiser, é assim. Vou dobrar à esquerda e vou pela contra-mão. Chega de andar do lado errado!”

Wilson Sons
Tel: (021) 296.4422

graças, mais uma vez, aos conhecimentos da Mahar Tour, que nos levou à garage Swage, onde vimos uma indescritível coleção de Aston Martin, Bentley, Ferrari, Maserati, entre outros menos colunáveis. Outra visita interessantíssima foi à oficina de Nestor Salerno, situada no aeroporto de San Torcuato, subúrbio de Buenos Aires, onde vimos a fabricação de carrocerias esportivas de alumínio. Um excelente trabalho artesanal, de esmerado acabamento, para vestir conjuntos mecânicos, cujos projetos são executados sob encomenda.

Muca ficou com cócegas para encomendar uma réplica do Cobra. Mais tarde, quase endoidou mesmo foi quando, ao apanharmos o La Salle na garagem em que se encontrava, viu um "baquet", genuíno produto da cultura automotiva esportiva dos argentinos. Trata-se, via de regra, de um carroesportivo de dois lugares, com tanque de gasolina cilíndrico atrás, sem pára-lamas e de componentes mecânicos das mais variadas épocas, porém sempre do mesmo fabricante. Neste caso tratava-se de um chassi e motor de Ford 29,

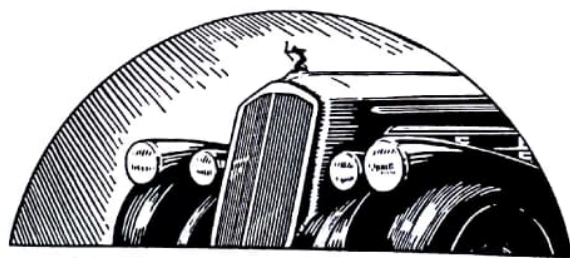
diferencial de Ford 47 e caixa de mudanças de um Ford Taurus da década de 60. As medidas das rodas, aro 19, foram mantidas. Muca babava de pura admiração por essas obras de engenharia mecânica e ficou quase uma hora, período que levei para limpar o carro, conversando com o mecânico Ricardo, autor e executor do projeto.

Voltamos ao hotel para o penúltimo pernoite. O dia 5 amanheceu ensolarado e quente, mas nada fazia prever o forte temporal que se abateu sobre Buenos Aires à tarde, exatamente no horário previsto para apanharmos a MG na transportadora. Chovia o que Deus mandava. E o La Salle foi vencendo as enchentes que cobriam a estrada, galhardamente. Desta vez não houve jeito, tive que levantar a capota. Era muita água. Conseguimos chegar.

Enquanto engatávamos a carreta vimos o corre-corre dos empregados para levar os demais carros recém-chegados para um galpão coberto. Muitos carros conversíveis estavam descobertos e outros com as janelas abertas.

Bem, quase completando a amarração do MG sobre a carreta, notei que o pneu esquerdo traseiro da La Salle estava esvaziando. Droga! Ali mesmo trocamos, rezando para que, no caminho de volta, no meio da enchente, não passasse em cima de nenhum tábuas com pregos. Saímos com a tempestade mandando tudo que tinha direito. Trechos inteiros da Carretera Panamericana estavam completamente submersos, com carros formando fila indiana para passar nos pontos menos cheios. A maioria eram carros baixos, portanto temiam ficar enguiçados. Como o La Salle é alto, seguia eu na esteira dos caminhões sem fazer muita marola e com a preocupação de acionar os freios, pois as lonas sujas perdem a sua capacidade de frenagem ou então freiam desigualmente, dando golpes laterais inesperados de direção. Esta verdadeira navegação tempestuosa durou cerca de duras horas, até chegarmos ao hotel.

Desatrelamos o reboque e fomos ao borracheiro consertar o pneu. Na volta, percebemos que a rua estava completamente alagada. Logo estávamos com água acima da parte inferior da porta e, inevitavelmente, respingou no distribuidor, causando falha no motor e fazendo a embreagem patinar. Foi um sufoco geral. Engrenei uma ré e comeci a rezar para que o motor não morresse. Pedi a santos brasileiros e portenhos. Muca já se preparava para tirar o tênis e meter os pés na água para ajudar. Apesar da conspiração contra o La Salle, este começou a recuar milímetro a milímetro. Foi neste momento que o Muca saiu com a frase fatídica, que me fez dar uma de irmão de português: "- Cuidado, não estou enxergando nada atrás. Podemos bater ou passar em cima de alguma coisa." Imediatamente abri a porta, sem me lembrar que a água estava acima do nível da mesma. O que entrou de lama, graveto, peixes e



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



Momentos Inesquecíveis

MIL MILHAS ARGENTINAS

Nem tudo foram flores na epopéia de Muca e Juca. Presos na fronteira, sob suspeita de contrabando de distintivos de La Salle, nossos pilotos só foram liberados depois da intervenção do Aurélio, do papo do Gameleira e das ligações perigosas do Ony.

girinos não foi mole. O resultado foi toda a parte de trás do interior alagada e mais um terço da frente. Paciência!

Ao entrarmos no hotel deixei o motor funcionando ainda por um bom tempo, por motivos óbvios. Enxugamos o tapete e, finalmente, acomodamos a bagagem. Feito isso acoplamos novamente o reboque e rumamos para o cais do porto. Para nossa surpresa, o *ferry* que deveria sair às 17 horas foi cancelado. O próximo só à 1 hora da madrugada. O jeito foi esperar ...

O REGRESSO

Fizemos todo o trajeto de Colonia via Punta del Este à noite sem dormir, a fim de escaparmos do tráfego pesado da estrada mais curta. Via Montevideo, continuamos em direção ao Chuí, onde chegamos próximo do meio dia. Muca aproveitou para comprar uma nova filmadora na zona livre. Seguimos para Porto Alegre após um breve almoço, chegando próximo das 20 horas. Era hora de recuperar o fôlego. Após dois dias seguimos para Curitiba. Dia 9 de novembro estávamos no litoral de Santa Catarina, mais precisamente em Araranguá. Ao abastecermos,

A precisão
que você precisa.



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



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

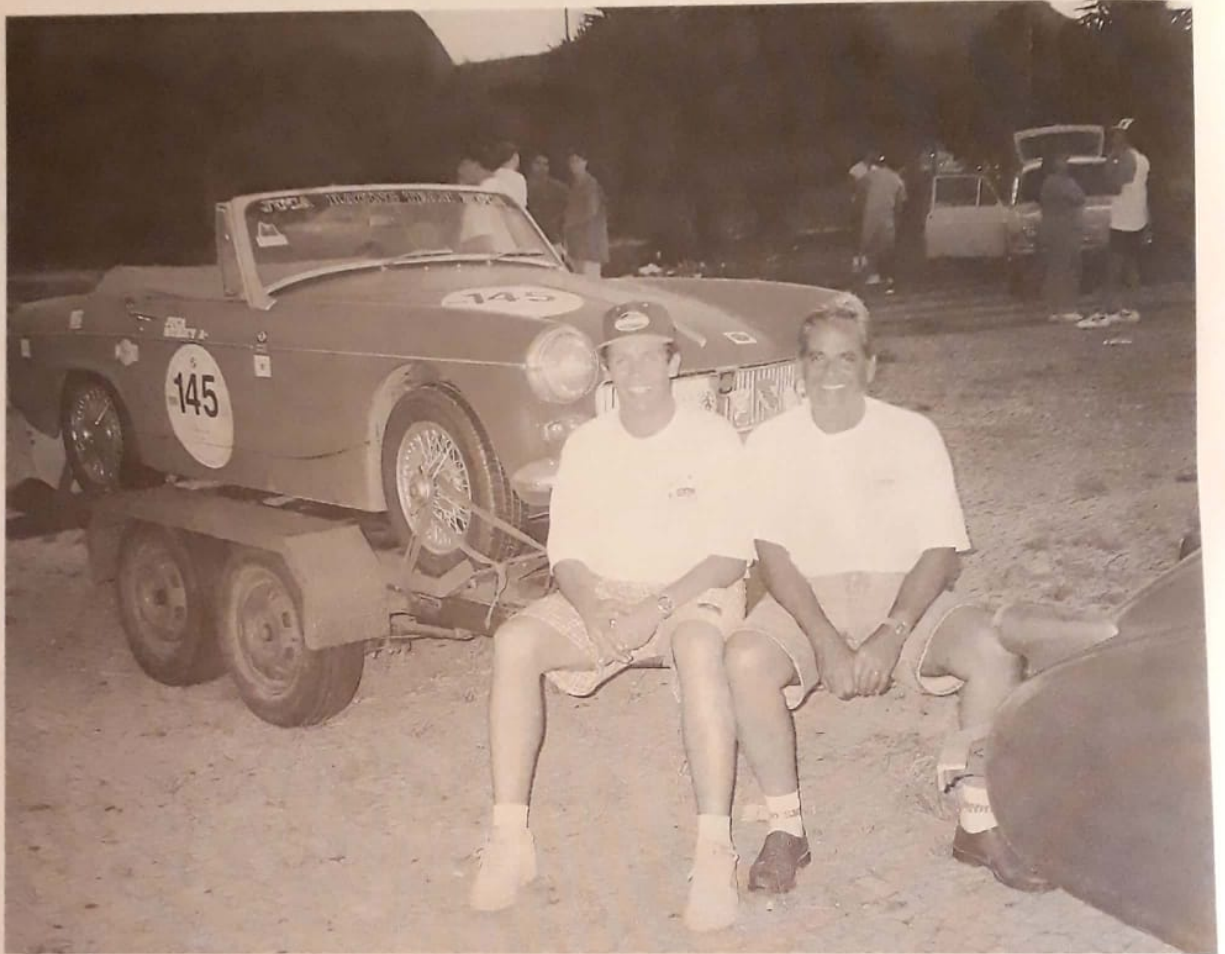


COMÉRCIO EXTERIOR E TRANSPORTES LTDA.

*Assessoria de
Comércio Exterior
(DESPACHOS ADUANEIROS)
TRANSPORTES*

Elier S. Oliveira
despachante aduaneiro

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



Aterro do Flamengo, 10 de novembro de 1996: missão cumprida. Muca & Juca transformam-se nos verdadeiros heróis do VCC-RJ.



Muca & Juca fizeram até desfile em carro aberto: digno de autoridades.

notamos uns carros antigos em exposição dentro de uma área envidraçada. Para nossa surpresa era a coleção do Alveri de Sá, companheiro do rallye da Argentina de 1989. Muito bem organizado, por sinal.

Retomamos à estrada e ao chegar nos limites do estado do Paraná, já noite fechada, rompeu a correia do ventilador. Estávamos em plena subida, o que me fez prolongar a parada até o topo. É claro que o radiador ferveu. E é óbvio que o Muca aproveitou para me gozar, perguntando onde eu tinha arrumado tanto gelo seco para dar o efeito na fotografia. Como a noite estava fria foi fácil trocar a correia sem me queimar. Que posição ingrata tem essa correia! Passamos por Curitiba no início da noite e já quase em São Paulo resolvemos tirar uma soneca.

Dia 10, ao alvorecer. Nossa intensão era chegarmos ao Rio em tempo de alcançar nossa reunião mensal no Aterro do Flamengo. A viagem transcorria normalmente, quando uns barulhos estranhos começaram a vir da carreta. Até então esta vinha se portando muito bem, só tendo furado um pneu. Resolvemos parar e foi na hora certa. O pára-lama direito estava quase caindo, preso somente por um parafuso. Uma caminhoneiro nos salvou, caçando alguns parafusos em sua sucata. Seguimos em frente e já às 14:30 h parávamos na descida da Serra das Araras, onde matamos nossa sede com uma deliciosa água de coco e a do La Salle com muita água da bica.

O restante da história já virou lenda. Gravadas em nossa memória ficaram as imagens desta inesquecível aventura de mais de 6.000 quilômetros. Deixo aqui o convite para que nossos companheiros de todo o Brasil participem deste espetacular evento, que explicita não só nossa paixão por novos desafios, mas principalmente por esses maravilhosos automóveis antigos.



ÔNIBUS Sertanejo **GRASSI**

A CARROCERIA MAIS

LEVE - RESISTENTE e ECONÔMICA
DO BRASIL

EXCELENTE PARA ESCOLAS



ESPECIAL PARA INDÚSTRIAS



IDEAL PARA TRANSPORTE



URBANO E INTERMUNICIPAL

GRASSI S. A. - INDÚSTRIA E COMÉRCIO

Rua Cons. Nébias, 1721 - Fone: 52-1178 (R. I.) Cx. Postal 4148 - São Paulo

■ Anúncio publicado na Quatro Rodas, em abril de 1961.

\$ALIM's old parts

Peças, acessórios, detalhes em geral para autos americanos (após 195) e nacionais

*Placas decorativas - importadas
várias opções à sua escolha*

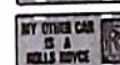
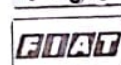
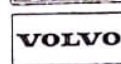
(autos, motos, bebidas, NBA, etc)

PREÇOS ESPECIAIS PARA ATACADO

Despachamos para todo o Brasil

Emblemas - metal e acrílico - aceitamos encomendas

Tel/fax: (011) 573-3214



O PROTOS VOLTOU!

Guilherme Pfisterer

Na esplêndida manhã do dia 27 de novembro último - após 9 anos, 332 dias e 12 horas em processo de restauração - os entusiastas por automóveis receberam um verdadeiro presente: o Protos 17/35 PS Landaulet, de 1908, que pertenceu ao Barão do Rio Branco, finalmente voltou ao Museu Histórico Nacional - MHN.

Na véspera da inauguração da exposição "Na Velocidade do Protos", chovia canivetes, o que fazia aumentar ainda mais a apreensão de todos os envolvidos. Mas tudo não passou de uma grande faxina de São Pedro, pois, naquele dia, a cidade estava lavada e pronta para acolher de volta o seu tesouro automobilístico.

Nossa, como o Protos foi bem-recebido! Os patrocinadores enfeitaram o Museu com enormes faixas alusivas à inauguração, a equipe do MHN deu o maior capricho na casa - estava brilhando mais do que nunca - e o Veteran Car Club do Brasil honrou o evento a altura, com uma exposição de carros antigos de parar o trânsito.

Foi uma festa inesquecível. A solenidade contou com a presença de inúmeros voluntários, de representantes de empresas patrocinadoras e de instituições envolvidas com o projeto de restauração do Protos. Do MHN,



Guilherme Pfisterer (do Veteran) e Osmar (da Mercedes-Benz da Brasil) posam ao lado do Protos no dia da sua inauguração, no Museu Histórico Nacional.



O Protos pegou de primeira e o motor funcionou como um relógio. Os responsáveis pela restauração, orgulhosos, levaram o presidente Roberto Dieckmann em destile de carro aberto pelo pátio do Museu.



De um lado os descomissados, do outro os engraiatados. O Veteran é assim. No fim das coisas todo mundo se entende quando o assunto é carro antigo, principalmente quando se trata do Protos 1908, o único do mundo em funcionamento.

vieram todas as diretoras que deram continuidade ao projeto desde o seu início em 1987 (e se tornaram verdadeiras entusiastas por carros antigos), e da Associação de Amigos do MHN compareceram todos os membros, que estavam eufóricos pela grande realização.

Após as formalidades e os discursos, coube a mim a grande honra de abrir os portões da sala de exposição do Protos. O carro, "estacionado" no centro da sala, é rodeado por painéis e fotografias que contam um pouco da história do Barão do Rio Branco, do Protos e da sua restauração, e de curiosidades do automobilismo. Um dos destaques é o painel eletrônico que mostra o percurso da corrida New York-Paris, de 1908, a qual influenciou o Barão a adquirir um Protos, e a começar toda essa história.

Mas o melhor veio no final! Quando os convidados estavam dentro da sala, achando que já haviam visto tudo, eu e o técnico da Mercedes-Benz ligamos o motor do Protos, que pegou de primeira - surpreendendo a todos. As emoções não pararam aí. Em seguida, subimos no carro e saímos pelos portões da sala para dar uma apoteótica volta pelo pátio do MHN, sendo acompanhados com grande entusiasmo pelos presentes. ■



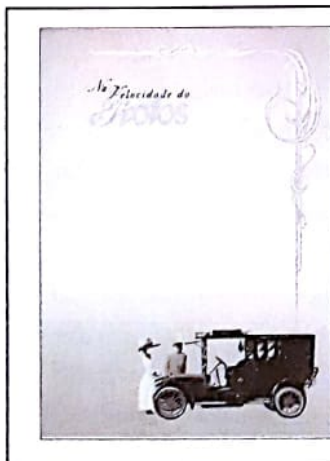
Detalhes do interior do Protos. A restauração ficou a cargo da R & E Restaurações, de São Paulo. Um trabalho impecável.



Vera Tostes - diretora do MHN - recepcionou com Guilherme Pfisterer os representantes da Mercedes-Benz do Brasil e da BR.



A família Pfisterer posa para a história, depois de anos de trabalho e dedicação do Guilherme.



O PROTOS NA INTERNET

- O motor do Protos é ligado todas as quartas-feiras no MHN, por volta das 15 horas. Mas quem quiser visitar o Protos virtualmente basta acessar a homepage do Museu, no seguinte endereço: <http://www.visualnet.com.br/mhn/>. As informações sobre os Protos estão no link Novos Projetos.
- Na homepage do Veteran você também encontra um link para a homepage do Museu.
- O Protos também pode ser visitado por internautas do mundo inteiro na página AUTOZonLINE - Classic Car Museum, no endereço: <http://www.azl.com/autozonline/carbam/html>



LIBERADO PARA MULHERES

FINALMENTE UM CAFÉ COM GOSTO DE CARRO ANTIGO.

Depois de muitos anos em Del Castilho, as quintas-feiras veteranas mudaram de endereço e passaram a receber os associados, amigos e amigas (como tem amigas!) no famoso Pátio da Minerva, no Museu Histórico Nacional.

Para quem não estudou o primário no Rio de Janeiro e, portanto, não visitou obrigatoriamente o MHN, o acesso ao estacionamento é feito pelo portão em frente ao primeiro retorno sob a Perimetral, sentido Aeroporto Santos Dumont-Praça XV. As reuniões têm tido a presença crescente e a alegria habitual dos veteranos cariocas contagia quem está por perto.

O serviço do Protos Café está a cargo do buffet assinado por Luiza Akim Tamiroff, que vem garantindo o sucesso desta *very happy hour*. Além da obrigatória cerveja

gelada, é possível saborear pizzas, quiches diversos, cachorro quente, saladas e alguns doces maravilhosos.

A programação pode surpreender, com a projeção de vídeos raros sobre automobilismo, ou concurso de fotos, poesias ou receitas culinárias, enquanto a diretoria do VCC-RJ tenta se reunir em mesa à parte, sendo objeto de ironia, galhofa ou de vaias, conforme o caso.

Se você é do Veteran será muito

bem vindo. Se não é ou não pretende ser, será mais bem vindo ainda. Junte-se a nós e traga suas discordância para o Protos Café. Vale dizer que Mercedes é carro de fresco, que Kaiser não é raro e que Karmann Ghia não entra água. Vale tudo. Só não vale ficar de fora.

Aproveite o local para visitar o Protos, sempre bem iluminado e com data certa para passear.

O endereço é Praça Marechal Âncora s/n, na Praça XV. ■



Na foto acima, os frequentadores assíduos do Protos Café.

Na foto à esquerda, a mesa do presidente, com a presença de Luiza - proprietária do local e apaixonada por carro antigo -, e ainda a primeira dama e o casal Gameleira.



Momentos Inesquecíveis



POSSE VETERANA

Acompanhem os flagrantes da cerimônia de posse da nova diretoria, realizada com o atraso costumeiro de um mês, como mandam as tradições veteranas. Inicialmente, o novo presidente e a nova Dona Ruth, em traje formal, a caminho da Abadia de Del Castilho, onde seriam recebidos pela malta veterana. Depois da posse, tomando de remos e cestos de piquenique, o presidente e Sra. rumaram pelo Canal de Schultz-Wenck a local ignorado, onde conversaram tranquilamente com as campesinas. A tropa veterana, incormorada, partiu atrás do Sergio Fortes, líder incontestado nessas ocasiões, useiro e vezeiro de afretamentos e afins, mas, apesar do esforço de todos, a caminhonete Chevrolet do Ony não pegou e o "Royal Princess" revelou-se inaquedado à poluição da baía, atolando nos manguesais.



Momentos Inesquecíveis



Para gastar em Cadillac, arrecada-se sobre um Mercedes - coisas do Paraná!

Tom Jerry
 Lennon McCartney
 O Gordo O Magro
 Tônico Tinoco
 Tarcísio Meira Glória Menezes
 Champanhe Caviar
 Romeu Julieta
 Feijão Arroz
 Toquinho Vinícius
 Batman Robin
 Rolls Royce
 Rainer G2



E foram felizes para sempre.



**COM VOCÊS,
PAULO GUARINO!**

As novas gerações do Veteran-RJ pouco conhecem Paulo Guarino, umas das figuras mais cativantes da confraria dos colecionadores de automóveis antigos.

Ocorre que ele é fiscal da Receita Federal e há muitos anos, por conta de uma série de transferências, encontra-se afastado do Rio de Janeiro. Já andou pela Bahia e agora está trabalhando em Belo Horizonte, onde sua ocupação principal é fazer o imposto de renda do Octavio Pinto de Carvalho. Em função da alta competência que sempre revelou no seu campo de atividade, é pouco provável que as autoridades fazendárias autorizem em curto prazo seu retorno ao Rio de Janeiro. Entre outros feitos extraordinários, este autêntico czar da arrecadação tributária consolidou sua fama ao fiscalizar, no final da década de 70, a reserva indígena dos Chevrolet-Kranhakore, oportunidade em que conseguiu, com mão de ferro, que o volume de tributos ali arrecadados suplantasse o total de impostos pagos pelas indústrias do ABC paulista.

Com esta valiosa contribuição às páginas do Radiador, Paulo Guarino, o Paulinho Bad News, assim conhecido nos primórdios do Veteran por sua proverbial capacidade de trazer más notícias, retoma uma das aptidões que o consagraram nos meios veteranos cariocas, qual seja a de localizar automóveis antigos nos mais recônditos grotões da cidade maravilhosa.

**QUE FIM
LEVOU?**

Paulo Guarino



Os carros antigos que estão relacionados a seguir eram conhecidos

da comunidade veterana nos anos 70. Depois sumiram, não sendo localizados nem em ferros-velhos. Onde estarão?

1. Peerless 1929, roadster, branca, equipada com motor Ford V-8. Por volta de 1978 podia ser vista numa pequena indústria na Estrada dos Bandeirantes.
2. Hudson 1949, Comodore Eight, conversível, azul clara. Nos idos de 1976, permanecia estacionada junto ao Relógio da Glória.
3. Kaiser 1949, bege. Localizado em 1978 numa oficina perto da Estação do Engenho Novo.
4. Kaiser 1951, duas portas, automática, verde metálica. Era de Nova Iguaçu e pertenceu, em torno de 1977, ao Wilson e ao Professor José Luiz.
5. Nash 1951, Ambassador, dois tons de marrom. Pertencia ao João Daltro em 1979.
6. Packard 1937, quatro portas, oito cilindros, verde. Em 1980 pertencia ao Fernando Carneiro Leão.
7. Wolsely 1951, cinza claro, de Petrópolis. Comprada pelo Sr. Rogério, antigo sócio do Veteran, em 1979.
8. Pontiac 1950, duas portas, oito cilindros, verde clara com teto preto. Transitava em Petrópolis no início dos anos 80.
9. Buick 1941, Special, coupe, cinza claro. Pertenceu ao Skipper por

volta de 1980.
10. Buicks 1937 e 1939, as duas conversíveis e

pretas. Pertenceram ao Luizinho Pestana e no início dos anos 80 estavam na sede do Veteran da Estrada dos Bandeirantes.

11. Dodge 1947, conversível, verde clara. Pertenceu ao Barbero por volta de 1980.

12. Dodges 1947 e 1951, ambas conversíveis e vermelhas. Participaram de uma reunião do Veteran nos Arcos da Lapa em 1977.

13. Hudson 1951, quatro portas, Comodore Six, preta com vidros verdes. Encontrada na Penha, nos anos 80.

14. Mercury 1939, conversível vinho. Localizada na Praia de Mauá em 1979.

15. Cadillac 1947, quatro portas. Em 1985, foi vista num galpão em Petrópolis.

16. Ford 1934, quatro portas, preto. Rodava no Méier no início da década de 80.

17. Chevrolet 1940, conversível, vinho. Foi visto em Petrópolis em 1985.

18. Oldsmobile 1950, Futuramic, coupe, verde e branco. Em 1977 era visto na esquina da Av. Maxwell com Barão do Bom Retiro.

19. Studebaker 1951, Comander, duas portas, preto, com volante do lado direito. Frequentava a Lagoa Rodrigo de Freitas, nos idos de 1981.

20. Plymouth 1948, coupe, verde



Julinho Christiano e Paulo Guarino: dois caçadores de raridades.

claro. Pertenceu ao João Daltro por volta de 1981.

Esta lista não está completa. É provável que alguns sócios mais antigos se recordem desses e de outros carros “perdidos”.

Os leitores do RADIADOR que souberem do paradeiro desses automóveis estão convidados a prestar informações sobre os mesmos. Quem sabe poderíamos conhecer seu atual proprietário e até mesmo cadastrar essas preciosidades desaparecidas? Além disso, os colecionadores que souberem de outros casos semelhantes de sumiço de peças interessantes poderão mandar sua relação para publicação em nossa revista.

Apenas para ilustrar a maneira como organizei essa lista e o que considero “carro perdido”, menciono

o seguinte exemplo: o carro nº 2 é uma Hudson 1949 conversível, de oito cilindros, Comodore Eight, azul clara. Existiam dois carros desse tipo, o próprio e um cinza-chumbo, que era de Copacabana e foi parar no terreno que o Veteran possuía na Estrada dos Bandeirantes. Era muito podre, foi todo desmontado e sucateado. Este eu sei que não mais existe.

Quanto ao azul-claro, ele foi anunciado no Jornal do Brasil em

1975. O proprietário era um vendedor da Rua Uruguai, na Tijuca. Fui até lá ver o automóvel e até andei nele. Estava em excelente estado, até o rádio funcionava! Pouco tempo depois ela foi vendida para o Bairro da Glória. Bem em frente ao Relógio. Ficou por lá, eu creio, uns dois anos. Sempre que retornávamos das reuniões mensais do Veteran, da praça atrás do campo do Flamengo até o galpão do João Daltro, na Lapa, víamos a Hudson impávida sob o Relógio da Glória. A essa altura a capota já estava rasgada e entrava água nos dias de chuva. Mas o carro continuava muito inteiro.

De uma hora para outra a Hudson sumiu. Foram infrutíferas as buscas em ferros velhos e nos subúrbios cariocas. Nessa época o João Daltro reunia alguns companheiros de *hobby* (Luizinho, Guga, Tinoco, Skipper, Bentes, Eduardo Coutinho, Armandinho Maia e este escriba, entre outros...) para promover “excursões” pelos pontos pitorescos da cidade maravilhosa (Nova Iguaçu, Av. Brasil, Cascadura, etc.). As garagens antigas, ferros-velhos, depósitos, quintais e oficinas eram alguns dos *musts* desse prazeroso *tour*, à cata de carros antigos, é lógico! Bons tempos ...

Mas não localizamos mais a Hudson no Rio de Janeiro. Estaria com algum colecionador, em outro Estado? Quem sabe ela existe até hoje? ■



Nada escapava ao olhar de lince do Guarino. Ainda mais de binóculos.

MAHALET: O CARRO QUE FORMA O CARÁTER.

Ribamar Bentes Drolshagen



A exemplo de outras comunidades, o mundo maravilhoso do automóvel antigo congrega dois tipos de participantes: os práticos e os teóricos.

Desde que foi fundado, em 1968, o Veteran tem acolhido no seu quadro de associados uma plêiade de teóricos de extraordinária competência. Cidadãos aptos a discorrer sobre qualquer questão técnica, desde o intrincado funcionamento da embreagem do Studebaker 1938 até o ângulo de abertura da tampa do porta-luvas do Aero-Willys 64, passando pela taxa de compressão do motor da Romi-Isetta do Roberto Machado.

A característica marcante que une esse simpático grupo de antigomobilistas reside no fato de jamais haverem restaurado um automóvel antigo.

É fascinante recordar a trajetória desses companheiros na história do nosso clube, marcada pelos inúmeros eventos de que participaram sem encostar jamais a sola de seus sapatos no pedal do acelerador ou do freio de um automóvel de coleção, mas sem perder a oportunidade de tagarelar horas a fio sobre os aspectos técnicos relacionados ao funcionamento dos mesmos.

A experiência tem demonstrado que mudanças de comportamento, nesse campo, não são aconselháveis. Quem nasce teórico, deve permanecer teórico. Aos práticos recomenda-se um comportamento uniforme, até o fi-

nal dos tempos. Talentos multifacetados, como o Muricy, terão contas severas a ajustar no juízo final.

Para comprovar nossa tese convém lembrar os acontecimentos que envolveram recentemente o companheiro Luís Augusto Tinoco, em sua malfadada tentativa de abandonar o reconfortante campo da teoria para abraçar o temerário segmento da prática antigomobilista. Tinoco, como se sabe, ostentou durante anos o inquestionável título de Grande Czar da Teoria Antigomobilista, reconhecido como único ser vivo no planeta a participar das atividades de um clube de automóveis sem possuir carteira de motorista. O resultado de sua aventura, todos sabemos, foi catastrófico. O Bel Air 57, alvo da tresloucada tentativa Tinoquiana, repousa inerte na Serra de Petrópolis. Do impensado gesto resultaram, também, feridas mal cicatrizadas no campo sentimental. Tinoco hoje direciona toda a sua têmpera nordestina à montagem de Kits da Revell, campo de atuação em que tem revelado notável proficiência. Para orgulho da comunidade veterana, dois modelos de sua lavra alcançaram

a premiação máxima em recente exposição promovida no Clube da Aeronáutica. E não poderia ser de outra forma. Numa Fiat Topolino montada na escala 1:250, Tinoco alcançou o requinte de adaptar uma obturação de ouro na arcada dentária do motorista do reduzidíssimo modelo. Em sua também premiada Corvette Sting Ray, ele excedeu todos os limites até então conhecidos do plastimodelismo, instalando no painel do cobiçado veículo uma minúscula placa onde se pode ler, com o auxílio de poderosos microscópios, os dizeres "Não Corra Papai".

Cientes de que a síndrome do Tinoco é irreversível, devemos nos ocupar do caso do companheiro Mahar, vítima recente de infrutífera tentativa de incursão de um teórico de inquestionável sucesso no campo minado da prática antigomobilista.

Depois de fazer sua fama durante anos alardeando conhecimentos técnicos que até mesmo o Muricy poucas vezes ousou questionar, eletrizando platéias ao proferir expressões místicas tais como "trem de força", "trans-eixo" e diferencial 355", eis que o Mahar, instado por alguma tentação de Belzebú, resolveu adquirir um Chevrolet Fleetline 1951.

O veículo, que atende pela alcunha de "Mahalet", é o que se convencionou chamar de "caixa de surpresas". O antigo proprietário não esconde que nos últimos trinta

anos o "Mahalet" esteve aos cuidados de um mecânico conhecido como "David Copperfield de Nova Iguaçu". Sua missão ao longo desse período foi manter o Mahalet andando, misturando, para isso, peças de Chevrolet Brasil, de eletrodomésticos diversos e de artefatos que parecem, à primeira vista, ter sido roubados de uma bienal de arte moderna. Decorre daí, sem dúvida, o sofrimento do nosso antigo teórico, convertido ao prático e maravilhoso mundo do automóvel antigo.

Tomado pela compulsão dos neófitos, Mahar vem acumulando toneladas de peças adquiridas para o seu inebriante Mahalet. Tudo novinho. Na caixa. New Old Stock, observaria o Rossini. Só que nada se encaixa no automóvel, vitimado, ao longo do anos, por indecifráveis transformações.

Nosso amigo emagrece a olhos vistos, tomado por olheiras profundas. Não sabe o que fazer com onze carburadores, oito distribuidores e vinte e cinco cubos de roda. O acervo recentemente adquirido não cabe no seu pequeno apartamento de São Cristóvão, para onde ele se mudou recentemente, supostamente para ficar mais perto das lojas de autopeças que passou a frequentar diariamente ou, como apurou a reportagem do Radiador, por ter sido expulso do antigo prédio da Praia do Flamengo, depois de atravessar uma madrugada tentando acertar o ponto do Mahalet.

Mas o pior estava por acontecer. Fumante inveterado, nosso amigo quase foi vitimado por

uma explosão do automóvel, na saída de recente reunião do Clube do Bonde. Nada mais temerário do que fumar dentro do Mahalet. Os espertos vizinhos do Dieckman, até param de cozinhar quando o inusitado veículo adentra à Rua Triunfo.

Ainda bem que o Mahar foi poupado pela dimensão menor da

explosão que então ocorreu. E para quem o aconselha a desistir de tão ingrata empreitada, nosso amigo repete o célebre dito latino: "*Qui nocit Chevrolet restauribus in extremis patientia nostra et sacus imensus comprobatur*".

Mesmo não entendendo, só nos resta desejar boa sorte ao antigo teórico. ■

Momentos Inesquecíveis



VISITA DE AMIGO

Edison Passos Dias Aguiar e sua Fiat foram visitar o colega Sergio Nobre em sua fazendinha, no distante estado de Jacarepaguá. Lamentavelmente não era permitido pisar no gramado e a agente multou o nosso amigo. Perguntada se não iria multar também o veículo, a policial ficou em dúvida: "Carro, que carro?"



Fernando Gameleira

Voluntários da Pátria, início de dezembro. Um calor de deixar qualquer dono de Ford antigo arrepiado. Um casal de idosos desce de um taxi Verona. Percebo os vidros fechados (ou carro tinha ar refrigerado ou o motorista estava tendo um acesso de loucura) e, mais do que depressa, já estava no banco traseiro com destino ao Centro.

Seria uma viagem corriqueira, que tinha tudo para ser como qualquer outra, a não ser pelo fato de que eu pegara o carro de Antonio Augusto Ramos, que há 44 anos largara a profissão de padeiro para

se tornar taxista, aos 26 anos.

“Os buracos se foram, mas isso aqui não tem jeito”, esbraveja seu Antonio.

“E já foi diferente?” instiguei, doido pra puxar uma conversa e, obviamente, ir direto ao assunto carro antigo.

“Quando comecei, não tinha ponto fixo. Saía do Largo do Maracanã, perto de onde hoje é a UERJ e rodava todo o Rio. Em Botafogo, parava na altura da Dona Mariana... era uma maravilha”, disse o saudoso Antonio com um forte sotaque lusitano.

“E qual era o seu carro?”, perguntei sem disfarçar a curiosidade.

“Comecei em um Chevrolet 39, preto. Esse era valente”, disse orgulhoso. “Depois tive vários Chevrolet, alguns para a praça e outros como particular. Tive um 46, 48, 51, 54, 56 - um Bel Air 2 portas sem coluna, teto preto e carroceria verde abacate - e também um Impala. Aliás, em 63 troquei o Impala por um fusquinha zero quilômetro. Era a época do Lacerda e nunca me esqueço do primeiro passageiro que peguei, um sujeito gordo que se espremeu todo para entrar no apertado fusca. Eu, muito sem graça, fui logo me desculpando, dizendo que os culpados são os próprios passageiros, que se recusam a andar nas banheiras americanas. Mas, por sorte, o gordo era bem humorado e disse que o problema não era do carro, mas dele, que era desordenado. Até hoje não entendi o adjetivo, mas percebi que dava para trabalhar com o fusquinha”.

Seu Antonio falou sem parar, como se estivesse assistindo a um filme da qual foi protagonista principal. Ao entrar na rua México, saquei da pasta um exemplar de O RADIADOR. Quando ele viu o Studebaker na capa, quase perdeu a direção. Não conseguia tirar os olhos.

Trocamos cartões. Descobri que ele faz parte da Associação dos Motoristas Autônomos de Táxi de Maria da Graça, tendo sido seu fundador e primeiro presidente.

Saltei do carro atrasado para uma reunião, mas feliz da vida por ter tido a companhia de seu Antonio, um verdadeiro boa praça. ■

* Seu Antonio pode ser encontrado na Central de Atendimento da Associação: tels.: 261-5647/261-9715

FAÇAS GUINSU E MEIAS VIVARINA QUE NADA!

O Grupo Imazi e Telechopp traz até você, com exclusividade, o mais novo sucesso depois desses dois campeões de venda da madrugada: o Mahatour.

Mahatour não é um produto, mas um serviço incrível que você só encontra aqui. O legítimo Mahatour é uma viagem no tempo e no espaço apertado de um mini-cooper. Se você é folgado, esta é a sua chance de se redimir.

RESERVE LOGO O SEU LUGAR NO MAHATOUR. LIGUE (011) 14069!

E não é só isso. Depois de experimentar o seu Mahatour, você vai sentir a sensação de comparecer a sensacional prova veterana TOUR DE FRANCE, sem sair de casa (entre 23 e 27 de abril). É uma viagem virtual pela Europa, na companhia dos parceiros J.R. Mahar (o fundador da seita) e Paulo Jr., seu mais fiel seguidor.

MAHATOUR É UM BARATO. MAS SÓ NO (011) 14069!

Viajar no Mahatour é quase de graça. Imagine você na Itália, participando dos 70 anos da Mille Miglia, pagando uma ligação local, intramuscular (apenas R\$ 30,00 o minuto). Com certeza você não vai querer perder esta oportunidade.

ACEITAMOS TODOS OS CARTÕES DE CRÉDITO, INCLUSIVE O DO VETERAN!

Para participar do Mahatour basta abrir um pouco sua mão e sua carteira. E você estará ajudando a pouca vergonha da viagem dos nossos bonga, ou melhor, bom garotos. Nesses tempos de precatórios e CPI, não custa nada ajudar dois rapazes de muito boas intenções.

E NÃO É SÓ ISSO. TEM UM PRESENTE INÉDITO DO GRUPO IMASI.

Os 5.000 primeiros que ligarem ganharão o direito de frequentar o Clube do Bonde e o Protos Café sem a presença de Mahar e Paulo Jr, por um período de 15 dias. Você nunca viu nada igual, você nunca experimentou tamanha sensação. São quinze dias sem ouvir falar em bronzina de Chevrolet, sem sentir o cheiro de gasolina do interior do Mahalé e sem ver a imitação de ventríloco do Paulinho. Ligue! Ligue! Ligue! Mesmo que você não ligue a mínima para o Mahar!



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

IMELDA



TOSTES MAIA

Correio Sentimental

Não é a primeira vez. Sempre que as vendas do Radiador diminuem somos obrigados a apelar para algum artifício buscando recuperar o prejuízo. Na edição de março de 1995 providenciamos, por imposição do Presidente Aurélio, uma seção de horóscopo. Por sorte a astróloga contratada, Zora Candelabro, não suportou o ambiente barra pesada da redação. Foi ficando tensa, desandou a beber Underberg, pirou de vez e hoje ganha a vida na Praia do Pepê, engraxando sandálias havaianas.

Agora é a vez do Dieckmann nos empurrar, goela abaixo, essa tal de Imelda Beczkowski. Saudades do Aurélio!... Mudam os Presidentes mas a Imelda continua a mesma.

Sob protesto, o Radiador apresenta o seu Correio Sentimental:



Mrs. Tostes Maia,

Meu marido passou vinte anos restaurando um automóvel inglês. Dizia que era um tal de Aston Martin. Repetia muito, com uma risadinha suspeita, a expressão "a serviço de sua magestade". Ficou super-feliz quando aprontou a engenhoca. Mais do que depressa, convidou-me a dar um passeio. Tudo ia bem até que ele apertou um botãozinho no painel, o teto se abriu e eu fui lançada às alturas, junto com o banco do carona. Não tenho dinheiro para voltar para casa e meu marido não atende as ligações que faço a cobrar. O que faço, Imelda?

Voadora do Andaraí

Não há nada a fazer, Voadora.

Isso é o mínimo que pode acontecer a quem confia em marido brasileiro e carro inglês.

Imeldinha,

Minha vida corria às mil maravilhas. Eu e meu marido embarcamos no sonho olímpico e estávamos ganhando muito dinheiro produzindo sacolas com o símbolo da campanha Rio 2004. Pensávamos até em fazer uma viagem de volta ao mundo na lancha do Alfredo Amaral. De repente, veio o pesadelo. O Rio foi desclassificado. Temos hoje um estoque de 300.000 sacolas que não conseguimos vender. De tão desesperado, meu marido abandonou tudo e passa todo o tempo em Itaguaí, consertando

seus automóveis antigos. Estou angustiadíssima, Imelda. O que você me diz?

Bobinha do Arpodador

Deixa de ser boba, bobinha. Até o Anibal sabe que é preciso muito saco para restaurar automóvel em Itaguaí.

Imelda,

Meu marido perdeu os dedos da mão tentando ajustar o distribuidor de um Ford 41. Ele não gosta de comentar o assunto mas eu soube que isso é muito comum com os proprietários desses carros. Dizem até que existe um clube chamado Maneta's 41. Imelda, existe alguém a quem eu possa

recorrer? Devo entrar na Justiça?
Esposa Angustiada do Meier

Não, Angustiada, penso que não. Seu marido tem um hobby perigoso. Acho até que você teve sorte, porque as barras da grade do Ford 41 ficam muito juntinhas. Caso contrário ele poderia ter perdido algo que ia te fazer mais falta. Problemas semelhantes estão sendo relatados pelos leitores desta seção. Paulo D., do Cosme Velho, contraiu tétano ao espetar o bumbum nas molas enferrujadas do assento de uma Buick 47. Roberto M., do Arpoador, entrou com dificuldade numa Romi-Isetta e dela não conseguiu mais sair. Estava aos cuidados de um outro leitor, o médico Octavio B.M., da Borda do Mato, que foi obrigado a largar o caso depois de contrair pneumonia numa Buick 55, alagada na reunião de março.

Agora

DUNLOP

o *Novo* pneu de classe para o seu carro!

O moderno e revolucionário desenho da banda de rodagem do novo DUNLOP proporciona maior aderência ao solo, seja nas curvas mais fechadas ou nas frenadas mais rápidas, em qualquer tipo de estrada, sol ou chuva. Máxima quilometragem, garantida pelo composto especial de borrachas selecionadas com que é construída sua banda de rodagem. Sua flexibilidade oferece maior conforto, através de um rodar macio e silencioso.

...e com faixa branca — maior distinção para seu carro.



DUNLOP



A MARCA DO BOM PNEU!

Momentos Inesquecíveis



VCC-RJ PRESTIGIA A QUARTA IDADE

Muito se fala no amparo ao veterano, mas no VCC a ação toma o lugar da idéia. Nossas reuniões contam sempre com o concurso de três ou mais cardeais que aliam a sua sabedoria com uma disposição incomum de contar histórias bem passadas. Durante o carnaval promovemos o retiro automobilístico em nossa sede social e pudemos verificar a animação dos nossos bons-velhinhos

recorrer? Devo entrar na Justiça?
Esposa Angustiada do Meier

Não, Angustiada, penso que não. Seu marido tem um hobby perigoso. Acho até que você teve sorte, porque as barras da grade do Ford 41 ficam muito juntinhas. Caso contrário ele poderia ter perdido algo que ia te fazer mais falta. Problemas semelhantes estão sendo relatados pelos leitores desta seção. Paulo D., do Cosme Velho, contraiu tétano ao espetar o bumbum nas molas enferrujadas do assento de uma Buick 47. Roberto M., do Arpoador, entrou com dificuldade numa Romi-Isetta e dela não conseguiu mais sair. Estava aos cuidados de um outro leitor, o médico Octavio B.M., da Borda do Mato, que foi obrigado a largar o caso depois de contrair pneumonia numa Buick 55, alagada na reunião de março.

Agora

DUNLOP

o *Novo* pneu de classe para o seu carro!

O moderno e revolucionário desenho da banda de rodagem do novo DUNLOP proporciona maior aderência ao solo, seja nas curvas mais fechadas ou nos freios mais rápidos, em qualquer tipo de estrada, sob sol ou chuva. Máxima quilometragem, garantida pelo composto especial de borrachas selecionadas com que é construído sua banda de rodagem. Sua flexibilidade oferece maior conforto, através de um rodar macio e silencioso.

...e com faixa branca — maior distinção para seu carro.



DUNLOP



A MARCA DO BOM PNEU!

Momentos Inesquecíveis

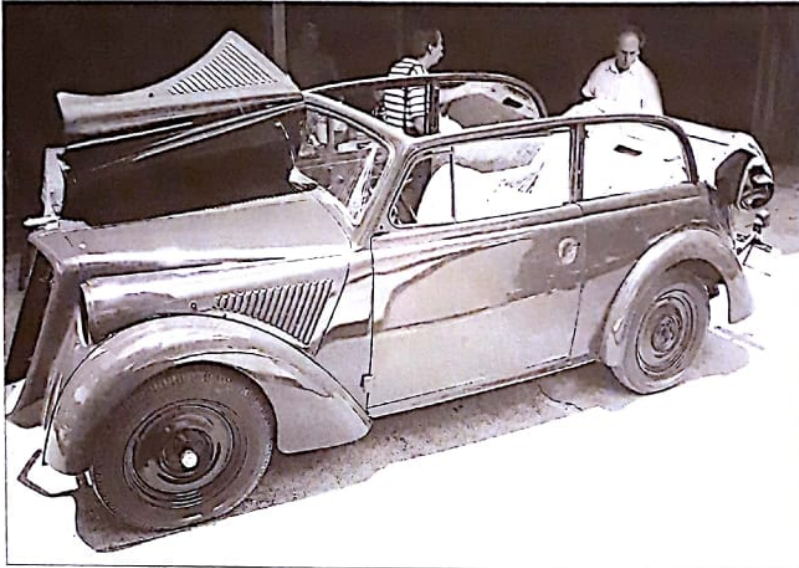


VCC-RJ PRESTIGIA A QUARTA IDADE

Muito se fala no amparo ao veterano, mas no VCC a ação toma o lugar da idéia. Nossas reuniões contam sempre com o concurso de três ou mais cardeais que aliam a sua sabedoria com uma disposição incomum de contar histórias bem passadas. Durante o carnaval promovemos o retiro automobilístico em nossa sede social e pudemos verificar a animação dos nossos bons-velhinhos

Garagem Soçaite de Verão II

Sábado - 22.02.97



Mais uma vez o nosso colega Roberto Machado fez das suas. Atraiu-nos sorrateiramente para a segunda Garagem Soçaite de Verão e lá, como se fosse a coisa mais corriqueira do mundo, nos apresentou a sua mais recente aquisição: um Opel 1937,

convertível.

Como as fotos demonstram, a viatura está em processo de restauração completa, mas suas boas formas denunciam um uso cuidadoso ao longo destes últimos 60 anos e o desenho do seu painel transmite com clareza o estilo da época, com dois mostradores redondos com fundo marfim e ponteiros góticos em preto. Uma peça rara.

Foi todo mundo, menos o Armandinho, porque a Rosilda não o deixa mais sair com a gente.

Depois, uma parte da tropa foi arribar no Pimenta de Itaipava: o Skipper - lógico, o presidente e Dona Ruth, e os Fortes. Os fracos não apareceram. ■

Momentos Inesquecíveis



COLEÇÃO ESCONDIDA VÊ A LUZ DO DIA

Depois do artigo do Acrísio Tinoco, a vida de Ribamar Saraiva foi revirada pelo avesso. Skipper levou a melhor e comprou do articulista, por uma ninharia, a bela coleção que apresentamos com exclusividade. Os carros estão corroídos, os pneus arriados, as baterias mortas e os documentos - documentos, pra quê?. Resumindo: está tudo do jeito que o distinto comprador aprecia.

A tradicional Reunião de Março

Domingo - 09.03.97

O folheto-convite criado pelo Gameleira já dizia tudo: a nossa tradicional Mega-Reunião de Março, realizada no dia 9, foi, mais uma vez, marcante - ou marcante, como preferirão os puristas do vernáculo.

Desde oito e meia, uma majestosa barra branca ostentava o pavilhão do Veteran carioca. Montada no sistema americano "E-Z", a dita - medindo apenas 3m x 6m estourou tal qual pipoca no Clube do Bonde. Ponto para o Muca, que a descobriu, e para o Rogério, o nosso Coordenador de Abrigo Grande Temporário, ou CAGT simplesmente.

Do lado da barraca, o Sergio Nobre montou um painel de fotografias de escombros nacionais



Quem gosta de carro antigo vai ficar maluco.

EXPOSIÇÃO DO VETERAN CAR CLUB DO BRASIL-RJ
DOMINGO, 9 DE MARÇO, A PARTIR DAS 9 H,
NO ATERRO DO FLAMENGO,
EM FRENTE AO RESTAURANTE RIO'S.

- 4. Mais de 200 automóveis antigos de todas as marcas e modelos
- 4. Sensacional feira de peças
- 4. Participação de Clubes e Representantes de outros estados
- 4. Barraca do Veteran (com vendas de bonês, adesivos e camisetas)
- 4. Venha e leve a família - Entrada franca

O RADIADOR

Informação: VCC RJ - Rua Alito Milano, 105 - Duque de Caxias - RJ - Tel. (021) 26115793

que atraiu uma multidão sorridente e interessada. Do outro lado, o Coordenador de Abrigo Pequeno Temporário, ou CAPT, o nosso Candelot, montou, com auxílio do

Octavio Buick de Mello, um conjunto de mesas e cadeiras protegido pela barraquinha habitual com as cores do VCC-RJ. Ali, durante o dia inteiro, Candelot inscreveu, formulariou, reclamou e vendeu veterances, conquistando merecidamente o troféu "Embreagem Magnética do Mês".

Às dez horas, a praça já estava cheia. Embora seja um espaço democrático-popular, bem ao estilo dos estados-satélites, conseguimos reservar uma área junto à entrada para cerca de 50 automóveis mais representativos, oferecendo ao visitante um conjunto compacto e elegante de automóveis antigos dignos de nota.

Depois, era carro de todo tipo, desde Fiat 1928 até De Tomaso



A Mega-barraca do Veteran fez o maior sucesso. Além de amenizar o calor, tornou-se o ponto de encontro oficial do evento.

EVENTOS



A tradicional feira de peças contou com a participação de fornecedores de diversos estados. Na foto, barraca de miniaturas.

1972, passando pelos tradicionais Ford, Chevrolet, Cadillac, Mercedes-Benz, Buick, Citroën, Kaiser (chopp claro), Jeep e pela linha Chrysler, sempre a cargo do Ony. Os nacionais compareceram em peso, principalmente os "The big dabliu" - VW e DKW. Notável, ainda, o batalhão Ford V8, com uma tropa de Mustang e Maverick formando uma linha de retaguarda com o Pão de Açúcar, capaz de arrear qualquer espinha de Chevrolet.

O total de expositores atingiu 148 e contamos aí vários clubes, começando pelos locais - CCAA e Jeep Club-, passando pelos vizinhos Niterói, São Gonçalo, Petrópolis, Nova Friburgo, Barra Mansa e Volta Redonda e, finalmente, chegando aos comedores de poeira de Juiz de Fora, São Paulo e, pasmem, até de Belo Horizonte. Tal como o agente secreto, o visitante desta última cidade observava com extremo rigotto a tudo e a todos, anotando em um caderno espiralado com capa de fordinho

lembretes que, certamente, nortearão os organizadores do tradicional encontro mineiro.

Naturalmente, o já tradicional aniversário do Gameleira foi comemorado em nossa big-barraca, com direito a parabéns no famigerado ritmo do Clube do Bonde e a salgadinhos a cargo do buffet Simone, que se perdeu no caminho até o Aterro e chegou pontualmente atrasada ao evento. Simone, entretanto, não foi apupada, tal o desfalecimento geral dos convivas, e tratou logo de montar o fogareiro e aquecer as iguarias.

Não houve premiação, é certo, mas também não houve reclamação, o que tira um pouco do assunto dos comentaristas. Apenas a RIOTUR, que está sempre pronta a colaborar com o VCC-RJ, errou de endereço e cercou o restaurante Rio's com as grades a nós destinadas. Percebemos o engano tarde demais ... Mas a falha também é nossa e prometemos detalhar melhor a posição da reunião da praça do

próximo mês.

Finalmente, desejamos agradecer a participação da velhinha de Tatuapé, prima da outra, que estava olhando e admirando o tal painel de escombros do Serginho, quando ocorreu uma lufada de vento inesperada - e mal intencionada, diga-se de passagem - que elevou o madeirame em direção à Cadillac do Muricy, que encontrava-se no toilete do restaurante Rio's, pois pressentia que algo terrível estava para acontecer e, àquela altura, acreditava ser a culpa da coitada da azeitona do couvert. Mas a sorte do Muricy é que no meio do caminho tinha uma velhinha, tinha uma velhinha no meio do caminho. Após o choque, que muitos acreditavam ser fatal para a frágil senhora, ela sacudiu a poeira e declarou com espírito esportivo: "Esse Rio de Janeiro é mesmo muito divertido!".

E aí fica a questão, para você, veterano, pensar e refletir: qual o valor de uma velhinha assim? ■



Julinho Christiano reaparece em grande estilo: carro conversível e cabelos ao vento. Bentes viu e aprovou.

PROGRAMAÇÃO DE EVENTOS

ABRIL

III Encontro Santista de Veículos Antigos
Dias 18 a 21, no Teatro Municipal de Santos

II Encontro de Veículos Antigos de Brasília
Dias 18 a 21

MAIO

II Encontro Paulista de Autos Antigos - Águas de Lindóia
Dias 01 a 04

Juiz de Fora
Dias 17 e 18, no Expo Shopping, Av. Brasil, 6345

XIII Encontro Nacional de Automóveis Antigos - São Lourenço/MG
Dias 28/05 a 01/06

Momentos Inesquecíveis



REUNIÃO DE MARÇO

Vicente von der Schulemburger de Frango, mais uma vez de namorada nova, foi o grande premiado da tarde, conquistando um belo troféu. O sucesso não bastou, pois a moça revelou-se mais tarde entediada com a carraria e não foi mais vista no local. Mas não se preocupem: já estamos providenciando uma outra jovem acompanhante para o nosso insaciável, sedento, incorrigível Muca, mais conhecido como bielinha.



Blumenau, 16 de março de 1997.

Caros Antigomobilistas,
Temos o prazer de

comunicar o nosso endereço eletrônico: blulab@bnu.nutecnet.com.br e o endereço da nossa Home Page: <http://www.bnu.nutecnet.com.br/empresas/bavc>
A nossa Home Page contém fotos, endereços de clubes, calendários de eventos, classificados, links etc. Gostaríamos muito de complementá-las com mais informações enviadas pelos clubes. Com a colaboração de todos, ela poderá se tornar um ponto de referência para o antigomobilismo.

Atenciosamente
Ralf Strassburger

Está anotado, Ralf. Fica a dica para todos os antigomobilistas visitarem sua página. Gostaríamos muito que vocês de Blumenau também visitassem a nossa página.

Alvíssaras!
Parabéns, Já era tempo de termos um site nacional de carros antigos de nível! Espero que vocês possam crescer, incluindo fotos, detalhes técnicos e mais artigos.

Um abraço do
Henrique Koifman
Coordenador da Revista Automania
(via internet)

O Veteran agradece a gentileza e orgulha-se por receber elogios de alguém que realmente entende do assunto

Grande Gameleira,

Acabei de visitar a página do Veteran e gostaria de dar os parabéns, pois está sensacional. Começaram com tudo! Já mandei 20 e-mails para os clubes do

exterior fazendo propaganda da nossa página.

Parabéns e sucesso.

Gustavo Tostes
(via internet)

Caro Gustavo,

gostaríamos de contar com a sua colaboração para a nossa página. Você que viaja muito pela internet pode nos dar valiosas dicas de sites interessantes e muitas outras curiosidades. Visite sempre nossa página e obrigado por divulgá-la.

Bauru, 10 de abril de 1997
Solicito informar providências para receber regularmente a revista editada por esse clube, assim como pertencer ao quadro de associados.

Nilton Alexandre Parisoto
(via internet)

Agradecemos a confiança e o apoio dedicado ao VCC-RJ e esperamos poder contar com a sua presença em eventos na nossa cidade.

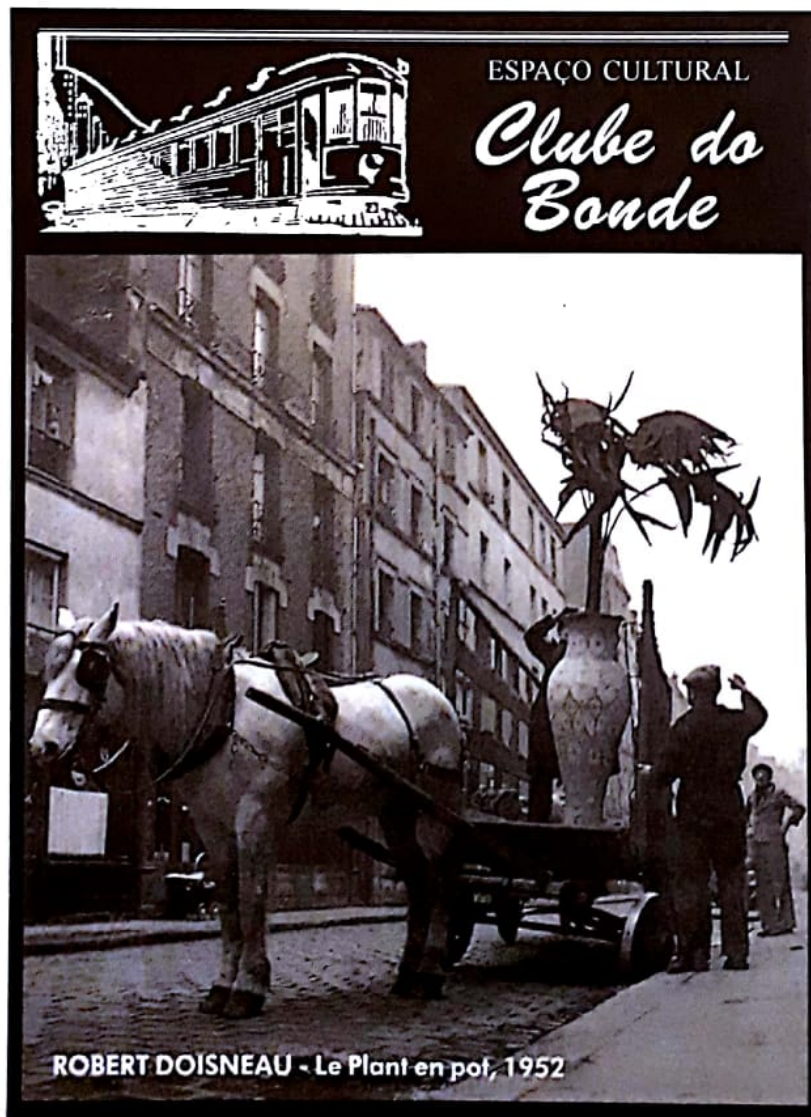
Ao Senhor
Guilherme Pfisterer

Tenho a honra de levar ao conhecimento de Vossa Senhoria que o Conselho da Ordem de Rio Branco resolveu admiti-lo na Ordem, no grau de Oficial.
Ao apresentar-lhe meus cumprimentos, comunico que a cerimônia de entrega da insígnia e do diploma está marcada para as 12:00 horas do próximo dia 25 de abril, no Hall do Palácio do Itamaraty, em Brasília.
Informo que, em virtude da presença do Senhor Presidente da República, os agraciados e seus familiares deverão chegar ao local da cerimônia até às 11:30 horas.
Muito agradeceria o obséquio de confirmar seu comparecimento no máximo até o dia 15 de abril corrente (...)
(...) O traje será o de passeio.

Atenciosamente,

Frederico Cezar de Araujo
Chefe do Cerimonial e Secretário do Conselho da Ordem de Rio Branco.

Parabéns, Guilherme. O Veteran está orgulhoso de possuir figura de tamanha importância em seus quadros.





Striking Match

REALLY high style—in a fine car as in fine apparel—comes from a careful combination of these four elements:

Advanced design, exciting colors, rich materials—and, of course—smart “tailoring” or construction.

Such high style is bound to be yours in a car with Body by Fisher.

For General Motors stylists make it their business to see that both exterior and interior body design is always in the vanguard of automotive fashion.

They develop new, exciting colors and color combinations in body finish, fabrics and trim.

And Fisher Body engineers use the very latest methods to “tailor” tested materials with scientific precision to give you a car body as smooth in looks as it is sound in construction.

So it's well to remember that the luxury of such high style is yours only on the Famous Five—Chevrolet, Pontiac, Oldsmobile, Buick and Cadillac. They alone give you the extra satisfaction of Body by Fisher.



Body by *Fisher*

Exclusively Yours on the five General Motors cars: **CHEVROLET • PONTIAC • OLDSMOBILE • BUICK • CADILLAC**

Quando você entrar numa fábrica GM, respire fundo.

Todo projeto de novo equipamento, processo ou nova instalação só é implantado pela General Motors com uma condição: se o detalhado estudo que ela fez sobre os mesmos demonstrar que tanto a agressão ao meio ambiente como a emissão de poluentes serão nulas ou as mínimas possíveis. A General Motors quer proteger o meio ambiente para devolver às novas gerações um mundo ainda melhor.

