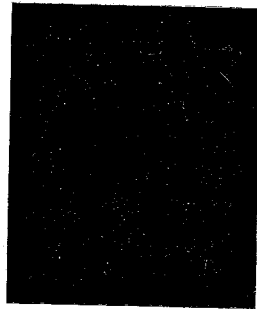




O RADIADOR

PUBLICAÇÃO DO VETERAN CAR CLUB DO BRASIL - RIO DE JANEIRO

Biênio 1993/1994



JANEIRO-FEVEREIRO/93 Nº 26



CADILLAC 60 S 1938

EDIÇÃO ESPECIAL

Sai a Gestão "Cadillac"... Entra a Gestão "Jubileu de Prata"!!!

E assim tem sido a cada 2 anos desde 1968.

Diretorias têm-se sucedido há 25 anos, cada uma dando sua colaboração e calcando sua personalidade em nosso Clube.

Isto criou uma organização forte e saudável, que se renova a cada ano, sem no entanto perder de vista o sonho e objetivo de seus criadores: o culto e preservação do Automóvel Antigo.

Assim, para comemorarmos condignamente estes 25 anos, nossa Diretoria pretende fazer desta Gestão uma Gestão de Gala, voltada totalmente para a realização de muitos eventos e para divulgação maciça e de qualidade de nosso Clube e, conseqüentemente, do Automóvel Antigo.

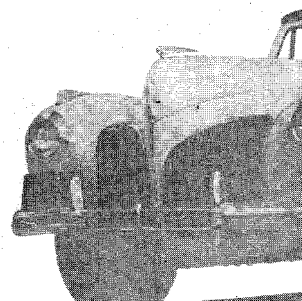
Nosso primeiro ato neste sentido foi o de trazer de volta este já famoso "RADIADOR" de tão boas lembranças no passado, pois teve sua publicação

interrompida em 1982. Agora, aqui está ele e é de todos nós! Façamo-lo crescer! Deem idéias, sugestões e colaborações: fotos de passeios e exposições do Clube desde seu início, histórias de então, reminiscências, "causos", etc., tudo será bem vindo, agradecerá a todos e nos ajudará a criar a Memória do Clube.

Este primeiro número do novo RADIADOR ainda é uma edição piloto, mas à medida em que os números se sucederem, com as sugestões e apoio de todos, temos certeza de que ele se tornará mais e mais interessante.

Igualmente informamos aos associados que queiram anunciar seus serviços ou produto, que

entrem em contato com a redação, pois estas publicidades em muito ajudarão a melhorar a qualidade do informativo.



O último exemplar, de 1982

J. Aurélio Affonso Filho
Presidente

O RADIADOR EDIÇÃO ESPECIAL

Editores

José Cândido Muricy Neto
Sérgio Fortes
Fernando Gameleira

Publicidade e Coord. Geral

Fernando Gameleira

Propriedade do Veteran Car Club do Brasil

Rua Atílio Milano, 105 -
Del Castilho - Rio de Janeiro -
Tel. (021) 281-6393

Concepção Visual

André Gelli

DIRETORIA BIÊNIO 1993/1994

Dir. Presid. -
José Aurélio Affonso Filho
1º VICE - Wilson Saraiva
2º VICE - Nelson Affonso
1º SEC - Sérgio Fortes
2º SEC - Carlos A. Candelot
Dir. Social - Vicente Von Schutemburger
Dir. Tec. - Pedro Paulo Viola
1º Tes. - Edison Ferreira
2º Tes. - Henry Braunstein

OS PLANOS DA NOVA DIRETORIA

Antes da sua posse, no dia 7 de janeiro, a nova Diretoria do Veteran reuniu-se em duas oportunidades para elaborar o seu programa de atividades para os próximos dois anos.

As principais metas traçadas nesses encontros são enumeradas a seguir:

Memória do Clube - A idéia é a de se reunir o maior acervo possível de fotos, filmes, vídeos, reportagens e depoimentos que digam respeito à trajetória do Veteran nos 25 anos de sua existência. Vamos colher os depoimentos dos sócios mais antigos, vasculhar nossas gavetas em busca das fotos e filmes de nossas primeiras reuniões, entre outras providências.

Reunião do Rio's - a reunião mensal é estratégica para o sucesso de nosso clube, por se constituir no mais tradicional de nossos eventos, na grande oportunidade que dispomos para promover o conagraçamento dos sócios e apresentar o resultado final do nosso esforço, qual seja a apresentação de automóveis antigos conservados ou bem restaurados.

Para motivar ainda mais esses encontros, a Diretoria decidiu que a cada mês uma categoria ou marca de automóvel será especialmente homenageada. Assim, teremos o mês

do Chevrolet, do Ford, do Cadillac, o mês do carro nacional, dos conversíveis, etc. O importante é comparecer. A presença maciça dos associados na reuniões, com os seus automóveis, é o melhor testemunho do dinamismo do clube.

Cadastro dos Automóveis Antigos - A Diretoria elegeu como uma das metas prioritárias de sua gestão a elaboração de um cadastro atualizado e tanto quanto possível completo dos automóveis pertencentes aos associados. Cogita-se delegar essa tarefa a um estagiário de biblioteconomia, que ficaria encarregado de manter entrevistas pessoais com todos os sócios.

Entre outras vantagens, o cadastro daria uma idéia efetiva do nosso acervo de automóveis antigos, prontos ou por restaurar, facilitaria a organização de eventos, propiciaria maior dinamismo no intercâmbio de peças etc.

Reuniões Semanais na Sede do Clube - Inúmeras providências estão sendo adotadas para incentivar o grande comparecimento de associados na sede do clube, nas reuniões promovidas nas noites de 5ª feira. O clube vai ser re-decorado e novos espaços vão ser criados, para maior conforto dos sócios.

Uma reunião a cada mês será dedicada à promoção de uma palestra, proferida por um sócio do clube, sobre tema de seu notório conhecimento. Um exemplo óbvio: palestra de José Cândido Muricy sobre Cadillacs, La Salles...

Numa outra 5ª feira a atração será a projeção de vídeos de interesse dos apreciadores de carros antigos. Para isso, convocamos desde já a entrar em contato com a Secretaria do Clube, para informar seu acervo de vídeos disponíveis para a organização desses encontros.

Finalmente, na certeza de que o peixe morre mesmo é pela boca, vamos também incrementar a cozinha do clube.

Aguardem porque muito em breve vamos começar a divulgar a programação mensal das reuniões na sede, com indicação do expositor do mês e da programação de vídeo, entre outras atrações.

Novas Programações - Uma vez por mês, e sempre numa 3ª feira, vamos promover um jantar em restaurante a ser escolhido na Barra da Tijuca. Algo bem informal, uma oportunidade a mais para colocarmos nossos assuntos, que sabemos intermináveis, em dia.

No terceiro domingo do mês o projeto é o de promover passeios a cidades próximas do Rio de Janeiro. Esta programação será também, super-informal. Poderemos contar com dois, cinco ou dez automóveis, não se pretende alcançar metas ambiciosas.

Na reunião do Rio's, no segundo domingo do mês, escolheremos a programação do passeio que será promovido no domingo seguinte.



Polyfoam Plásticos Ltda.

Rua João Torquato, 121 - Bonsucesso - Rio de Janeiro - Brasil
Tels. (021) 280-1977 - Fax (021) 290-5051

Ferragens Universal Ltda.

"Um Universo em Ferramentas"

DISTRIBUIDOR

**Mitutoyo - Starrett - Bosch - Belzer
Gedore - Twill-Skf - Norton - Rohm**



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

Julinho ataca novamente

A nova geração do Veteran teve poucas oportunidades de conhecer os importantes automóveis que integram a coleção do querido companheiro Julinho Christiano. Uma visita ao seu galpão, em Jacarepaguá, onde estão "arquivadas" cerca de vinte e cinco "peças raras", é programa imperdível, para colecionador nenhum botar defeito.

A boa notícia é a de que o nosso Julio se rendeu aos apelos e argumentos de muitos companheiros e está, aos poucos, trazendo de volta ao convívio do clube algumas peças

raras do seu acervo, com a ajuda competente dos irmãos Rogério e Américo Carvalho.

Assim, dois automóveis já estão em ordem de marcha: um Ford 1932 e um sensacional Studebaker Champion Coupé 1947. O Studebaker já participou, inclusive, da grande festa promovida pelo Nelson Affonso no dia 21 de novembro.

A programação de re-estréias fixada pelo Julinho e pelos irmãos Carvalho promete, ainda muitas agradáveis surpresas. Vamos aguardar ansiosos...

ONY x GALVÊAS

Ony Coutinho concretizou, finalmente, a aquisição do Plymouth Belvedere 1955 que pertenceu ao Ministro Ernâne Galvêas. Concluída a transação, o Ministro teria dito que a complexidade da operação proposta pelo Ony superou em muito a renegociação da dívida externa brasileira, que ele tantas vezes conduziu.

O importante é que se trata de um belíssimo automóvel, uma grande aquisição para o acervo do Veteran do Rio de Janeiro.

No Plymouth 55 merecem destaque o estilo, a cargo da equipe de Virgil Exner, que interrompe as linhas "quadradas" que vinham marcando os produtos da Chrysler desde 1949, e o primeiro motor V8 utilizado pela marca, com as alternativas de 241 ou 260 polegadas e potência de 157 a 177 hp.

ATENÇÃO GAROTADA !!!

Por sugestão do Fernando T. Carneiro Leão, 11 anos, neto do Sócio-Benemérito Fernando Carneiro Leão, o Clube vai entregar carteira social aos filhos dos sócios que as solicitarem, como dependentes. Grande idéia, Fernando. Muito obrigado.

Se você tiver alguma sugestão ou pedido a fazer, diga-nos. Se possível, vamos atendê-lo.

PNEUS BANDA BRANCA OU ESPECIAIS.

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

- Temos várias medidas em estoque
- Nova importação chegando em 45 dias
- Consulte-nos sobre pneus em estoque ou para importação de medidas especiais
- Peça nosso catálogo

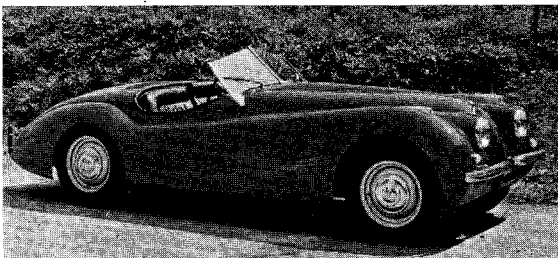
J. AFFONSO

Comércio Internacional Ltda.

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

JAGUAR XK-120. PURA EMOÇÃO

O Jaguar XK-120, obra-prima do marketing automobilístico, foi um carro barato ao seu tempo, se comparado pelo seu desempenho com os outros esportivos de então. O resultado foi um grande sucesso de vendas, a partir da concepção de um veículo simples e robusto, com uma mecânica de grande produção, ainda que sofisticada, com duplos comandos de válvulas e dois carburadores. Acima de tudo, um carro muito bonito. Capaz de atingir velocidade incrível para a época - 190 Km/h - encantou toda uma juventude e perpetuou sua imagem nos sonhos das gerações que se seguiram. Um dos sonhadores fui e sou. Possuo um XK há exatos 20 anos e gosto de admirá-lo toda manhã, mesmo coberto por uma espessa capa que lhe sombreia os detalhes mas permite que a imaginação



flua nas curvas indisfarçáveis dos paralamas, corpo e, por que não, saias.

Meu atual convívio quase estático com esta obra de arte não reflete uma vida cheia de peripécias. Para início de conversa, meu XK já foi a Manaus de navio, voltou de balsa para Belém e daí até o Rio, pela Belém-Brasília, de cegonha. Pode não ter sido propriamente um Camel Trophy, já que o Jaguar foi passageiro, mas inegavelmente ele foi longe.

Ao andar em Manaus o Jaguar deve ter incandescido algumas retinas juvenis, povoando-lhes as idéias virgens com imagens plenas de ação. Ainda que, nesta época, seus cilindros não falassem exatamente a mesma língua e os rateados espoucassem pelas largas avenidas, lá bulevares, a fixar entre ricochetes a beleza de uma escultura viva e veloz

Roberto Dieckman

ACHADOS & PERDIDOS



Chevrolet 1940 Sedanete Special de Luxe fazendo parte da Mata Atlântica...

CLASSIFICARROS & PEÇAS

CORVAIR 1966 - 264-5671 - Vitor

VOLKS 1961 - 710-1780/712-6498

GORDINI - 1967 592-8800 - Marcos

AEROWILLYS 1967 - 396-2405 - Saldanha - aceite oferta

FIAT ITALIANA 1975 - 756-6299 - Nilson

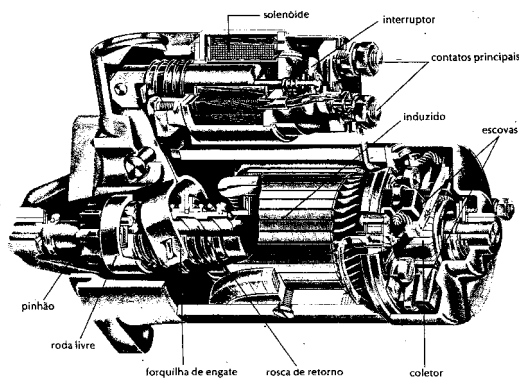
FORD 1929 - Todo original - 263-2282

CAMIONETE 1951 - 589-9087 - Alberto

FORD 1928 a restaurar - 719-0205

CADILLAC FLEETWOOD 1963 - 4 portas, s/ coluna, azul 205-3467 - Walter

O MOTOR DE ARRANQUE E A LIBERAÇÃO FEMININA.



Por uma coincidência ou não a elevação da altura das saias femininas acima do tornozelo ocorreu simultaneamente com o aparecimento do motor de arranque, na primeira década deste século, isto é, dez anos antes da mulher conseguir a vitória pela campanha do sufrágio universal (as sufragistas, assim chamadas) que lutaram pela participação do voto feminino nas eleições.

O motor de arranque, ao destronar o braço masculino forte e viril, necessário para girar a manivela para dar partida nos motores à gasolina, permitiu a ascensão da mulher na direção dos automóveis, fato este que viria ser, sem dúvida nenhuma, um fator influente na forma e estilo do automóvel.

Durante os anos vinte houve o primeiro concurso de Elegância, no qual o automóvel e a mulher competiam em charme, moda, estilo e bom gosto. Guy Sabron, desenhista parisiense, soube como ninguém captar estes momentos de glamour nos seus desenhos publicados na revista "L'Illustration". As silhuetas femininas das *chic demoiselles* ali retratadas eram as precursoras das louras sofisticadas envoltas em casacos de peles que emolduravam os lançamentos dos novos modelos de Cadillacs das décadas de 30 e 40.

A participação feminina na mística da marca Cadillac era uma constante naquela época.

A invenção ou desenvolvimento do motor de arranque nos muitos artigos publicados emceram uma aura de romantismo e mesmo os bem intencionados - pecam pela verdade histórica em seus primórdios.

Aquela época, muitos fabricantes já experimentavam alternativas à manivela para dar partida no motor à gasolina. Muitos favoreciam a partida a ar comprimido (muitos motores diesel, hoje em dia, a utilizam). Outros pesquisaram mecanismos utilizando o princípio

da corda (mola espiralada), tais como os de brinquedos de corda que conhecemos, e outros ainda pensavam em um dispositivo que armazenasse os gases do escapamento e que, sob pressão, seriam liberados quando necessário. Outros se inclinavam para a eletricidade, mas a tecnologia da época não permitia que os motores elétricos fossem leves e pequenos, portanto em tamanho e peso eram praticamente outro motor disputando espaço precioso no penoso processo de evolução de carruagens tracionadas para veículos auto propulsionados. O consumo de corrente era elevado e o aquecimento, eram problemas a serem solucionados.

Antes de 1910 os irmãos Leland (fabricantes do Cadillac) em esforço concentrado com a equipe de engenheiros começaram a tornar realidade a possibilidade de criar um mecanismo de partida elétrico. Durante o ano de 1910 estes esforços foram redobrados em razão de uma fatalidade. Byron J. Carter, presidente da companhia Cartercar e amigo pessoal dos Leland, morreu neste ano, por ferimentos fatais causados ao tentar dar partida à manivela em um Cadillac 1910, dirigido por uma mulher, que havia enguiçado na entrada da antiga ponte de Belle Isle (Detroit). Preocupada com o carro bloqueando a estrada, esquecera-se de atrasar a ignição. Carter, ao acionar a manivela provocou um violento retrocesso do motor, fazendo-o escapar e atingindo-o fatalmente na cabeça. Leland ficou chocado e vivamente consternado, mormente em se tratando de um Cadillac como causador indireto do acidente do seu dileto amigo.

Comentando o fato com outro amigo, Ernest Sweet, lamentou ser fabricante do automóvel, mas que isto fazia com que ele jamais desistisse da idéia de tornar o ato de dar partida em um motor, seguro e confiável, afim de evitar a repetição de tais acidentes. Foi neste momento que outro engenheiro da equipe de Leland, Earl Howard, sugeriu um encontro com Charles F. Kettering, jovem engenheiro de Dayton, Ohio, que havia obtido êxito no desenvolvimento de um pequeno motor elétrico para acionar as caixas registradoras National. Estas registradoras, ainda à manivela, dominavam o mercado em todo o mundo que estava saturado, e somente um avanço ou aperfeiçoamento teriam possibilidade

de aumentar as vendas, por substituição daquelas em uso. Kettering conseguiu produzir, apesar do pessimismo de outros colegas, um motor elétrico pequeno e de alto rendimento, baixo índice de aquecimento e inquestionável durabilidade. Desnecessário comentar o sucesso, e o que representou para a National Cash Register (NCR) em vendas e faturamento em todo o globo. À Kettering é realmente concedido o crédito de haver inventado o motor de arranque, desde a sua concepção, projeto e produção. Entretanto, de acordo com as partes envolvidas, Kettering e os engenheiros da Cadillac trabalharam conjuntamente no desenvolvimento deste pequeno motor elétrico. Este motor em si foi, como protótipo, construído na Companhia de Laboratórios de Engenharia Dayton (em inglês, Dayton Engineering Laboratories Co.), daí o nome abreviado da famosa subsidiária de componentes elétricos da GM - a DELCO.

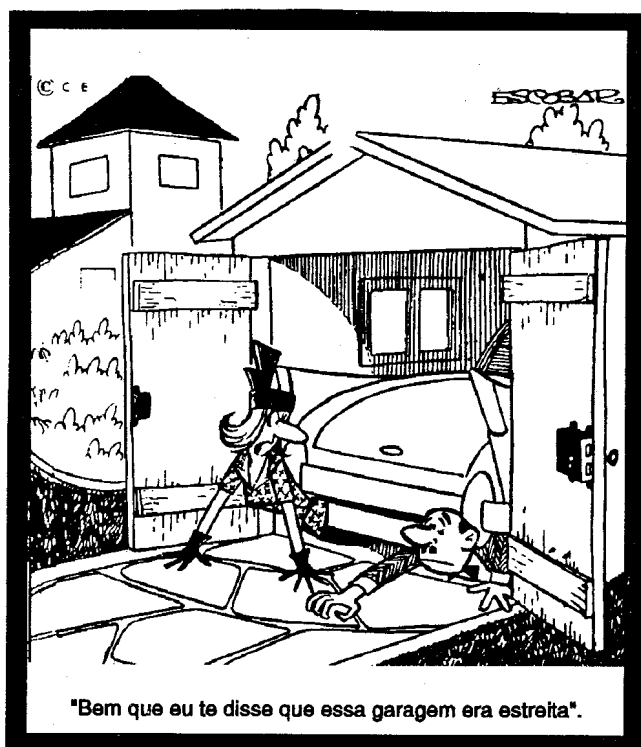
Em 27 de fevereiro de 1911, Kettering retornou a Detroit com o seu motor, aonde foram acoplados os demais componentes do conjunto de partida. "Quando a montagem terminou"-segundo o depoimento de Wilfred Leland - "todos os elementos da fábrica que participaram do projeto se reuniram para acompanhar os testes finais de desempenho. Como era de se esperar, foi um absoluto sucesso - 100% de performance. Os cumprimentos foram efusivos. Meu pai e eu nos abraçamos e cumprimentamos um a um, todos os presentes. Quando falei com Kettering seu comentário foi o seguinte: "fico satisfeito de ter participado modestamente desta importante conquista, mas são a seus engenheiros que credito a maior parte do êxito alcançado. Eu não poderia fazê-lo sozinho." Kettering foi premiado com um contrato para produzir os motores elétricos do sistema de partida para a linha de montagem da Cadillac.

Os irmãos Leland e Kettering tiveram alguma dificuldade em convencer os executivos da GM da eficácia do motor de arranque elétrico. A preocupação reinante era de que qualquer falha que ocorresse perante o consumidor trouxesse desconfiança e desprestígio para a marca, podendo afetar seriamente as vendas do automóvel Cadillac, àquela época já incorporado à GM. A maneira mais pragmática de convencer os altos dirigentes da companhia foi convocá-los, juntamente com engenheiros da Westinghouse, General Electric, e das firmas

alemães Siemens e Halske que eram unânimes em afirmar que nenhum motor tão pequeno seria capaz de realizar o resultado esperado. Diziam que o motor teria que ter de 2 a 5 HP para dar partida em um motor de automóvel e afirmavam ainda, categoricamente, que o motor elétrico superaqueceria e que nenhuma bateria manteria carga suficiente para manter a corrente (amperagem/voltagem) necessária. Não repararam entretanto que Kettering tinha desmultiplicado o torque do seu pequeno motor elétrico ao engrená-lo no anel dentado do volante. Quanto ao problema do aquecimento, aqueles descrentes "sábios" se esqueceram que o motor elétrico seria acionado intermitentemente e por poucos segundos, e não para uso contínuo. Foi difícil convencê-los, mas diante das sucessivas demonstrações práticas e coroadas de êxito, tiveram que admitir que o motor de arranque elétrico do Cadillac era um retumbante sucesso.

Com este pequeno invento, mas de grande repercussão no desenvolvimento da indústria automobilística, a Cadillac conquistava pela segunda vez o ambicionado troféu Dewar, o certificado de performance nº353 do Royal Automobile Club e a mulher se emancipava em mais um setor até então dominado pelos homens.

José Candido Muricy Neto.



RIO DE JANEIRO EM ALTA

Na condição de Capital da República e de centro político, cultural e empresarial, o Rio de Janeiro deteve, ao longo de muitas décadas, a primazia de abrigar o maior acervo de automóveis do país, tanto em termos de quantidade como em qualidade.

O mundo deu muitas voltas, o Rio perdeu expressão no cenário nacional e o que se assistiu, nos últimos anos, foi uma crescente "exportação" de nossos automóveis mais representativos para colecionadores de São Paulo, Belo Horizonte, Curitiba, etc.

Nos encontramos em Araxá ou nos concursos de elegância de São Paulo não era difícil encontrar grupos de cariocas identificando, com tristeza, belos automóveis provenientes do Rio de Janeiro, portando suas novas placas "alienígenas".

O ano de 92 marcou, sem dúvida, uma reversão desta tendência. Colecionadores importantes do Rio de Janeiro, entre os quais o Presidente José Aurélio e Francesco Caffarelli, têm promovido uma autêntica importação de automóveis clássicos provenientes de outras capitais. Essas aquisições, somadas ao contingente também expressivo de automóveis que se encontram em fase final de restauração, reforçam nossa certeza de que 1992 foi um ano de ouro para o Veteran do Rio de Janeiro.

REUNIÃO NO CAIÇARAS. UM ENCONTRO PERFEITO NUM LUGAR PERFEITO.

Um domingo ensolarado tipicamente carioca e as belíssimas instalações do Clube dos Caiçaras, às margens da Lagoa Rodrigo de Freitas, se constituíram no cenário ideal de uma reunião do Veteran Car Club do Rio de Janeiro, promovida no dia 20 de novembro.

A coordenação do evento esteve mais uma vez a cargo de Roberto Machado, ex-Presidente do Veteran e atual Diretor-Social do Clube dos Caiçaras. Além de se desdobrar para o sucesso do encontro, que mereceu elogios unânimes de colecionadores e associados do clube, Roberto ainda abrilhantou a festa com a participação de sua Fiat Topolino 1938.

Numa reunião de trinta automóveis de altíssimo nível, mereceram destaque especial a La Salle conversível 1939 de José Cândido Muricy, o Cadillac 1956 de Aníbal Olival, a Limousine 1949 do Presidente José Aurélio, que, adquirida no Paraná, fez sua estréia oficial no Rio de

ASSESSORIA E LEGALIZAÇÃO DE VEÍCULOS

DUARTE VILLAS-BÔAS

Tel.: 280-2268 - Fax: 280-3506

CLUBCAR

Compra e venda
de automóveis novos e usados.

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

JANTAR DE CONFRATERNIZAÇÃO. MAIS UM ANO DE SUCESSO.

Pelo terceiro ano consecutivo o Baby Beef da Barra da Tijuca sediou o encontro de confraternização de final de ano do Veteran do Rio de Janeiro.

Quarenta associados compareceram com suas famílias, prestigiando um encontro agradável em que não

faltaram a boa comida, a boa bebida e muito papo sobre carburadores, bombas de gasolina, radiadores, etc. O Presidente José Aurélio aproveitou a oportunidade para fazer um breve relato sobre as realizações da Diretoria que estava encerrando o seu mandato e,

também, uma apresentação dos projetos que a nova Diretoria pretende desenvolver.

O Veteran do Rio de Janeiro vai continuar com a corda toda em 1993.