ORADIADOR

Publicação do Veteran Car Club do Brasil - Rio de Janeiro

nº 65 - novembro de 2013



DESTAQUES DA EDIÇÃO:



Capa - Oldsmobiles 1946 e 1948 no Aterro do Flamengo

Rolls - Royce Silver Cloud - A Tradição Continua PUMA GTB - O "Muscle Car" Brasileiro Placa preta no Rio de Janeiro - Passo a Passo



PALAVRA DO PRESIDENTE

O Veteran Car Club do Rio de Janeiro completou neste ano de 2013 45 anos de existência. O antigomobilismo evoluiu muito nas ultimas décadas, novos Clubes surgiram por todo o País, foi criada a Federação para dar suporte a toda esta



estrutura. O nosso Veteran, o primeiro e o mais antigo do Brasil, primando pelo seu pioneirismo vem sendo durante todos esses anos o sustentáculo para que o nosso hobby tenha crescido e evoluído tanto no Rio de Janeiro e em nosso País.

Tenho o privilegio de participar do clube há mais de 30 anos, tendo testemunhado todo o seu crescimento no cenário do antigomobilismo brasileiro.

Nossas diretorias tiveram e tem um papel de suma importância para o nosso hobby e dentre as conquistas obtidas com a participação ativa do nosso clube podemos elencar, dentre outros: a criação da FBVA, os eventos e suas modalidades, a placa preta, as importações de peças e automóveis, o primeiro site de clube de automóveis antigos do Brasil (www.veteran.com.br), uma sede com vasta biblioteca à disposição dos sócios e a aproximação junto a órgãos governamentais, tendo sido inclusive aprovada recentemente a reforma do estatuto do clube, para torná-lo apto a poder firmar convênios e parcerias de interesse cultural.

O Veteran vem trabalhando incansavelmente em todos os níveis, desde a década de 60 para que estes objetivos sejam alcançados, e tem buscado cada vez mais a colaboração de seus sócios e parceiros em todas as suas ações.

Nesta edição inauguramos mais uma etapa. A nossa revista "O Radiador" passou a ser digital. Assim ela poderá ser rapidamente difundida por todos os assinantes do nosso mailing, possibilitando a leitura em várias midias. Estamos abertos e convidamos cada um de vocês a contribuir com matérias que possam torná-la cada vez melhor.

Para terminar quero dar os parabéns, ao nosso clube, à atual diretoria, aos clubes parceiros e aos nossos mais de 250 sócios, que ajudaram a construir esta historia.

Parabéns Veteranos, desejo a todos uma boa leitura e boas festas!

Henri Braunstein Presidente

O RADIADOR

Publicação - Veteran Car Club do Brasil Rio de Janeiro nº 65 - novembro de 2013

Diretor-Presidente Henri Braunstein

1º Vice-Presidente Gustavo C. Tostes

2º Vice-Presicente
Jose Candido Muricy Neto

1º Diretor Social Roberto Ruschi

2º Diretor Social Henrique Morais

1º Diretor Técnico
Péricles Goes

2º Diretor Técnico Luciano B. Paes

Diretor de Patrimônio Fernando Gameleira

1º Tesoureiro Firmino Gameleira

2º TesoureiroClaude Fondeville

1º Secretário Felicio Eduardo de Paulo

2º Secretário Roberto Vilela Elias

Veteran Car Club do Brasil Rio de Janeiro

Rua Darke de Matos, 230, Loja A Higienópolis - 21051-470 Rio de Janeiro - RJ

Telefax: (21) 3884-5877 veteran.com.br



Rolls - Royce Silver Cloud

A Tradição Continua



Emílio Alfredo Giannelli

Em abril de 1955, foi lançado o Rolls-Royce Silver Cloud em substituição ao Silver Dawn.

O Silver Cloud tinha a carroceria mais moderna, com maior harmonia nas linhas, não só pela integração dos pára-lamas com faróis grade do radiador, bem como nas linhas que formam os recortes laterais dos pára-lamas. Era um automóvel mais moderno, conservando entretanto as linhas tradicionais dos Rolls-Royce. O primeiro Silver Cloud que posteriormente ficou



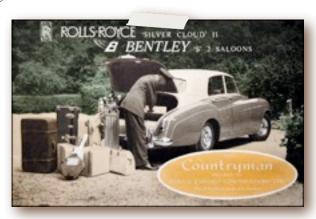
conhecido como Silver Cloud I, era equipado com um motor de 6 cilindros em linha, deslocando 4.887 c.c, alimentado por 2 (dois) carburadores S.U.. Vale registrar que o Silver Cloud I, foi o primeiro Rolls-Royce a vir equipado de fábrica com a dupla carburação. Tanto o painel, como todo o interior foram reestilizados e aperfeiçoados. Durante o ano de 1956 o Silver Cloud passou a ter como originais de fábrica a direção hidráulica e o ar-condicionado. Em setembro de 1957 surgiu uma versão alongada, decorrente do aumento da distância entre-eixos, executada pela carroceria Park Ward, empresa

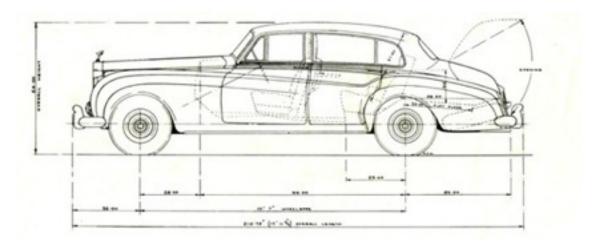
que desde 1939, pertencia à Rolls-Royce. Em seguida surge uma carroceria com 2 portas e conversível, completando as opções básicas de carrocerias.

Algumas empresas tradicionais de carrocerias, que continuavam em atividade, ofereciam carrocerias especiais sobre o chassis Silver Cloud; porém o Silver Cloud era um modelo dentro da filosofia chassis e carrocerias produzidos pela própria Rolls-Royce.

O motor de 6 cilindros atingiu em 1955, o limite de aperfeiçoamento e para um automóvel desta categoria a direção hidráulica e o ar condicionado não podiam continuar como opcionais.

Sendo assim, após muitas pesquisas para manter a qualidade de sempre, a Rolls-Royce lançou em agosto de 1959, um motor V-8 à 90°, todo em alumínio, deslocando 6.230 c.c., alimentado também por 2 carburadores S.U., substituindo portanto o motor de 6 cilindros. Surgia o Silver





Cloud II, mantendo a mesma carroceria da primeira série, mas agora com um motor moderno e mais possante, permitindo o funcionamento do ar-condicionado e da direção hidráulica com extrema facilidade.

Em setembro de 1962, foi lançado o Silver Cloud III, no qual foram efetuadas mudanças

estéticas consideráveis, com a adoção de dois grupos de faróis cada e a redução de uma polegada e meia na altura da grade do radiador. Consequentemente a tampa do "cofre" do motor inclinou-se para frente, favorecendo a visibilidade. Internamente neste novo modelo foram adotados bancos dianteiros individuais, aumentando mais o conforto. O Silver Cloud III é considerado um dos melhores modelos da Rolls-Royce, porque além da linha modernizada com a utilização dos quatro faróis dianteiros, apresentava melhor dirigibilidade e naturalmente ótima mecânica, vindo a tornar-se



um referencial, ou seja, um Rolly-Royce mais do que perfeito.



Rolls - Royce Silver Could III

Tanto na série Silver Cloud II, como na série Silver Cloud III, continuaram a serem oferecidas as versões alongada e conversível, bem como a opção de chassis para os compradores que desejassem uma carroceria especial.

Foram produzidos nas três séries 7.773 Silver Cloud, entre todas as versões, sendo a maior quantidade 6.655, com a carroceria "standard" (sedan quatro portas). A três séries Silver Cloud sempre obtiveram muito boa aceitação pelo mercado ao qual se destinavam.

Continua na Próxima Página ...

O Silver Cloud III foi o último Rolls-Royce, de "série", a ser fabricado sob a forma de chassis/carroceria, porque quando foi substituído em outubro de 1965 pelo Silver Shadow, este novo modelo tinha a construção monobloco. Com o Silver Cloud III, terminava também a utilização pela Rolls-Royce, nos modelos fabricados em maior quantidade, de um sistema mecânico auxiliar de frenagem, que havia começado a ser utilizado em 1925 e era uma patente da Hispano-Suiza.

Os modelos Phantom que continuavam sendo fabricados somente sob encomenda e em quantidades muito reduzidas, continuaram utilizando este sistema auxiliar de frenagem até o final de 1978.

Este equipamento auxiliar de frenagem, inventado pelo engenheiro suíço Marc Birkigt que foi o responsável por todos os motores da Hispano-Suiza, foi utilizado por mais de 50 anos pela Rolls-Royce.

A decisão de Henry Royce, adotando este sistema auxiliar de frenagem em seus automóveis, nos mostra não só sua visão mecânica, como também sua humildade, reconhecendo ser este um mecanismo difícil de ser superado. Registre-se o fato que Henry Royce é sempre apontado como um dos maiores nomes de toda a história do automóvel.







Placa Preta no Río de Janeiro - Como Obter

Luciano Paes

A Placa Preta foi concebida a partir da publicação da Resolução 56 do Contran realizada em 21 de Maio de 1998 com o intuito de preservar a memória da industria automobilística. Este ano completa 15 anos de existência, a placa preta certifica a originalidade de um automóvel que para receber esta condecoração precisa ter atestado 80% de sua originalidade através de uma vistoria de um clube autorizado pela Federação Brasileira de Veículos Antigos - FBVA, como é o caso do VETERAN - RJ.



É necessário atentar para alguns itens do veículo, qualquer alteração nas características do

automóvel como: motor, rodas, cores diferentes das da época, interiores modificados, veículos customizados, com instalação de GNV ou qualquer outra alteração radical e visível na sua originalidade, desclassificam o automóvel. Durante a vistoria são avaliados vários itens do carro e de acordo com a pontuação determinam a aprovação ou não veículo na obtenção do certificado de originalidade.

Muitas pessoas ainda tem dificuldades em obter a Placa Preta e a principal causa é a falta de informação disponível sobre o assunto, já que existe muita informação desencontrada por ai.

O processo de obtenção da Placa Preta ocorre em duas etapas distintas que passo a descrever abaixo:

Primeira Etapa: Clube de veículos antigos:

Para iniciar o processo, você precisa ser sócio de um Clube de veículos antigos que seja autorizado pelo Denatran a fazer vistorias em carros antigos ou um Clube filiado a FBVA.

Sendo associado de algum clube nos moldes anteriores, deverá sequir os seguintes passos:

- Entrar em contato com a secretaria de seu clube informando a intenção de certificar a originalidade de um veículo de sua propriedade;
- 2. Preencher o formulário e cumprir todas as exigências;
- 3. Pagar a taxa de vistoria estipulada pelo seu clube;
- 4. Marcar a data da vistoria.

após o vistoria ocorrer, se seu veículo for aprovado, você receberá o certificado de originalidade, ai chegará a hora de iniciar a segunda etapa.

Segunda Etapa: Vistoria do Detran.

Com o certificado de originalidade em mãos, você deve marcar a vistoria no Detran, que em tese não tem nada a ver com a vistoria anual, para o Detran, esta operação é considerada uma alteração de características você deve seguir os seguintes passos:

- 1. Pagar um Duda Código 002-7 Alteração de Dados ou Características;
- 2. Pagar um Duda Código 037-0 Duas placas reflexivas para veículo;
- 3. Pagar um Duda Código 039-6 Duas tarjetas reflexivas para veículo;
- 4. Pagar um Duda Código 042-6 Lacre de segurança para placa de veículo automotor;
- 5. Marcar a data de vistoria;

No dia da vistoria você deverá levar:

- Os comprovantes dos Dudas pagos;
- Comprovante de residência (Original e Cópia)
- 3. Original do Certificado de Registro de Veículo (CRV);
- Certificado de Originalidade;

Uma informação importante é que não existe ainda placa preta reflexiva na maioria das localidades, mas ainda assim tem sido solicitado pelo detran o pagamento dos Dudas referentes às placas reflexivas.

Após a vistoria do Detran, você deverá entregar ao atendente ps documentos, é importante informar que se trata de um veículo de coleção e você está dando entrada no processo para obtenção da Placa Preta.

O atendente lhe dirá que o Detran irá entrar em contato para agendar a troca da placa. Isso demora de 7 a 15 dias. Sugerimos que você pegue o telefone do posto para saber quando a placa e o documento estarão disponíveis.

Quando o documento e a placa chegarem é só levar o carro para emplacar e rodar por ai com sua Placa Preta, simbolo da originalidade de seu veículo.

Momentos Inesquecíveis



Piquenique dos Veteranos!

O programa foi tão bem recebido que tem gente que já está marcando o lugar. No flagrante o time do bondinho veio em peso para concorrer ao concurso da melhor receita da vovó.



UM CARRO PRESIDENCIAL, OU DOIS...

José Rezende Mahar

Nesta edição do Radiador enfocamos os dois carros de S. Excia. O MD Presidente do nosso clube, Bob Ruschi. Homem detalhista e de bom gosto, Bob sempre gostou dos Oldsmobile do imediato pós guerra. Tanto que hoje em dia tem dois. Diferenças sutis os distinguem, principalmente o porta-malas, mais proeminente em um deles e carenado ao estilo fastback no outro. Ambos são modelos 76, ou seja, os modelos de luxo da serie seis cilindros.



Os projetos são derivados fortemente dos veículos fabricados nos primeiros meses de 1942 com, no entanto, novas grades de barras horizontais que se terminavam em curvas para baixo em suas extremidades. O restante do carro ainda conserva os últimos resquícios do luxo e refinamento de interiores dos carros do final dos anos 30, com seus



mostradores ainda meio Art Deco e o que se chama de WOODGRAIN nas superfícies metálicas expostas do painel, provocando um efeito de beleza e refinamento. O volante é uma obra de arte com seu rico aro de buzina se cundado pela capelinha do Hydramatic opcional, mas que vinha em quase todos eles. Tente achar um manual já nessa época e vai ser difícil.

A mecânica de ambos, o vede e o creme/bronze, são idênticas. Um motor de seis cilindros e válvulas laterais deslocando 3.909 cm³. A potencia e de 100cv a míseros 3.400 RPM, enquanto o torque é vasto, como sói ser nos americanos de um modo geral: 26 kgfm a só 1.200 RPM, mais ou menos o mesmo que um bom Opala seis cilindros, mas a rotação bem menor. Isso facilita muito a vida do cambio ao mover o peso do carro.



... Continuação Matéria da Capa.

Aliado ao confortável câmbio Hydramatic de quatro marchas o carro se move bem, até

com certa facilidade, embora não tenha a potencia dos motores de oito cilindros em linha oferecidos para concorrer com bons resultados aos Buick. Alias há que lembrar que antes desses motores maiores e mais caros, a Oldsmobile estava sofrendo pela primeira vez uma ameaça de fechamento que veio a se cumprir muitos anos depois, no final do século 20. O resto da mecânica era a pratica padrão da GM nessa época, com freios a tambor nas quatro rodas, de medidas



generosas no caso em tela, e suspensão independente na frente por triângulos superpostos e eixo rígido atrás, com feixes de molas.

Os carros de Sua Excia. estão em dois estágios diferentes de funcionamento pois o glorioso Fastback foi terminado há muito mais tempo e está mas bem ajustado, enquanto o verde Notchback ainda está em fase final de ajustamento. Aquela fase que todos nós que já restauramos

um carro conhecemos, o falado break in. É uma coisa de regular o carro depois de desmontado e remontado, que leva meses de amor e a paciência, mas que ao terminar leva ao Paraíso ferruginoso.

O Fastback funciona perfeito, com os tranquinhos originais desses câmbios Hydramatic do início, mas a direção funciona muito a contento, sendo relativamente fácil de manobrar nesses carros pré-assistência



hidráulica. A suspensão absorve bem os pisos do Rio de Janeiro e o carro marcha majestoso e silencioso,





muito com ele, levando-o até para a Europa em viagens de turismo que devem ter sido como a visita do ET... Imagine um carro deste tamanho em uma terra de carrinhos pequenos e devastada pela guerra, o impacto na multidão. Como sempre nesses casos, quando o dono passou o carro ficou muitos anos parado até que Bob o descobriu Botafogo. Depois de marchas e contra marchas com os herdeiros o carro foi comprado e restaurado, inclusive com a ajuda preciosa de Daniel Mão Santa, que refez a mecânica toda,



chamando uma atenção desmedida nas ruas, até mesmo para um carro antigo, por sua beleza e imponência. E o silêncio de funcionamento, que diz muito da qualidade do carro e da restauração.

Este Fastback, o primeiro comprado por Bob, tem uma história interessante, pois nossa Autoridade Máxima é o segundo Dono. O primeiro foi um químico de origem alemã que o comprou novo e andou



assim como no verde notchback. Uma par de carros memoráveis e raros, em muito bom estado, exemplos a serem seguidos.



PUMA GTB - "PUMA - Gran Turísmo Brasíleíro" Carro Músculo ou Muscle Car Brasíleíro!

André Morral

Bem, vamos falar do Carro que foi a paixão de muitos Brasileiros, o Puma GTB que teve seu início através de um Protótipo denominado P8, este mesmo carro viria se chamar GTO ou mais conhecido como Puma Opala. Quero acreditar que o nome GTO tenha sido uma homenagem ao Pontiac GTO, famoso carro Americano Musculoso. O protótipo foi criado no final de 1971 e este projeto teve como motorização o 6 cilindros em linha de 380occ, o mesmo do Opala 6cc.

Este protótipo é ainda é muito procurado por todos os apaixonados por Puma e estes sonhadores, assim como eu, acreditam que ele possa estar guardado em alguma garagem e isto também vale para o protótipo da Pick-up GTB que nunca chegou a ser produzido em linha. Enquanto isso vamos sonhando em encontrá-los!!!





Em 1972 no Salão do Automóvel, a PUMA Veículos e Motores apresentou o PUMA GTO com motorização 4100cc tendo sido uma "coqueluche" termo muito usado naquela época, onde aí iniciava para o público em geral a apresentação da Fabricante PUMA com seu primeiro CARRO Musculoso. Este carro só entrou em linha de produção em 1974, cujo novo nome foi colocado foi Puma GTB (Gran Turismo Brasileiro).

Vejam se conhecem ou identificam este moço sentado dentro do GTO já GTB na foto acima... Talvez pelas costeletas...!?



A vontade de ter um Muscle Car Brasileiro era tão grande que muita gente chegou a ficar mais de 1 ano na fila de espera ou se sujeitou a pagar ágio nas agências de veículos que conseguiram comprar os GTBs e os revendiam com um valor bem mais elevado que o praticado pela PUMA. Os boatos dizem que o ágio chegava a 40%. Vale lembrar que o GTB era o carro de maior valor nesta época, e nem mesmo depois que o Maverick GT foi lançado tinha seu preço superior ao modelo Musculoso da PUMA.

Vamos lembrar ou conhecer que o Puma GTB apresentava uma motorização super desejada, ou seja, um motor 6cc 4100 com com Direção Hidráulica, possibilidade de Ar Condicionado e bancos confortáveis, um painel que continha contagiros e marcadores não comuns nos carros nacionais de época, com um Design de fazer inveja a qualquer carro, por ter linhas estilizadas nos carros Americanos, e se notarem bem um misto com os desenhos Europeus de época também. Além de rodas desenhadas pela própria Puma em um momento que as rodas gaúcha, palito, cruz de malta, tijolinho e outras eram o "must have" da época.



Como detalhe, o Puma GTB até hoje é conhecido como o série 1 ou GTB S1, termo que não foi denominado pela PUMA até o lançamento no Salão do Automóvel de 1978 quando apresentou o Série 2, modelo que se iniciou em 1979. Até então os Pumas GTB que até 1977 possuíam lanternas traseiras de SAAB Sonet, em 1978 ganhou a lanterna da Alfa deixando de ter o local da placa entre as lanternas traseiras, tendo passando a placa para baixo numa traseira que no local das lanternas era mais larga.

Esta transição durou apenas 1 ano ou quase 1 ano e meio, pois os modelos Ano 77 modelo 78 já apresentavam esta diferença com um fecho de molas maior e mais alongado que criava duas protuberâncias na parte inferior da traseira do GTB. Foi quando a Puma, conforme mencionado, no Salão apresenta o Série 2, GTB S2 que viria com lanternas de Brasília e um design com 4 faróis dianteiros, interior reestilizado e um painel com mais relógios e mais sofisticado.



GTB com Traseira que foi até 1977.



GTB com Traseira do Ano 1977 modelo 1978 e até 1978. Modelo GTB, conhecido como Série 1.

Novamente a Puma cria um grande barulho no Salão do Automóvel de 1978 com seu novo GTB S2, com novas características, além de tudo deixava de ter rodas de magnésio para ter rodas de liga-leve e pneus mais largos por ter rodas de 7 polegadas de linha.







A Puma fez outras tentativas com o seu famoso carro musculoso, e através do GTB S2, mas criando por motivos óbvios (alta do petróleo), o modelo S3 que continha motor a Álcool de 4cc e depois o GTB S4 numa tentativa de reeguer a marca de um Carro super musculoso, isto já pelo final de 1983 quase em 1984. O S4 em referência, possuem pouco material escrito, e diferente do S3 que levou um motor 4cc por economia voltou a ter um motor de 6cc 4100 a Álcool e uma turbina que acreditamos ser Garrett de época P50 com carcaça quente grande, realmente uma cadeira elétrica para a época. Comenta-se no meio que apenas 2 carros foram feitos como teste ou para participar de Corridas, não se sabe se realmente esta quantidade é exata, mas para que tenhamos noção de quantos GTBs foram fabricados vejam abaixo no quadro de produção da PUMA.

ESTATÍSTICAS DE PRODUÇÃO														
MODELO	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984*	TOTAL
GTO	1													1
GTB		2	21	41	130	233	274							701
GTB S/2								316	373	93	70	36	56	944

Reparem que os modelos GTB S₃ e GTB S₄ não aparecem no relatório de produção da Fabricante PUMA. Entendemos que estes carros foram derivações do S₂. Estes modelos são muito raros e os S₃ normalmente tinham seu motor trocado por um 6 cilindros o que o torna bem raro com a motorização original.

A história da PUMA Veículos e Motores, findou em 1984 ano no qual foram produzidos 56 carros em um total de 701 GTBs e 944 unidades de GTBs Série 2, incluindo os Série 3 e Série 4.

Estes números fazem deste fabricante brasileiro e dos carros ainda sobreviventes, como veículos muito raros e com o tempo tornam-se ainda mais raros por sua beleza e sua quantidade.

Meus agradecimentos aos Amigos que tiveram o cuidado em preservar a história, por favor, visitem!

www.pumagtb.com.br

www.pumaclassic.com.br

Nestes dois sites, vocês irão ter imagens como estas que estamos demonstrando e muito mais que o ajudarão, caso precisem e queiram reformar seu PUMA a conseguir informações valiosas...

Voltando ao Puma GTB, falamos neste artigo até a fim da fabricação da PUMA (1984) em SP na Fábrica da Av. Presidente Wilson, e não citamos a produção que se reiniciou em Curitiba em 1986 com a fundação da Araucária S/A ou ASA, que findou sua produção em 1987. Em uma nobre tentativa de trazer um novo GTB, mas esta é uma outra história que podemos dialogar algum dia!

Assim, despeço-me com Forte Abraço e aproveito pra convidar a visitarem o Puma Club RJ e apreciarem estes Carros ao Vivo!

André Morral

Presidente do Puma Club do Brasil – Rio de Janeiro.

CENA VETERANA...







lustracão: David Nery