

O RADIADOR

A ÚNICA REVISTA BRASILEIRA ESPECIALIZADA EM CARROS ANTIGOS

SETEMBRO-OUTUBRO/99 Nº 54

PUBLICAÇÃO DO VETERAN CAR CLUB DO BRASIL - RIO DE JANEIRO

R\$ 5,00



DeSoto Club Coupé 1948



Juiz de Fora

São Lourenço

Louis Vuitton

Circuito da Gávea



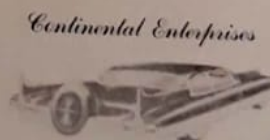
BATERIAS DE 6 VOLTS: COMO SER FELIZ COM ELAS.

Agora o Brasil não pára mais.



Vintage Garage Club é uma divisão da J. Affonso, apoiando o mundo maravilhoso do automóvel antigo. Importa e distribui as mais famosas marcas.

Pneus de faixa branca e especiais para autos de coleção; borrachas para pára-brisas, portas e em geral para autos antigos; Kits Continental; canos de descarga completos para autos antigos em aço inoxidável e em aço comum; pára-brisas; peças para Ford Modelo A; estofamentos completos para autos GM, etc. Consulte a Vintage.



J. Affonso Comércio Internacional Ltda Rua Atílio Milano, 105 - Cep 21050-560 Rio de Janeiro - RJ
Tel.: 0(xx)21 582-9133 Fax: 0(xx)21 582-9135 E-mail: j.affonso@rionet.com.br

Um Buick Longe Demais 2

**XIV Encontro Nacional
de Automóveis Antigos 5**
São Lourenço - MG

Momentos Inesquecíveis 8

Coleções de Escudos de Radiador 10

Capa - Desoto Club Coupé 12
1948 Diplomat Special de Luxe SP 15

A Indizível Arte de Saborear Charuto 15

Louis Vuitton Classic 16

Baterias de 6 Volts: 18
Como Ser Feliz com Elas

Projetistas - Paul Meyer 20

Circuito da Gávea 21

8º Encontro do Automóvel Antigo 23
Juiz de Fora - 99

Modelismo - Lotus 56B Turbina 24

Dando a Mão à Palmatória 26

Cartas 28
Expediente



setembro-outubro 1999

O RADIADOR não sai mais? Morreu?
O que foi que aconteceu?

Estas foram as indagações que não paramos de ouvir, desde que a publicação da revista foi interrompida em dezembro de 98, por absoluta falta de tempo (\$\$\$).

Raul Seixas continua na moda e, por isso mesmo, resolvemos dar uma de "maluco-beleza": relançar O RADIADOR com objetivos ainda mais ambiciosos do que aqueles que marcaram a fase anterior da revista.

E para deixar claro que não estamos brincando, fica desde já firmado o compromisso: no próximo número, não percam uma instigante entrevista com o poeta, jornalista, publicitário, homem público e, ufa, antigomobilista dos bons, Mauro Salles!

Aguarde e confira.

Sérgio Fortes

Um Buick longe demais.

Por Andrew Keitel

Richard Cyril O'Connor foi o sujeito mais estranho que conheci. Homem seco, de poucas palavras e hábitos conservadores. Vestia sempre camisa branca, calças, sapatos e meias pretos, comprados invariavelmente na primeira loja de departamentos que se instalara na pequena Palmer, subúrbio de Detroit, que acolhia os trabalhadores menos qualificados da indústria automobilística.

Os luxos de Richard eram poucos e dois deles acusavam as origens irlandesas de sua família. A mistura de corrente de ouro e chaveiro que ele portava à cintura de domingo a domingo pertencera a seu pai, assassinado numa briga de rua quando Richard, o primeiro O'Connor nascido nos Estados Unidos, mal havia completado três anos de idade. Seus cachimbos eram também notoriamente irlandeses. Dispositivos que podiam tirar a alegria de viver de qualquer ser movente que sentisse seu insuportável odor.

Luxo verdadeiro, levando-se em conta a pobreza de Palmer, estava no fato de ele possuir dois automóveis.

Minha mãe e Richard O'Connor se casaram em outubro de 1949, três anos após a súbita morte de meu pai. Na ocasião Richard possuía um Buick 1938 que eu, precocemente apaixonado por automóveis, já identificava como um carro fora do comum e particularmente bonito. O Buick Special Sport Coupé não comportava sua nova família, agora integrada por minha mãe, minha avó paterna, também acolhida pelo Sr. O'Connor, meu irmão mais velho, Stan, e por mim. Meu padrasto precisava de um carro maior e ele foi providenciado. Um Chevrolet de quatro portas e muitos lugares.

O Buick não foi entregue como parte de pagamento do Chevrolet, um carro bem mais moderno. Se a compra do primeiro automóvel, logo depois da guerra, marcara a evolução profissional de Richard, de esforçado vendedor autônomo a proprietário de uma pequena revenda de pneus, provavelmente a compra de um segundo carro sem a liberação do primeiro atestava que seu novo negócio estava caminhando muito bem.

Stan e eu não nos dávamos bem com Richard. Jamais consegui definir sua personalidade ou entender sua incapacidade para demonstrar afeto ou até mesmo de se colocar à frente de seus melhores gestos. Mas era suficiente para nós a certeza de que Richard adorava nossa mãe e tinha por Molly, nossa avó, um carinho quase inexplicável.

Em meados dos anos 50 uma atitude de Richard viria comprovar, mais do que qualquer outra, sua complexa personalidade. Fazia trinta anos que minha mãe trabalhava na fábrica Packard, costurando acabamentos na forração daqueles automóveis extraordinários. Aos poucos ela começava a sofrer os efeitos da crise que alcançava aquela indústria. Sair cedo de casa para enfrentar os problemas próprios de uma empresa condenada à extinção estava configurando sacrifício que excedia suas forças. Lembro-me da noite em que Richard pediu-lhe que deixasse a empresa, argumentando que o negócio de pneus estava em franca expansão e que precisava muito de uma pessoa de confiança para auxiliá-lo na administração do negócio. Deixou claro que falava de uma relação profissional, que estava disposto a pagar o dobro do que ela recebia na Packard. Mamãe aceitou. Jamais botou os pés na loja de pneus. Mas nunca deixou de receber o salário dobrado, religiosamente em dia.

Essa lado especial de meu padrasto não diminuía nossos problemas de relacionamento. Com a maturidade, fazíamos enormes esforços para

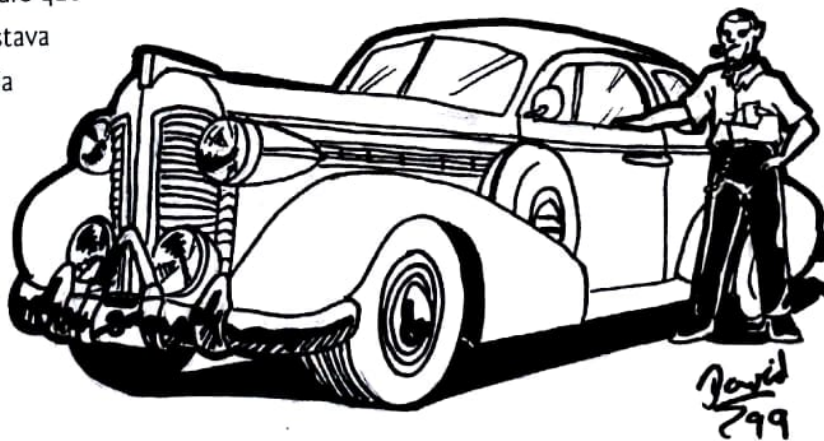
evitar constrangimentos para minha mãe, que por sua vez se desdobrava para atenuar aquela relação belicosa. Na primeira oportunidade Stan fez sua opção por estudar longe de casa, abraçando em seguida uma carreira militar que lhe assegurava distância do padrasto.

De minha parte, não fui tão radical. Fiz meus cursos, inclusive engenharia mecânica, em Detroit. No final dos anos 60 estava envolvido com a fabricação de peças de reposição destinadas a automóveis antigos, juntando minha atividade profissional à paixão que desde cedo demonstrara pelos automóveis de coleção.

Nessa altura dos acontecimentos Richard ainda possuía o Buick 38. Nos últimos anos vários automóveis haviam passado por suas mãos, sem que o Buick perdesse sua vaga na garagem. Para um especialista, como era o meu caso, aquele automóvel raro e de linhas extraordinariamente elegantes tinha um significado especial. Mas a ele eu não tinha acesso.

Com o passar dos anos, no entanto, o Buick começava a mostrar claros sinais de deterioração. Inúmeras vezes coloquei-me à disposição de meu padrasto para empreender sua restauração, dedicando a essa empreitada uma competência que já era, então, reconhecida entre colecionadores de todo o país. Meus préstimos foram sempre recusados.

Anos depois pude assistir, finalmente, o que aparentava ser o processo de recuperação do Buick, executado pessoalmente por meu padrasto. Vi-me diante de



um filme de terror. O carro ganhou cor metálica, imprópria e feia, além de estofamento plástico em cores berrantes. Pneus fora dos padrões ressaltavam os muitos enganos cometidos. Em relação à parte mecânica, a conjugação de adaptações surpreendentes e peças de maus fornecedores parecia assegurar, definitivamente, a inviabilidade do projeto.

Richard O'Connor preparara o Buick para uma mudança. Ele e minha mãe foram morar em Grand Rapids, cidade mais de acordo com a fortuna que ele acumulara com o negócio de pneus. De minha parte, em 1979 decidi transferir família e negócios para Sacramento, na Califórnia, onde florescia as atividades relacionadas à restauração de automóveis antigos.

Pouco tempo depois minha mãe faleceu. Imaginei que as relações com meu padrasto fossem esfriar mas tal não ocorreu. Sentia-me de alguma forma ligado àquele homem que tinha sido tão especial para minha mãe. Nunca deixei de telefonar-lhe pelo menos duas vezes por semana. Richard O'Connor tinha, na época, mais de 80 anos.

Para minha surpresa, o assunto Buick 38 passara a constar, sutilmente, das conversas de meu padrasto. O automóvel já estava em seu poder há quase 50 anos. Uma ou outra informação me era solicitada. Confirmava, por vezes, o endereço de alguns fornecedores.

Na madrugada do dia 13 de fevereiro de 1991 recebi o telefonema de um antigo vizinho de Palmer. Meu padrasto havia falecido aos 86 anos, subitamente, depois de um fim de semana em que chegara até mesmo a aparar a grama do quintal.

No dia seguinte participamos, meu irmão e eu, do serviço fúnebre, acompanhados dos amigos que Richard fizera em Grand Rapids, ligados às obras de benemerência que meu padrasto vinha apoiando.

Conhecemos, poucos dias depois, os termos do seu testamento, que dividia uma fortuna apreciável entre seus dois enteados e as obras de caridade a que se dedicava. Nos termos do documento eu era, a partir

daquele momento, o novo proprietário do Buick.

Três dias depois visitei a casa de meu padrasto. Carregava o grande molho de chaves e a corrente de ouro que eu tão bem conhecia. Visitei os diversos cômodos da casa e comovi-me diante das inúmeras lembranças de minha mãe que Richard O'Connor mantinha vivas. Dirigi-me finalmente à garagem, para rever o automóvel que eu tanto apreciava e que sempre se mostrara, para mim, tão inacessível.

Depois de experimentar um sem número de chaves, consegui, finalmente, abrir a porta da garagem. Dezenas de caixas empilhadas impediam o acesso ao automóvel. Todas elas vazias. Ao removê-las, identifiquei de imediato marcas e logotipos de vários fornecedores de peças, amplamente conhecidos. Atônito, vi-me diante de um automóvel restaurado em seus mínimos detalhes. Trabalho, sem dúvida, dos melhores especialistas.

Conferidos todos os detalhes da empreitada, senti-me compelido por uma força estranha a vasculhar o porta-luvas do Buick. Dentro, o que eu já sabia iria encontrar. Um cartão amarelado, com os dizeres: "Espero que tenha valido a pena esperar. Um beijo de seu pai, Richard O'Connor".

* Andrew Keitel é correspondente do Radiador na Califórnia.

Muito antes de um conhecido evento californiano eleger uma marca para homenagear, os discretos e fervorosos restauradores mineiros já o faziam, nestes Encontros Nacionais que acontecem de dois em dois anos na Terra do Pão de Queijo.

Vimos em Araxá uma exposição de Packard, depois de Cadillac, em São Lourenço reuniram-se todos os Rolls-Royce do país, todas estas exposições de tirar o fôlego do mais empedernido coração veterano. A cada Encontro, na surdina, lá estava uma marca homenageada e como....

No XIV, como não poderia deixar de ser, lá desembarcou a mineirada com um baita estoque de Mercedes, uma flamejante homenagem à marca que co-patrocinava o evento com a legendária Continental Reifen. Era um batalhão de Mercedes-Benz de pré-guerra e pós-guerra impressionante. Na ala principal reuniu-se o estoque pré e na margem do lago, onde ultimamente repousaram os Chevrolets, estendia-se uma coleção dos pós, provando que há muito mais Mercedes do que se pensa.

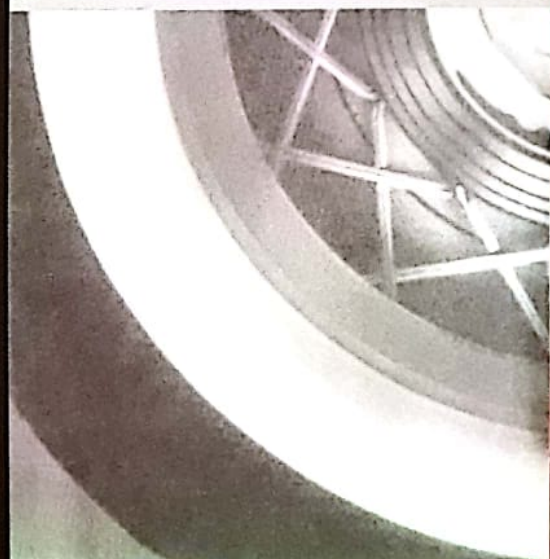
Das preciosidades da ala principal, três carros disputavam a estrela de ouro, um 31 de linhas incrivelmente ousadas, um trinta e sete de carroçaria única ou perto disso e um 380K cabriolet B, marfim e vinho que foi afinal premiadíssimo. Perto deles, imaginem só, as 300 dos anos 50, uma Adenauer, duas 300S, uma cupê e uma conversível e uma 300SL conversível. Era de cair o queixo.

Mas não era só Mercedes, tinha um De Dion 1902, um Hispano-Suiza 1919, todos os mini carros (Isetta, Messerschmitt e Heinkel), dois Uirapurú, Lamborghini, Ferrari, Rolls-Royce, Alfa e também muito carro americano, mas este não era decididamente o ano deles, com exceção de um majestoso e carioca Cadillac V-16 que foi rodando do Rio a São Lourenço, para deleite dos viajantes que não acreditavam no que viam.

Precisa dizer mais? Então que se incluía uma Porsche 356 Speedster premiada lá no tal evento da Califórnia, verdíssima entre duas outras 356 e um Hebmüller 52 feito no Brasil, perfeito nos mínimos detalhes.

A festa não permitia descanso, um dia era coquetel, no outro, um leitão, depois um baile, tudo animadíssimo e irrepreensivelmente simpático, é por isso que a gente volta.

XIV Encontro Nacional de Automóveis Antigos



De 3 a 6 de junho de 1999

São Lourenço - MG

Por Sérgio Fortes

Fotos: José Resende Mahar



Chevrolet Belair 1955

Belair 1951 com trailer
Airstream de época

LaSalle 1936 de O.P. Ford
alto cilindros em linha

Da esquerda para direita
Chrysler Windsor 1947 e Hudson Commodore 1949

GMC 1947

Cadillac Coupé 1950

Mercedes Benz 300

VW Hebmüller Réplica

Da esquerda para direita
Ford 39, Buicks 54 e 55

XIV Encontro Nacional de Automóveis Antigos

Momentos Inesquecíveis



Tranquilidade nas hostes Veteranas. Gameleira e família se recuperam bem da última "esquentadinha" da Vemaguete.



Decotes, transparências e saias curtas estão proibidas nas reuniões e eventos do Veteran. No flagrante, nosso Diretor de Ordem e Bons Costumes, Vicente Von der Schulemburg, faz o seu treinamento para a árdua tarefa que vai exercer no encontro do sete de setembro.



No flagrante, Trotsky escreve seu artigo para o Radiador. Colaborador do "Correio Técnico", ele recomendou a Stalin a compra de um Ford, assegurando que o carro não esquentava. A história acabou em sangue no México.



O flagrante atesta o que todo mundo já sabe. Nosso estilista Mahar errou a mão ao criar os uniformes da nova diretoria do Veteran.



Antigomobilista também adora cinema. No esplendor da sua juventude (mas já de óculos), Roberto Dieckmann posa de papagaio de pirata atrás de Janet Gaynor na festa do Oscar de 1929, quando a atriz ganhou a estatueta por sua atuação em "Aurora".



Muricy fica furioso mas a "mercadagem" continua ativa em nossas reuniões. Nosso fotógrafo surpreendeu Roberto Machado e Armandinho Maia examinando um Fordinho que Julinho Cristiano tenta vender desde 1929.

Raymond Gelder
Colecionador holandês, que possui
uma das maiores coleções particulares da Europa.



Coleções de Escudos de Radiador

Por Carlos Alberto Torres

A seguir, vamos apresentar um bate-papo virtual que tivemos com Raymond Gelder na Holanda a respeito da sua coleção.

Quando você começou sua coleção?

Meu pai a iniciou em 1936, mas só em 1960 me dediquei à coleção.

Passei a me interessar pelos escudos quando estudava alemão aos 15 anos de idade. Como treino do idioma, fiz uma carta a um clube alemão pedindo um escudo. Eles enviaram e aí tudo começou.

Que tipo de escudo você coleciona?

Qualquer tipo de escudo de metal, relacionado a associações e clubes de colecionadores, antigomobilistas, carros de competição, marcas e lógico automóveis clubes.

Não coleciono escudos de marcas de carro e adesivos.

Quantos escudos você tem na sua coleção?

No momento em torno de 2.200 escudos. 370 dos Estados Unidos, 367 da Grã Bretanha e 299 da Austrália. Os demais estão espalhados por mais de 100 países.

Qual foi o primeiro clube europeu?

O clube alemão Mitteleuropäische Motorwagen Verein, MMV, fundado em 1897 por Rudolf Diesel, Karl Opel, Carl Benz e Emil Von Skoda. Esse clube, como muitas outras agremiações, foi fechada por motivos políticos em 1933.

Hoje só existem dois escudos originais desse clube e um está comigo.

Qual foi seu primeiro escudo da coleção?

Como disse inicialmente, o clube alemão que me enviou o escudo foi o "Bund of Berufskraftfahrer Deutschland".

Depois a coleção foi crescendo em um ritmo lento, com 2 a 3 escudos por ano, e somente nos anos 70



tomou impulso, se tornando mais séria e com maior dedicação.

Como você organiza e guarda sua coleção?

Ela é separada em dois segmentos.

Um por Ligas, Clubes de Automóveis e Veteran Clubs, o outro por Touring e Automóveis Clubes. Ambos divididos por continentes.

São guardados em displays na parede, com 50 escudos cada. Evidente que com mais de dois mil escudos falta parede, então é feito um rodízio, pois considero importante a visualização diária da coleção.

Tenho um compromisso de ter sempre ao menos 4 displays em exposição.

Qual o escudo mais bonito?

Os ingleses de maneira geral são muito bonitos e dentro do espírito do que deve ser um "grille badge". Mas o mais bonito e equilibrado na sua forma e cores é o do "Royal Netherlands Automobile Club – KNAC.

O KNAC, desde da sua fundação em 1903, já teve mais de 50 tipos diferentes de escudos. Esse tipo de pesquisa requer muito trabalho, pois as informações se perdem com o tempo. Em relação aos escudos do British Automobile Association – AA, a

partir de 1905, hoje sou capaz de informar todos registros de cada um dos escudos, segundo o seu número, data de emissão etc...

O que você gostaria de dizer aos nossos amigos do RADIADOR?

Que entrem em contato com você, que também é um colecionador, aí no VCC Br Rio de Janeiro e informem a respeito dos escudos disponíveis dos outros clubes do Brasil. Tenho apenas 6 escudos do Brasil, embora possua catalogadas informações sobre a existência de mais de 120 clubes e/ou associações no seu país. Sei que muitos podem não existir mais ou não possuem escudos de metal, mas gostaria de aumentar o número de escudos brasileiros na minha coleção.

Nota: Um pergunta fica no ar para nós, brasileiros, especialmente os cariocas. Aonde foi parar a magnífica coleção de escudos dos Automóveis Clubes de todo o mundo, que ficava em um enorme painel na sede do Automóvel Clube do Brasil, no Passeio, Centro do Rio? Hoje funciona um bingo no local.



PEUGEOT

Emoção
em
movimento

SUPERIORES EM TUDO, EXCETO NO PREÇO.



PEUGEOT USA E RECOMENDA LUBRIFICANTES

Serviço de Atendimento a Clientes Peugeot - Tel.: (011) 521-9411 - e-mail: clientes@peugeot.com.br <http://www.peugeot.com.br>

De Segunda à Sexta até às 20:00h (inclusive para entrega de carros na oficina), PLANTÃO DE VENDAS: Sábado até às 18:00h e Domingo até às 16:00h



Bretagne

Rua General Caldwell, 193 - Tel.: **509-8672**
(Entrada de oficina e estacionamento
R. Moncorvo Filho, 52)

e-mail: bretagne@domain.com.br



DeSoto 1948

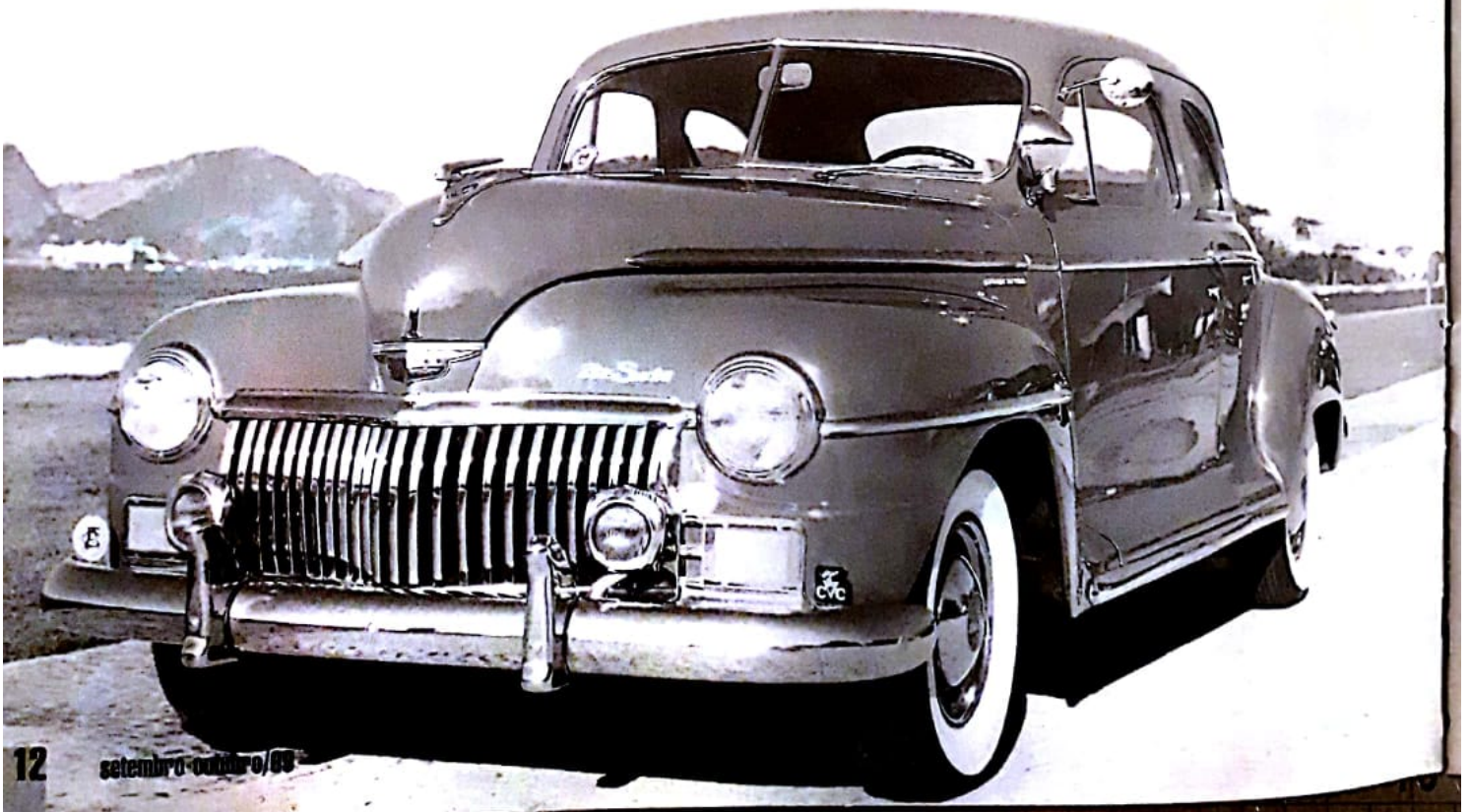
Club Coupé Diplomat Special de Luxe SP 15

Texto e fotos: José Resende Mahar



A Chrysler teve práticas muito curiosas nos anos 40, misturando carrocerias e motores para fazer variações que nunca existiram no mercado americano. A maior parte desses clones foi montada em cima de plataformas Plymouth e vendida com marcas Dodge e DeSoto nos mercados de exportação, principalmente na América do Sul. No mercado americano do Norte estes carros só existiram com carroceria grande, daquelas mais identificadas com a marca principal, que era a Chrysler.

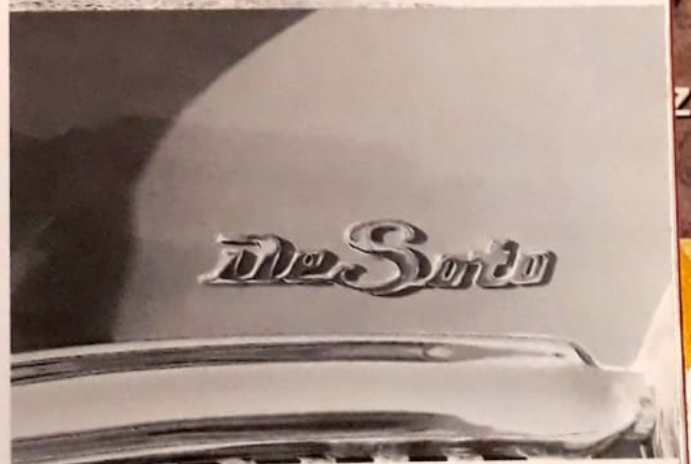
O objeto de nossa análise é um derivado da série desenvolvida por Bob Cadwallader para o ano de 1940. Bob substituiu Ray Dietrich como chefe de estilo e produziu carros memoráveis, numa série que durou até 1948, quando foram lançadas as caixas de sapato que estragaram o mercado da Chrysler no começo dos anos 50.



Muito bonitos, estes DeSoto eram mais longos entre eixos que sua concorrência direta, Ford e Chevrolet, o que se refletia em seu espaço interno e andadura, mais macia. Outro fato que influenciava muito o conforto era ter sido aumentado o entre-eixos afastando para trás o eixo traseiro, o que colocou os passageiros de trás sentados adiante do mesmo, o que também melhorou muito o comportamento em curvas. Além disso, a adoção de uma caixa de câmbio com engrenagens helicoidais e um diferencial hipóide facilitaram que o assoalho ficasse praticamente plano. O motor é uma unidade emprestada da Dodge. Com 3,5 litros, ele desenvolve 95 cv, número maior que os concorrentes, embora ainda com válvulas laterais atendendo seus seis cilindros. A caixa é de três marchas, com a segunda mais curta que anteriormente, enquanto o diferencial foi alongado para 3,90:1, para favorecer o consumo. De resto o Club Coupé é bem convencional, como ditava a política de qualidade mecânica acima de tudo. A suspensão é por triângulos superpostos na dianteira, enquanto atrás estão os convencionais feixes de mola com uma barra estabilizadora para conter os movimentos desta suspensão. Os freios são a tambor hidráulico nas quatro rodas, enquanto a direção é por setor e sem-fim, como todos os americanos de seu tempo. Em suma, um carro bem convencional.

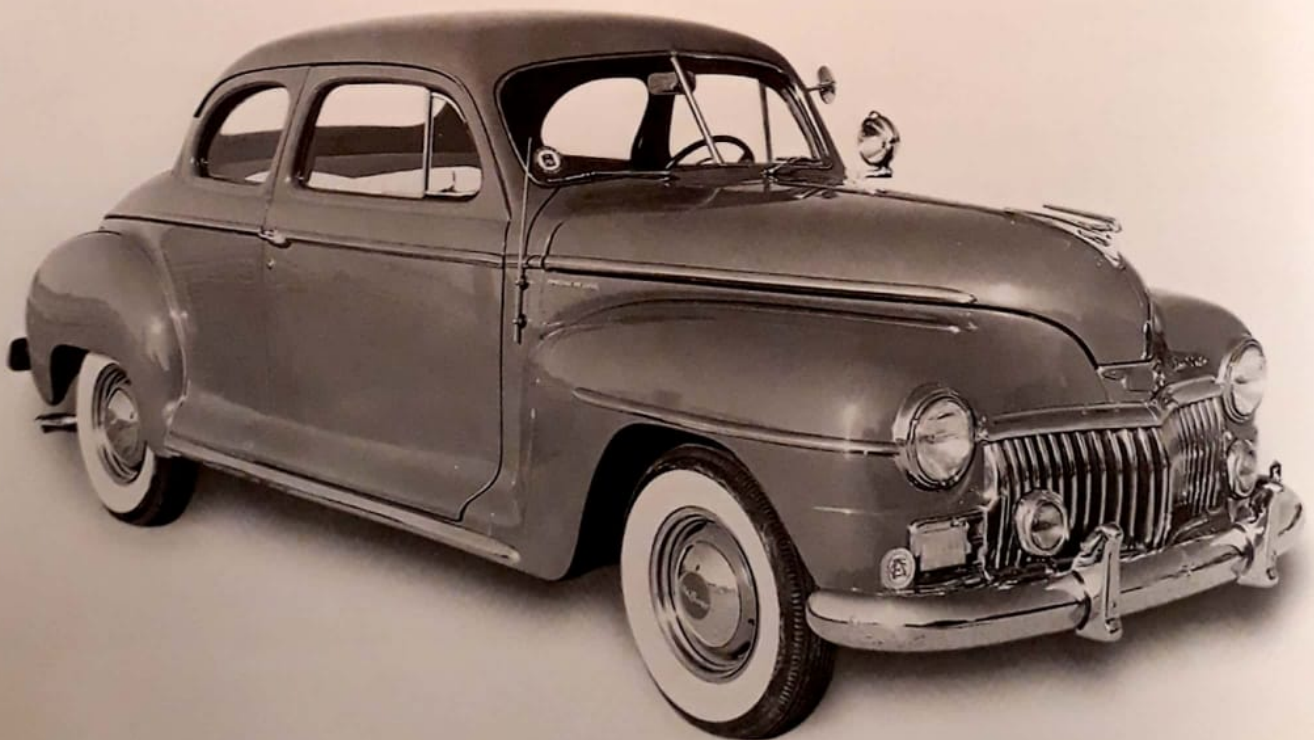
Outro detalhe que antecipou modernas tendências foi a adoção de uma luz de freio elevada, no centro do porta-malas, prática que foi tornada obrigatória por lei em 86 nos Estados Unidos. O interior foi alongado para dar mais espaço para os passageiros de trás, mas mesmo assim, como é de se esperar em um Coupé, o espaço das pernas não é enorme, mas passável.

Este carro foi comprado em Belo Horizonte de um certo Mário, que o teve durante muito tempo. Desmontado como muitos que conhecemos, foi localizado primeiro pelo inefável Synval, o gênio do mal, que fez o maior jogo duro para contar quem era o dono. Mas como a tribo é forte, informações surgiram através do Pacífico. Depois de cinco anos de tratativas o Mário resolveu ven-



der o Coupé, assim meio desmontado, por seis mil dólares ao Ony, em suaves prestações mensais. Só que faltavam muitas peças, como as lanternas dianteiras e o banco dianteiro, que nunca foi encontrado. Depois de um desconto razoável nosso herói mandou fazer o que faltava e conseguiu montar um carro da melhor qualidade.

Dirigindo o Coupé percebe-se o quanto K.T. Keller tinha razão quando dava preferência aos aspectos técnicos dos carros de sua fábrica. O DeSoto é um veículo leve e fácil de dirigir, com uma direção leve e inacreditável para sua época. Acelera suave e sem excessos, fazendo o característico som dos Flatheads da marca. O interior tem a estética meio barroca da época, com cromados de todo lado, mas mesmo assim com uma aparência agradável. A posição de dirigir é boa, com todos os comandos à mão e a visibilidade para a frente também é correta, enquanto para trás, como em todos os cupês da época, é meio limitada pelo tamanho da vigia traseira. Um de talhe final é que o Onymóvel tem todos os opcionais de época, como faróis de neblina, rádio e garras de pára-choque.



A indizível arte de saborear charuto.

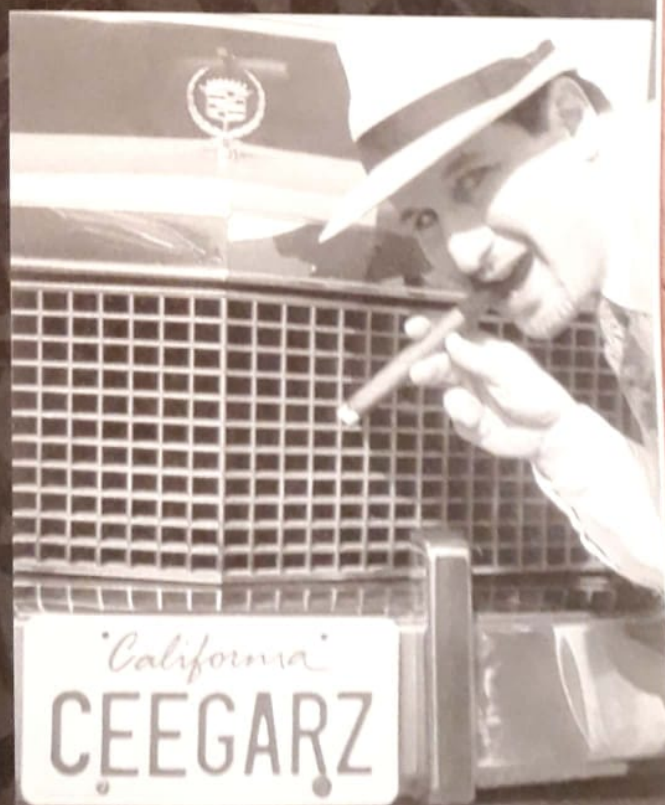
Paulo Maldonado
Poeta e Publicitário

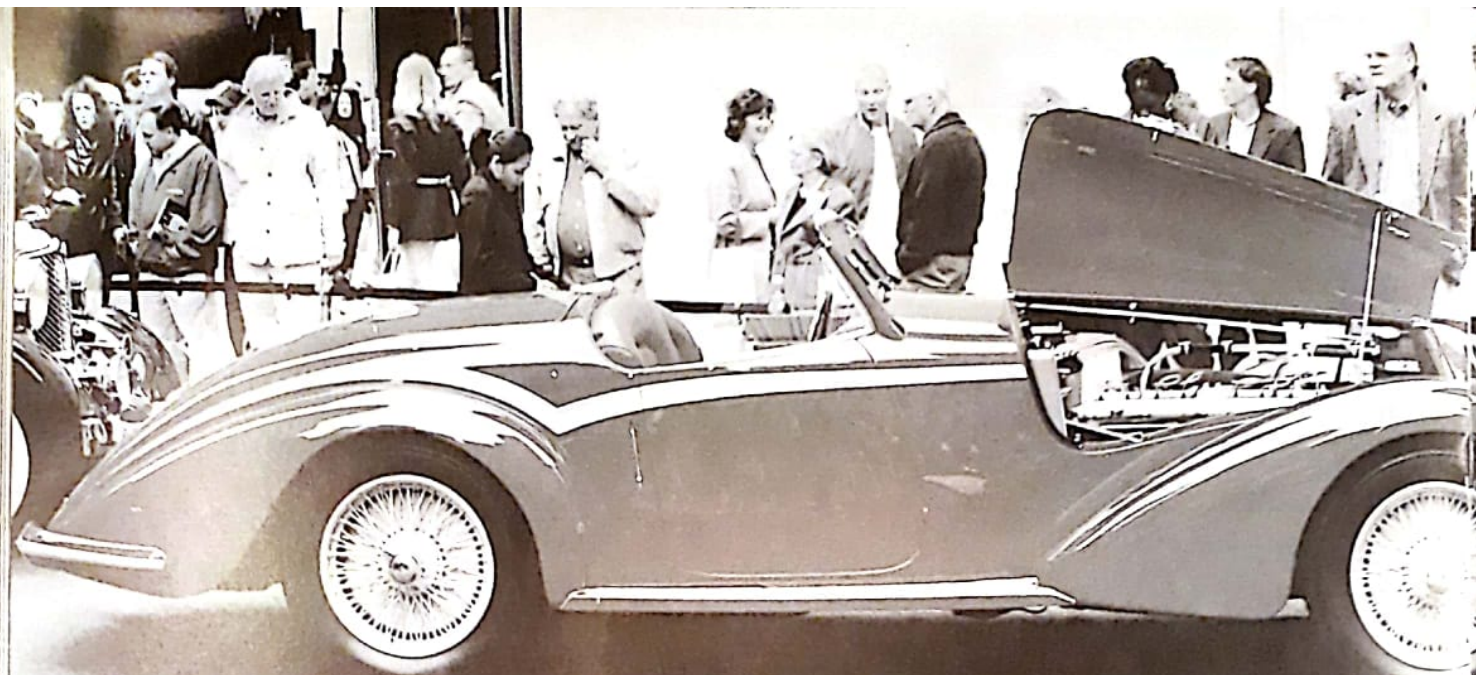
Durante sua evolução o bicho humano adquiriu hábitos curiosos. Impossível contar as práticas que se perderam na caminhada, sem chance de registro. Outras, no entanto, fontes de prazer supremo, tornaram-se permanentes, como o consumo de tabaco. Todo mundo sabe que Colombo chegou em Cuba, em 1492, e o observou "que hay indígenas que fuman unas hojas enrolladas de tabaco". Eis a explicação para o slogan do Governo Cubano para seus charutos sob a marca LA CASA DEL HABANO "únicos desde 1492". História à parte, é recente a constatação de filósofos e cientistas sobre a importância do supérfluo para a humanidade, mais voltada para a satisfação de seus sonhos e desejos do que para o considerado como necessidade.

Por isso, vou logo avisando que fumar charuto não tem nada a ver com vício, onde a necessidade irracional se impõe. Diz respeito ao prazer, à satisfação dos sentidos: olfato e paladar unidos no sabor; visão na escolha única e individual do charuto e na fumaça, brasa, cinza, mutáveis a cada baforada; tato do manuseio de antes e durante o fumar, com a temperatura flutuando; e, por final, audição – não, não estou maluco – deve-se degustar charutos somente com boa música, em silêncio ou em condição de conversa ideal.

Dizem que charuto é hábito snob e caro. Puro preconceito. É sofisticado, sem dúvida, mas acessível a qualquer mortal que ultrapasse o nível de mera subsistência social. Para exemplificar, peço que comparem nosso herói a dois produtos comuns, café e vinho, e me respondam quem conhece quem esteve perto de uma xícara de "Jamaica Blue

Mountain", considerado o melhor café do mundo ou de uma taça de "Romanée-Conti"? Os melhores havanas do universo estão ao nosso alcance por até US\$ 50.00, no máximo. Termino falando do ritual que prefiro para a fruição da indizível arte: saborear o charuto enquanto se desenrola conversa amena, vária e descompromissada, como ocorre sempre aqui no Rio, na Charutaria Esch, à mesa do advogado Mario Rubens Mello Filho.





1938 Alfa Romeo 8C 2300 Toming Spyder

Alfredo Amaral Neto

Estou passeando pela 5ª Avenida, cruzando a Rua 50, próximo ao Rockfeller Center, bem no coração de Manhattan. De repente os vidros dos prédios começam a tremer. Um estrondo terrível assusta as pessoas nas calçadas. Terremoto? Cataclisma? Não. Quando dobro a esquina, entre espantado e curioso, constato que o tal barulho está sendo provocado por um distinto senhor, ao ligar o seu automóvel. O problema é que o carro do "distinto senhor" é uma Lola T 70 Mark III B de 1969, um brinquedo com potência superior a 500 HP!

A narrativa serve para dar uma idéia do que é o Louis Vuitton Classic, um concurso de elegância que acontece todo ano, geralmente no mês de outubro, em que os melhores automóveis são escolhidos pelo gosto popular e também segundo a opinião de uma comissão julgadora especializada, e que culmina com uma carreata pelas ruas de Nova York!

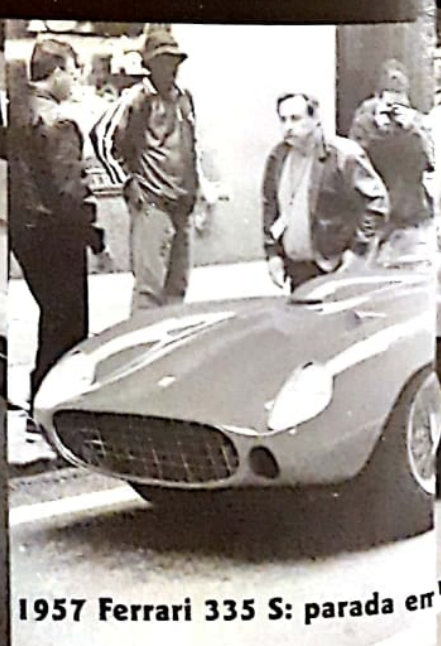
Por causa da sua divisão em várias categorias, tais como automóveis de pré-guerra, carros de competição, etc. o Louis Vuitton consegue satisfazer a todos os gostos. O concurso do ano passado (1998) prestou homenagem à fábrica Porsche, que completava 50 anos de existência. Uma categoria especial foi criada, mesclando carros de competição, como o Porsche 908 que venceu em 1969 os 1000 Km de Monza, e automóveis de série, entre os quais o Speedster 1958 que pertenceu a Steve Mc Queen. Tudo planejado para levar ao delírio os aliciados da marca da Estogarda (em bom português).

Nas outras categorias havia também automóveis raríssimos, de tirar o fôlego de qualquer veterano. Vou cometer a heresia de destacar alguns:

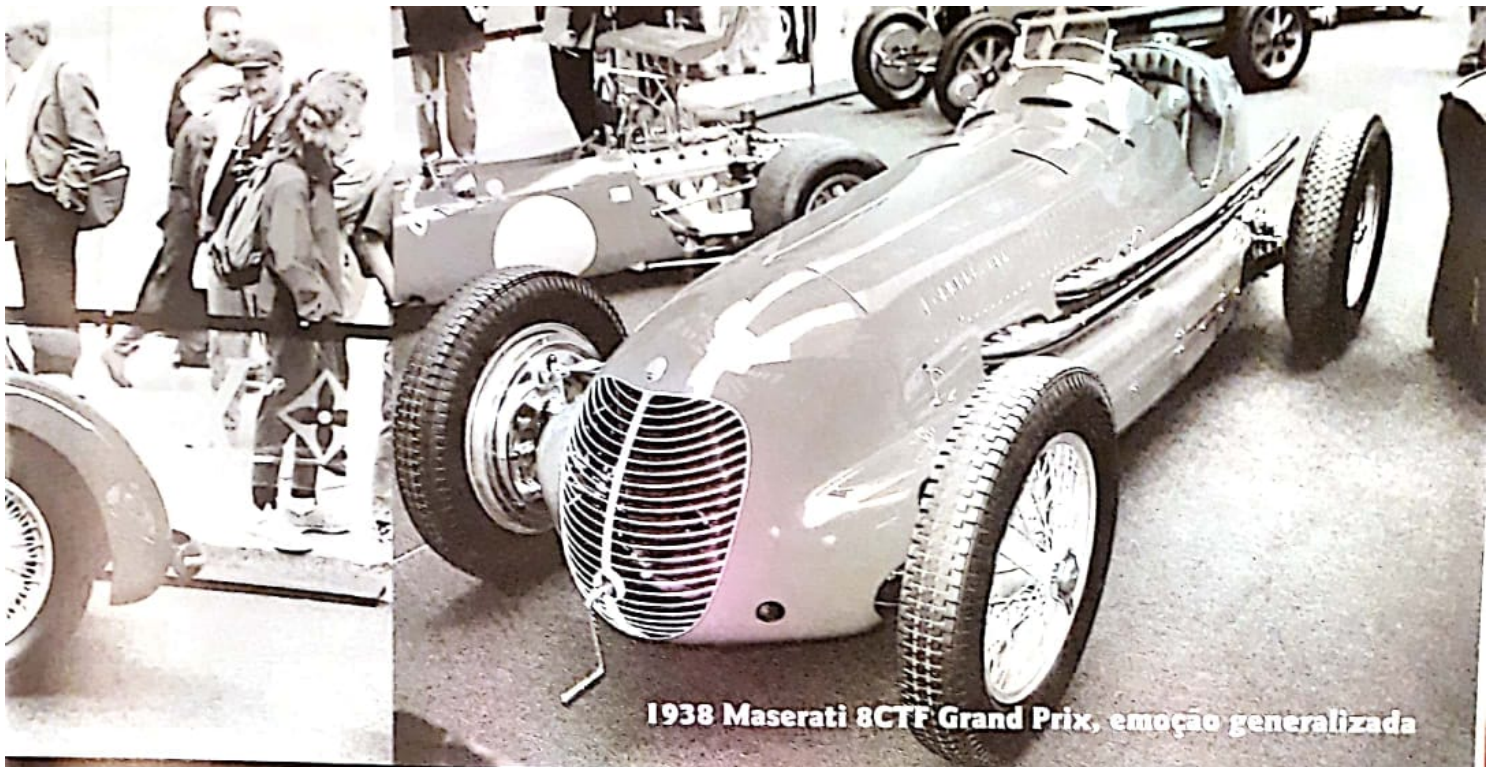
* *Luxury & Finesse* (automóveis do início do século) - destaque para um Hispano Suiza H 6 B de 1923, fabricado com uma carroceria única coberta com madeira naval, moldada à mão por especialistas franceses na construção de barcos.



1965 Alfa Romeo TZ 2 Prototype.
Comentário do Alfredinho: "Iguazinho ao Puma".



1957 Ferrari 335 S: parada em



1938 Maserati 8CTF Grand Prix, emoção generalizada

* True Greats (automóveis de pré-guerra) - a categoria incluía uma Bugatti Type 41 Royale Coupé de Ville de 1931, automóvel destinado exclusivamente aos monarcas. A Bugatti Royale foi o automóvel de série (pequeníssima série, bem entendido) mais caro produzido em todos os tempos.

* Sporting Classics (carros esporte de pré-guerra) - de cair o queixo, nessa categoria, havia um Horch 855 Special Roadster de 1938, único no mundo. Apenas três foram fabricados. Com vidros à prova de bala e alta performance, esse automóvel era utilizado na Alemanha apenas por chefes de estado.

* Competition Cars (automóveis em que a performance é o que conta) - destaque absoluto para uma Maserati 8 CTF Grand Prix de 1938. Um automóvel incrível, da época em que os verdadeiros "Titãs" se degladiavam nas pistas, levando à loucura as multidões presentes as pistas perigosíssimas de então.

* Wild, Wild Horses (carros americanos de competição) - a síntese dessa categoria é um Cobra Daytona Coupe de 1964. Apenas seis automóveis foram fabricados na versão fechada. O carro exposto venceu Le Mans na sua categoria, em 1965.

* Rare Road Cars (homenagem aos designers) - o ponto alto aqui era uma Ferrari 250 GT SWB de 1962, especialmente encomendada. Desenho de Pininfarina, que caprichou numa nova capota rígida com um deslumbrante teto solar em acrílico.

* Style & Performance (carros para competições em estrada) - a categoria estava extraordinariamente representada por uma Alfa Romeo TZ2 Prototype de 1965, único exemplar produzido em alumínio, vencedor, naquele ano, "apenas" da Targa Florio e dos 1000 Km de Nurburgring e Monza.



Um "vaga certa" novaiorquino.



Lola 1969 T70 Mark III B, 500 HP!!! Terremoto em Nova York.

BATERIAS DE 6 VOLTS: COMO SER FELIZ COM ELAS.

Por Paulo Guarino

Muito se tem falado sobre os problemas que os colecionadores de automóveis antigos enfrentam com as baterias de 6 volts, utilizadas, em geral, nos carros fabricados até 1955. Basicamente o problema consiste em fazer o motor de arranque girar suficientemente rápido, e por um tempo razoável, a fim de que o motor do carro volte a funcionar. Na maioria dos automóveis antigos equipados com sistema elétrico de 6 volts o arranque gira lento e a bateria descarrega rapidamente ao se insistir na "operação".

Os aficionados sabem o transtorno que ocorre quando o carro antigo, com o motor quente, pára subitamente e, ao se tentar fazê-lo funcionar novamente, a bateria / motor de arranque não dá conta do serviço. Pior ainda quando isso acontece em vias de grande tráfego e você está pilotando um carro automático!

O que fazer para evitar toda essa adrenalina? É válido trocar o sistema elétrico para 12 volts?

Esta é, sem dúvida, uma solução. Mas, levando-se em conta que em sua época esses automóveis funcionavam perfeitamente e que a filosofia de um clube de carros antigos é procurar manter ao máximo a originalidade dos mesmos, julgamos interessante tentar, antes de mais nada, revisar todo o sistema elétrico ligado ao arranque, colocando-o em condições originais de uso, o que deve ser feito segundo algumas dicas e as especificações técnicas do automóvel. Para tanto, consultamos alguns especialistas na área e ouvimos, também, dicas de colecionadores que mantêm o carro com o sistema de 6 volts, dele obtendo um bom desempenho.

Registre-se que existe, ainda, a alternativa de se transformar para 12 volts a ignição e o motor de arranque, mantendo-se com 6 volts o sistema de luzes e vidros hidráulicos / elétricos. Existe até mesmo uma bateria de 12 volts com ligação para 6 volts, com um adaptador no meio da mesma.

Nossa intenção, no entanto, é tentar manter o carro em toda a sua originalidade, fornecendo para isso um roteiro que prevê uma avaliação de cada item do sistema elétrico e o conserto do que se fizer necessário.

É bom lembrar, mais uma vez, que os carros de 6 volts funcionavam "normalmente". Por estar em uso constante, a bateria se mantinha, quase sempre, a plena carga. O que não ocorre nos dias de hoje com os automóveis de coleção, que são usados eventualmente em passeios e eventos dos clubes.

Nossas dicas vão desde procedimentos simples e básicos de manutenção até recomendações de recuperação e troca de partes. É bom ter em mãos o "Manual do Proprietário", "Manual de Serviços" ou ainda os folhetos com as especificações técnicas do automóvel.

Dica nº 1: Quando parar o carro por prazo superior a uma semana, desconecte o cabo da bateria ou use uma chave especial acoplada ao conector que, uma vez desatarrachada, isole a corrente.

Dica nº 2: Mantenha sempre limpos de oxidação e sujeira os conectores (bornes) positivo e negativo da bateria. Uma boa idéia é colocar um par de arruelas de feltro, ligeiramente embebidas em óleo de motor ou máquina, nos bornes da bateria, evitando-se, com isso, a oxidação.

Dica nº 3: Os cabos da bateria devem estar sempre com as ligações no "terra" e no motor de arranque justas e corretamente feitas. Use lixa para limpar os conectores. É importante usar um cabo de diâmetro apropriado, em função da performance da bateria. Este não deve, em nenhum caso, ser inferior a 15 milímetros. A corrente elétrica que passa pelos cabos atrita com a malha metálica dos mesmos e esse atrito provoca o aquecimento exagerado dos cabos. Esse atrito é tanto maior quanto menor for o seu diâmetro. Boa parte da energia se perde aquecendo os cabos e levando uma amperagem menor para o motor de arranque, que gira mais lento, em consequência.

Dica nº 4: A ignição também deve estar com os contatos limpos e com os fios perfeitos. Revise o botão de ignição (start) e os fios de contato.

Dica nº 5: O motor de arranque é peça vital do sistema elétrico e por isso deve ser completamente revisado. Inicialmente verifique se as escovas estão em boas condições e se são adequadas ao sistema (volts/amperes). Não tente usar a escova de "outro carro" de 12 volts. Isso faz uma boa diferença no resultado final. Em segundo lugar, o eixo do induzido não deve

estar empenado ou com desgaste, nem com os contatos gastos ou em curto. Terceiro lugar: o rolamento deve estar perfeito e livre, para evitar forçar o giro do induzido. Quarto lugar: as buchas do eixo do induzido não podem ter folga nem estar justas demais. Além disso, devem estar sempre lubrificadas. Finalmente, o "bendix" que engata na cremalheira do motor, fazendo-o girar, deve estar com os dentes da engrenagem perfeitos e a mola de retorno também em perfeitas condições.

Dica nº 6: Para o dínamo, sistema fundamental para recarregar a bateria e mantê-la em condições ideais, valem as mesmas recomendações apresentadas para o motor de arranque, quais sejam: escovas corretas e novas, induzido em perfeitas condições, buchas/rolamento em bom estado e lubrificados e bobinas de campo convenientemente isoladas.

Dica nº 7: Revise também o regulador de voltagem. Respeitadas as especificações do fabricante, um dínamo de 6 volts gera, via de regra, de 30 a 50 amperes a uma rotação de 1.500 a 3.000 r.p.m., com uma voltagem em torno de 7,3 volts. Os contatos do disjuntor (relay) do regulador se fecham em torno de 6,4 volts e se abrem de 0 a 6 amperes (corrente reversa). O excesso de carga é a principal causa da queima do induzido e da diminuição da vida útil dos platinados de contato das bobinas de voltagem e amperagem do regulador, pela excessiva vibração e conseqüente faiscamento.

Dica nº 8: Apesar de não estarem ligadas diretamente ao sistema de arranque do carro, outros componentes mecânicos devem ser também revisados, já que podem contribuir para o aumento do esforço da bateria. É o caso do carburador, com especial atenção para a regulagem da altura da bóia, mistura ar/gasolina, injetor, etc.. O distribuidor não deve apresentar folgas e o platinado, rotor e condensador devem estar corretos e com bom contato. A bobina deve apresentar especificação correta e estar em perfeitas condições. A performance do arranque é tanto melhor quanto menos giros ele precisar fazer para o motor funcionar. Isso está ligado, diretamente, ao sistema de carburação e distribuição.

Dica nº 9: Uma recomendação fundamental para se obter maior rendimento do motor de arranque prende-se à escolha da bateria de 6 volts a ser adquirida. Consulte o manual do automóvel ou se informe com um bom electricista sobre a bateria apropriada para o seu carro. Em geral essa bateria deve ter mais de 100 amperes e 17 a 19 "placas por elemento". O

tamanho da caixa deve ser, mais ou menos, de 28 cm de comprimento, 18 cm de largura e 20 cm de altura. A amperagem é fundamental, pois é a força que faz girar o motor de arranque. Por isso, quanto maior melhor, limitada à capacidade do regulador de voltagem, que determina a quantidade de amperes que é capaz de gerar. Há muito tempo não se produz no Brasil baterias de 6 volts para motores "pesados" de carros antigos. Alguns automóveis nacionais, tipo Fusca, tinham sistema elétrico de 6 volts, mas seus motores eram bem "leves". Suas baterias tinham de 65 a 90 amperes e cerca de 15 "placas por elemento". É o que se encontra com mais facilidade no mercado, atualmente. Baterias com um máximo de 17 placas/95 amperes são sub-dimensionadas para os carros antigos, que demandam em geral, uma bateria de 19 placas/110 amperes. Isso faz uma diferença substancial. Para se encontrar uma bateria com mais de 110 amperes, só se for em caixas grandes (apropriadas para caminhões e tratores) que não cabem no cofre do motor desses automóveis. Uma bateria Caterpillar com 115 amperes e 21 placas, no tamanho regulamentar, costuma ser importada pelo representante da marca. Quando disponível, é uma boa solução.

Resumindo, procure sempre uma bateria nova, com especificação correta para o seu carro. Compre um carregador portátil de baterias. Existem alguns de tamanho bem reduzido, muito práticos, portanto. Use-o sempre que seu carro antigo ficar muito tempo parado. Compre também um medidor de carga de baterias, que é um instrumento simples e barato. Talvez, por encomenda, você consiga adquirir uma bateria de alta amperagem. De qualquer forma, existe a opção de importar uma dos Estados Unidos. A firma "The Antique Auto Battery" (2320 Old Road Hudson, Ohio 44236 - Tel. (216) 425-2395 / Fax: (216) 425-4642) vende baterias que possuem, inclusive, os logotipos de época (Auto-lite, Delco, Mopar, Ford, etc.). Outra opção é a Willard, fabricada na Argentina.

Dica nº 10: Boa Sorte!



Paul Meyer

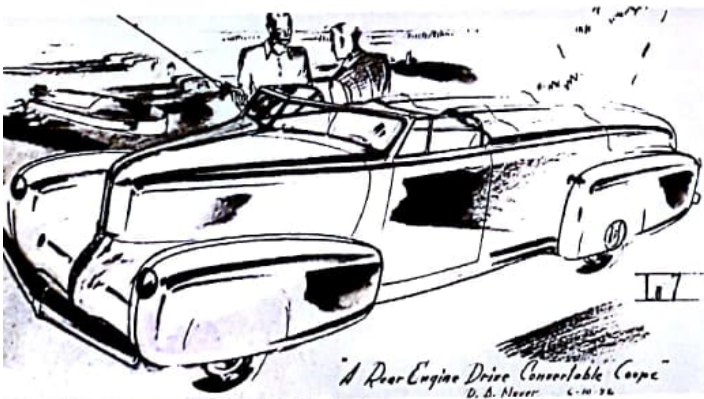
Iniciamos a publicação das trajetórias profissionais dos estilistas americanos mais conhecidos pelo menos famoso, Paul Auberlin Meyer. As demais histórias serão apresentadas nas futuras edições do RADIODOR em ordem de divulgação absolutamente secreta.

Paul Meyer nasceu em 05.08.1910 em Cleveland, onde se formou na Escola de Arte em ano pouco promissor para se conseguir trabalho: 1930. Somente em 34, Meyer obteria uma colocação de destaque, no Estúdio GM de Arte e Cor, onde revelou-se um talento em potencial a ponto de tornar-se o projetista favorito de Harley Earl, devido à absoluta identificação de preferências que ocorreu entre os dois.

Sua obra mais conhecida, o projeto "Y-Job", bem retratou a comunhão de estilo com o chefe, pois apesar do "Y-Job" ser um conversível experimental, Earl o utilizou diariamente por mais de dez anos. A maior parte dos seus trabalhos foi realizada sobre estruturas Buick e Cadillac/La Salle, em concorrência com outros talentos do estúdio, mas sempre obtendo destaque por sua criatividade e arrojo.

Impressionado com a evolução automobilística européia, lançou um estudo de La Salle com motor traseiro, aqui retratado e projetos de estilo para automóveis de tração dianteira.

Talvez por essa admiração pouco comum em Detroit à época da II Guerra Mundial, Meyer saiu da GM e transferiu-se para a Chriscraft, onde permaneceu até 1952.



Circuito da Gávea

Por Paulo de Carvalho Scali

Atualmente estamos terminando uma pesquisa sobre o Circuito da Gávea que pretendemos transformar em livro. Trata-se de uma parcela de história do Automobilismo Mundial que se fez no Rio de Janeiro, em 16 provas, de 1933 a 1954, sendo que 13 em caráter internacional e 3 em caráter nacional.

Em 1933, quando o Automóvel Club lança o Grande Prêmio Internacional da Gávea, ali Carlos Guinle, Manuel de Tefé, Abrunhosa, Primo Fioresse e outros estavam também dando início ao desenvolvimento do automobilismo brasileiro com repercussão mundial e a formação de nossos pilotos para conquistas de títulos de campeões mundiais em várias categorias.

Nesta época o Rio é das marcas: Maserati, Ford, Studebaker, Alfa Romeo, Bugatti, Auto Union, Allard, Ferrari, entre outras, além das "mecânicas nacionais". Dirigidas com presteza por Irineu Correa, Chico Landi, Abrunhosa, Primo Fioresse, Nino Crespi, Pinheiro Pires, Geraldo Avelar, Carlos Barbosa, Nascimento Júnior, Ciro Cayres e pelos melhores pilotos internacionais como: Fangio, Gonzalez, Graffenried, Pintacuda, Von Stuck, Viloresi, Varzi e Ascari.

O circuito contemplava a bela paisagem carioca formada por partes da encosta do maciço da Tijuca e da baixada litorânea do Leblon. O percurso abrangia aproximadamente 11000 metros de pista compostas por muitos trechos em subida, descidas e excelentes retas e curvas.

A beleza do circuito sempre foi elogiado no exterior, por um lado por ter o verde, a montanha, o mar e por outro pelo formato de sua configuração física que mesclava curvas e retas em montanha e em planície. A priori o formato exigia habilidade técnica dos volantes.

Imagine ao passar pela Gávea, como poderiam Chico Landi, Abrunhosa, Irineu Correa e Pintacuda descer a rua Marquês de São Vicente com seus carros em alta velocidade, equipados na maioria das vezes com mais de 250 cavalos, dotados com pneus estreitos (não próprios para a velocidade que desenvolviam), providos de freios extremamente deficientes. E os pilotos com capacete feitos de tecido e/ou couro, sem cinto de segurança e roupas comuns, sem tratamento anti-fogo.

O pioneirismo destes pilotos demonstra a coragem e habilidade que tinham para dirigirem suas máquinas, em situação de total falta de segurança. Naqueles tempos, nada foi tão glorioso na América Latina em termos de automobilismo como as edições da Gávea. Estas provas chegaram a ser um dos requisitos para credenciamento de excelência de pilotos. Estes, quando bem sucedidos na Gávea, eram desejados para integrarem as equipes.

Chico Landi foi, sem dúvida alguma, o precursor do nosso automobilismo, vencedor das edições de 1941, 1947 e 1948 dirigindo um Alfa Romeo, partindo depois para a Europa, chegando a ganhar o grande prêmio de Bari, na Itália, em 1948, com uma das primeiras Ferrari.

A habilidade brasileira ia para além do pilotar, dominava a mecânica automobilística da

época como se pode ver, já em 1934, quando Irineu Correa vence a prova correndo com um Ford inferior a outros carros inscritos na disputa. Isto foi possível em consequência de o carro ter sido "preparado", recebendo inovações, quais sejam: chassi mais curto, carroceria refeita bem mais leve, tanque de combustível de maior capacidade, para evitar perda de tempo em paradas no box. Estes carros modificados ficaram conhecidos como Ford Petrópolis. Posteriormente compuseram a "Mecânica Nacional"

Na Gávea, de 1940, Abrunhosa foi o vencedor guiando um Studebaker "preparado" na Cidade do Rio de Janeiro por João Geraldo Woldenbag. O capacete que portava era de tricô confeccionado por Dona Lia, então sua noiva, que o guarda ainda hoje com a poeira da Gávea. Rubem Abrunhosa começa a correr na prova de 1935, com 20 anos de idade, sendo o piloto mais novo a participar de todas as edições da Gávea, sempre demonstrando coragem e determinação.

Pretende-se, no livro, relatar todos os Grandes Prêmios da Gávea contemplando os pilotos, suas máquinas e seus tempos. Mesclando com histórias obtidas através das entrevistas realizadas com personalidades que de alguma forma participaram destes eventos.

Dentre as curiosidades apresentamos aqui dois momentos interessantes. O primeiro foi quando Sérgio Bernardes, nosso querido arquiteto, que é também piloto consagrado no exterior, correndo com Ferrari na Itália, veio a sofrer um dos sérios acidentes do Circuito, cai ao fazer uma curva na Av. Niemeyer ao mar, sendo socorrido por Rubem Abrunhosa que vinha logo atrás em um dia de treino.

O segundo refere-se à Gávea de 1952, quando um menino paulista, de 14 anos, vem ver a prova no Rio e pernoita na calçada da rua Marquês de São Vicente para guardar seu lugar para assistir a edição, o melhor ponto de vista para observar seu ídolo - Rubem Abrunhosa. Este menino, nos anos 70, chega ao ponto mais alto do automobilismo mundial da "Fórmula 1" - era nada menos que Luiz Pereira Bueno. Desde cedo observava as estratégias de Abrunhosa.

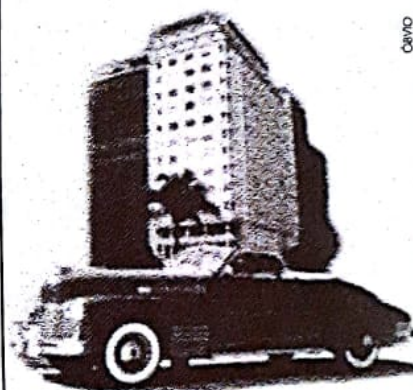
Pode-se observar que estas edições têm a propriedade de desenvolver nas pessoas um sentimento de saudade por um tempo ido, mesmo naquelas pessoas que, como eu, não tiveram a oportunidade de assisti-las.

Por outro lado, ao entrar em contato com aqueles que participaram destes eventos pode-se sentir a vibração de alegria e entusiasmo que unem pilotos e espectadores ao falarem da Gávea, que nos fazem sentir que gostaríamos de ter estado lá também.

Estes sentimentos fazem com que de certa maneira nós nos sintamos como que órfãos do Grande Prêmio da Gávea.

Estamos travando relacionamentos com pessoas que muito nos têm ajudado e gostaríamos de agradecer as colaborações ímpares de Paulo Stockler Canabrava, Dona Lia Abrunhosa, Luiz Landi, Eugênio Martins, Geraldo Avelar, Norman Casari, Jorge Lettry, Jan Balder, Francisco Lameirão, Luís Felipe da Gama Cruz, Vandoval Jaci Bernardes e o saudoso José Luís Miloski.

**Mudam
Os Carros E
O Glamour
Do Miramar
Continua
O Mesmo.**



Na hora de se hospedar no Rio, escolha um clássico.



**MIRAMAR
PALACE
HOTEL**

Av. Atlântica, 3668
Copacabana
Tel.: 521.1122

Juiz de Fora 99

Com a tradicional atração que os jofaforanos têm pelo que é antigo, aconteceu mais um dos deliciosos encontros que o clube deles realiza. Marcado pela qualidade dos carros presentes e por um rali dito ecológico a uma fabulosa fazenda centenária, o encontro reuniu mais de 300 carros, entre os quais Cadillacs e Packards dos anos 30 e 40 em estado invejável. Mas o melhor do evento foi escolhido entre os carros dos anos 50: foi uma limousine Cadillac modelo 75 de 1957, esplendidamente restaurada.

80
ENCONTRO DO
Automóvel Antigo
JUIZ DE FORA - 99



30/31 de julho e 1 de agosto de 1999



Ford Tudor 1934



Da esquerda para direita,
Packard 1937, Cadillac 40

Dodge Brothers 1929

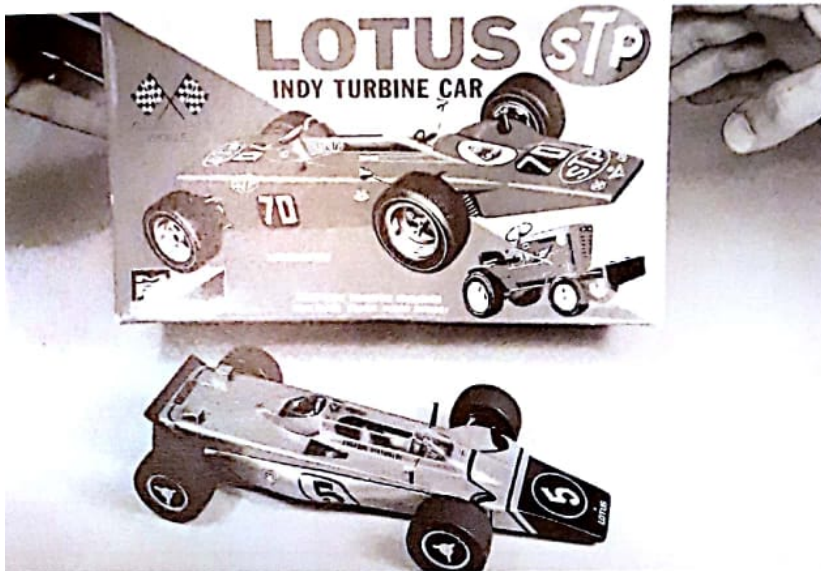


International Harvester
Jardineira 1930



Lotus 56B turbina

Por Iran Brigatto Medeiros



O desenho da caixa mostra o kit em sua configuração original; abaixo, o resultado final do trabalho.

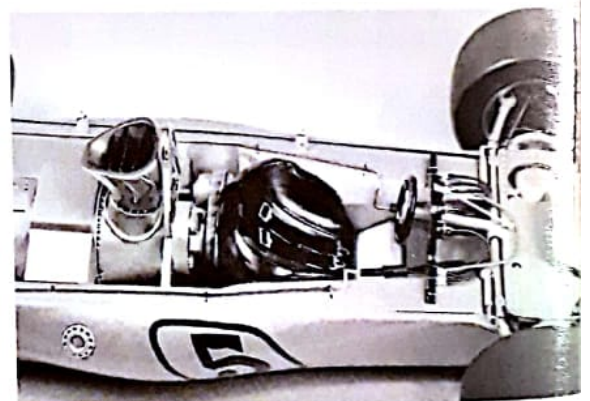
Nas minhas andanças modelísticas tenho participado de bons momentos. Toda atividade que reúna aficionados, sobre qualquer tema, tem de positivo a aproximação rápida entre seus elementos. Aproximação a que me refiro é a formação de novas e boas amizades em tempo recorde. Algumas dessas amizades, com o tempo, vai-se consolidando. Em raros casos, desfazendo-se.

Em São Paulo, de tempos prá cá fiz alguns bons amigos. Um deles é o Cláudio Fernandez. Modelista de primeiríssima. A paixão dele são os automóveis de competição, especialmente das décadas de 60 e 70. Escolhi uma de suas obras mais recentes para mostrar aqui, com detalhes de sua "fabricação".

Em 1971, no GP de Monza, Emerson Fittipaldi pilotou o Lotus 56B Turbina. Esta versão com pintura "Worldwide Racing", mostrada aqui, só foi utilizada neste GP, pois a equipe "Gold Leaf Team Lotus" (versão original) estava sendo processada na Itália em função da morte do piloto Jochen Rindt nos treinos para o GP de Monza do ano anterior com uma Lotus 72 Gold Leaf. Infelizmente, o carro não foi viável devido a dificuldade maior em frear, em função da falta de freio-motor da turbina.

O kit deste carro nunca existiu. Entretanto uma fábrica já extinta (MPC) produziu uma versão muito parecida (Lotus STP Indy Turbine car), que para o Cláudio serviria perfeitamente, desde que fossem feitas algumas alterações.

Num projeto destes, o importante é que você tenha boas referências fotográficas do modelo que irá construir, e o Cláudio as



Refinamento nos pequenos detalhes, como fiação dos instrumentos do painel.

possuía. Qualquer modificação em kits plásticos exige paciência e trabalho nas correções. Se você tem este trabalho e não executa o modelo com fidelidade, jogou fora o seu tempo.

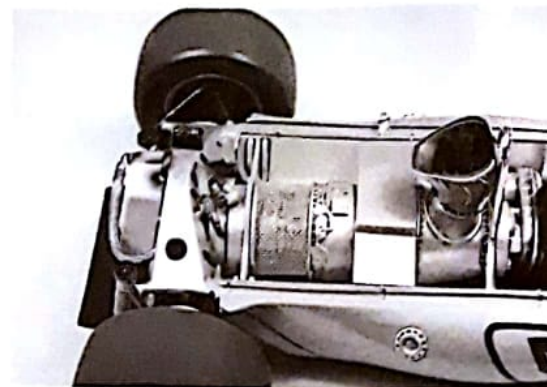
Na carroceria, o maior trabalho foi "engordar" as duas laterais que iriam abrigar os tanques de combustível. Este trabalho foi executado com massa, e a simetria dos dois lados ficou perfeita. Os decais, como não existiam, foram produzidos artesanalmente. Na traseira foram inseridas três tomadas de ar, sendo duas com captadores. Ainda na traseira foi executado o aerofólio.

Detalhe que deu mais realismo à réplica foram as aletas colocadas no exaustor da turbina e a grade metálica.

Na dianteira, foi feita a separação correta do bico, bem como sua entrada de ar, além de outras duas. Os tubos de óleo não passaram despercebidos e foram inseridos com as devidas conexões de alumínio anodizado.

No interior do carro, vêm-se os cintos de segurança e no painel, podem ser vistas as fiações dos relógios, bem como algumas ligações com o motor. O compromisso com a fidelidade chegou aos retrovisores externos com os fios de sustentação.

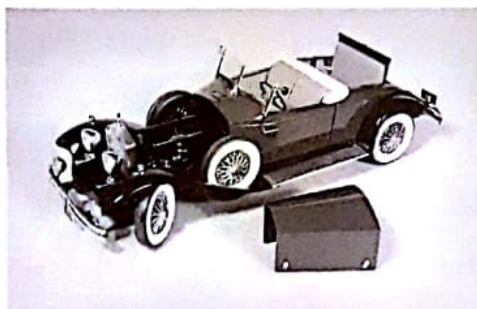
O trabalho concluído é impressionante. Quem desconhece o kit original, não imagina a dificuldade que o Cláudio teve para chegar a este resultado. Porém, quem é modelista e conhece o kit fica ainda mais maravilhado com as possibilidades infinitas deste pequeno mundo.



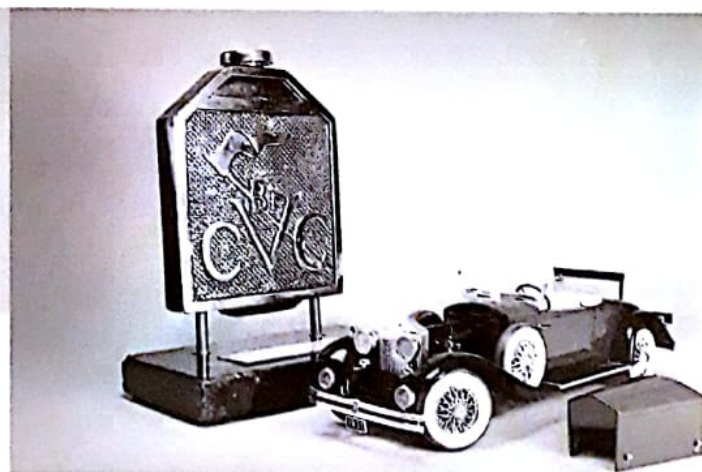
Detalhe das conexões de alta pressão, tela e exaustor da turbina.

Participação do Veteran no Mundo das Miniaturas

Em maio último aconteceu o V Salão de Modelismo Clube Naval. Realizado na belíssima Sede Social do Clube, este foi o maior evento brasileiro da categoria, contando com um público visitante de 8.000 pessoas. O Veteran participou oferecendo o troféu da foto ao melhor modelo de veículo com mais de 50 anos, original, é claro. O honroso prêmio foi conquistado pelo publicitário Afonso Giordano Neto, autor do Rolls Roice Roadster 1931.



Interior em couro castor, carroceria verde inglês e pára-lamas pretos fizeram o sucesso deste modelo.



DANDO A MÃO À PALMATÓRIA

Por Sérgio Fortes

De 1960 eu lembro dos comícios do Jânio nas praças Saens Peña e Serzedelo Correa, de Gina MacPherson ganhando o concurso de Miss Brasil, do América campeão carioca e do Escorial ganhando o Grande Prêmio Brasil, montado por Francisco Irigoyen.

Lembro, também, que fiz naquele ano a pior viagem de automóvel da minha vida, espremido no banco de trás de uma Rural Willys. Estava indo do Rio a Nova Friburgo, onde passava sempre um mês das minhas férias de verão.

De nada adiantara madrugar na Praça XV, imaginando evitar a imensa fila que se formaria naquele início de férias diante das barcas que transportavam automóveis entre Rio e Niterói. Todo mundo havia tido a mesma idéia.

Nossa viagem havia começado às sete da ma-

nhã, já passava do meio-dia e a temida serra de Friburgo estava ainda distante. Fazia um calor de derreter trilho de bonde e a poeira da estrada de terra batida circulava com desenvoltura no interior da Rural. Pelo menos, havia duas opções: fechar os vidros e derreter com o calor ou abri-los e comer poeira. Se a Rural pulava muito? Mais do que um cabrito. E viajar na janela, primazia que eu tanto disputara com meu irmão, significava na realidade um castigo, por conta da curvatura do pára-lama que invade o interior do malfadado automóvel, condenando o pobre coitado ali instalado a um empeno irreversível de coluna.

Hoje me dou conta de que a transição fora rápida demais. E muito truculenta. Até então as viagens a Friburgo eram feitas no magnífico Chevrolet Belair 56 do meu avô, um tapete voador. Difícil entender por que o Dr. Rafael Xavier cederia à tentação de trocar o Belair por um carro nacional, produto de uma indústria que ainda engatinhava. Troca feita inicialmente não pela Rural, mas por um DKW Vemag ao qual meu avô resistiu por pouco tempo. A Rural veio logo em seguida. Sua trajetória também curta na família certamente foi abreviada pela viagem a Friburgo.

Depois disso veio um JK, excelente automóvel que, se bem me lembro, não merecia a alcunha de "carro nacional". Seu estofamento, por exemplo, tinha sido projetado para o frio dos Alpes suíços. O painel era todo escrito em italiano, assim como o Manual do Proprietário. No JK do Dr. Rafael, apenas o ar que enchia os pneus era "Made in Brazil".

Mas a indústria nacional veio para ficar. Com o tempo, comecei a aceitar com uma certa naturalidade a decisão de um vizinho de trocar uma inteiríssima Pontiac 52 por um mingado Gordini.

Meu tio Sergio se desfazer de uma camionete Dodge 54 de estimação para comprar um insípido Volkswagen 62. E por aí vai. Ou melhor, foi ...

Muitos anos depois, já com o status de colecionador, reassumi minha trincheira em defesa do automóvel importado, principalmente o americano. Voltou à tona o trauma da viagem na Rural.

Mas diz o ditado que "Nada como um dia após o outro". Nos eventos do antigomobilismo minha atenção, durante muitos anos voltada apenas para os Cadillacs, Packards e Thunderbirds da vida, começou a se concentrar também nos automóveis nacionais que em número cada vez maior e em estado de conservação cada vez mais surpreendente começaram a povoar nossos encontros.

Como diria o General Ernesto Geisel, trata-se de um processo lento, gradual e seguro. Mas aparentemente irreversível.

Em Águas de Lindóia passei horas apreciando incríveis Simca Chambord, Presidence, Jangada, Tufão e etc. que levaram à loucura um grupo de colecionadores franceses que ali compareceu. Em São Lourenço bati palmas para a Brasinca restaurada pelo Felipe, o nosso brasileiro carioca.

Pertenço, hoje, ao fã clube do Malzoni do Paulo Lomba e sou tiete do SP-2 do Julinho Cristiano.

Alguém aí tem um JK à venda?

Não. Muito obrigado. Rural Willys eu não quero.

Cartas

Possuo uma Mercedes 190 1957. Li algo sobre uma placa especial que o Contran estaria fazendo para veículos com mais de 30 anos. Gostaria de obter informações.
Sergio Nascimento

A placa preta pode ser concedida desde que haja um laudo do Veteran atestando a originalidade do seu carro. Entre em contato com o Veteran no Rio ou de sua cidade para obter o laudo de originalidade e depois vá ao Detran, livrando-se assim da inspeção veicular.

Olá. Sou Bruno, tenho 15 anos, moro em Votorantim, interior de SP. Sou apaixonado em Romilsetta e Topolino, microcarros em geral. Queria informações de quem possua uma ou qualquer coisa referente para que eu possa terminar de deixar meus carros totalmente originais.

Todo primeiro domingo do mês, no Shopping D, Marginal do Tietê, acontece um encontro pela manhã. Ali vão o Clube do Chevrolet e alguns donos de Romilsetta que podem ser úteis.

Estou tentando adquirir um Corvette ou um Hot Rod (Ford, Chevrolet...) bem montado, e não tenho tido sucesso. Se alguém souber ou tiver informações sobre estes carros, favor contatar.

Ruvaldo Weffort Jr
E-mail dadao@cw2.sul.com.br
Fax - 041-254522 comercial.

Vimos por meio desta colocar à sua disposição nossos serviços de compra e entrega em seu endereço no Brasil de peças e acessórios para seu automóvel antigo, diretamente dos Estados Unidos.

Para maiores informações, favor contatar-nos pelo telefone 001(305)652.2543 / USA.
Ronald Burns
G. P. I. EXPORT INC.

Expediente

Jornalista Responsável
José Aurélio Affonso Filho.

Editor Executivo
Raul Affonso de Miranda.

Editor Técnico
José Rezende Mahar.

Projeto Gráfico
Felipe Junqueira.

Gerente Comercial
Eduardo Cantidiano.

Fotografias
José Rezende Mahar.

Revisão
Edson Braga.

Tiragem
6.000 exemplares

Publicidade
T'ai Comunicações Ltda.
Av. N. S. de Copacabana,
647 / 1.110
Copacabana - Rio de Janeiro
CEP: 22.050-000
Tel.: (21) 549-2484
e-mail: tai@rio.com.br

Assinaturas
Marcia Cavallini
Tel.: (21) 549-2484

Você encontra O RADIADOR
nos seguintes locais:

LIVRARIAS DAZIBAO
Rua Voluntários da Pátria, 367
Rua Visconde de Pirajá, 571
Rua do Catete, 314
Praça. XV 48 loja D

LIVRARIA BOOKMAKERS
Rua Marquês de São Vicente, 7

LIVRARIA LETRAS E EXPRESSÕES
Av. Ataulfo de Paiva, 1292

LIVRARIA PONTE DE TÁBUAS
Rua Jardim Botânico, 558

LIVRARIA ARGUMENTO
Rua Dias Ferreira, 417 loja J

ESCH CIGARS
Rua do Rosário, 107

Veteran Car Club do Brasil

Rua Oriente, 55 - Santa Teresa - CEP 20240-120 - Rio de Janeiro - RJ
Tel.: (21) 253-0136 e-mail: vccrj@ax.ibase.org.br <http://www.totec.com/vccrj>

LA CASA DEL HABANO

AGORA NO RIO.

O Rio de Janeiro acaba de entrar no roteiro exclusivo de cidades com a griffe
La Casa Del Habano.

Agora você pode adquirir charutos com qualidade e garantia de origem.
Venha ao **ESCH CAFÉ** e experimente este prazer no centro do Rio.



Rua do Rosário, 107. Centro - Rio de Janeiro. tel (0xx21) 507.5866
www.eschcasadelhabano.com.br

Duas dicas para prolongar a vida útil e melhorar o desempenho do seu carro:

1

Esconda a chave do seu filho.

2



TALWT

www.ipiranga.com.br



Apasionados por carro como todo brasileiro.

Use sempre gasolina F1 Master.