

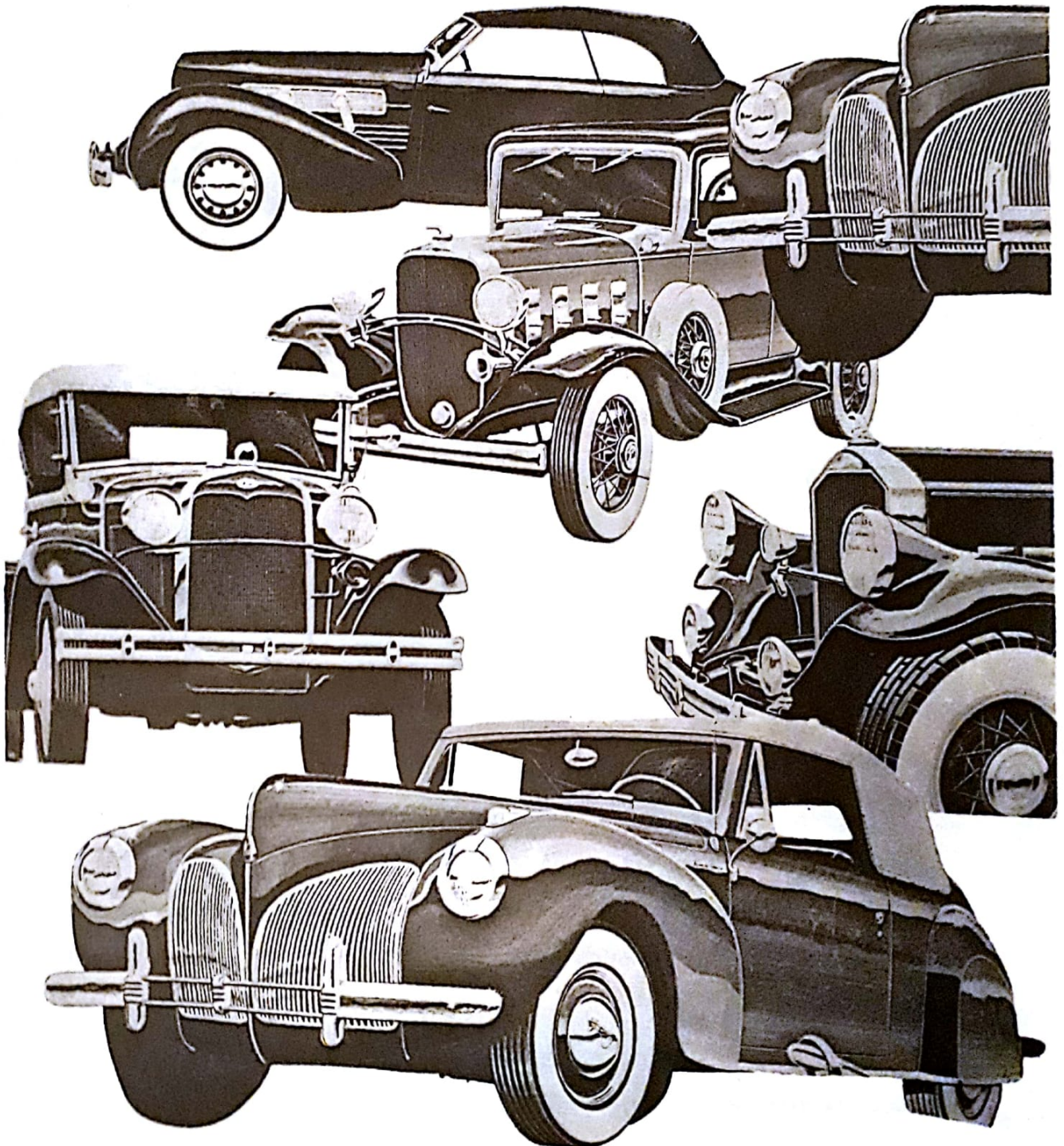


O RADIADOR

PUBLICAÇÃO MENSAL DO VETERAN CAR DO RIO DE JANEIRO

BIENIO 81/82

JULHO N.º 21



Reunião de Julho

Bastante concorrida, quase todos lá estiveram com seus maravilhosos carros. Temos que salientar o Volkswagen 51 do nosso

amigo Eduardo C. R. Coutinho, que foi o premiado da reunião, realmente lindo, perfeito nos seus detalhes, um carro digno de ser apreciado.

O Clube está crescendo e
já contamos com
mais 19 novos sócios:

José João Abdalla Filho
Antonio Paulo F. Magalhães
Enio Juan Bock
Francisco Arantes Pereira Pinto
Roberto Luiz B. de Carvalho
Francisco Macedo Portinho
Luiz Antonio Gualter Krope
Paulo Lefevre de Alcantara Guimarães
Max Acrisio J. Goes Bezerra
Umberto Spipotios

Paulo Pereira Guarana Guia
Ony Coutinho Jr.
Jader Maranhão
José Augusto Rosendo da Silva
Marco Antonio N. Oliveira
Gaudelino Martinelli
João Almir Farias
Ernani José dos Santos Neto
Celso Edison da Costa e Silva



O RADIADOR

DIRETORIA BIÊNIO — 1981/82

Diretor Pres.	JOSÉ CÂNDIDO S. MURICY NETO
1.º Vice-Pres.	RICARDO HADDAD
2.º Vice-Pres.	FERNANDO CARNEIRO LEÃO
1.º Secretário	WILSON CORREA DE SOUZA NETO
2.º Secretário	ALFREDO RANGEL
Diretor Social	LUIZ CARLOS PESTANA
Diretor Téc.	PEDRO PAULO VIOLA
1.º Tesoureiro	DARIO DE ÁVILA MESQUITA
2.º Tesoureiro	FRANCISCO JORGE BARBERO

Nota

**A diretoria procura
uma casa
para alugar, afim de
ali estabelecer
uma sede provisória,
enquanto não
fica resolvido o
problema do terreno.**

Os maravilhosos carros dos nossos sócios



Cadillac V-16 Proprietário: José Candido Muricy Neto.

Ernest Seaholm, engenheiro-chefe da Cadillac de 1923 a 1943, apresentou em janeiro de 1930 seu melhor projeto — o modelo 452, o primeiro carro de série do mundo com motor de 16 cilindros em V —, que reafirmou a supremacia dos Cadillac entre os carros de luxo americanos. Com válvulas na cabeça e tuchos hidráulicos — e, portanto, silencioso —, esse motor de 7,4 litros, instalado sobre um chassi especial, proporcionava potência de 165 a 3 400 rpm. Quase todas as carroçarias tinham a marca Fleetwood, fornecedora exclusiva da Cadillac desde 1926. O preço dos V-16 variava de 5 350 a 9 500 dólares.

Em agosto de 1930 a Cadillac obteve mais um êxito de mercado ao introduzir um modelo V-12 baseado no V-16, projetado para chassi e carroçarias semelhantes aos dos automóveis com motor V-8. Anos depois, encerrada a produção dos V-12, Seaholm redesenhou o V-16 — até então, haviam-se produzido 3 863 exemplares —, reiniciando-se sua produção com apenas metade dos componentes usados no motor antigo. De 1938 a 1940 produziram-se apenas 511 motores V-16. Em 1940 os V-8 voltaram a dominar a produção da Cadillac.

Seis ou sete Bugattis Royale

O Bugatti Owner's Club de Londres, que cataloga todas as Bugattis, afirma terem sido fabricadas não mais que sete e não menos de seis Royales de 1926 à 1933.

Traçando acuradamente o roteiro destas Royales desde a saída da fábrica e entrega aos proprietários e fabricantes de carrocerias, chegou-se à seis Royales que seguiram uma numeração que indica terem sido planejadas somente seis. Os números são: 41100, 41111, 41121, 41131, 41141, 41150, o primeiro e o último número é "0", o que nos dá uma simetria como se fosse o começo e o fim da série.

Foi levantada a hipótese de haver existido uma sétima Royale que até hoje não foi encontrada, talvez esteja em alguma parte do mundo esperando a sua redenção.

Entretanto existe uma natural confusão, pois dos seis Royales conhecidos três tiveram várias carrocerias nos últimos 50 anos.

Seria esta sétima Royale a que esteve envolvida num acidente de estrada, com o próprio Ettore ao volante, o carro na época já estava construído com carroceria Weymann, deixando de existir por estar seriamente danificado, outros afirmam ter ele recebido uma nova carroceria que seria um Coupé Napoleon ou Sedanca de Ville, o registro era 3293 J4 que também era a numeração do Sedanca de Ville.

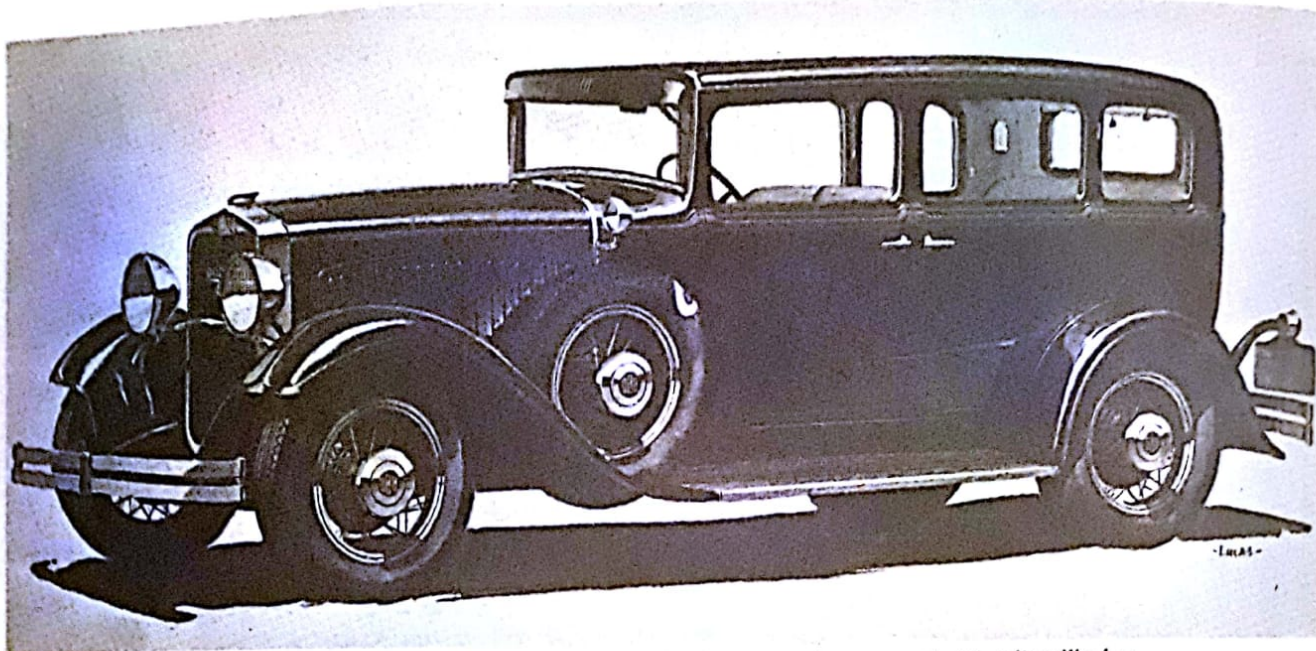
Tendo sido danificada a Weymann Royale, o Coupé Napoleon poderia ser catalogado como um novo carro, perfazendo sete Royales.

Outra pálida hipótese é que a primeira Royale era diferente das outras em vários detalhes, dentre eles a distância entre eixos que era 4,66m comparada com 4,28m das outras.

No próximo número publicaremos o destino das seis Royales existentes.

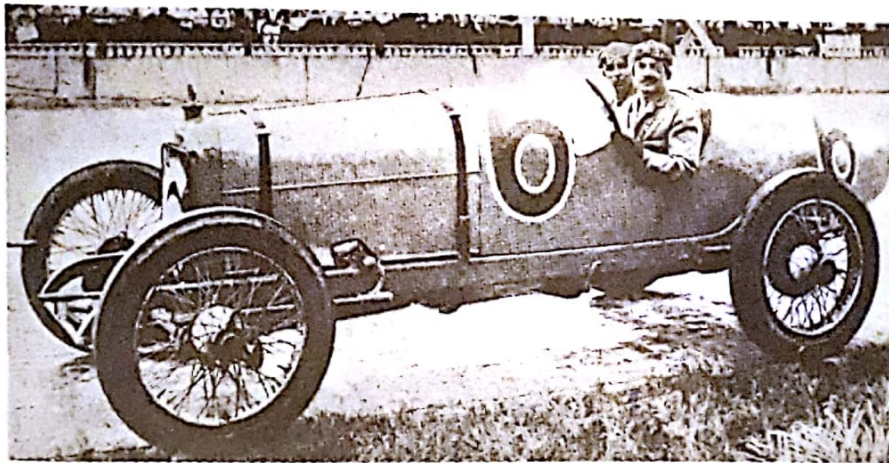
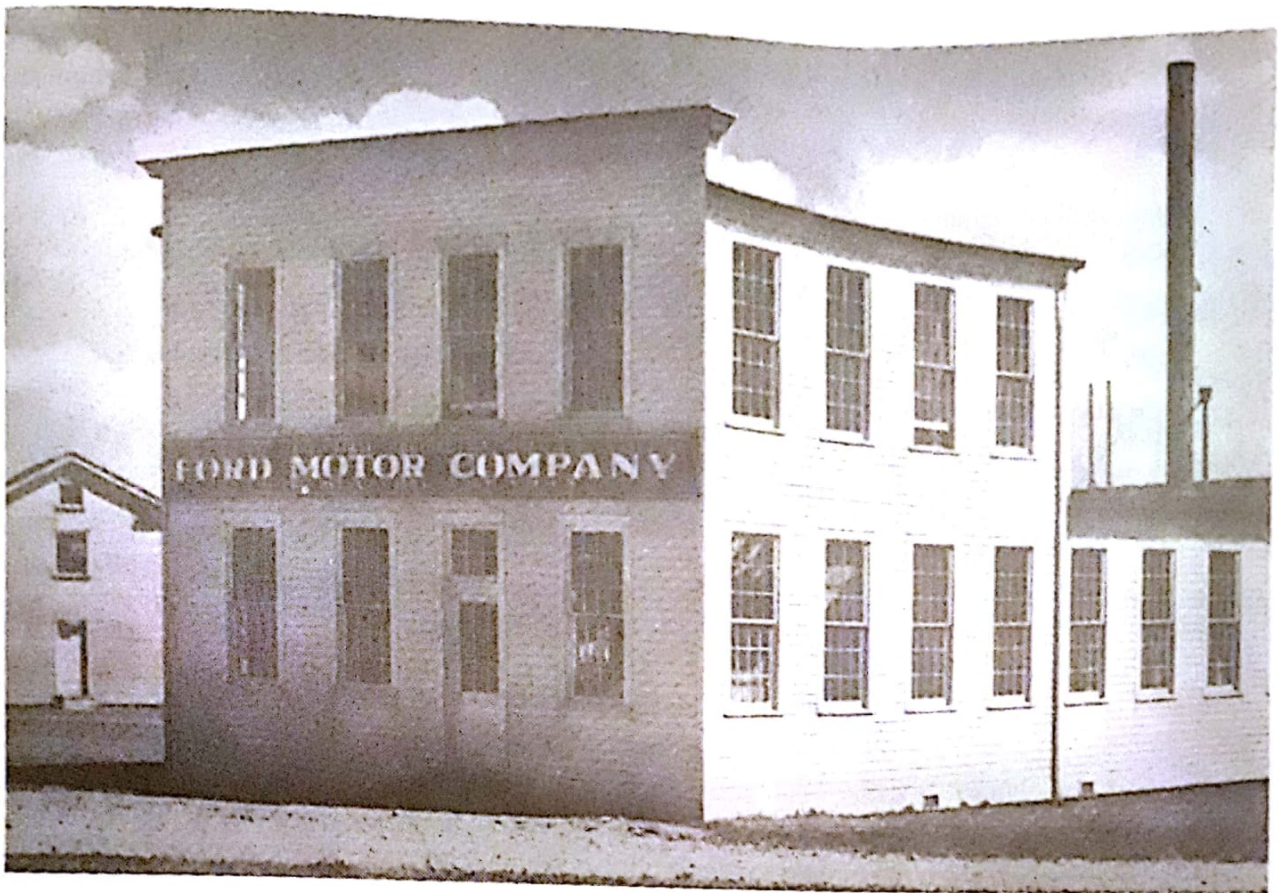
Cronologia do Automóvel Americano

(continuação)



Dodge Eight DC de 1930, primeiro carro Dodge equipado com motor de oito cilindros.

- 1920 — Produção entre automóveis, caminhões e ônibus ultrapassa os dois milhões.
Duesenberg oferece o primeiro oito em linha e freio nas quatro rodas.
Durant deixa a General Motors.
O governo adquire o excedente de guerra para construção de estradas.
44 novas marcas, nenhuma sobrevive.
Gaston Chevrolet, ganha a corrida de Indianápolis num Monroe, o primeiro carro americano vencedor desde 1912, desenhado e construído por Louis Chevrolet, média 131 km/h.
- 1921 — Produção 1.650.000
Hudson lança o banco dianteiro ajustável.
Radiadores e faróis com banho de níquel.
Cadillac vem com um controle termostático de carburação
Freios hidráulicos tornam-se cada vez mais populares
Calços para motor em borracha
Carros americanos dominam as 500 milhas de Indianápolis, um Frontenac pilotado por Tommy Milton é o vencedor seguido de um Duesenberg, média 144 km/h.
- 1922 — 2.544.185 é o novo recorde de produção.
Surgem os primeiros pneus balão.
Marcadores de gasolina aparecem nos painéis
Cilindradas pequenas ganham em Indianápolis, cinco carros com 3.000 cm³ batem o recorde de 1915 (5.000 cm³) Jimmy Murphy com um Murphy-Special é o vencedor com uma média de 151 km/h.
- Duesenberg conquista a 2.^a, 4.^a, 5.^a, 6.^a, 7.^a, 8.^a e 10.^a colocação.
- 1923 — Produção atinge os 4.000.000, mais da metade trazem o nome Ford.
Oakland primeiro a usar Duco nas pinturas
Freio nas quatro rodas passa a equipamento standard.
Tommy Milton ganha pela 2.^a vez agora com um H.C.S. de 2.000 cm³ numa média de 144 km/h. O favorito era um Barber-Warlock com motor Ford revisado por Art Chevrolet, chegou em 5.^o lugar.
- 1924 — Ford produz seu 10.^o milionésimo carro
Lâmpadas com duplo filamento aparecem
Doze novas marcas, só uma sobreviveu, Chrysler
Número de carros no país atinge já um para cada sete pessoas.
Supercharger é largamente usado nas 500 milhas de Indianápolis, o vencedor é um Duesenberg pilotado pela dupla Corum e Boyer, média 158 km/h.
- 1925 — O 25.^o milionésimo veículo produzido.
Ford produz agora 9.000 carros diários
Parachoques dianteiros e traseiros tornam-se equipamento obrigatório
Cadeia de "Drive yourself" é criada.
Novo recorde em Indianápolis, o Duesenberg pilotado por De Paolo e Batten atinge a marca de 100 milhas (161 km/h)
- 1926 — Cannon Ball Baker leva um caminhão de Nova York a S. Francisco em menos de seis dias.
Hudson agora com a carroceria toda de aço.
Ford inaugura a semana de cinco dias



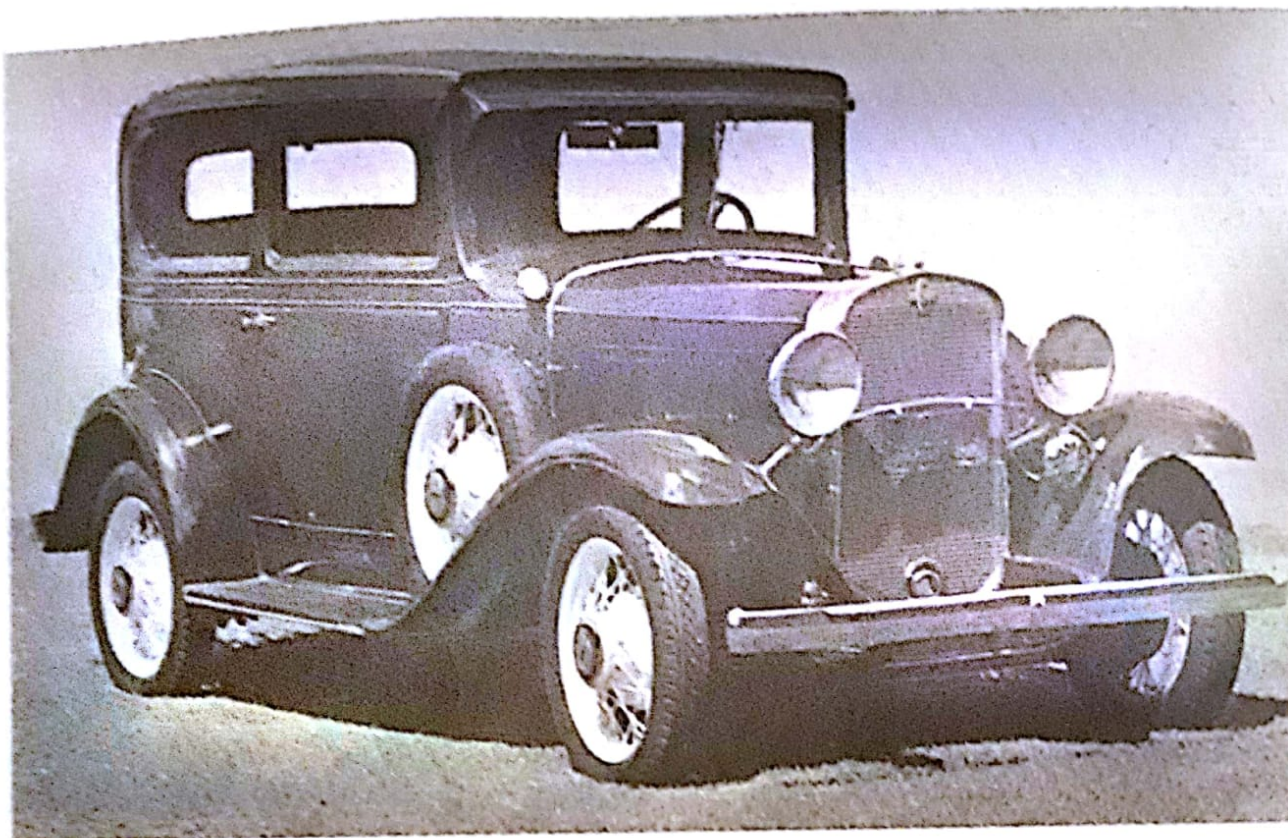
**Roscoe Sarles
no Duesenberg.
Corrida de
Indianapolis 1921**

A 14.ª 500 milhas de Indianapolis vencida por Frank Lockhart num Miller-Special.

George Souders vencedor de Indianapolis pilotando um Duesenberg.

1927 — Ford tira o modelo T de linha parando a produção por seis meses para modificações na montagem. Os acionistas da General Motors recebem 134 milhões de dólares em dividendos. Lockheed introduz o sistema de freio hidráulico interno.

1928 — Caixa de marchas sincronizada (Synchro-mesh) introduzida pela Cadillac. Studebaker adquire Pierce-Arrow. Vidros de segurança, equipamento standard dos carros Ford. Surge o Modelo A. Serviço de ônibus de costa a costa



Chevrolet Independence, séries AE de 1931, cómodo sedã de duas portas e cinco lugares.

Chrysler oferece dois novos carros: Plymouth e De Soto e compra a Dodge.
Louis Meyer num Miller-Special ganha Indianapolis.

- 1929 — Produção já chega aos 5 milhões.
Cerca de 90% dos carros de passageiros têm carroceria fechada.
Aparecem os primeiros radios para automóveis.
O salário mínimo da Ford é agora de sete dolares diários.
Outro carro equipado com um motor Miller de oito cilindros pilotado por Ray Keech é o vencedor da dura prova das 500 milhas.
- 1930 — Produção cai abaixo de 3 milhões
Cadillac oferece um V-12 e um V-16.
Alguns carros já vêm com fiação para instalação de rádio
Carros patrulha equipados com rádio
Tração dianteira ganha em Indianapolis, Billy Arnold com um Miller-Hartz Special de oito cilindros.
- 1931 — Continua em queda a produção não chegando aos dois milhões.
Produzido o 50.º milionésimo automovel.
Semi-Stock carros em Indianapolis, Buicks, Fords.

Packards, Chryslers, Studebaker e outros, Luis Schneider é o vencedor com um oito cilindros Miller.

- 1932 — Produção cai para um milhão.
Ford suplanta o Modelo A com o motor V-8
Graham lança as saias nos paralamas.
Espelhos retrovisores externos movidos pelo lado de dentro.
Fred Frame é o novo vencedor de Indianapolis com um Miller-Hartz, média de 168,5 km/h
- 1933 — Produção sobe para quase dois milhões.
Peças de reposição ultrapassam os 200 milhões de dolares.
M. E. Coyle torna-se presidente da Chevrolet sucedendo W. S. Knudsen.
Introduzida a suspensão independente.
Somente uma nova marca este ano — Continental (1933-1934)
Novo recorde em Indianapolis e 2.º vitória de Louis Meyer com um Tydol equipado com motor Miller, media de 169 km/h, morrem três corredores.
- 1934 — Produção continua subindo já ultrapassando os dois milhões.
Alavanca de cambio aparece no painel.



Duesenberg 1931

- Contrôle de radio no painel de instrumentos.
Surge uma nova marca Lafayette.
Bill Cummings vence Indianápolis com um Boyle, motor Miller de quatro cilindros, média 169,5 km/h.
- 1935 — Produção atinge três milhões.
Venda de peças chegam a 300 milhões de dólares.
Um em cada oito motoristas pagam taxas.
Os tetos são agora todos de aço.
Lançamento do ano — Stout Scarab.
Miller passa a usar motores Ford V-8, Kelly Petillo num Gilmore-Special chega aos 170 km/h batendo todos recordes de Indianapolis.
- 1936 — Reposição chega aos 454 milhões de dólares.
54% das famílias americanas possuem automóvel.
Diamond T agora com motor diesel.
Trailers de 19 marcas diferentes são apresentados no "National Automobile Show"
Lincoln apresenta um novo carro de linhas aerodinâmicas, recebendo a denominação de "Lincoln Zephyr", à princípio tinha sido projetado com motor e tração trazeiros.
Louis Meyer alcança a terceira vitória em Indianápolis, agora com a média de 174 km/h.
- 1937 — Continua a subir a produção, passando já os quatro milhões.
Introduzido o cambio no volante.
Nova marca do ano — Bantam.
Comemorado o Jubileu de Prata das 500 milhas de Indianápolis, vitória de Wilbur Shaw com um Gilmore-Shaw, motor Miller de oito cilindros, a média alcançada foi de 182 km/h.
- 1938 — Cai a produção para dois milhões.
Auto peças tem uma baixa de 21%
Chrysler oferece o "fluid drive"
Uma nova marca — Mercury.
Freios à disco são usados em Indianápolis, Floyd Roberts com uma média 187 km/h. é o ganhador.
- 1939 — Fechamento interno do capô, embaixo do painel Oldsmobile lança o Hidramático.
Lincoln Zephyr acaba com o estribo.
Pela primeira vez depois de 1919, um carro estrangeiro ganha Indianápolis, um Maserati pilotado por Wilbur Shaw é o número um, média 185,6 km/h.

Segue no próximo número

Clássicos

Automóveis que, devido às suas características mecânicas e estéticas, mantêm-se como padrões de elegância e distinção em qualquer época. Define-se um carro clássico de acordo com vários critérios, relativamente flexíveis, entre os quais se podem apontar:

- data de fabricação (consideram-se clássicos os carros construídos desde a metade da década de 20 até a deflagração da II Guerra Mundial, com exceção do Lincoln Continental, fabricado até 1948, do Bugatti modelo 101, de todos os Rolls-Royce e Bentley e de alguns Delage Talbot e Delahaye, construídos até 1950);
- volume da produção (todos os automóveis considerados clássicos foram produzidos em quantidades limitadas);
- cuidado na construção (são clássicos os automóveis em cuja fabricação se utilizaram os melhores materiais, a mais adiantada técnica, a maior precisão mecânica e o melhor e mais complexo desenho);
- a influência relativa do custo na fabricação dos clássicos (o custo exerceu influência apenas relativa, isto é, ao fabricante interessava apenas o produto final, independentemente de seu custo);

— a clientela a que se destinavam (os clássicos foram construídos especialmente para consumidores que exigiam do carro não só beleza e desempenho mas principalmente que ele possuísse características únicas, capazes de diferenciá-lo de todos os outros automóveis);

— o valor dos carros (consideram-se clássicos veículos que hoje podem valer muitas vezes seu preço original e cujo valor continua subindo, independentemente do ano de fabricação). Na construção dos automóveis hoje tidos como clássicos utilizavam-se materiais como bronze, alumínio, prata e, em alguns casos, até ouro, madeiras raras e selecionadas; couro curtido de modo a manter sua beleza, cor e cheiro característico por muitos anos, lâ de carneiros de raças especiais; tintas aplicadas em dezenas de demãos, para que a carroçaria não apresentasse defeito algum em sua superfície. No Brasil, alguns especialistas consideram clássico o Aero Willys Itamarati Executivo, do qual a Willys* Overland do Brasil chegou a fabricar apenas trinta unidades.

RELAÇÃO DOS PRINCIPAIS AUTOMÓVEIS CLÁSSICOS

A.C.
ALFA ROMEO — todos até 1948; deste ano em diante, só os de carroçaria especial.
ALVIS-SPEED — 20,25 e 43 litros.
ASTON-MARTIN — Ulster Mark 2 Team Car.
AUBURN
AUSTRO-DAIMLER
BENTLEY — todos
BLACKHAWK
BMW — só 327, 328 e 335
BREWSTER — Heart front Ford
BUCCIALI
BUGATTI
BUICK — só o Smith Bros. Custom
CADILLAC — todos de 1925 até 1935; todos os de 12 e 16 cilindros; de 1936 até 1942, todos os 70, 72, 75, 80, 85, 90.
CHRYSLER — de 1926 até 1930, Imperial 80; 1931: Imperial 8 séries C.G.; 1932: C.G. e C.L.; 1933: C.L.; 1934: C.W.; 1935: C.W.; 5 Newports; e 6 Thunderbolts
CORD
CUNNINGHAM
DAGMAR — só o modelo 25-70
DARRACQ — só o 8 cilindros
DAIMLER
DELAGE — até 1950
DELAHAYE — até 1950
DELAUNAY-BELLEVILLE — só o 8 cilindros
DOBLRE
DORRIS
DUESENBERG
DU PONT
FRANKLIN — olympic sizes, exceto o 1933 e o 1934

GRAHAM PAIGE — 1929: Le Baron Dual Gowl Phaeton 8 cilindros; e 1930: Erdman & Rossi conv. Vict.
HISPANO SUIZA
HORCH
INVICTA
ISOTTA FRASCHINI
ITALA
JORDAN — só Speedway séries Z
KISSEL — 1925 e 1926; 1927: 8-27; 1928: 8-90 White Eagle; 1929: 8-126 e 8-90 White Eagle; 1930: 8-126; 1931: 8-126
LAGONDA
LANCIA — todos até o modelo Aurelia e, deste em diante, só os de carroçarias especiais.
LA SALLE — de 1927 até 1933
LINCOLN — todos K, L, KA, KB; 1941: 168 H; 1942: 268 H.
LINCOLN CONTINENTAL — até 1948
LOCOMOBILE — modelos 48 e 90; 1927: 8; 1928: 8-80; 1929: 8-80 e 8-88.
MARMON — todos os 16 cilindros; 1925 e 1926: 74; 1927: 75; 1928: E75; 1930: Big 8; 1931: 88 e Big 8
MAYBACH
MCFARLAN
MERCEDES BENZ — S, SS, SSK, SSKL todos os anos; 700K; 300 todos os anos; 600 todos os anos; 190 SL todos os anos; 250 SL todos os anos; e 280 SL todos os anos.
MERCER
M.G. — K3 Magnette; TC; TD; e TF
MINERVA
PACKARD — todos os 12 cilindros; todos os de 6 e os 8 cilindros de 1925 até 1931; 1932: 901, 902, 903905, 906; todos 1933 e

1934; 1935: 1200, 1201, 1202, 1203, 1204, 1205, 1207 e 1208, 1936: 1400, 1401, 1402, 1403, 1404, 1405, 1407 e 1408; 1937, 1500, 1501, 1502, 1506, 1507 e 1508; 1938, 1603, 1604, 1605, Super 1607 e 1608; 1939, 1705, Super, 1707, 1708; 1940, 1806, 1807, 1808 One-Eight; 1941: 1906, 1907, 1908 One-Eight; 1942: Super One-Eight 2006, 2007 e 2008.
PEERLESS — Série 69, de 1926 até 1928, Especial 8, 1930 e 1931; e De Luxe Especial 8, 1932
PIERCE ARROW
RENAULT — 45 HP
REO — 1930 e 1931: Royale Custom B e séries 8-35 e 8-52 Elite 8; e 1933: Royale Custom 8
REVERE
RILEY — conversível 2.5 litros, todos os anos
ROAMER — 1925: 8-88, 6-54 e 4-75; 1926: 4-75 e 8-88; de 1927 até 1929: 8-88; 1929: 8-125, 1930 8-125
ROHR
ROLLS ROYCE — todos
RUSTON
SQUIRE
SS JAGUAR — SS1, SS90 e SS100
STEARNS KNIGHT
STEVENS DURYEA
STEYR
STUTZ
SUNBEAM — 8 cilindros; 3 litros com duplo comando na cabeça
TALBOT — até 1948
TRIUMPH
VAUXHALL — séries 30/98
VOISIN
WILLIS SAINTE CLAIRE — 1925 e 1926