O RADIADOR

Publicação do Veteran Car Club do Brasil – Rio de Janeiro

nº 63 – Setembro de 2009

Foto: Thiago P. Tostes

DESTAQUES DA EDIÇÃO:

Ford 1939 Roadster no Itanhangá Golf Club

Praça de Março

Rio Classic Endurance

VETERAN
APRESENTA:

XX ENCONTRO DE AUTOMÓVEIS ANTIGOS DO RIO DE JANEIRO

4 A 7 DE SETEMBRO DE 2009,
FORTE DE COPACABANA, RIO DE JANEIRO.

EM COMEMORAÇÃO AO ANO DA
FRANÇA NO BRASIL

- Premiação especial para o melhor automóvel Peugeot / Citroën.
- Abertura oficial com a presença de autoridades do Consulado da França.
- Exposição de bicicletas antigas e miniaturas.
- Palestra com o piloto Bird Clemente.

Heliar

PATROCÍNIO
PSA PEUGEOT CITROËN

APOIO

REALIZAÇÃO

Informações e inscrições: www.veteran.com.br

PALAVRA DO PRESIDENTE

Em uma das primeiras vezes em que estive na antiga sede do Veteran em Del Castilho, na Atílio Milano, o então presidente José Aurélio conversava com diversos associados sobre o seu desejo de retomar a publicação O RADIADOR, publicada desde 1977.

Como eu havia acabado de me tornar sócio do Veteran e ele sabia que eu trabalhava na área de publicidade, me perguntou se eu aceitaria fazer uma proposta para dar continuidade à revista. O nosso guru Edison conhecia o dono de uma gráfica no Grajaú e, assim, começamos a produzir a revista em preto e branco, com poucas páginas, a um custo muito baixo. A primeira capa da nova fase foi a Cadillac 38 do Muricy, que não mostrou todo o seu brilho dourado, mas tornou-se um marco da retomada da revista, em 1993.

Durante cinco anos, eu, Dieckmann, Sergio Fortes, Muricy e muitos outros colaboradores tocamos O RADIADOR com muito entusiasmo. A revista caiu no gosto do "Maravilhoso mundo do automóvel antigo", slogan que esteve presente em quase todos os editoriais escritos pelo José Aurélio. E começou a fazer sucesso em todo o Brasil, tendo tido, inclusive, diversos assinantes de outras regiões, os chamados "Amigos do Radiador".

Publicar O RADIADOR dava muito trabalho, mas também nos divertíamos bastante. Toda edição esperávamos o Mahar acordar depois das 15h para saber se ele já tinha feito a foto da capa, que eram tão belas quanto atrasadas. Com o apoio de um fornecedor, o meu amigo Welles Costa, conseguimos os fotolitos e provas da capa e, assim, O RADIADOR ganhou cor.

Os diversos números produzidos durante esse período estão hoje expostos nas paredes da nossa Sede Social, emoldurados pelo nosso incansável Carlos Candelot, e também em nosso website. São muitos exemplares, repletos de "Momentos Inesquecíveis".

Mas, assim como o radiador de um carro precisa de água, o nosso O RADIADOR precisava de verba para sobreviver. Depois que a GM do Brasil deixou de patrocinar a revista, ficou um custo muito alto para o Clube, pois chegamos a ter 36 páginas.

Em 2006, fizemos uma única edição, talvez a mais bela e profissional feita até hoje, com foto da capa na frente do Jockey Club. E aí enguiçamos... Mas enguiço, para nós, se traduz em desafio, afinal, estamos acostumados.

Não vamos prometer quantas edições O RADIADOR faremos durante a atual gestão. Mas vamos mostrar empenho e bateremos à porta de muitas empresas que querem ter suas marcas ligadas ao mais antigo e prestigiado clube de automóveis antigos do Brasil. Se depender da nova diretoria, esse O RADIADOR não vai furar.

Boa leitura!

Fernando Gameleira - Presidente

O RADIADOR

Publicação do Veteran Car Club do Brasil
Rio de Janeiro
Biênio 2009/2010 - nº 63 - Setembro de 2009

Diretor-Presidente
Fernando Gameleira

1º Vice-Presidente
Gustavo Carneiro Tostes

2º Vice-Presidente
José Cândido Muricy Neto

Diretor Social
Roberto Vilela

Diretor Técnico
Pierre Armengaud

Diretor de Patrimônio
Alcyreno Wandelli

1º Tesoureiro
Firmino Gustavo Gameleira

2º Tesoureiro
Henri Braunstein

1º Secretário
Roberto Ruschi

2º Secretário
Alfredo Amaral Neto

Veteran Car Club do Brasil
Rua Darke de Matos 230, loja A
Higienópolis - 21051 - 470
Rio de Janeiro - RJ
Telefax: (21) 3884-5877
www.veteran.com.br

GRIFE VETERAN

No ano de 2008 o Veteran - RJ completou 40 anos de sua fundação, e para tal data criamos uma logomarca comemorativa. Temos disponíveis em nossa sede e na nossa barraca nos eventos mensais, itens para a venda com a logomarca dos 40 anos, que incluem adesivos, canecas, camisas, camisetas e bonés, além de um DVD com a história do nosso Clube e imagens de eventos marcantes dos 40 anos. Consulte a nossa secretária para saber mais.

PRAÇA XV

O Sucesso da Praça de Março - cerca de 350 carros.

A diretoria atual viu como prioridade máxima a revitalização do evento mensal na Praça XV. Para isso, foram tomadas diversas providências, como a definição de diretores de praça (membros da diretoria em ordem aleatória que ficam responsáveis pelos eventos mensais), assim como a instituição da presença da barraca do clube em todos os eventos, mesmo em dias de chuva, a criação de um espaço para exposições de itens colecionáveis, como bicicletas, triciclos, motocicletas e brinquedos antigos, além do contato com os vendedores de peças, que prontamente nos ajudaram em trazer de volta o "mercado de pulgas" para as praças, dentre diversas outras ações.

Esse trabalho vem sendo realizado desde o início do ano, e os resultados foram notados desde os primeiros eventos do ano, mas o resultado mais impressionante veio na Praça de Março, que normalmente já é um evento com uma freqüência maior do que os demais eventos mensais, por ser o aniversário do clube, mas no ano de 2009 foram cerca de 350 carros representativos presentes no evento, que é um numero recorde praticamente desde a fundação do clube.

O Veteran - RJ contou também com o apoio de diversos clubes do Rio de Janeiro, Municípios e Estados vizinhos, que receberam o nosso convite e nos ajudaram imensamente, inclusive alguns foram homenageados com a medalha comemorativa dos 40 anos do Clube.

Como resultado tivemos um retorno positivo por parte de sócios, freqüentadores e vendedores de peças.

PARABÉNS VETERAN!

CAPA - FORD 1939 ROADSTER

Texto: Gustavo Tostes

Despedida da "Cadeira de Sogra". As saias eram opcionais de fábrica.

O carro selecionado para a capa desta edição é o único exemplar conhecido no Brasil de um modelo que recebeu destaque na feira de Nova Iorque em 1939. Trata-se de uma despedida feita pela Ford da famosa "Cadeira de Sogra", muito popular em automóveis nos anos 20 e 30, ela deixava de existir naquele ano.

Faróis em gota. Era o último ano da utilização de lâmpadas. No ano seguinte foram lançados os sealed beams.

As modificações estéticas em relação ao modelo do ano anterior foram principalmente na frente e nos adornos.

Mecanicamente o carro era basicamente o mesmo de 1938, com motor V8 de 85hp, e caixa de mudanças de 3 marchas ainda no chão, mas era o primeiro a ter freio hidráulico, um atraso da montadora em relação ao mercado da época.

No ano seguinte também o seletor de faróis deixava de ser localizado no centro do volante e passava a ser um interruptor no painel.

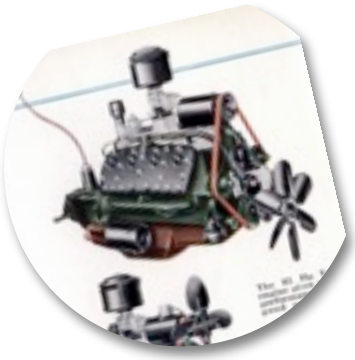
O volante era o conhecido como Banjo, por ter aros cromados que lembravam o instrumento musical.

Seletor de faróis ainda no centro do volante, como nos carros dos anos 20.

Altímetro - Acessório de época.

Painel em Woodgrain (imitação de madeira feita em painel de metal). Muito comum em carros do final dos anos 30 e anos 40.

Rádio original, com localizador automático de estações.



UM POUCO DA HISTÓRIA

Fotos tiradas em 1946 com Afrânio Lemos ao lado do carrro.

Vi o carro pela primeira vez quando tinha 6 anos, na casa do violonista, compositor e colega de coleção do meu pai, Luis Bonfá, em 1984. Ele tinha vários carros, quase todos desmontados, eu nunca entendi bem o motivo. Não sei exatamente o porque, mas meu pai em todas as visitas ao amigo ficava olhando para o carro e dizia que algum dia iria comprá-lo.

O Bonfá contava sempre a mesma história, dizendo que o carro tinha sido dado a ele de presente pelo também colega de profissão e coleção Pacifico Mascarenhas, 10 anos antes. Dentro do carro, junto com o que sobrou de seus para-choques tinha uma velha placa de uma Cidade na Zona da Mata, em MG, e mais nada sabíamos sobre seu passado. Em 1992 meu pai finalmente conseguiu comprar o carro e iniciou a sua restauração, como relatado no tópico seguinte, e um dia, em conversas com um amigo (Aloízio Lemos), descobrimos que o carro tinha pertencido a seu irmão, Afrânio Lemos, personagem que entrou para a história do Rio de Janeiro por ter sido assassinado no episódio chamado "Crime do Sacopã", em 1952. Segundo Aloízio, o carro tinha sofrido um acidente em uma Cidade do interior de MG, em 1950, e lá mesmo teria sido vendido.

As fotos acima foram dadas pelo Aloízio e retratam uma viagem feita pelo Afrânio e amigos até o Sul do País.

O carro foi então usado até o final da década de 60 na região e teve diversas modificações, como instalação de farois dianteiros de Fusca, além de diversos reparos infelizes na lataria, como a tentativa de transformar o banco da sogra em mala. Já quase na década de 70 o carro foi abandonado ao tempo, tendo sido encontrado pelo Pacifico Mascarenhas.

RESTAURAÇÃO...

Comprado o carro em 1992, quando eu tinha 12 anos foi iniciada a restauração.

Primeiro levamos o carro para casa, onde catalogamos as poucas peças que restavam e algumas importadas pelo Bonfá para entender o que estava faltando (para nosso desespero faltava quase tudo).

Já que ao menos a carroceria estava completa, resolvemos mandar o carro para o lanterneiro, o Moraes de Jacarepaguá, este lanterneiro se perdeu durante a reforma e ficou com o carro por quase 4 anos e pouco conseguiu evoluir na restauração. Ele estava se dedicando a esculturas e um dia quando chegamos para ver o carro ele nos apresentou uma traseira inteira reproduzida nos mínimos detalhes, incluindo caixas de roda e suas nervuras estampadas na chapa, mas nunca reparou a original do carro.

Nesse ponto meu pai já estava praticamente jogando a toalha. O carro não tinha evoluído quase nada e para piorar veio uma enchente no bairro da oficina e o carro foi arrastado. Foi a gota d'água, naquela semana conseguimos um lanterneiro indicado pelo Synval, personagem de diversas histórias de "O Radiador" e o carro foi enviado para ele. A foto ao lado retrata o carro após a enchente. Para não magoar o lanterneiro, conseguimos um comprador fictício para o carro que foi o nosso amigo Paulo Júnior. Chegou na oficina e disse negócio fechado, mas quero o carro fora daqui hoje mesmo...

Chegando no novo lanterneiro, o Sr. Ademir, o carro espantava tanto que ele

... RESTAURAÇÃO

pediu uma semana para dar um orçamento.

Uma semana depois chegamos na oficina para saber o que ele tinha decidido. Para nossa grata surpresa, ele olhou bem e disse que o carro era fácil de fazer e nos entregou o carro lanternado em 4 meses (posso dizer que foi um milagre).

Nesse ponto aprendi noções de woodgrain e trouxe algumas ferramentas de fora para fazer o meu primeiro trabalho, que foi o painel do carro, seguindo o padrão original.

Ainda durante a lanternagem vimos o "lançamento" da restauração do Cadillac 1947 do Anibal, que tinha sido pintado no Manoel (Bigode) e decidimos que o carro seria pintado lá também.

Todos disseram que o carro demoraria muito, mas ainda assim o carro foi para lá. O carro foi todo raspado, o chassis foi removido para jateamento de areia e durante a pintura conseguimos 2 Fords do mesmo ano que serviram de "doadores" de peças. Um deles foi conseguido pelo Edson "Guru" próximo à sua casa, e estava fechado dentro de uma parede, quase uma tumba, como mostra a foto ao lado. O segundo foi comprado em Alcântara do nosso amigo Joecir, e era tão novo que dava até pena de retirar as peças.

Modelo 4 portas usado como "doador" de peças no local em que foi encontrado.

Voltando à pintura, ao contrário do que estávamos esperando, foi realizada em 6 meses pelo Manoel, quem ainda montou os principais itens externos do carro.

Em seguida o Daniel refez e montou a mecânica, e o capoteiro Deodato fez o estofamento também em tempo incrivelmente bom.

Já andando, mas ainda sem os últimos detalhes, o carro foi para Juiz de Fora onde teve sua parte elétrica e últimos detalhes de mecânica e acabamentos internos feitos na oficina do Jose Jorge acompanhado pelo Barão.

O carro foi apresentado pronto e premiado nos eventos de Juiz de Fora, no Forte de Copacabana e em seguida em Águas de Lindoia,

Momentos Inesquecíveis

O Presidente Gameleira bem que tenta dar um ar moderno e clean no nosso Veteran, mas a influência do bispo Muricy está sempre presente. A foto do nosso almoço de aniversário, no hidroporto (hidroporto é aeroporto de hidroavião, você já ouviu isso?) no último domingo de abril dá bem a dimensão dessa influência.

MEU PRÉDIO

Texto: Roberto Dieckmann

O primeiro carro da família foi um Consul, 51, mas, a rigor, dele não tenho qualquer lembrança real, como automóvel. Ao contrário, virou imóvel, pois foi importante parte do pagamento de um apartamento, na mudança de Santos para o Rio de Janeiro, em 1953.

Meu prédio era amarelo e moderno, para os padrões dos anos 50; ficava no limite do sem-elevador, uma artimanha sempre presente no projeto dos arquitetos de Santa Teresa, que abusavam do direito de botar andares abaixo e acima do nível da rua. A garagem era um espetáculo: grande, ventilada, bem cimentada, só pecava por ter a lixeira bem no meio, o que só incomodava quando os caminhões recolhedores (com tampas deslizantes, umas 4 de cada lado e nada de compactador) apareciam e uns imensos e mal cheirosos cestos de vime eram arrastados até a rua.

Como nosso apartamento tinha uma confortável vaga na garagem, esta era alugada e a bom preço, pois não havia qualquer restrição de tamanho. Lembro bem, portanto, é do período da família sem-carro.

O primeiro a ocupá-la foi um Jaguar Mk V, dizia-se conversível naquele tempo, hoje há quem chame de DHC – Drop Head Coupé. A capota tinha sido vandalizada a gilete (nos anos 50!), fato que fez o dono procurar, e achar, a nossa vaga.

O carro ficou ali um bom tempo, embora eu não me lembre de que cor era, mas sim das ferragens cromadas da capota. O dono fazia frequentes viagens a Brasília (sem asfalto, de Jaguar), então em começo de construção. Logo trocaria o conversível por outro Jaguar, agora um Mk VII, sedanzão, fechado, azul-claro, estou quase certo, era azul-turquesa. Aí já me lembro bem do carro e de uma conversa do dono com meu pai a cerca da boa velocidade que o novo Jaguar alcançava – imprescindível para se chegar logo em Brasília – e também da inconvenientemente pequena altura do solo. Certamente essa dupla de felinos influenciou as minhas escolhas depois, quando iniciei uma sucessão de Mk V e Mk VII até o XK 120, só intercalada pelo Citroën 2 CV.

Creio que o construtor de Brasília foi, com Jaguar e tudo, morar no cerrado e a vaga vagou. Entrou então o Buick 47-48, 4 portas, cinza-claro, de um suíço chamado Volet, que morava numa esquina próxima, onde vez por outra o bonde saía dos trilhos e quebrava seu muro. Seu Volet era muito simpático e chegava sempre tarde e à beira da coma alcoólica, reduzindo as dimensões do Buick a cada manobra, para desespero da mulher, que às vezes assistia o taxiar da aeronave. Ele trocaria logo de carro, permanecendo na GM, mas com um carro menor, um Opel Kapitän 55, branco em cima e azul embaixo, que logo encontrou o cinza-claro das colunas da garagem, adicionando riscos desta cor sobre o azul. Não era só um problema de tamanho e, vez por outra, o Opel ficava na oficina do Pinho, que não era Pinho, mas o apelido de Giuseppe Leoni, um oriundi que tocava a oficina enquanto seus irmãos, Ítalo e Renato, tocavam um Ford 41 e um Chevrolet 47 na praça. Faziam ponto no cruzamento onde já estava o Armazém do seu Garcia, hoje point popular de Santa Teresa, o famoso Bar do Gomes.

A oficina do Pinho merece interromper a história do prédio. O Pinho estava sempre de macacão e de tamancos e conversava com gregos e troianos, mesmo que fôssemos nós, as crianças, os troianos da vez. Uma BMW dos anos 30, cabriolet vermelha, repousou por anos perdidos entulhando a única vaga coberta, enquanto os Chevrolet e Ford, de praça e da vizinhança, compartilhavam o céu aberto – o Pinho já tinha um senso apurado do que tinha valor e a gente podia debruçar na BMW, mas não podia mexer. Lembro do Pinho me respondendo, se o carro era bom, de dentro do capô do Opel do seu Volet: "Bom, se tivesse material, era bom. Como é, não é"... assim mesmo. Tanto o ônibus Borgward do Instituto Menino Jesus, como o Ford, do Jardim de Infância Corrupio, contribuíam para a fauna costumeira, junto a todos os táxis de Santa Teresa.

Voltando ao velho Rua Mauá, 40, seu Volet se mudou e um Peugeot 203 ocupou sua vaga, então externa, pois meu pai comprara um Skoda 51 – o Distrito Federal 2-64-97, pouco depois da minha irmã nascer, no primeiro dia de 57. Do lado do Skoda, ficava um Plymouth 39, absolutamente perfeito, resultado de uma herança da família Lago, que seria trocado por um dos primeiros DKW 58, porta traseira estreita, dianteira *suicide,* amarelo bem claro. Um dia, com 9 anos, fiz um pipi escondido, junto à porta do carro, a mancha ficou até o carro ser vendido, entre meus orgulho e arrependimento. Em frente ao Skoda, um Citroën 11 do seu Higino, magro, com um metro e noventa e que parecia que ia quebrar. No fundo da garagem, ficava outro, o do tio Carlinhos, que era

imaculado e tinha faróis de lâmpada e não *sealed-beams.* O marido da irmã do tio Carlinhos tinha uma Willys 49 station, 4 cilindros, tração só atrás e frente chata (não tinha o nome Rural, ainda) com banco lateral no porta-malas, onde ia o Rogério, meu amigo, filho e sobrinho dos mencionados.

Duas Cadillac conversíveis coabitaram a garagem, uma amarela, 50, tinha o parabrisa rachado e acho que a capota não fechava. Ficava numa vaga em que um Dauphine ficaria bem e era de um cidadão metido a playboy, casado, com duas filhas e que saía sempre sozinho – que assunto nas rodinhas – enquanto que a outra Cadillac era mais elegante e prateada.

Curiosíssimo era um Plymouth 51. Tinha um espelho interno que ia de um lado ao outro – naquele tempo ninguém tinha retrovisor externo, os DKW foram os introdutores aqui no Brasil dessa moda, pois já vinham com o espelho de fábrica. O dono desse Plymouth usava uma vaga apertadíssima, mas manobrava com precisão absoluta entre rés, esterços e avanços e era considerado por todos o melhor motorista do prédio, uma láurea difícil de obter por unanimidade.

Morei ali até 74 e vi os carros nacionais irem expulsando os alienígenas cada mês. Um dia saiu a Pontiac, depois os Citroën, o Morris Minor e depois, muito depois, chegou e partiu um Renault R-8 Gordini, com seus 110 HP, azul-França, comprado pelo Rabelô do presidente da Willys Overland do Brasil, o William Max Pearce. Essa eu não inventei, ouvi, mas não juro que é verdade, bem ao contrário dos fraudulentos donos de Mercedes do Reich, das Alfas mussolínicas e das franquices e salazarices da vida.

CENA CARIOCA...

Ilustração: David Nery

Momentos Inesquecíveis

Gosto não se discute e em matéria de rabo temos aqui um belo flagrante, quando o Rossini tentava entrar sem pagar no nosso Desfile de Páscoa, onde o maior faisão ganhava o maior peru, ou seria o contrário?
Foi barrado pelo Machadão, que gosta de miniatura, mas não enverga a coluna.

RIO CLASSIC ENDURANCE

Texto: Roberto Vilela

No dia 4 de abril, sábado, o Veteran Car Club do Brasil - Rio de Janeiro realizou mais um Classic Endurance no Autódromo de Jacarepaguá.

Mesmo com todas as dificuldades que tivemos com a demora da FAERJ em liberar a data, o que restringiu significativamente nosso tempo de divulgação do evento, conseguimos colocar 47 carros na pista.

Mantivemos o mesmo esquema de divisão por baterias com médias de velocidade pré-determinadas: 60km/h (lento), 80km/h (médio), e 100km/h (rápido). Assim conseguimos agrupar nas baterias carros de performance semelhante, a fim de evitar acidentes, e possibilitar aos donos de automóveis mais potentes exigirem o máximo de suas máquinas.

Na bateria rápida quando a Ferrari 308 (1977) de Renato Salvi, e o Ford Maverick GT (1974) com 320cv de Marcelo Garcez "rasgavam" a reta, a galera que assistia à prova da mureta dos boxes ia ao delírio! O Ford Galaxie LTD (1970) de Leonardo Rocha fazendo a curva da vitória de lado também arrancou suspiros do público! E o que dizer do charme do Karmann-Ghia conversível de Carlos Alberto Torres desfilando elegância na bateria lenta? Foi um baita evento!

Destacamos também a presença de Lin Hung que veio diretamente de Manaus (AM) com seu Adamo GTM C2 (1986), para participar do Classic Endurance 2009! Lin Hung fez bonito! Correu em duas baterias – médio e rápido – mostrando a todos que não importa a distância nem o cansaço quando o assunto é acelerar pra valer em uma pista de corrida.

As baterias largaram todas exatamente no horário estabelecido, bem como conseguimos realizar a premiação pontualmente às 17h, liberando os participantes e seus familiares para um merecido descanso.

O Veteran-RJ agradece a presença de todos os participantes que fizeram bonito na pista, e aguarda numa próxima oportunidade os que não puderam estar presentes nesta.

Até lá!

Fotos: Roberto Rodrigo Octavio

Anúncio Heliar

Momentos Inesquecíveis

Depois da entrevista do Henri no Autoesporte, os apetrechos de surfe alcançaram uma inesperada alta nos mercados que atendem àquela gente sarada e bronzeada. A foto ilustra umas poucas woodies que sobraram da procura abrasiva e parafinada dessa turma oxigenada, corrosiva e musculosa que, em mãos espertas, poderão ser trocadas por momentos inesquecíveis, lascivos e permissivos, bem a gosto de uma veterana minoria, ainda bem.

PSA PEUGEOT CITROËN

Pointillé

Peugeot 207

Peugeot 207 Passion

Centro de produção de Porto Real

Citroën C3

Citroën Xsara Picasso

Fabriqués au Brésil

A PSA Peugeot Citroën, presente industrialmente no Brasil desde fevereiro de 2001, vem deixando sua marca no país. Um grupo forte que gera em todo o mundo mais de 200 mil empregos e vende cerca de 3.400.000 veículos Peugeot e Citroën por ano, cultiva raízes brasileiras. Em sua fábrica na cidade de Porto Real, no Estado do Rio de Janeiro, já produziu mais de 500 mil veículos e 500 mil motores. E o que é importante: com mais de 3.500 colaboradores brasileiros.

No Brasil, a PSA Peugeot Citroën também conquistou outras marcas: 5,6% de participação no mercado automotivo nacional, em 2008, e o 5º lugar entre as montadoras instaladas no país. Uma conquista que traz inovação, qualidade e segurança para satisfazer os clientes das marcas Peugeot e Citroën. Onde quer que eles estejam.