

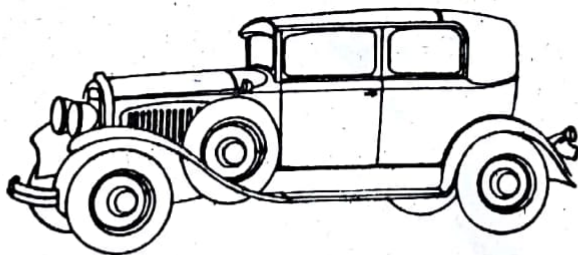
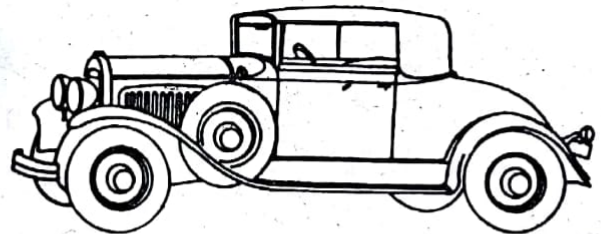


VETERAN CAR CLUB DO BRASIL

CLUBE DE AUTOMOVEIS ANTIGOS

RIO DE JANEIRO — 1978 — ANO II — N.º VII

O RADIADOR



VETERAN CAR CLUB DO BRASIL - CLUBE DE AUTOMÔVEIS
ANTIGOS DO RIO DE JANEIRO

SEDE PRÓPRIA: *Estrada da Matriz - Campo Grande*

DIRETORIA:

Presidente	-	<i>Júlio Lopes Christiano</i>
1º Vice-Presidente	-	<i>Armando Dias Maia Filho</i>
2º Vice-Presidente	-	<i>Carlos Eduardo Kingelheofer Fonseca</i>
1º Secretário	-	<i>Roberto Pedro Domingues Machado</i>
2º Secretário	-	<i>Roberto Frederico Sanchez</i>
1º Tesoureiro	-	<i>Marcio Coelho Cintra</i>
2º Tesoureiro	-	<i>Rogério Firmino Velleda</i>
Diretor Social	-	<i>Paulo Eugênio Jewell Drolshagen</i>
Diretor Técnico	-	<i>Paulo Caneca Pessoa de Andrade</i>

Conselho Fiscal:

- *Carlos Nunes Vilhena*
- *José Maria Velho da Silva*
- *João Francisco Sauwen*

O RADIADOR

EDITOR RESPONSÁVEL

Carlos Nunes Vilhena

Rua Martins Pena, 41/301 - Tijuca - ZC, 10

(Circulação interna)

O RADIAADOR

Voltamos após os festejos do mês de Dezembro e com grande satisfação queremos ressaltar as correspondências encaminhadas ao Clube:

- Presidente do Cordão do Bola Preta
- Clube do Fordinho - São Paulo
- Veteran Car Club do Brasil - Clube de Automóveis - Antigo do Paraná
- Banco do Estado de Minas Gerais - Agência Cinelândia
- Sócios do nosso Clube

Todos com a mesma finalidade ou seja conservar um grupo de amigos ou angariar novas amizades. Temos a obrigação de efetuar a troca de experiências e também a divulgação de novos eventos. O Clube deveria fortalecer-se sempre mais e esperamos para 1978 que todos participem das reuniões domingueiras, levem seus carros mesmo que não sejam concursados, premiados ou tenham participado de concurso de elegância. Observem que grande parte dos que participam destes concursos, permanecem em cavaletes e são candidatos a museu, coisa que ainda não possuímos. Não se trata de impertinência, mas é importante que façamos constantemente este lembrete.

O Museu é importante, a apresentação de um carro 95 ou 100% original muito importante, excessivamente importante é que se veja o carro. Temos muitos companheiros que possuem jóias, raridades, porém muito poucos privilegiados podem apreciar. Daí julgamos, e isso é opinião nossa, que o carro pode ser apresentado na sua sequência de restauração, desde que ande. Sabemos que esta não é opinião geral, e respeitamos as opiniões alheias.

Muitos companheiros que poderiam comparecer às reuniões, já comentaram de que não levam seus carros porque vão empanar o brilho das reuniões.

Apelamos pois para que compareçam e aqueles que acharem conveniente afixem no carro "EM RESTAURAÇÃO" e vamos nos reunir.

O CLUBE INFORMA

Considerando que a Diretoria vem de tomar conhecimento de queixas quanto ao aspecto da sede;

Considerando que alguns automóveis estacionados na sede são irrecuperáveis;

Considerando que tais fatos não se coadunam com a finalidade do Clube e que cabe a Diretoria regulamentar a utilização da sede, velando pelo patrimônio dos sócios; **R E S O L V E B A I X A R** o seguinte

R E G U L A M E N T O

1º - A partir de 1º de Março de 1978 os associados que tiverem automóveis na sede em local escolhido pela Diretoria, pagarão uma taxa de estacionamento trimestral de Cr\$ 30,00 (Trinta cruzeiros), não haverá cobrança da taxa, devendo a mesma ser paga diretamente pelo sócio, ao 2º Tesoureiro Sr. Rogério Firmino Velleda nos seguintes endereços: Rua Gurupi, 150 Aptº 102 ou em nossa reunião dominical.

2º - A taxa deverá ser paga até o 10º dia útil do primeiro mês do trimestre e o atraso no pagamento de 2 (dois) trimestres importará na imediata retirada do automóvel, por parte da Diretoria às expensas do proprietário.

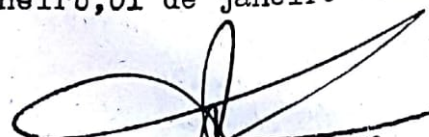
O veículo assim retirado será entregue na residência do proprietário, caso seja possível removê-lo ou então sua sucata será empilhada como ferro velho, para posterior venda em lotes, revertendo o produto da venda para o Club, afim cobrir estadias.

3º - Nenhum associado poderá estacionar ou retirar da sede, automóveis ou parte deles, sem prévio aviso por escrito à Diretoria.

4º - Até o dia 1º de Março de 1978 são convidados os Srs. Sócios a prestarem declaração de propriedade e responsabilidade única pelos automóveis estacionados na sede.

5º - Os automóveis que até o dia 1º de Março de 1978 não estiverem sob a declaração prevista no artigo anterior, serão considerados como de propriedade do Club, cabendo a este a retirada na forma do Art. 2º.

Rio de Janeiro, 01 de janeiro de 1978.


JULIO LOPES CHRISTIANO
Presidente

UM POUCO DE CHRYSLER

Em 1920 Walter Percy Chrysler, ex-presidente da Buick e ex-diretor geral adjunto da General Motors, deixou o grupo GM devido a divergências com seu presidente William Crapo Durant.

Milionário, com 45 anos de idade, Chrysler aceitou o desafio de dirigir a Willys, então a beira da falência. Em pouco tempo, recuperou a debilitada empresa e passou para Maxwell Chalmers, também em péssimas condições financeiras.

Chrysler pensava, há muito tempo, construir seu próprio carro, de acordo com suas concepções de mecânica e conforto.

A Chalmers possuía uma rede de vendas já organizada e, ainda que em má situação, poderia lhe proporcionar os meios de realizar seus planos.

Decidiu por a disposição de três bons engenheiros da empresa - Fred Zeder, Owen Skelton e Carl Breer - a velha fábrica Chalmers, já abandonada. Os três técnicos passaram um ano praticamente em "retiro voluntário" e em 1923 entregaram a Walter Chrysler o primeiro carro americano de série de cilindrada média e com relação de compressão elevada. O motor, com seis cilindros e válvulas laterais, fornecia uma potência de 68 CV a 3200 rpm.

Possuía postões em liga de alumínio, freios hidráulicos nas quatro rodas, construídos em colaboração com a Loockeed - aplicados pela primeira vez num carro produzido em série - lubrificação forçada do chassi - e outros aperfeiçoamentos. A apresentação oficial do carro - chamado Chrysler Six - ocorreu em janeiro de 1924 no Comodore Hotel de Nova York.

No fim do 1º ano de produção venderam-se 32 mil unidades do Chrysler Six. Em 1925, a Maxwell encerrou a produção de carros, cedendo todas as suas propriedades a Chrysler Corporation, criada na ocasião.

A tampa do radiador até 1928 foi representada por um elmo alado.

Até a data em que preparamos este trabalho nada encontramos sobre Chrysler 1926, 4 cilindros ao que atribuímos ser ainda motor Maxwell.

Carlos Reis Vilhena

Curiosidades cariocas

O PRIMEIRO ÔNIBUS

Aparentemente, o primeiro onibus da Cidade do Rio de Janeiro, foi o que fêz o serviço de transportes para visitantes à Exposição Nacional de 1908, na Praia Vermelha.

Seria, de fato a prioridade, neste caso, ao Sr. Otávio da Rocha Miranda.

Na verdade, porém, o primeiro veículo chamado onibus existiu no Rio há mais de um século, em plena fase da tração animal.

Carruagem destinada ao público, já usada na França e na Inglaterra, o primeiro onibus foi trazido por João Lecoq, provavelmente da França.

Instalado sua companhia a 11 de outubro de 1837. Aprovados os estatutos, e obtido privilégio, iniciou-se o tráfego em julho de 1838, ao preço de 200 réis, partindo da Praça da Constituição, ponto do Hotel Itália, para Botafogo, Engenho Velho e São Cristovão.

Os donos de cocheiras - famosos alugadores de animais e seges do Rio antigo - sentiram os efeitos da concorrência e promoveram agressiva campanha.

Apesar de tudo, os onibus venceram. Com o correr do tempo outros veículos de transportes comum começaram a surgir e a merecer a simpatia do público. Vieram as "diligências" para grandes percursos às "gôndolas" e os "bondes".

O PRIMEIRO TILBURI

Veículo muito popular na Cidade do Rio de Janeiro, antes da era automobilística, o tilburi morreu por ter incorrido nas iras de Vênus.

Realmente, o tilburi, com seus dois magros lugares, — um dos quais reservado ao cocheiro — roda misantropicamente pela urbes, sem permitir aquela intimidade gentil e propícia, que o sexo fraco (subentenda-se mulheres) e o mais fraco (subentenda-se : homens) costumam arranjar quando viajam.

Nosso primeiro tilburi veio da França. Entrou como transporte elegante e tempos depois era oferecido à venda pelo alto preço de 750 mil réis, cada um, na Rua da Ajuda, 45.

Só em 1846 foi inaugurado o serviço efetivo do público, no dia 12 de outubro.

Os primeiros tilburis faziam ponto das sete da manhã às onze da noite, no Cais Pharoux, imediações dos teatros em funcionamento e rua direita (19 de março), junto ao templo da Cruz dos Militares.

Dentro da Cidade, custava mil réis a rodada, com cem réis de gorjetas, e fora dela, o dobro. Considerava-se fora da Cidade; Laranjeiras, Gávea, Tijuca, além o Largo da Segunda-feira, São Cristovão, além do Largo do Pedregulho.

Entrevista

Prosseguindo na pesquisa sobre a fundação do VETERAN CAR CLUB, localizamos um documento oficial com o Presidente do Clube, registrado no Cartório Côrtes Menêzes, sob o nº 21345, Livro A-5, no Registro Civil de Pessoas Jurídicas, datado de 20.03.1969, onde se encontra assim constituída a 1ª Diretoria: Presidente - Roberto Eduardo de Resende Lee, 1º Vice-Presidente - Luiz Maurício da Costa Memória, 2º Vice-Presidente - Marcello Benjamin Viveiros, 1º Tesoureiro - Ian Michael Knox, 2º Tesoureiro - Aurélio Medeiros Guimarães de Abreu, 1º Secretário - Roberto Frederico Sanchez, 2º Secretário - José Chiara, Diretor Social - George Luiz Martins e Diretor Técnico - Paulo Caneca Pessoa de Andrade.

A seguir, entrevistamos nosso companheiro Paulo Caneca, que vem dando sua participação ativa ao Veteran Car Club, e que transcrevemos abaixo, procurando dar a atual Diretoria subsídios para oficializar a data de fundação do nosso Clube.

Os apreciadores de carros antigos foram se conhecendo por apresentação ou simples casualidade. Quando o grupo já somava 15 a 20 aficionados, surgiu a idéia de um clube. Após reuniões preliminares em casa de Roberto Sanchez ou Michael Knox, foi escolhido o nome "VETERAN CAR CLUB", coerente com o de entidades congêneres dos demais países.

A reunião em casa de Roberto Sanchez numa tarde de domingo - 19 de maio de 1968, marcou a fundação do VETERAN CAR CLUB - Clube de Automóveis Antigos - Rio de Janeiro. Estiveram presentes os companheiros Roberto Eduardo Lee, Ian Michael Knox, José Chiara, Marcello Viveiros, Maurício Memória, Ivan Andrie-wiski, George Luiz Paredes, Cláudio Fortuna, Ricardo Hees, Heinrich Speer, Aurélio Abreu, o autor destas linhas e, naturalmente, o anfitrião Sanchez.

Foram, naquela ocasião, examinados os Estatutos redigidos em reuniões anteriores e aprovados em sua forma definitiva. A constituição da primeira Diretoria foi a seguir esboçada com as seguintes indicações: Presidente - Roberto Lee, Vice-Presidente - Maurício Memória, 1º Secretário - Roberto Sanchez, 2º Secretário - Marcello Viveiros e Diretor Social - George Paredes.

O saudoso companheiro indicado para Presidente ponderou que, sendo radicado em São Paulo, não poderia estar sempre presente para cumprir as obrigações que o cargo impunha; com o argumento de que o Vice-Presidente o substituiria, conforme previsto nos Estatutos, os demais presentes o aclamaram, considerando ser Roberto Lee um nome conhecido nacional e internacionalmente entre os colecionadores de automóveis antigos. Posteriormente, foram preenchidos os demais cargos previstos para a Diretoria do Clube.

PEQUENAS NOTÍCIAS

REVISTA DO AUTOMÓVEL CLUB, DE JANEIRO - 1929

CAMPBELL, o famoso corredor, que já deteve o record do mundo, está procedendo a estudos no novo local, onde pretende fazer nova tentativa para reconquistar daquelle record.

No ultimo "salão" de Berlim as novidades apparecidas, se referiam a mudanças de velocidade e embraiaçoes automaticas.

No autodromo de Montlhéry foi recentemente batido o record de 24 horas para carro de 1500 cmc, por Marendaz e Hawkes em carro Marendoz. A distancia percorrida foi 2.293,416 kilometros, media horaria de 95,559.

Em 7 de abril do corrente anno realizar-se-á em Algér a importante prova internacional de Stanéli.

Por ter morto um cão, um chauffeur foi condemnado em 200 francos de multa e um mez de prisão. A sentença foi proferida por um tribunal de Toulouse, na França.

Em Nova York está sendo construido uma garage de 24 andares, que tem a especialidade de ter todo o serviço mecanico.

E esta a primeira garage, deste genero, edificada no mundo.

A Australia tinha, nos cinco primeiros mezes de 1928, 3.653 automoveis, enquanto no mesmo periodo anterior tinha 6.151.

O anno passado, no autodromo de Hockingham, nos Estados Unidos, Fred Coner, recordman de corridas automobilisticas, foi victima de um desastre.

Morreu, quando numa prova de velocidade de 200 milhas, foi cuspido do automovel, em consequencia de uma derrapagem.

O aviador Clardon, de nacionalidade suissa, conseguiu fazer a proeza sensacional de voar 19 minutos, de cabeça para baixo.

Espera-se que, dentro de poucos annos, o progresso da aviação permitta voar-se a 12.000 metros de altura e a 450 kilometros a hora.

Santos Dumont, o nosso glorioso patricio, precursor da aviação, acaba de dar azas ao homem.

Dentro de pouco tempo, o sonho do Icaro não mais desafiará a ironia da sorte. O homem poderá transportar-se com as suas proprias azas para onde quizer a sua fantazia.

Colaboração: Paulo Guarino

VIMOS E OUVIMOS

As reuniões de Diretoria (sempre na 1ª Quinta-feira do mês) estão se desenrolando parcimoniosamente, face ao desinteresse de muitos Diretores. Sempre que um assunto deve ser debatido, para aprovação, sō estão presentes 4 ou no máximo 5 Diretores. Em consequência, este informativo não tem muito a instruir sōbre o andamento do Clube. Compareçam todos às reuniões, participem, pois da colaboração nascem as novas idéias.

Podemos informar que, começa a tomar forma a idéia da 1ª Exposição do VCC de Automóveis Antigos, no Rio de Janeiro. Serã em recinto fechado e deverá apresentar entre 20 e 25 carros selecionados pela Comissão já designada pelo Presidente Julio Christiano. A Comissão está assim constituída: Carlos Vilhena, Armando Maia e Paulo Guarino.

Com uma recepção simples, porém significativa, na reunião de domingo, 12 de fevereiro, foi apresentado aos companheiros do Clube, Chandler 1927 do Vilhena. O VCC do Rio de Janeiro está de parabéns pela peça.

A 1ª reunião do ano, no 29 domingo de janeiro, foi um tanto diferente, pois tivemos além de muitos clássicos, 6 Mercedes expostos. Fala-se até em novo Clube, Clube dos Mercedes, serã que vai ocorrer conosco o que já ocorreu em vários Estados, a fundação de MICRO-CLUBES???

Carlos Victor depois que adquiriu uma MOTOCA, resolveu reformar a barata Ford, lanternando e juntando. Preparem-se pois ele tem bom gosto.

Sanchez não deixa nosso convívio, pois teve a coragem, de recém-operado comparecer a nossa domingueira. Obrigado Sanchez sō a sua presença já é um entusiasmo.

Rogério está atuando na Diretoria com entusiasmo. Graças ao seu trabalho em dois meses, já se pode observar grande parcela de melhoria na parte contábil. Entre uma peça e outra do Chrysler, ele cobra uma taxa de manutenção. Muito bem Rogério ...

José Maria vai repetir o sucesso de sua Chrysler, com um Oldsmobile, que desta vez não vamos dizer nem o ano nem a cor, muita gente ficará de boca aberta.

João Daltro prepara com afinco novo lar para sua frota. Muito bom gosto, no galpão, o que vem ratificar o zelo com seus carros.

Roberto Machado está preocupado com seu Cadillac, temos a impressão que não emplaca 79 no Rio. Breve estará com sotaque Paulista.

Paulo Guarino o "Good News" continua informando bons negócios. Converse com ele.

NADA DE NOVO SOB O SOL

Continuando as linhas publicadas no nº 1 de "O Radiador", onde historiamos os velhos problemas sobre combustíveis, agora tão alardeados como novidades, damos prosseguimento a este desprezencioso trabalho.

Pretendemos mostrar aos jovens que muitas das coisas em voga no automobilismo, talvez não passem de plágios, até mesmo grosseiros, das idéias "quadradas" de nossos avós.

Damos a seguir uma lista de invenções pelas quais São Pedro, certamente, não está cobrando "royalties" para os respectivos idealizadores:

1 - Barras de torsão - anunciada até bem pouco tempo (pura balela) como das maiores descobertas desde a pólvora, foi patenteada em 1878 por Anton Lovstad, na Noruega, para carruagens a tração animal. Que nos perdoem os projetistas e fabricantes Ferdinand Porsche e André Citroën.

2 - Tração dianteira - repetida aqui pelos DKW, Corcel, Passat e Fiat, foi patenteada em 1896 por Stoewer na Alemanha e por Graf & Stift na Áustria, em 1897. Na fabricação em série, foi lançada por Alvis (modelo 12/75) em 1928, por Cord em 1929 e finalmente na Alemanha em 1932, no célebre DKW-Front tipop F-1.

3 - Partida elétrica - inventada por Alexander Winton em 1896, foi vulgarizada por Charles Kettering no Cadillac 1912 e, como opcional, adotada pela Ford em 1919. Nas motocicletas, a DKW de 1938, com 500 de cilindrada, já vinha com o "Dinastart" da Bosch, também usado nos carros da mesma marca daquela época; o citado equipamento reunia num só conjunto as funções de volante-motor, dínamo, motor de partida e distribuidor. Dispensava cremalheira, "bendix" e funcionava silenciosamente usando baterias de pequena capacidade.

Paulo Caneca Pessoa de Andrade

ESPECIAL II

OG POZZOLI
HENRIQUE HUMBERTO JACQUES
PAULO CANECA PESSOA DE ANDRADE
THEO CORREA DE OLIVEIRA RAMOS MARTHA
ROMERO DE ALMEIDA GRAÇA
ROBERTO FREDERICO SANCHEZ
FERNANDO CARNEIRO LEÃO
DECIO GUIMARÃES DE ABREU
IAN MICHAEL KNOX
LUIZ MAURICIO DA COSTA MEMÓRIA
LUIZ CLAUDIO DE ARAUJO MATOS
FRANCISCO JORGÉ BARBERO
ROBERTO DE SOUZA NEVES
JULIO LOPES CHRISTIANO
LUIZ CARLOS PESTANA
MARIO DE OLIVEIRA
ROBERTO CARNEIRO LEÃO
JOSÉ CANDIDO DA SILVA MURICY NETO
MARCIO DE CASTRO COELHO CINTRA
ROLF WERNER HUTHER
CARLOS AUGUSTO CAMARGO
JOSE JOAQUIM ARGOLO
JOÃO CARLOS THEMUDO
IZACHAX REDINGER
JORGE DANE COSTA
GERALDO CANECA PESSOA DE ANDRADE
CARLOS AUGUSTO GARCIA PAULA
PAULO EUGENIO DROLSHAGEN
INACIO DE LOIOLA BARROS FILHO
JOÃO LUIZ DE SOUZA MATOS ROCHA
ARMANDO DIAS MAIA FILHO
JOÃO MANOEL DE CERQUEIRA DALTRO
PAULO CEZAR ALVES DE ALMEIDA
JOSÉ MARIA VELHO DA SILVA
ROBERTO DIECKMANN
JOSE LUIZ DOS SANTOS MACHADO
CARLOS NUNES VILHENA
FRANCISCO DE AZEVEDO PINTO PESSOA
JOÃO FRANCISCO SAUWEN FILHO
HILDEBRANDO CARDOSO PEREIRA
CARLOS EDUARDO K. FONSECA
EDUARDO CORTE REAL BAPTISTA COUTINHO
ROBERTO PEDRO DOMINGUES MACHADO
JOAQUIM MARTINS COELHO
LUIZ CARLOS DE MAGALHÃES
CARLOS REIS VILHENA
CARLOS VITOR SIMÃO RACY
ROGERIO FIRMINO VELLEDA
PAULO CESAR LEMOS GUARINO
JOSE EMANNUEL PEIXOTO
NILSON CORREA SOUZA NETO
JOSE ROBERTO XAVIER BENTES
LUIZ PEDRO SAISSE

SAUDADE

José Chiara