

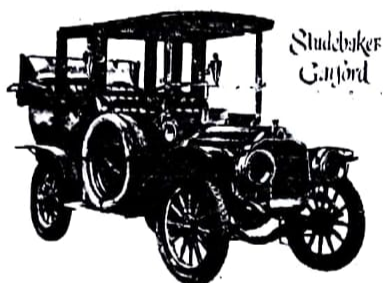


VETERAN CAR CLUB DO BRASIL

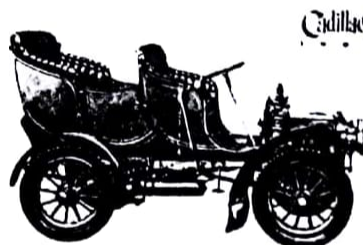
CLUBE DE AUTOMOVEIS ANTIGOS

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

## O RADIADOR



Studebaker  
Gnyford



Cadillac

“Não há nada mais atual que o passado!”. Essa exclamação de um cronista social parisiense define bem o nosso tempo.

É a “nostalgia” que nos envolve. Na música, na moda, nos instrumentos de conforto. Ninguém dá mais valor a um gramofone de 1910 que o dono do mais requintado equipamento de som.

Com o automóvel é assim também. O “quente” é colecionar velhos modelos

**VETERAN CAR CLUB DO BRASIL - CLUBE DE AUTOMÓVEIS 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 Cesar Lemos Guarino</i>

**Conselho Fiscal:**

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

**O RADIADOR**

**DIRETOR RESPONSÁVEL**

*Carlos Nunes Vilhena*

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

(Circulação interna)

# O RADIAADOR

Aproximam-se as eleições. Muitos querem ser úteis, porém poucos querem ser responsáveis. Muitos querem trabalhar mas poucos têm tempo para dedicar algumas horas ao Clube. Muitos querem uma sede, porém poucos querem se deter no assunto porque é difícil regularizá-la. Muitos querem ter onde guardar seus carros, porém poucos admitem que o Clube não tem estrutura para fazê-lo. Muitos criticam, porém poucos colaboram. Muitos têm soluções para melhorar, porém poucos querem assumir cargos ou comissões. Aqueles que julgam que apenas com palavras resolvem todos os problemas devem comparecer às reuniões de Diretoria, às Assembléias, e naquela ocasião externar suas idéias. Aos sócios fundadores cabe nesta hora de transição de Diretoria colaborar segurando a Bandeira do Clube para que seus trabalhos não tenham sido em vão. Discutam todos, defendam ponto de vista, porém escolhidos, eleitos, ou designados, prossigam integrando ao máximo os companheiros do Clube. Temos e teremos sempre muito trabalho, pois toda coletividade, associação ou clube estão sujeitos a reformulação. Cada Diretoria tem seus constituintes que apresentam problemas particulares e nem sempre podem dar a dedicação que todos esperam. O Veteran Car Clube do Brasil - Clube de Automóveis Antigos do Rio de Janeiro como todo clube do gênero precisa é de integração e compreensão. Acreditamos que a chapa ou chapas que porventura venham a surgir terá ou terão a melhor receptividade possível. Esta é a mensagem que deixamos para análise de todos os companheiros.

## INTEGRAÇÃO E DIÁLOGO



# O CLUBE EM AÇÃO

REGATA - ESCOLA NAVAL

08.10.78

Mais uma vez o VCC-Rio de Janeiro recebe o convite e comparece a Escola Naval para apresentar-se com seus automóveis a fim de participar de exposição constante na programação de festejos daquela corporação.

Ficou estabelecido o encontro inicial no Museu de Artes Modernas a fim de que pudéssemos fazer melhor concentração. Às 10h precisamente, todos sob a forma de desfile, encaminharam-se à Escola Naval, onde já estávamos sendo esperado, na Pista ao lado do Museu para organizar a Exposição.

Compareceram com seus respectivos automóveis, os Srs. João Daltro, Carlos Eduardo Fonseca, Marcio Cintra, José Candido Murici, Joaquim Martins, Francisco Sauwen, Paulo Azevedo, Luiz Carlos, Carlos Vilhena, Armando Maia, José Maria, Marcos, Viola e Luiz Pestana.

Conforme programa os carros permaneceriam em exposição pública, das 12h às 16h e nesta faixa todos os companheiros do Clube estavam convidados a participar da feijoada e posteriormente assistir demonstração do Corpo de Bombeiros, cães amestrados, exposições de peças históricas, Regatas, etc...

Após a feijoada, o Vice-Presidente Armando Maia, acompanhado de

Carlos Vilhena, Joaquim Martins e Francisco Sauwen foram encaminhados ao Almirante, Diretor da Escola Naval e foi oferecido em nome do VCC-Clube de Automóveis Antigos do Rio de Janeiro, uma placa de prata como lembrança da nossa presença àquele evento, encerrando assim nossa participação.

A ausência do Presidente Julio Christiano ocorreu porque na mesma data o mesmo representava o Brasil no concurso Sulamericano de pesca e lançamento em Pousadas - Argentina, onde nos sagramos VICE-CAMPEÕES.

x.x.x.x.x.x.x

MARACANAZINHO - MANHÃ DE ALEGRIA

07.10.78

Por telefone e sob a liderança de Joaquim Martins tivemos um convite do Departamento Geral de Cultura para comparecer ao Maracanazinho em 07 de outubro de 1978 às 9h.

Na hora prevista compareceram Joaquim Martins com Chevrolet 1928 - Carlos Vilhena com Chandler 1927 - Luiz Carlos com Ford Double Phaeton 1929 e Paulo Marques representado pelo seu sogro, com Ford Roadster 1929. Houve apenas um desfile no interior do Maracanazinho, sendo os carros utilizados para conduzir pessoas representando bichos de Walt Disney.

Colaboração de Carlos Reis Vilhena

# O CLUBE INFORMA

Ata da Assembléia Geral dos sócios do Veteran Car Club do Brasil - Clube de Automóveis Antigos - Rio de Janeiro.

Aos vinte (20) dias do mês de Outubro de 1978, às 20h30min, em primeira convocação, na sede do Automóvel Clube do Brasil na rua do Passeio nº 90, reuniram-se em Assembléia, os sócios proprietários e contribuintes do Veteran Car Club do Brasil - Clube de Automóveis Antigos Rio de Janeiro. O Presidente, Julio Lopes Christiano, convidou para presidir a Assembléia o sócio, Armando Dias Maia Filho, que, por sua vez, convidou para servir de secretário, o sócio Roberto Machado. Composta assim a mesa, o Sr Presidente pediu que o Secretário lesse o edital de convocação, publicado - no jornal O Globo do dia 06.10.1978, o que foi feito por mim Secretário e cujo teor é o seguinte: "Convoco os senhores sócios do VCC do Brasil Clube Automóveis Antigos Rio de Janeiro, para se reunirem em Assembléia Geral Ordinária, no dia 20.10.78, na rua do Passeio, 90 de 20h30min às 21h30min para seguinte ordem do dia: a) Eleição de Diretoria 79/80, b) Eleição do Conselho Fiscal 79/80. Julio Lopes Christiano - Presidente." Em seguida, o Presidente declarou que os sócios de vem eleger os membros da diretoria e do conselho fiscal para o biênio 79/80 conforme determina os Estatutos do Clube, e, ainda, como deliberação pela Diretoria em reunião de 1º de Agosto . Até o dia 10 (dez) de Setembro, data final para indicação dos candidatos, somente foi apresentada a seguinte chapa: Presidente: João Manoel de Cerqueira Daltro; 1º Vice-Presidente: Carlos Nunes Vilhena; 2º Vice-Presidente: José Candido Muricy Neto; 1º Secretário: Ivan de Carvalho; 2º Secretário: Ricardo Haddad; 1º Tesoureiro: Rogério Velleda; 2º Tesoureiro: Wilson Correa de Souza Neto; Diretor Social: José Luiz Santos Machado; Diretor Técnico : Paulo Cesar Guarino. Para Conselho Fiscal - efetivos: Fernando Carneiro Leão, Roberto Machado e José Roberto Xavier Bentes. Para suplentes - Francisco Barbero, Carlos Racy e Hildebrando Cardoso Pereira. Por proposta do Presidente, aceita pela unanimidade dos sócios presentes, foram aclamados como eleitos para dirigir o Clube no biênio 79/80, os componentes da chapa única os quais serão empossados em 1º de janeiro de 1979 como manda os Estatutos. Nada mais havendo a tratar, e como ninguém quisesse fazer uso da palavra , foi suspensa a Assembléia para a lavratura da presente ata, no livro próprio, o que foi feito por mim Secretário, e reaberta, foi a ata lida e aprovada, sendo assinada por mim, o Presidente e demais sócios presentes./

# VIMOS E OUVIMOS

Joaquim Martins está apressando o término de seu REO 1929 para apresentá-lo na última reunião do Ano. Vamos torcer pois vale a pena ver seu trabalho.

x.x.x.x.x.x.x

Luiz Carlos com seu Double Phaeton Ford 1929 e Paulo Marques com Roadster 1929 Ford (Barata) são os atores mais recentes que despontaram no VCC-Rio de Janeiro. Constantemente (nem tanto) aparecem na novela das 18h na TV. Os carros andam... e eles faturam.

x.x.x.x.x.x.x

A Fábrica Ferrini (guarda-chuva) acaba de se desfazer de um caminhão Chevrolet 1927, (o 1º de sua frota). A confirmação vem de Paulo Frontim onde a peça foi vista sendo rebocada. Perguntem ao Vilhena quem adquiriu.

x.x.x.x.x.x.x

O técnico Tinoco continua dando uma parcela de colaboração numa Mercedes 170S 1952 no que concerne a pintura. Vocês precisam ver como ele pôs toda um Surface com classe. Não vamos dizer o nome da Oficina e o local para não fazer Publicidade mas o Profº José Luiz poderá informar.

x.x.x.x.x.x.x

Júlio na reunião de domingo (no vembro) desfilou com seu Studbaker (excelente) porém foi devidamente socorrido pela Jarreteira do Roberto Sanchez que tem 1001 utilidades, inclusive levá-lo a reunião.

Roberto Machado levou sua Roadster Ford 1931 para garage do Carneiro Leão. Como podem observar isto significa que a sua frota está crescendo e sua garage diminuindo. O principal é que já está programada a sua restauração.

x.x.x.x.x.x.x

João Dalto, novo Presidente (a partir de janeiro) reuniu seus assessores da nova Diretoria em sua residência para ouvir planos e traçar diretrizes para 1979. A reunião foi regada de muito hospitalidade e de muita seriedade. Com a presença do Vice-Presidente Armando Maia os assuntos tratados em relação a atual diretoria tiveram desfecho diplomático digno de elogio.

x.x.x.x.x.x.x

Os Vilhena continuam preparando do sua Chrysler (Maxwell) 4 cil 1926 para apresentá-la a qualquer momento. Muito bonita dentro da maior proximidade da original. Temos certeza de que vai ser elogiada.

x.x.x.x.x.x.x

Já estamos virando gente ... Hannomag com mecânica Volks, Oldsmobile com mecânica Opala, é isso mesmo pessoal prá frente, eu mesmo estou de olho num Citroen 48 (Brasília) e uma Mercedes 51 (Alfa) e deixa falar quem quiser ...

x.x.x.x.x.x.x

Carneiro Leão adquiriu um Ford modelo T Tudor 1924, Raro, porém a boca pequena ele já comenta que vai vender e se dedicar apenas aos modelos A.

x.x.x.x.x.x.x

# UM POUCO DE

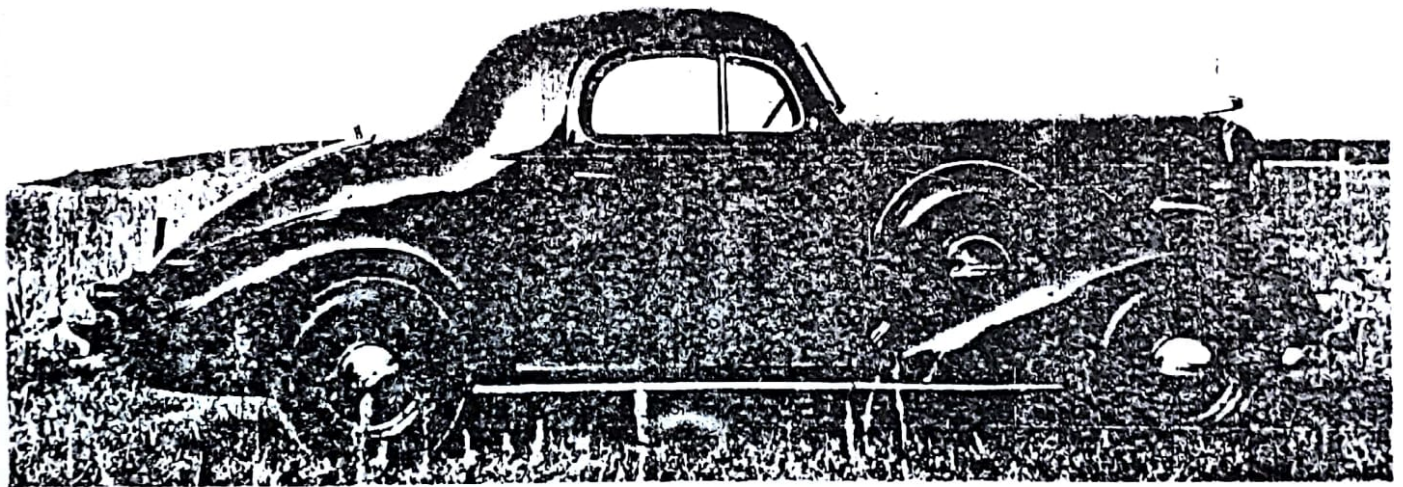
# BUICK

Surpreendente para muitos "rodlers", é o potencial dos Buicks antigos para feltura de "hot rods". Os Buicks 1937 e 38 são o ponto alto na lista de muitos colecionadores. Adicionalmente, os Buicks com todo direito possuíram a fama de serem os carros mais rápidos da estrada da década de 40. A Buick introduziu um dos primeiros coupes sem coluna da década: o modelo 1949. Este naturalmente é um dos estilos mais procurados pelos aficionados das "street machines". Existe muito mais para se saber a respeito de Buicks.

As raízes do Buick podem ser localizadas na virada do século, ligadas a um homem chamado: David Dunbar Buick. Buick possuía um negócio de encanamentos. Ele deu à América sua primeira banheira de porcelana. Infelizmente, Buick como homem de negócios era um fiasco e pelo fim de 1902 perdeu companhias de fraca saúde financeira, tais como: The Buick Auto Vain & Power Company e a The Buick Manufacturing Company. Estas companhias produziram motores para uso marítimo e estacionário. Então em 1903, a The Buick Motor Car Company foi formada, mas o primeiro Buick só surgiu em 1904. Nos seus primórdios, a Buick Motor Car Company foi salva de bancarrota várias vezes por Walter Marr, Eugene Richard, The Briscoe Brothers e William Crapo Durant, sendo que o último fez da Buick a poderosa subsidiária ou divisão da GM que conhecemos hoje em dia.

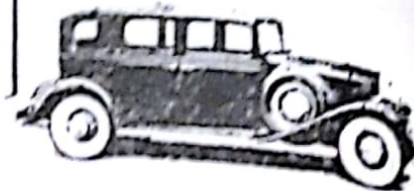
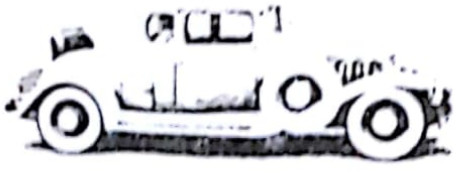
Com Durant no controle, em 1905 a produção totalizou 750 unidades, uma grande diferença das 28 unidades produzidas no ano anterior. Motores e transmissões eram construídos em Flint, Michigan enquanto as carrocerias foram produzidas em Jackson até 1907 quando Flint tornou-se o local definitivo da fábrica Buick. Os Buicks dessa época eram movidos por um motor de 2 cilindros, cabeçote em L e 22 HP.

A produção do Buick em 1908 foi de 8820 carros, inferior apenas a Ford. Este sucesso foi devido a duas razões: o carro era o Buick Model 10, o veículo que construiu o prestígio da marca, ocorrendo também a união com a Olds, formando a General Motors, sob a direção de Durant. Também em 1908, Buicks desmontados foram enviados para o Canadá para serem montados e vendidos sob a marca McLaughlin. Os primeiros McLaughlin diferiam muito dos Buicks americanos, mas com o passar do tempo eles começaram a se parecer cada vez mais. A produção do McLaughlin continuou até a 2ª. Guerra.



O ano de 1910, marcou o início da expansão de Durant, com a aquisição de outras indústrias automobilísticas e os recursos da Buick foram severamente reduzidos com o financiamento de tais transações. Para complicar ainda mais a situação da Buick, no ano seguinte o barato modelo 10 foi descontinuado e a Buick passou para a faixa dos carros caros e grandes. Em 1912 todos os Buicks tinham portas maiores e linhas mais fluídas consistindo em capots e radiadores em forma de telhado, e os paralamas dianteiros e traseiros com forma semicircular. Os motores que acionavam os Buicks da década de 10 tinham seus cilindros verticais fundidos aos pares com cabeçotes não removíveis, e os balancins eram totalmente expostos. Em 1914, a Buick introduziu um motor de seis cilindros, sem retirar os de quatro cilindros. Novidades desse ano foram motor de arranque, sistema elétrico e direção do lado esquerdo.

Do meio para o fim dos anos 10, os capots começaram a tomar a forma semi oval. Em 1916, surgiu o primeiro sedan da Buick, o modelo D-47, que tinha a porta no centro da carroceria. As portas nesse Buick eram colocadas no lugar onde usualmente ficavam as portas traseiras de um sedan quatro rodas. Isto fazia com que a entrada no carro fosse um tanto complicada, mais ainda que nos Ford de porta central. Os roadsters eram bastante baixos no chassi. O chassi era extremamente longo e estreito, mas isto era compensado pela utilização de cinco travessões. A suspensão consistia de molas semielípticas na frente e meias molas semielípticas na traseira. Ao contrário da colocação do eixo traseiro dos carros de hoje, no centro da mola, os Buicks tinham seus eixos na extremidade das molas. Para 1920 a produção atingiu a cifra de 115.176, sendo o mais caro US\$ 2.700. Sedans e coupes começavam a ganhar popularidade, mas os carros abertos ainda eram os preferidos.



O ano de 1921 marcou a mudança da Buick de letras para números na denominação de seus modelos, com a nova série 21. Nesse mesmo ano, um segundo torpedão, localizado atrás do banco dianteiro, desaparecia nos Buicks Touring. Tampas de válvulas apareceram nos modelos 1922 pela primeira vez. O Sport Roadster e o Sport Touring desse ano eram identificados pelas janelas traseiras retangulares enquanto todos os outros modelos tinham janelas ovais. 201.572 Buicks deixaram Flint em 1923, o suficiente para um terceiro lugar atrás do Chevrolet e do Ford. Seis motores de 4 cilindros e nove de 6 eram oferecidos nesse ano, muitos carros eram equipados com acessórios tais como estepe montado na traseira, mala, etc. Os faróis dianteiros tinham a forma de pequenos barris e uma única lanterna traseira no centro do estepe.

O motor de quatro cilindros foi descontinuado em 1924, restando um de seis cilindros de 225 polegadas cúbicas e 27 HP. A face da grade do radiador adquiriu um formato interessante, muito semelhante à grade curva do Packard da mesma época. Freio nas quatro rodas transformou-se em equipamento "standard" e o estilo melhorou do meio para o fim dos anos 20. Isto diz respeito não só ao Buick como também aos demais fabricantes que abandonaram o estilo de carroçagem sem cavalos. A linha do capot dos novos Buicks nivelaram-se com o torpedão eliminando a curva longa e inclinada.

Tourings e roadsters tinham parabrisas inclinadas, e os carros fechados os tinham retos. As pontas dianteiras dos chassis entendiam-se para a frente além da grade e eram ocultas por uma peça de metal para melhor estilo e acabamento. A Buick ofereceu tourings fechados até o início da década de 30. Os chamados tourings fechados tinham uma capota fixa muito semelhante à uma Carson ou California top. Os Buicks que portavam tal capota tinham um aspecto de carro aberto, sendo que a capota não era removível e tinha janelas envidraçadas que abriam só até a metade. Parabrisas divididos foram substituídos por inteiriços com limpadores a vácuo. Os chassis permaneceram longos e estreitos se bem que incorporaram um melhoramento: amortecedores dianteiros. Estilisticamente, a única mudança de maior efeito veio em 1926, com linha de cintura dupla e barra para faróis dianteiros.

Por volta de 1930 as vendas da Buick caíram para sexto lugar no ranking automobilístico devido à depressão e ao novo lançamento: o Oakland-Pontiac. Estranhamente, ele era também da GM. Do lado positivo foram introduzidas inovações tais como: faróis em forma de bala, linhas de torpedão, capot e grade mais harmoniosas, para-choques de 3 barras e o famoso padrão H para mudança de marchas. Nos roadsters e tourings, o parabrisa era dobrável sobre o torpedão.

Tês novos motores foram introduzidos em 1931, sob a configuração de oito cilindros em linha, resultando na descontinuação do seis em linha. A capacidade volumétrica foi aumentada e surgiram motores de 220, 272, 344 polegadas cúbicas desenvolvendo respectivamente, 77, 90 e 104 HP. As maiores mudanças externas foram a eliminação de uma das barras do para-choque. Os cromados começaram a aparecer e o níquel ainda era usado em algumas partes. A Buick ainda usava muita madeira nas carrocerias, especialmente nos modelos fechados.

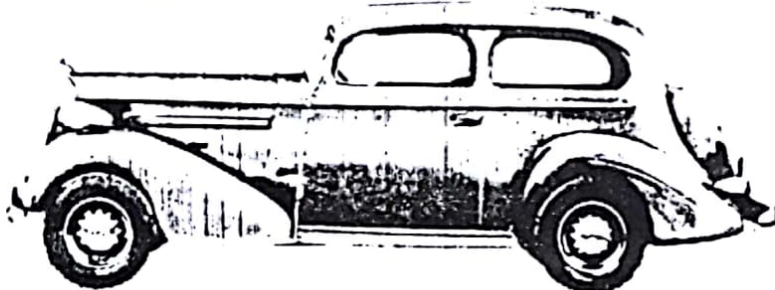
Apenas 41552 Buicks deixaram a fábrica em 1932, e a Buick caiu para o sétimo lugar. Com os Buicks sendo vendidos por US\$ 1.500, a GM anunciou uma campanha de vendas, onde Olds, Buicks e Pontiacs seriam vendidos de um único revendedor. Em outras palavras, no mesmo salão, de exposição. Como resultado, 251 dos revendedores de Buick fecharam as portas, e a campanha foi abandonada após um ano e meio. No que diz respeito ao estilo, as linhas foram arredondadas e tornaram-se mais fluidas com o auxílio de parabrisas inclinados, capots longos, faróis mais aerodinâmicos e lanternas direcionais montadas aos paralamas dianteiros. Lanternas traseiras duplas apareceram no Buick em 1932, juntamente com buzinas externas e para-choques de uma barra só. Este foi o último ano para a barra de fixação dos faróis e o primeiro para as aberturas laterais do capot, muito semelhantes às Chevrolet da mesma época.

O ano de 1933, foi caracterizado por carros extremamente aerodinamizados. A Buick não foi exceção, e o estilo de 1933 foi usado até 1935.

Grades em forma de V, ficavam bem fundas, no recesso dos paralamas dianteiros, os paralamas já começavam a envolver as rodas de maneira mais pronunciada, encontrando o para-choque dianteiro. A medida que os faróis aumentavam de diâmetro, as buzinas aumentavam seu comprimento. Quebra vento foi uma idéia nova. Em 1934, as grades formaram um ângulo pronunciado, tendo suas metades separadas por uma faixa de metal correndo verticalmente e envolviam lateralmente a frente do carro. As aberturas laterais do capot deram lugar a frisos horizontais e as lanternas do para-lama dianteiro desapareceram. A suspensão de eixo rígido foi substituída por uma independente. Todos Buicks de 34 eram equipados assim. Apesar dos felizes serem mantidos na traseira, ao chassis foi adicionado um travessão em X para maior resistência estrutural. Os Buicks 1935 eram quase exatas reproduções do modelo 1934, com uma exceção. As barras da grade do modelo 1935 dobravam-se ligeiramente para dentro, e no 34 eram retas. A descrição mais acurada de um Buick 1936, seria a de um Chevrolet 1936. A diferença é que todos os Buicks 36 tinham pequenas lanternas direcionais no para-lama dianteiro em forma de pequenos submarinos, e os Chevrolets não tinham. Este tipo de similaridade estilística representava economia para a fábrica e certas vantagens para o proprietário do carro, levando-se em conta de que na maior parte das vezes, carrocerias, paralamas, portas e outras partes são intercambiáveis.



Os anos de 1937 e 1938 foram para a Buick o que 1932 foi para o Ford. Estes dois anos são frequentemente considerados por restauradores e "rodders", os melhores anos do Buick. Paralamas em forma de concha eram graciosamente arredondados e envolviam a roda, apresentando na altura do estribo uma curva característica. Os faróis repousavam entre a grade e o paralama, o ângulo da grade as curvas de suas barras davam ao Buick um aspecto de carro mais caro do que realmente era. Aberturas de refrigeração cromadas corriam pela lateral do capot e os parachoques tinham uma fita central em baixo relevo. Todos os tetos conversíveis dobravam-se dentro de receptáculo apropriado, eliminando aquele aspecto de amontoado que os conversíveis apresentavam com a capota descida. Os carros abertos estavam sendo relegados ao ostracismo à medida que os "five" ou "three window" coupes ganhavam popularidade. Barras estabilizadoras dianteiras e traseiras foram incorporadas no modelo 1937, mas isso não foi tudo. No ano seguinte, molas espirais foram adotadas na suspensão traseira e o estilo ficou ainda mais bonito.



O Buick 1938 é bem parecido com o '37, a diferença reside na diminuição do número de barras na grade e no seu maior espaçamento. Motores Dynaflex 8 supriam as necessidades de desempenho dos velozes Buicks, sendo que o mais potente tinha um bloco de 248 pol. cúbicas, desenvolvendo 141 HP a 3600 rotações por minuto. Em 1938 foram produzidos 168.689 Buicks com preços entre US\$ 1.200 a US\$ 2.400 dólares. Sabe-se que no Brasil existe um modelo conversível coupe, de propriedade de um cavalheiro chamado Paulo Eugenio Drolshager que relegou essa rara sinfonia sobre rodas ao mais vergonhoso abandono. O Buick Club of America, já enviou um torpedão de Detroit, contratado para eliminar o reles indivíduo e confiscar o carro.

Os modelos 1939 sofreram mudança, desta vez ficaram semelhantes ao Olds 1940. A depressão entre a parte interna do paralama e a lateral do capot foi preenchida por paralamas mais aerodinâmicos. Faróis não embutidos ainda protuberavam sobre o paralama. Cromados opcionais adornavam a área do estribo, e os estribos externos cobertos de borracha foram eliminados. Tetos solares opcionais compensavam a falta de "banco da sogra" (rumba seat). Alavanca de mudança na coluna e volante tipo banjo, surgiram nos Buicks de 1939.

Com a GM intensificando a política de estilo semelhante, somente a ornamentação de carroceria fazia o Buick distinguível do Chevrolet nos anos que antecederam a 2ª. Guerra Mundial. Por exemplo: a grade do Buick '40 era mais cheia e tinha barras horizontais grossas. Os faróis eram semicombutidos, mas no modelo '41, eles foram totalmente embutidos. A grade perdeu o aspecto bojudo no centro. Enquanto os outros fabricantes adotavam a nova maneira de abrir o capot, o Buick continuava abrindo pelos lados. As janelas eram maiores; tinham colunas inclinadas e eram arredondadas nos ângulos. O espaço interno dos Buicks '40 era considerado excessivo em relação aos outros carros da época.

Pegando a Ford e o resto da linha GM de surpresa, a Buick apresentou um novo modelo para 1942. As novas grades "sorriam" para as pessoas, e continuaram assim com pequenas variações até 1954. Paralamas estilo "Airfoil" corriam todo o comprimento do carro. Os paralamas dianteiros seguem na mesma altura, até a chapa de aço inoxidável que a guisa de polaina, marca o início do paralama traseiro. Cromados grossos correm nas laterais, e os parachoques são envolventes. Os efeitos da guerra começaram a se fazer sentir. Pistões de aço tiveram que ser substituídos por pistões de alumínio, fazendo cair a potência do motor de 125 HP para 110. Isso no motor de 248 polegadas cúbicas, porque o de 320 manteve seus 165 HP. A produção da Buick iniciou sua hibernação em fevereiro, e no seu lugar começou-se a fabricar motores Pratt & Whitney a razão de 1.000 por mês.

Os modelos 1946, tão longamente esperados, nada mais eram que os de 1942, mas ainda assim, a Buick tinha o estilo mais moderno do pós-guerra. Um grande apelo do carro, era o ornamento do capot, imitando algo do mira para bombardeio. As lanternas de sinalização do modelo 1946 eram circulares, localizadas abaixo do farol, ao contrário das que equipavam o modelo '42, longos cromados que corriam sobre os paralamas dianteiros. A maneira de distinguir um Buick '46 de um '47 é muito simples. A barra central da grade do '46 vai até o emblema do capot, onde se lê: Buick Eight. No modelo '47, barra central da grade não vai até o ornamento do capot.

Os Buicks de 1948 continuaram com o mesmo estilo de carroceria dos dois anos anteriores, porém este foi o primeiro ano da transmissão automática Dynaflex. A Buick também construiu 12 protótipos Holden em 1948. Os Holdens australianos de grande sucesso de venda, eram motivados por motores de 6 cilindros e se pareciam muito com os Morris Minor de antes da Guerra.

O alvorecer de 1949 trouxe um novo estilo para o Buick. Foram os chamados "hard tops". Enfeites redondos nas laterais do capot viriam a se tornar a marca registrada do Buick durante muito tempo. Grades mais largas lanternas sinalizadoras sobre o paralama com um friso longo correndo por trás. Foram-se os paralamas arredondados e os estribos dos '40s.

A linha da cintura dos novos Buicks estava agora bem mais acima dos paralamas e poucas polegadas abaixo das janelas laterais, confundindo-se com o paralama traseiro. Dentro do paralama, as lanternas traseiras eram embutidas como na Corvette 1956. A linha da cintura dos modelos de 1950 descia pela lateral do carro a mesma altura, para logo depois subir e formar os paralamas traseiros. As lanternas traseiras pareciam-se muito com as do Chevrolet 1958 colocadas verticalmente na extremidade inferior do paralama. Nove maças barras curvavam-se sobre o paralama dianteiro, para formar a sorridente grade. Em 1951 as barras reduziram-se em largura e aumentaram em número, passando para 25. Elas agora não mais envolviam o paralama, e paravam no meio, logo acima da parte superior do parachoque.

Nos modelos 1952 as mudanças foram poucas, apenas um cromado correndo da parte inferior do para-lama traseiro até a parte superior do para-lama dianteiro.

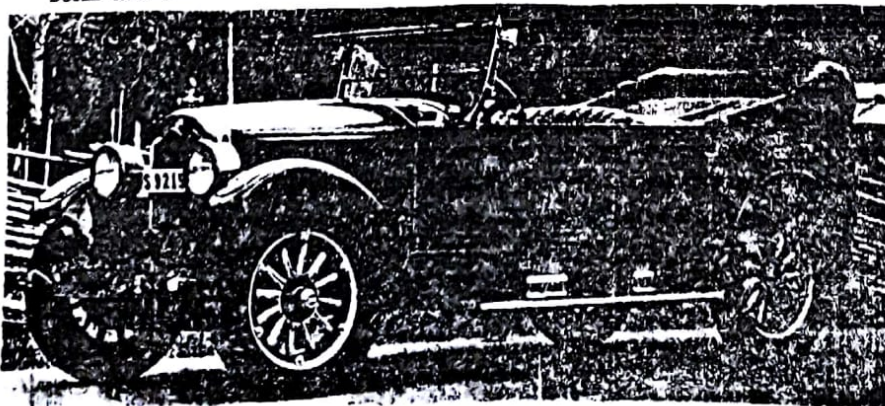
Apesar das mudanças pequenas, os Buicks do início da década de 50 eram "super cars". Eles tinham um estilo único e seus interiores eram extremamente espaçoso, mesmo nos modelos de duas portas. Transmissões automáticas eram a moda, e 85% dos Buicks construídos em 1952 eram Dynaflo. Mesmo com seu aspecto de melão, eles eram monstros surpreendentemente rápidos, e tornaram-se ainda mais rápidos quando a Buick celebrou seus 50 anos em 1953, apresentando seu V8 com válvulas no cabeçote. O motor foi apresentado em duas versões, e desenvolvia 188 HP a 3.000 rotações, com 332 polegadas cúbicas de capacidade volumétrica, alimentado por um carburador quádruplo.

Esses motores tinham a taxa de compressão mais alta de Detroit na época, com 8,5:1. O estilo permaneceu o mesmo, com a exceção da moldura dos faróis e das lanternas traseiras. Para realmente celebrar seu aniversário de ouro, a Buick introduziu seu primeiro carro esportivo (não confundir com carro esporte), tamanho família, o Skylark. Construídos apenas na versão conversível, sua produção em 1953 foi de apenas 1.690 unidades, ao preço de US\$ 5.000,00. Os Skylarks diferenciavam-se dos outros Buicks por serem conversíveis, terem rodas raiadas e para-lamas traseiros com abertura semicircular. Isto bastava para transformá-los num sonho de charme e status. Em 1954 o preço do Skylark baixou para US\$ 4.355,00, e a produção foi de 836 unidades, o que torna este modelo extremamente raro e valioso. As linhas limpas e bem proporcionadas dos 54 eram evidentes. Os parabrisas dianteiro e traseiro eram panorâmicos e envolventes. Laterais mais longas e harmoniosas formavam um conjunto bonito com o capot liso, sem a protuberância característica dos modelos mais antigos. É interessante observar que alguns modelos tinham o para-lama traseiro com desenho tradicional, e outros com desenho semicircular, à la Skylark. 1954 também marcou o primeiro ano das "stations wagons" totalmente de metal. O hardtop nº 1.000.000 deixou a linha de montagem em 1955, com um estilo novo. Nesse ano, a Buick abandonou a grade sorridente, sua marca registrada desde 1942. A grade de tela era circundada por um para-choque maciço, com protetoras em forma de bala nas extremidades. As lanternas e luzes de ré eram envoltas num cromado em forma de boomerangue, que corria toda altura do para-lama traseiro. O Buick ainda era um contendor de alta performance, a despeito de seu aspecto pesado. Comando de válvulas redesenhado, novo coletor de admissão, carburação mais eficiente e uma taxa de compressão de 9:1. Esses motores duráveis podiam puxar as duas toneladas de lataria de Buick à velocidade de 180 Km/por hora! O tempo de 0 a 100 era de 11.2 segundos e a maioria dos carros de hoje não conseguem chegar perto desta performance. A grade recebeu ligeiras modificações em 56. Com as novas pinturas de dois tons, ninguém deu pela falta do ornamento de capot em forma de alça de mira. Também em 56, o Buick perdeu a abertura do para-lama traseiro semicircular, o que melhorou bastante o aspecto lateral do carro. Os preços iam de US\$ 2.400,00 a US\$ 3.700,00.

Os engenheiros da Buick estavam muito ocupados em redesenhar os Buicks para 1957, mas era normal nos anos 50. Os carros tinham que apresentar aparência completamente nova a cada dois anos pelo menos. Os novos Buicks pareciam-se com um Chevrolet '57 achatado e esticado. Eles eram baixos e longos, com os Special e Century medindo 208 polegadas de comprimento, enquanto os Super e Roadmaster eram maiores ainda, medindo 215 polegadas.

Rabos de peixe altos dominavam, mas misturavam-se bem com os pilares traseiros do teto, que tinham inclinação em direção à frente e vidro do para-brisa traseiro envolvente. O novo motor de 364 polegadas cúbicas (5850cc) tinha taxa de 9,5:1, desenvolvendo 250 HP a 4.400 rotações ou 10:1 de taxa de compressão desenvolvendo 300 HP. Esses motores eram potentes e rápidos, principalmente para sua época. Apesar do Buick 1958 ter conservado o teto e o rabo de peixe do modelo anterior, existiam novas curvas na carroceria. Os Buicks '58 quase passavam por Oldsmobiles do mesmo ano, usando grande quantidade de cromados. A produção foi baixa, 257.124 unidades colocaram o Buick em 5º lugar no "ranking" de vendas. Os Buicks estavam captando o mercado do carros do prestígio, e os preços iam de US\$ 2.900,00 a US\$ 4.700,00. Em 58, a Buick lançou uma suspensão a ar. Um compressor movido pela correia do ventilador jogava ar num tanque localizado entre os travessões do chassi, na frente do carro. Deste tanque, o ar era enviado aos 4 sacos de ar que substituíam as molas espirais. Felizmente esse sistema era opcional apenas atrás, e nesse mesmo ano pararam de ser fabricados. Voltando a 1958, Buick oferecia canos de descarga duplos com dois abafadores situados antes e depois de cada um.

Os preços caíram ligeiramente em 1959, com o Buick mais caro custando US\$ 4.300,00. Nesse ano o Buick caiu para 7º lugar em vendas. Barbatanas corriam toda a lateral do carro e terminando sobre os faróis dianteiros. O teto era liso e as colunas finas e graciosas. O Buick hardtop nº 2.000.000 foi vendido nesse ano. Em 1960 a única mudança foi a grade. No início dos anos 60, os Buicks começaram a ficar mais aerodinâmicos, usando chassis tipo "K" (sem travessões em X) e do tipo "X" (em forma de X, sem os travessões laterais). Em 1962 foi lançado o motor V6 de 198 polegadas cúbicas, e no ano seguinte foi lançado o luxuoso Riviera; que está se tornando pela colecionável rapidamente. Seja qual for sua escolha, de um clássico '37 a um Riviera, lembre-se: "WHEN BETTER CARS ARE BUILT, BUICK WILL BUILD THEM".



Artigo extraído e traduzido da revista

Rod Action, março de 1975.

Colaboração de Luis Augusto T. C. A.

# ATIVIDADES EXTRA-PROGRAMA

## V I S I T A      À      C U R I T I B A

Dias 13, 14 e 15 de julho último realizaram-se as comemorações pela passagem do 1º aniversário do VCC-Curitiba.

O convite, para a festa, chegou em nossas mãos, aqui no Rio, com bastante antecedência e incluía: um jantar de abertura na sexta-feira em churrascaria típica, sábado visita a ferros velhos locais, almoço no Rotary Club com troca de homenagens e por último missa em ação de graças seguida de um coquetel, realizados na sede do Clube dentro do Museu principal, e no domingo passeio com autos antigos pelos principais pontos da cidade.

Representando o VCC-Rio de Janeiro compareceram Paulo Eugênio Diretor Social, sua esposa e Paulo Cesar L. Guarino Diretor Técnico.

Ficamos hospedados em hotel reservado pelo presidente Enzo do VCC-Curitiba cercados de gentilezas, e muita hospitalidade,

Na sexta-feira à noite comparecemos ao restaurante conduzidos pelo companheiro Francisco Azevedo no seu Ford 40.

No sábado, pela manhã, fomos visitar depósitos de ferro velho, desta vez numa Mercedes 58 do Enzo. Ao meio-dia fomos ao Rotary Club para o almoço, com muito bate-papo, entrega de placas comemorativas para os Clubes participantes de outros estados. Depois do almoço fomos conhecer o local da 1ª exposição (salão) de carros antigos do Brasil, no Par-

que-Bariglli de exposições de Curitiba no estilo o nosso Rio Centro. Logo após nos dirigimos a sede do Clube para conhecer o Museu e suas dependências que é composto de três enormes galpões em forma de "U", abrigando cerca de 100 autos antigos, verdadeiras relíquias automobilísticas, além de, sala de jogos, sala de reunião só para mulheres, bar e secretaria.

Todos os carros estavam restaurados, com autenticidade de detalhes, pinturas reluzentes, estofados perfeitos, etc. Ao que me recorde encontramos 2 Packard, Fords T/A/35/37, Chevrolet 27/28/33/34/40/51/55, Study 8 vinte Backer, Dodge 26 e 29, Rugby 27, Essex 26, Jaguar MRK-IV Mercedes 38 cabriolet, Whippet 28 e outros.

Às seis horas teve início a missa em ação de graças, logo após o coquetel com entrega de lembranças a todos os participantes cada um recebendo o chaveiro do VCC-Curitiba e a carteirinha de sócio honorário. Durante o coquetel houve muito bate-papo, troca de informações, mostragem dos carros, ótimos contatos, etc...

No domingo de manhã, concentração na sede do Clube e saída para o passeio pela cidade, que foi o maior sucesso, pois o dia estava radiante, movimentando o centro de Curitiba, e a oportunidade única de se conhecer a cidade, e melhor ainda, dentro de um carro antigo. Parece inacreditável, mas aqueles carros reluzentes foram todos colocados em atividade, com um grande detalhe: pelas mãos de seus

próprios donos, com maior habilidade e zelo. Participaram do passeio cê ca de 30 autos antigos, e os mais idosos, Fords pilotados por jovens e andando com a maior desenvoltura. Não houve, em todo o passeio uma pane se quer.

Ainda no domingo tivemos a oportunidade de conhecer a coleção de Mercedes do Enzo, e à noite regressamos para o Rio com saudades e recordações.

No caminho de volta não deixamos de comentar a colhida daquele pessoal maravilhoso, a atenção que nos dispensaram, os bons momentos no Clu be.

Ao VCC-Curitiba, nossos agradecimentos pelos momentos tão bacanas, como sempre o pessoal do Sul sa be proporcionar, ao calor humano que emana desse jovem Clube, que não é só um grupo de pessoas com o mesmo hobby, mas uma grande família que com unga os mesmos ideais. Esse ambiente nos envolveu, fazendo como se já convivêssemos com eles há muito tempo.

Já que nosso jornal "O Radiador" percorre todos os Clubes de car ros antigos do Brasil e alguns do ex terior, que leve através dessa pequena mensagem, tudo de bom que vocês Curitibanos proporcionaram, não só a nós mas também aos companheiros de São Paulo e de Fortaleza. Esses bons momentos e a oportunidade de "curtir a vida", fazendo aquilo que "realmente gostamos", o que é tão

difícil nos agitados dias atuais.

Antes de terminar este artigo, gostaria de, no momento, felicitar o VCC-Curitiba pelo primeiro ano de existência e agradecer, em especial, aos casais Enzo Nascimento, Francisco Azevedo, Ernani Benghi e Bernardo G. Barros e a todos os sócios desse Clube que nos dispensaram a maior atenção. Muito obrigado por tudo.

**PAULO CESAR LEMOS GUARINO  
PARA O RADIADOR**

## Curiosidades



O primeiro automóvel que rodou dentro de Belo Horizonte, foi o do sr. Dixon, comerciante carioca, no dia 23 de setembro de 1911.



A primeira viagem do mundo em automóvel por longas distâncias foi realizada por uma mulher sozinha com seus dois filhos de 13 e 15 anos respectivamente. Seu nome foi Berta Benz, esposa de um pioneiro da construção de automóveis e o fato se deu em 1910 na Alemanha.

**Colaboração de Carlos Reis Vilhena**



# INFORMAÇÕES ÚTEIS

## VELAS



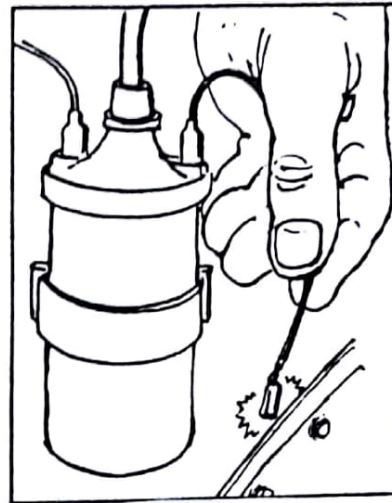
Se tudo estiver correto nas verificações anteriores (bateria, distribuidor, cabos), passe a checar as velas - que, se estiverem com mais de 15 000 quilômetros, terão ainda maior probabilidade de estarem gastas ou defeituosas.

Solte as velas com a chave especial. Termine de desenroscá-las e retire-as com a mão, para diminuir assim as possibilidades de dano. Limpe-as com um pano seco, retirando óleo ou fuligem, e verifique a folga dos eletrodos. A ideal está assinalada no manual de instruções de seu carro, mas em geral é de cerca de 0,7 mm.

Se eles estiverem muito afastados ou aproximados, corrija-os. Isso poderá fazer com que a faísca volte a ser normal, solucionando o problema. Se a vela estiver quebrada, no entanto, e não produzir faísca, você terá que substituí-la.

Tome cuidado, no entanto, para não se deixar enganar pela aparência da vela. Mesmo estando muito suja ou impregnada de óleo, não será motivo para o motor parar de funcionar. Nesse caso, devem ser limpas, é claro, mas procure descobrir também por que estão nesse estado. O óleo colocado no cárter acima do nível indicado é, por exemplo, uma razão para ela ficar impregnada.

## BOBINA



O motor de arranque funciona, mas o carro não pega. Sempre que isso acontecer, é possível que o defeito esteja localizado na bobina - uma peça do circuito elétrico que é responsável pelo fornecimento da altíssima tensão que irá provocar a faísca nas velas.

Para saber se o defeito está mesmo na bobina, deve-se primeiro soltar o fio que a liga ao distribuidor e aproximá-lo da superfície interna da carroceria. Depois, com o motor de arranque funcionando, observe que tipo de faísca está sendo produzido. Se forem azuladas, a bobina não apresenta problema. Mas se forem muito pequenas e de tonalidade marrom, não tenha dúvida de que a peça está defeituosa.

Nesse caso, a única solução será trocá-la por uma nova.

Carlos Nunes Vilhena