



O RADIADOR

PUBLICAÇÃO DO VETERAN CAR CLUB DO BRASIL - RIO DE JANEIRO

Biênio 1995/1996
Gestão da Consolidação

MAIO - JUNHO/96 Nº 42



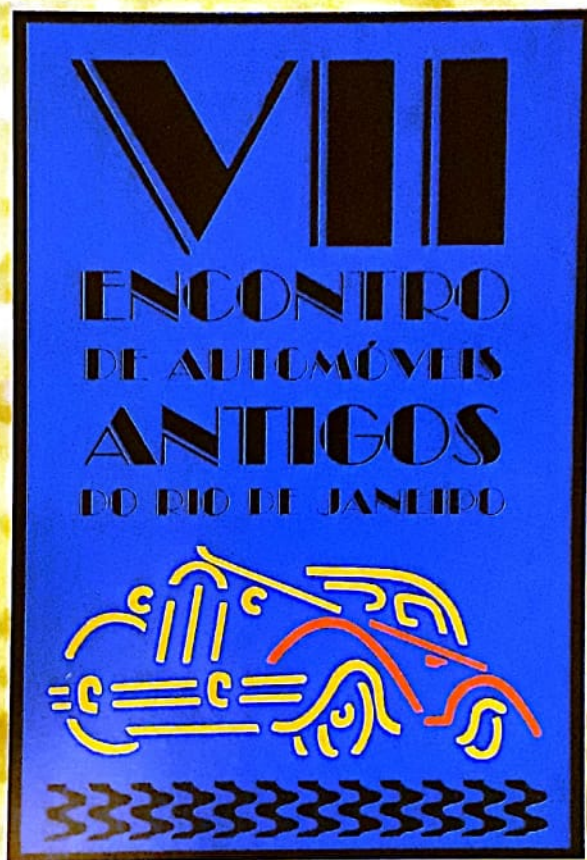
PILOTOS CLÁSSICOS
Giancarlo Baghetti

CARRO EM DESTAQUE
O Rolls-Royce do Presidente

O RADIADOR RECOMENDA:

- O mais carioca dos eventos
- Vista deslumbrante do oceano
- Contato com a natureza exuberante
- Venha conferir. Se puder, traga o carro

**Prepare-se
para um
encontro
inesquecível.**



REALIZAÇÃO



De 6 a 8 de setembro de 1996,
no Forte de Copacabana.
Informações e inscrições no
Veteran Car Club do Brasil - RJ.

PATROCÍNIO



ACELERANDO O FUTURO

APOIO

RR
RIO PALACE HOTEL

O RADIADOR

VCC-RJ - Rua Atílio Milano, 105 - Del Castilho - Rio de Janeiro - RJ - tel/fax: (021)281-6393

ÍNDICE

NOSSA CAPA

Rolls Royce Silver Wraith Formal Cabriolet 1953, fotografado por José Rezende Mahar, no Palácio do Planalto, Brasília, DF.

EDITORIAL 3

EVENTOS 4

Brasília
Nova Friburgo
Escola de Material Bélico
Volta Redonda
Encontro do Mercosul
Juiz de Fora

LEMBRANÇAS 10

O Canto do Cisne

PASSADO A LIMPO 14

Giancarlo Baghetti

CARRO EM DESTAQUE 18

O Rolls-Royce do Presidente

CORREIO TÉCNICO 22

Detroit e os anos de guerra

OPINIÃO 26

É tudo mentira

AUTOMODELISMO 28

ANOS CROMADOS 30

CLASSIFICADOS

CARTAS DOS LEITORES 31

HISTÓRIAS 32

As Oficinas

ANUNCIAM NESTA EDIÇÃO

Brink Center

Benett Foam

ConMak

Costa Santos

Ferragens Universal

General Motors

Gráfica Wagner

J Affonso

Nova Texas

Rainer

Wilson & Sons

Com a palavra, o Presidente



E agora? Um fenômeno, ao menos curioso (de-
testo esta palavra, mas realmente, as ve-
zes, ela se encaixa como uma luva na frase!), está se passando com o antigomobilismo: com frequência, algum alarmista de plantão chega junto de nós, faz cara muito séria e, sussurrando, comenta que "fulano tá vendendo tudo!"; sicrano enviou um fax para todo mundo e está vendendo

todos os carros, tá saindo fora, não quer mais saber de carro antigo; "tá todo mundo quebrado" ..., e assim por diante.

Ao chegarmos a um evento, encontrando aquelas dezenas de maravilhas expostas, se perguntarmos a um destes alarmistas quais os carros dali que estarão à venda, sem dúvida, a resposta será: todos!!!

Em parte é verdade que há muitos autos antigos à venda, mas, por outro lado, o número de compradores aumentou muito. O que podemos constatar é, que em qualquer evento, por menor que seja, comparecem de 80 a 100 carros. Muitos autos desconhecidos, até então, começam a aparecer nas exposições; novas oficinas de restauração, com ótima qualidade, estão surgindo. O número de companheiros que têm visitado feiras e exposições no exterior - principalmente para os Estados Unidos - aumentou sensivelmente, ainda mais se comparado com os números de cinco anos atrás. Isso significa uma maior busca de conhecimentos com o objetivo de melhorar a qualidade das restaurações.

O novo decreto do governo autorizando a importação de veículos colecionáveis com mais de 30 anos de fabricação, embora pouco conhecido e menos ainda utilizado, está criando boas expectativas. Quando as primeiras importações se realizarem, sem dúvida haverá um boom de compras.

A conclusão a que chegamos é de que nosso hobby está crescendo, e muito, a despeito dos alarmistas citados. Talvez algumas pessoas estejam saindo do hobby por diversos motivos, mas muitas outras estarão entrando. Querem confirmar isto? Passem no Pacaembu, em São Paulo, numa terça-feira à noite, a partir das 20 horas.

José Aurélio Affonso Filho

O RADIADOR - Publicação do Veteran Car Club do Brasil - RJ

Jornalista Responsável
José Aurélio Affonso Filho

Coordenação Editorial
Fernando Gameleira
Roberto Dieckmann

Projeto Gráfico
G2 Publicidade e Marketing Ltda
Tels.: (021) 220-0427/973-2736

Editoração Eletrônica
Marcelo Barbosa
Tel.: (021) 240-9518

Repórter Fotográfico
José Rezende - Mahar Press
Tel.: (021) 205-4666

Fotolito (capa)
Rainer Rio Artes Gráficas
Tel.: (021) 286-8597

Impressão
Gráfica Wagner
Tel.: (021) 580-1181

Colaboradores
Carlos Alberto Candelot
Isabel Poncio
José Cândido Muricy Neto
João Rocha Lagoa

Veteran Car Club
Rua Afílio Milano, 105
Del Castilho - Rio de Janeiro - RJ
Telefax: (021) 281-6393
E-mail: gameleira@ax.ibase.org.br

Diretoria Biênio 1995/1996

DIRETOR-PRESIDENTE

José Aurélio Affonso Filho

1º VICE

Wilson Saraiva

2º VICE

José Cândido Muricy Neto

1º SECRETÁRIO

Carlos Alberto Candelot

2º SECRETÁRIO

Sergio Nobre

DIRETOR SOCIAL

Edison Ferreira

DIRETOR TÉCNICO

José Cândido Muricy Neto

1º TESOUREIRO

Henry Braunstein

2º TESOUREIRO

Sergio Fortes

Tiragem: 1500 exemplares/Distribuição gratuita

O RADIADOR

3

ENCONTRO DO CENTRO OESTE EM BRASÍLIA

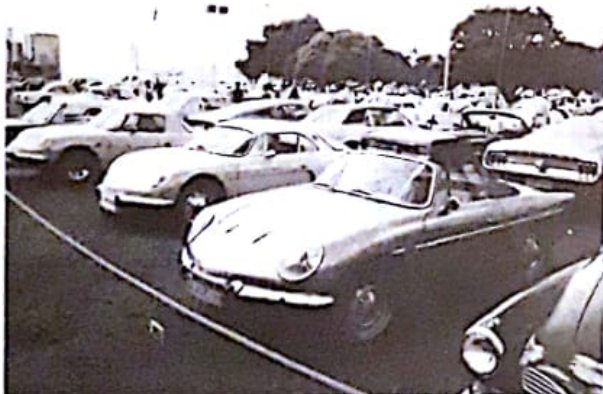
Texto e Fotos por José Rezende - Mahar

Realizou-se em Brasília mais um encontro de carros antigos que encheu os olhos. Vários carros raros estiveram expostos e a festa foi grande e bem feita. A premiação teve sketches teatrais que ressaltavam a estética de época, de acordo com o carro premiado, e o clima esteve seco e agradável.

Entre os carros expostos vale destacar o Cadillac 47 do Aníbal Olival, que já está sendo apelidado de Imaculado, o Ford T de Mauro Salles, a Cadillac 75 de 1946, o Rolls-Royce Silver Wraith 1953 da Presidência da República, um belíssimo Chevrolet 33 Phaeton, um caminhão GMC de 57, O Karmann Ghia conversível ex Synval (o gênio do mal), um raríssimo Terraplane de 38, uma Cadillac 60 e uma 51 cor-de-rosa, que pertenceu a uma conhecida prestadora de serviços eróticos de Belo Horizonte, um Interlagos Berlineta realmente inacreditável de tão inteiro, uma das 17 Simca Jangada Emi-Sul fabricadas e uma Cadillac Eldorado 1956, além de vários outros que a falta de espaço nos impede citar, mas que foram parte de um evento onde a qualidade dos carros era igual à qualidade da organização do evento.



Gordas Senhoras no Jardim, típica dos anos 50.



Nem na França tinha tanto Renault funcionando. É bem!



Chevrolet conversível GTY 1933. Puro sangue de época



"V" pra todo lado: na Imaculado e na mão do Aníbal



Apertem os cintos: o Presidente sumiu. Sobrou o carro



O Studebaker Aureal resplandecente na Alvorada



*Momentos
Inesquecíveis
Veteran Car*

O VCC-RJ foi a Brasília e não perdeu a viagem. Mahar, o fotógrafo, aqui é retratado enquanto admirava esta verdadeira obra prima da arquitetura nacional, cujas formas definidas se perdem da vista e apresentam múltiplas alternativas para o futuro da nação.

**I FESTIVAL
DO CARRO ANTIGO
DE NOVA FRIBURGO**

Realizado em 13 e 14 de abril, o Festival foi bastante concorrido apesar de coincidente com a nossa reunião mensal. Muitos cariocas de espírito serrano apareceram, como os Porcario e o Xará Machado, cada um com sua antiguidade, entre uma volta e outra no teleférico. O Triumph friburguense e o Tornado do Ronald davam o ar cosmopolita do Festival, que também incluiu um bom número de jipes militares e civis.

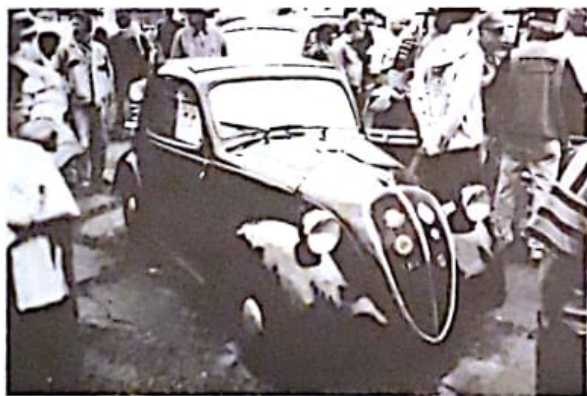
Como de hábito, os mineiros não apareceram.



Nova Friburgo, 96. Teleférico, jipes e o triunfo do azardeon.



Oldsmobile Toronado, do Ronald, um DKW crescido.



Roberto Machado, nosso colega pulga, foi a Friburgo



Porcario, o serrano veterano

III ENCONTRO DE CARROS ANTIGOS DA CIDADE DO AÇO

No fim de semana de 20 e 21 de abril, estivemos neste evento organizado pelos "incansáveis" Celso Luiz e Ricardo Ney, localizado na praça em frente a bela sede da Companhia Siderúrgica Nacional, a popular CSN.

Muitos carros compareceram a esta simpática reunião que incluiu um super-simpático almoço servido no restaurante da CSN aos participantes e familiares, uma rotina que precisa ser generalizada nestes tempos siderúrgicos.

O VCC-RJ destacou-se na paisagem, através da magnífica Pontiac Starchief do nosso colega Nelson Afonso, o quatro portas, e voltamos todos prosas como se fôssemos a dupla do barulho, os Batman e Robin da veterance, Anibal e Rossini, que tanto suor desprenderam entre faxes e parçels para finalizarem aquela restauração. Como se sabe, o Pontiac é o mais difícil automóvel do mundo, pois não há peças nos EUA- lá eles dizem para

procurar no Brasil- para onde todos foram exportados. Palavra do Rossini.

Entre outros destaques da reunião, ressaltamos a expressiva presença de automóveis nacionais de qualidade, o que, aliás, está corretíssimo, uma vez que estávamos no berço da industrialização brasileira. Fica uma sugestão do RADIADOR para que se repita o Encontro enfatizando e incentivando, cada vez mais, a presença dos automóveis nacionais. ■



CSN- berço da industrialização nacional. (Foto: Mahor Press)



Nelson Afonso: óbvio, quatro portas

5º ENCONTRO SUL-BRASILEIRO DE VEÍCULOS ANTIGOS E 1º ENCONTRO DE VEÍCULOS ANTIGOS DO MERCOSUL

José Candido Muricy

Estive presente a mais um encontro Sul-Brasileiro, desta vez sediado em Foz do Iguaçu. Eu já me encontrava no norte do Paraná há alguns dias e há apenas 380 km de Foz; peguei a La Salle 39 conversível e parti como um alegre turista para mais um passeio.

O evento foi realizado na semana do Primeiro de Maio, que caiu numa quarta-feira e não facilitou o comparecimento de muitos aficionados. Mesmo assim, a reunião contou com cerca de 80 veículos e aproximadamente, duzentos participantes entre familiares, tripulantes e antigomobilistas em geral, vindos do Rio de Janeiro, São Paulo, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Minas Gerais (?), além do Mercosul



Foz do Iguaçu 96: o modelo T cercado pelos modelos M, A, R e L. (Foto: Muricy)

Internacional propriamente dito, Argentina, Paraguai e Uruguai.

Entre os destaques automotivos, o Jaguar XK-120, branco, do Dr. Mendes (RS), a Cadillac Eldorado 53 do Luiz Gil (PR) e meus efusivos cumprimentos ao Bataglia (SP), usuário exemplar de automóvel antigo, com seu magnífico Studebaker 28 Phaeton enfrentando galhardamente as distâncias. Claro, a La Salle 39 também foi destaque, mas este comentário fica por conta do Dieckmann, que certamente não se esquecerá de mencioná-la. Destaque também para o Matte Leão, cujo marketing promocional levou nota dez, ao exibir um caminhãozinho Ford 1919, originalmente de entrega de erva-mate naqueles

tempos heróicos e meticulosamente recuperado pela nova geração do CAAMP, Felipe Almeida e Luizinho Leão, que suaram as mãos para valer até conseguirem desengripar as válvulas do velho Ford, para honrosamente adentrar o salão da exposição "comme il faut".

O ambiente de confraternização foi constante em todos os momentos, desde a abertura com discursos extremamente simpáticos e curtos, até o magnífico jantar de encerramento. Com certeza, os cenários grandiosos das Cataratas do Iguaçu e da represa de Itaipu, aliados ao bom tempo reinante, deixaram em todos os participantes do evento felizes recordações que serão levadas para os encontros futuros. ■

5º ENCONTRO DE AUTOMÓVEIS ANTIGOS DE JUIZ DE FORA.

Evento realizado em 18 e 19 de maio, com a presença de mais de 220 automóveis inscritos, que deram muita satisfação à equipe organizadora - Márcio, Froes, Sílvios (pai e filho) e o tradicional Hugo -, pois Juiz de Fora já é tradição no cenário antigomobilista mais próximo ao Rio. Parece estranho não falar de Belo Horizonte, mas não é, pois só o Miltoso Lapertinho compareceu com uma Cadillac 50 que muita polêmica suscitou, todos vendo que ela era vinho e o Zé do Gipe garantindo que era preta. Bebe muito, o Zé.

Como já é normal, o bicho-pão Anibal e sua Cadillac 47 - "A Imaculada"- faturaram o Troféu Brandão, de Melhor Veículo, e a turma do Rio, que não tem medo de chuva, ganhou o maior e mais importante troféu em disputa, o popularíssimo "MAIOR GALERA". Entre outros premiados daqui do Rio, por década, o Impala 64 do Otávio Bandeira de Mello, o tirolês, a Mercedes 65 do Wilson Saraiva e dizem, o Henry 55, do Chevrolet Braunstein, mas esta notícia não foi confirmada.



Bota fora do Rossumi leva Veteranos a Juiz de Fora



Caminhão Chevrolet canadense 4x4 raríssimo



Mais um militar na parada: Dodge 4x4.



Juiz de Fora 96, a Alemanha é aqui.



Chrysler Esplanada: o Simca V8 terminou aqui.



Hudson Stepdown: maior seis cilindros do mundo.

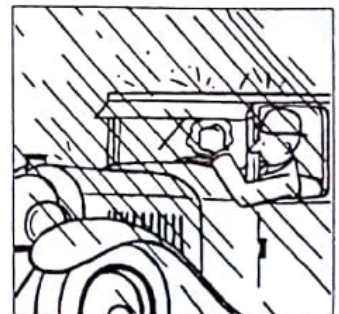
Importação de pára-brisa?

A J. Affonso talvez tenha a solução. Ligue para a gente.

J. AFFONSO

J. Affonso Comércio Internacional Ltda.

Av. Mal. Floriano, 19 S/1003 - CEP 20.080-003 - Tel.: (021) 263-4668 - Fax: (021) 253-8117 e 233-3655 - Rio de Janeiro





Muricy pensativa "O que fazer com minhas latas de Mazzola SAE 30?"

TEXACO FAZ PALESTRA NA SEDE DO VETERAN

O Coordenador de Palestras Técnicas do VCC-RJ, Sr. Ony da Calderetta Coutinho, promoveu um encontro sensacional sobre LUBRIFICANTES MODERNOS PARA AUTOMÓVEIS ANTIGOS, na nossa sede veterana.

Os palestrantes, Giuseppe Sarpa e Paulo Fernandes, ambos

engenheiros da TEXACO, dissertaram sobre métodos e conceitos modernos de lubrificação, atenderam a todas as dúvidas (inclusive as do Muricy, o Perguntador) e ainda apresentaram um vídeo sensacional sobre o tema.

Parabéns à TEXACO, aos engenheiros e ao CPT-Ony! ■

MIERES VISITA O CLUBE DO BONDINHO

Numa de nossas noites de segunda-feira mais inspiradas, quando a presença de uma lua excepcionalmente bela e brilhante nos encantava perigosamente, o Clube do Bondinho recebeu no dia 06 de maio a visita do esportista Roberto "Bitito" Mieres, personagem reportado no RADIA-DOR 38 por seu amigo João Rocha Lagoa. Ver também errata do próprio João, no número seguinte, esclarecendo umas dúvidas.

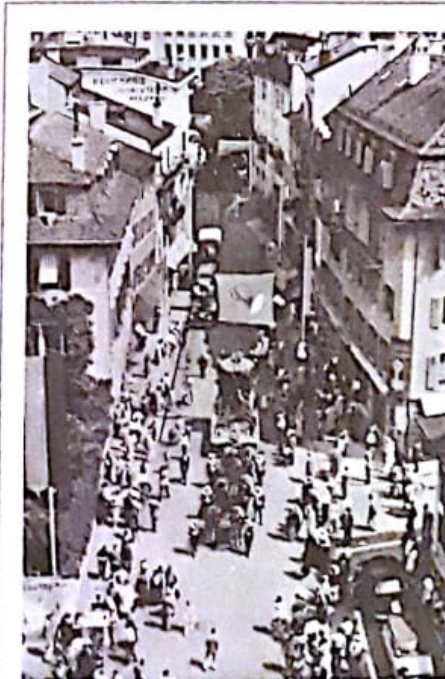
Mieres garantiu a festa contando casos da heróica Fórmula Um, na década de 50, quando competiu entre lendas do automobilismo, como Fangio, Ascari, Moss... Contou que Fangio era um tremendo pão-duro e foi por aí a fora. As fotos mostram a alegria da petizada e nos obrigam a confirmar que o João, apesar da cara, não dormiu nem um minutinho. ■



Um momento histórico: Mieres e O RADIA-DOR



O Bando da História passou em Santa Tereza: a turma pegou.



Momentos Inesquecíveis Veteran Car

CLUBE DO BONDINHO - Santa Tereza parou... Os sócios botaram para quebrar, não regateando esforços para a homenagem à Padroeira Internacional do Clube, Camille Palha, que levou algumas amigas para comerem alguma coisa na festa.



"Na memória dos entusiastas, as corridas são lembradas por feitos notórios dos pilotos, dos mecânicos e às vezes, de ambos.

O Grande Prêmio da Alemanha de 1957 reside na memória como a maior corrida de Fangio, e seu canto de cisne, antes de se retirar das pistas.

Foi isto, e foi mais ainda. É verdade que corridas não são ganhas só pelo piloto. O projetista, o chefe de equipe e os mecânicos contribuem em escala maior ou menor. O Grande Prêmio da Alemanha de 1957 foi um exemplo clássico de um inteligente plano de batalha traçado pela equipe, antes da corrida, e executado brilhantemente pelo piloto no circuito.

Em 1957, Fangio tinha 46 anos. O calmo, educado e bem aparentado argentino que começara como mecânico com onze anos, só estreou na Europa em 1948 já com 37 anos, e desde então havia sido campeão mundial quatro vezes. As últimas três em sequência.

Seu título de 1956 foi ganho ao volante de uma Ferrari. Agora ele ha-

O Canto do Cisne.

Nürburgring, agosto de 1957.

Vicente von der Schulenburg

O maestro morreu. Muito se tem escrito a respeito de Juan Manuel Fangio após a sua morte. Tenho na minha biblioteca automobilística um livro de 1965, chamado "The Shell book of epic motor races" "Entre várias corridas épicas encontrei este relato, contando a história do Grande Prêmio da Alemanha de 1957. Vamos a ele:

via trocado para a escuderia rival, Maserati, e dirigia um Fórmula 1 de 2,5 litros com 6 cilindros: a famosa 250F. O concorrente, claro, era a Ferrari, que usava carros com motores V8 Lancia. Havia também o crescente desafio dos Vanwall, os primeiros carros ingleses de sucesso em Grandes Prêmios.

Quatro corridas já haviam sido realizadas na temporada de 1957. Fangio derrotou as Ferraris e os Vanwalls nos Grandes Prêmios da Argentina, Mônaco e França. Stirling Moss no Vanwall vencera o Grande Prêmio da Europa em Aintree.

Agora o circo ambulante de carros, caminhões, trailers, pilotos, mecânicos, repórteres, fotógrafos e fãs chegava a Nürburgring. O fantástico e incomparável circuito alemão de 22,8 quilômetros e 174 curvas, encurvado nas florestas de pinheiros da região de Eifel, ao sul de Colônia.

Os treinos realizados sob sol intenso mostraram que a corrida, disputada em 22 voltas, seria muito rápida. O recorde da pista foi quebrado por

sete pilotos. Fangio fez o melhor tempo, rodando em 9 minutos e 26 segundos (145,27 km/h) contra seu recorde de 1956, de 9 minutos e 41 segundos (141,26 km/h) com a Ferrari.

Os Vanwalls desapontaram nos treinos. Os carros verdes estavam péssimos no circuito ondulado. O melhor que conseguiram foi o tempo de 9 minutos e 36 segundos com Tony Brooks, o dentista voador.

Mike Hawthorn, porém, conseguiu uma volta de 9 minutos e 29 segundos com a Ferrari, e ficou claro que a corrida seria disputada entre carros vermelhos italianos, Ferraris e Maseratis, e entre o velho Fangio e os *golden boys ingleses*, Mike Hawthorn e Peter Collins, ambos da Ferrari.

Mike, com sua inconfundível gravata borboleta, fumante de um bom cachimbo inglês, natural de Surrey, tinha então 28 anos. Peter, alto e elegante, brincalhão incorrigível, tinha 27. Os dois loiros eram os melhores amigos nos circuitos. A Escuderia Ferrari não tinha primeiro piloto oficial, e eles se negavam a discutir quem era o melhor piloto. Onde um estava, o outro estava sempre logo atrás.

Não poderia haver contraste maior entre estes dois jovens velozes e um Fangio que estava prestes a se retirar das pistas, sendo porém experiente e ainda com muita vontade de vencer. Era entre eles que a vitória na prova seria disputada.

A grande decisão da Maserati foi tomada antes da corrida: Fangio iria largar com apenas meio tanque.

A razão era simples. Os treinos mostraram que o consumo de gasolina e o desgaste dos pneus no circuito sinuoso e cansativo era muito alto. Hawthorn e Collins estariam correndo com tanques cheios para não terem de parar nos boxes. O plano da Maserati era que Fangio, que já dirigia um carro muito leve devido ao tipo de chassis e aos tanques de alumínio, começaria a corrida com a vantagem de menos peso ainda devido à sua menor quantidade de gasolina. Por causa disto deveria assumir a liderança e construir uma considerável vantagem.

No meio da corrida quando parasse para abastecer, receberia um novo jogo de pneus traseiros. Ele poderia en-

tao andar rápido até o final da corrida sem se preocupar com o desgaste dos pneus.

Era um plano inteligente, mas como todo plano de corrida este também poderia ir por água abaixo devido a muitos fatores. Era como uma aposta de alto risco, e dependia enormemente da habilidade de Fangio. O plano foi mantido no mais absoluto sigilo.

O dia da corrida, 4 de agosto, estava quente e seco, e mais de 300.000 pessoas compareceram ao *ring* para assistir à batalha. Havia 24 carros no grid para a largada às 13:15 horas, incluindo alguns Fórmula 2, seis Coopers e algumas Porsches, que na época corriam junto com os carros de Fórmula 1, apenas para alongar a procissão atrás dos líderes.

A largada foi a conhecida confusão de barulho e cores. Os pilotos lutando para segurar seus carros indóceis, até que a bandeira quadriculada desse a largada e eles pudessem partir, cantando pneus e deixando longas marcas de borracha no asfalto quente.

Hawthorn e Collins assumiram a liderança, com Fangio muito próximo a eles. Os outros lutavam por suas posições enquanto desapareciam na Curva Norte, na longa primeira volta do circuito, entre florestas, subidas, descidas, passos e curvas sinuosas. Os espectadores na reta de chegada sentavam ansiosos olhando a torre de colocações, esperando quase dez minutos até a próxima passagem dos líderes.

O primeiro a surgir foi Hawthorn com Collins e Fangio logo atrás, depois vinham Jean Behra com Maserati, Luigi Musso com Ferrari, Harry Schell com Maserati, e as Vanwalls de Tony Brooks, Stirling Moss e Stuart Lewis-Evans.

Os alto falantes anunciaram o tempo de Hawthorn: 9 minutos 42.5 segundos. Isto representava 140,86 km/h, muito perto do antigo recorde conseguido a partir da largada. A torcida sentiu que esta seria uma corrida muito especial ...

Na volta seguinte Hawthorn baixou seu tempo para 9 minutos 37,9 segundos - 142,06 km/h - e o antigo recorde da pista foi massacrado. Apesar das posições dos três primeiros colocados não terem se alterado, Fangio se aproximou de Collins e a tensão cresceu quando seu tempo foi anunciado e se descobriu que a velocidade do pequeno argentino, que era chamado de "El Chueco" por causa de suas pernas tortas, fora de 142,85 km/h !

Na terceira volta Fangio passou Peter Collins; e então, após uma batalha roda-a-roda com Mike Hawthorn, o homem da gravata borboleta, o capacete marrom de Fangio apareceu na ponta, na descida para Adenau, se afastando rapidamente dos seus concorrentes.

O plano da Maserati começava a funcionar!

Fangio abriu 5 segundos entre sua Maserati e as Ferraris no final da terceira volta, e continuava a ir cada vez mais rápido. A temperatura esquentava e a corrida também. Fangio começou a se distanciar mais e mais, e bateu o recorde da pista novamente nas voltas cinco, seis, oito e dez. Os garotos loiros dos carros com o cavallino rampanti não conseguiam se aproximar dele. Na metade da prova, percorridas onze voltas, Fangio tinha 28 segundos de vantagem sobre Hawthorn, e a segunda parte do plano Maserati entrou em ação. Fangio, cantando pneus, levava seu carro para os boxes.

Enquanto os mecânicos lutavam contra o relógio para reabastecer e tro-

GRUPOS GERADORES

- Gás natural • Óleo vegetal
- Óleo Diesel

CONMaK
D I E S E L

Av. Marechal Câmara, 160/1102 - CEP 20020-080 - RJ - Tel.: 985-6646/fax.: 240-2714

SOBRESSALENTES URGENTES

- Máquinas • Motores
- Caldeiras

TANA TRADING 24h

car os pneus traseiros, Fangio calmamente saltou do cockpit e tocou seus óculos.

Ele só ficou impaciente quando os preciosos segundos conquistados duramente na pista, foram desperdiçados pelos mecânicos. Demoraram 53 segundos para completar seu trabalho - um trabalho fraco, que ameaçou seriamente o sucesso do plano. Mas felizmente para "El Chueco", os pilotos da Ferrari, apesar de avisados, não sabiam o motivo de sua parada nos boxes. Eles pensaram que Fangio tinha problemas com seu carro, e satisfeitos, relaxaram. Este foi seu grande erro. Com as Vanwalls andando em sétimo e oitavo - Lewis Evans já havia abandonado - eles estavam literalmente correndo sozinhos. Fangio saiu dos boxes com seu carro aparando a grama ao redor da Curva Sul. Ele estava 50 segundos atrás das Ferraris quando retornou à corrida.

Hawthorn e Collins, que se chamavam de "Mon ami, mate", trocavam a liderança, correndo um contra o outro com grande camaradagem, dirigindo com uma só mão, trocando acenos e protegendo os olhos do sol com uma das mãos.

Hawthorn fez sinal para Collins andar a seu lado na reta. Emparelhados, Hawthorn apontou para trás e fez sinal com o polegar para baixo, indicando que Fangio estaria com problemas. Collins respondeu com um O.K., e apontou para Hawthorn com um dedo para cima, e depois para si mesmo com dois dedos, indicando que Hawthorn deveria ser o primeiro, e ele o segundo. Esta atitude extremamente esportiva por parte de Collins, com certeza lhes custou a vitória; que a esta altura parecia mais do que certa.

Mesmo quando receberam o aviso que Fangio estava de volta à corrida, eles não levaram a sério. Acreditaram, como a maioria fez, que Fangio estava voltando com um carro que tinha mostrado problemas.

Enquanto Fangio esquentava os pneus novos, nas três primeiras voltas, ele não colocou nenhuma pressão nos líderes, que continuavam alegremente ignorando o verdadeiro potencial de Fangio.



5 segundos atrás, segundos nos lugares de pilotos.

Foi então que Fangio começou a acelerar, dando início à mais espetacular corrida de toda a sua longa carreira automobilística.

O circuito de Nürburgring é um circuito para pilotos, par excellence, estando muito longe dos circuitos de duas retas e duas curvas criados em muitos aeroportos desativados após a guerra.

Somente três pilotos, todos maestros, venceram o Grande Prêmio da Alemanha em Nürburgring após a guerra: Ascari, Farina... e Fangio. É um circuito que demanda toda a habilidade e experiência que um piloto de ponta possui. Somente na pequena reta dos boxes é possível levar o carro à velocidade máxima. Em todo resto do circuito é uma curva atrás da outra, 85 para a direita, 89 para a esquerda, 3828 curvas ao longo de uma corrida, demandando constante troca de marchas, contínuo alinhamento para a próxima curva e poucos pontos de ultrapassagem. Era aqui que a experiência contava mais que a juventude. Era aqui que Fangio mostraria as qualidades que o fizeram o Superpovo do esporte.

Sua média horária subiu para mais de 143,3 km/h e ele começou a recuperar sete segundos por volta. Na décima sexta volta ele já estava a 33

segundos de Hawthorn. Na volta seguinte, já eram 26 os segundos que os separavam.

O box da Ferrari estava atento. Surpreveu com o argentino, colocaram placas de "acelerem" na passagem de seus dois pilotos britânicos em frente aos boxes. Os dois amigos começaram a acelerar também. Em condições normais eles deveriam ser capazes de segurar Fangio. Mas eram dias na vida dos virtuosos do automobilismo, os Nuvolari, Rosenzweig, Fangio, Mosses, quando ninguém pode com eles. E este era o dia de Fangio. Com certeza nenhum piloto poderia ter segurado Fangio naquela tarde em Nürburgring. Ele pilotava confiante nos pneus novos e tanques reabastecidos. Na décima-oitava volta ultrapassou pela primeira vez na história de Nürburgring a incrível barreira dos 145 km/h!

Através das 174 curvas, à direita e à esquerda, alinhando sua Maserati curva após curva, às vezes tirando as quatro rodas do chão no topo de uma colina, ele continuava devorando segundos após segundo. As marchas eram passadas com precisão pela sua mão direita. Ele pilotava no limite. Além do limite. Seus olhos aguçados atrás dos óculos. Volta dezotois - 145,4 km/h. Volta dezenove - 145,8 km/h. Volta vinte e o fantástico tempo de 9 minutos 17,4 segundos. Seu segundo melhor que sua última volta. Luta velocidade de 147,9 km/h. Os vencedores estavam boquiabertos. Não acreditavam no que viam.

Agora, Fangio estava a apenas dois segundos de Hawthorn, e não havia nada que ele ou Collins pudessem fazer. A melhor volta que Hawthorn conseguia fazer era de 9 minutos 24,2 segundos. Nove segundos mais lento que Fangio. No seu espelho, Collins não via nada além da cor vermelha da Maserati do Maestro. Na lenta Curva Norte, o vermelho do seu espelho já se encontrava à sua frente. Uma pedra atirada pela Maserati atinge o óculos de Collins. Ele estava batido e começava a ficar para trás.

Mike Hawthorn, porém, continuava na luta. Se ele não era o maior piloto da história, com certeza era o mais lutador. Ombros e cotovelos

saindo do cockpit que sempre parecia pequeno para seu corpo enorme. Com sua viseira característica brilhando ao sol do verão, ele fazia as curvas mais rápido que nunca. Ele havia ganhado uma disputa com Fangio no passado, mas não havia nada que pudesse fazer, neste dia e neste circuito, contra o homem que havia descontado 11 segundos em uma volta.

O sobrenatural Juan Manuel Fangio, o Maestro, o Supremo, El Chueco, passa Hawthorn antes da Breidscheid na penúltima volta com suas rodas por cima da grama. No início da última volta, Hawthorn já está três segundos atrás de Fangio.

Hawthorn continuou a lutar.

Na verdade, pilotou de maneira magnífica, e conseguiu que a distância não aumentasse. Mas não havia como reduzi-la.

A bandeira quadriculada desceu para o veloz argentino, que completou a prova em 3 horas 30 minutos 38.3 segundos, após ter realizado a mais brilhante corrida de sua vida, com a velocidade média de 142.95 km/h.

Hawthorn terminou 3,6 segundos atrás de Fangio, e Peter Collins, 32 segundos atrás de Hawthorn. Então vieram Musso, Moss, Behra e Schell.

As pessoas se perguntavam se Fangio teria obtido esta gloriosa vitória se Mike e Peter não tivessem relaxado, quando Fangio entrou nos boxes. Ou será que ninguém seria capaz de vencê-lo neste dia?

Fangio nunca mais pilotou como no Grande Prêmio da Alemanha. As Vanwalls, que andaram mal no tortuoso circuito de Nürburgring, eram melhores que as Ferraris e Maseratis nos circuitos velozes, e os Grandes Prêmios de Pescara e da Itália foram vencidos por Stirling Moss.

A espetacular vitória na Alemanha, porém, assegurou o quinto Título Mundial para Fangio. O quarto em seqüência.

No final da temporada de 1957, Fangio anunciou sua retirada das pistas. Ele simplesmente disse: "Chega uma hora em que todos temos que desistir. Eu acho que minha hora chegou."

Ele encerrou sua carreira após algumas corridas na temporada de 1958; a temporada em que Mike Hawthorn, o jovem piloto inglês trucidado por Fangio em Nürburgring, o sucedeu como Campeão Mundial. O primeiro inglês Campeão Mundial."

É uma pena que de todos estes pilotos, somente Moss esteja vivo. Hawthorn se retirou das pistas no final de 1958, e faleceu num acidente de rua em 22 de janeiro de 1959. O alegre Peter Collins morreu em 3 de agosto de 1958, ironicamente, em Nürburgring. Behra, Musso, Schell, Lewis-Evans... todos se foram.

Mas o show não pode parar e enquanto existirem carros de corrida, pilotos, mecânicos e apaixonados como nós, existirão histórias como esta para serem contadas, e loucos como nós para ouvi-las. ■

Vôo Solitário

Parar no box, tudo treinado e acertado, trocar pneus traseiros, abastecer, era perder uma vantagem já conseguida e recuperá-la, com boa margem de segurança. O imprevisível põe entretanto tudo a perder, são vinte segundos de imobilidade além da conta.

Pense no Fangio. Sentou no banco, girou a manete de contato, se preparou para o tranco. O motor, afinado, poderoso, pegou, isto pelo menos ia bem. Os ingleses, lá na frente, não se via; o mecânico, vergonha no canto do box, ele viu enquanto o bólido queimava o chão.

A equipe, o projeto, a estratégia, o sucesso, tudo se rendia aquele detalhe e agora, de frente, o impossível. Era o tudo ou nada, pobre mecânico, era só o tudo, o nada já estava ali.

Snoopy, do Charlie Brown, sempre me encantou, sentado na sua casinha de cachorro feita cockpit. De óculos, capacete e cachecol ao vento: lá vai o grande ás da I Guerra, com seu dicionário de francês. Típico do vôo solitário, do piloto de caça, da caça que é igual a mim, armada igual a mim.

Fangio enfrentou uma perseguição solitária durante meia corrida. Atrás da caça sem vê-la, apenas uma tabuleta abreviada a cada dez minutos.

Achou a caça nas últimas voltas, viu, passou e venceu.

Vôo solitário do piloto talentoso, espetáculo do bailarino no seu canto do cisne.

Roberto Dieckmann



Momentos Inesquecíveis Veteran Car

GARAGEM SOÇAITÉ - Voltamos ao velho ponto de Ipanema, onde nosso colega-piraquê Machado trocou as também velhas Robertettes por jovem e numerosa salta. Todos adoraram, vejamos o sorridente Vilhena pegando um biscoitinho para viagem, enquanto o Kojak tranze a sobrançelha, que foi tudo o que sobrou.

Sm 2 de julho de 1961, aos 26 anos, Baghetti venceu o primeiro GP de Fórmula I oficial de que participou, em Reims, na França, um record até hoje não batido.

Nesta prova, com uma Ferrari 156, mais conhecida como "shark nose" (nariz de tubarão), superou por apenas 1/10 de segundo a Porsche de Dan Gurney, após contínua perseguição durante toda a corrida. Anteriormente, vencera os GPs de Siracusa e Nápoles, ambas não oficiais.

Mas Baghetti notabilizou-se por ter participado de 21 GPs válidos na Fórmula I, com um record ainda mais impressionante : extremamente consistente, não teve qualquer incidente por sua culpa, apenas um "cavalo de pau" em Aintree (Inglaterra). Duas semanas após seu triunfo em Reims, debaixo de já conhecida e britânica garoa, foi obrigado a freiar de golpe, para evitar dois veículos acidentados. Como consequência, sua Ferrari foi

de marcha-ré destruir um cartaz, marcando-lhe apenas o capacete, sem ferir-lo.

Tudo isso foi consequência de um belíssimo estilo de pilotar, extremamente suave e, por isto, muito seguro, que identificava Baghetti entre os demais competidores, desenvolvendo ao longo dos anos uma forma de pilotar denominada "la guida pulita".

Nascido em 25 de dezembro de 1934, em Milão, Giancarlo Baghetti debutou nas corridas em 1956, primeiramente pilotando viaturas de Grã-Turismo (Alfa 1900 TI) e, em seguida, a fórmula junior Dagrada, durante todo o ano de 1960. Construída por Ângelo Dagrada, pessoalmente, em sua oficina na Via Salaino, em Milão, como era hábito naqueles tempos : com muito amor e carinho, desenhando o chassi com gesso no solo da oficina e utilizando um motor de 4 cilindros em V, de 1090 cm³ da Lancia Appia que, num genial trabalho de

preparação, desenvolvia 105 CV a 7500 rpm, mais do que o dobro do veículo de série (48 CV). Isto num chassi tubular em que todo o eixo traseiro se movimentava um pouco, com efeitos inimagináveis quando sob ação dos freios. A Dagrada apresentava um comportamento, digamos, indeciso, pois na fase de inscrição em curva era sobesterçante, passando em seguida a um sobresterço caprichoso, muito difícil de controlar com o acelerador.

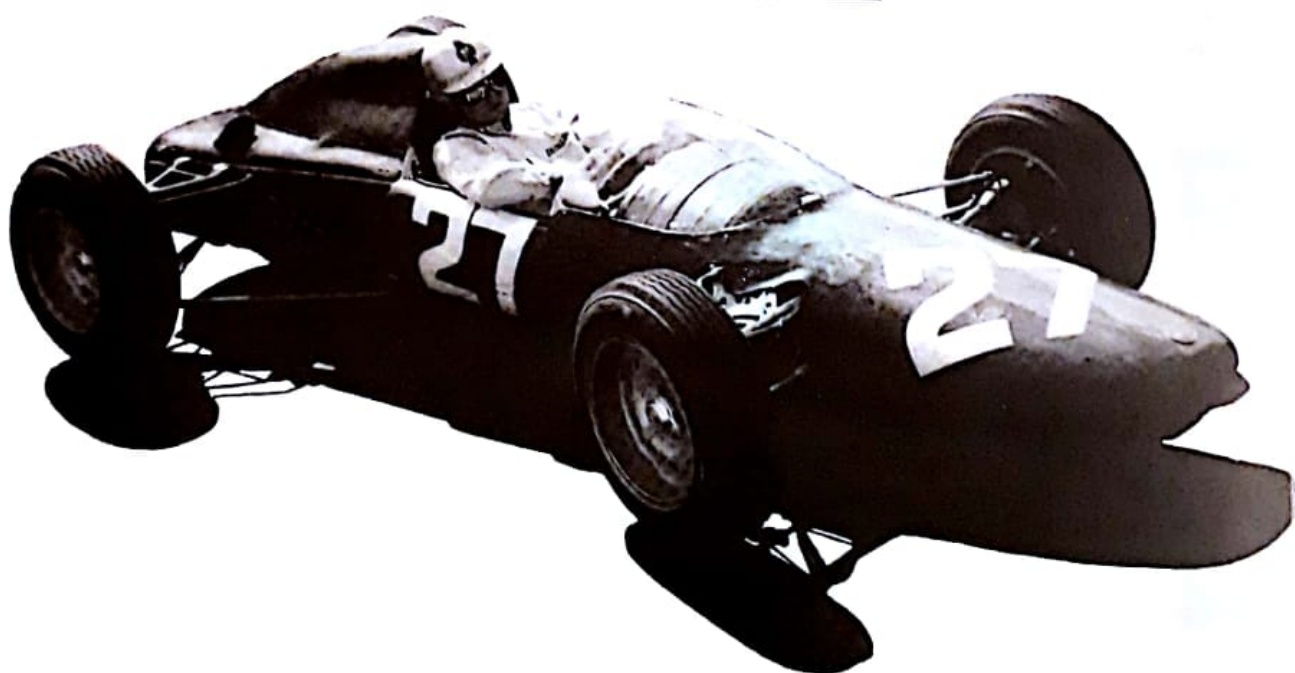
Baghetti venceu magistralmente as três primeiras provas disputadas, exatamente como aconteceria posteriormente com a Ferrari F-1, inclusive sob chuva intensa, no Aeroautódromo de Modena.

Estas vitórias, em seu território, chamaram a atenção de Enzo Ferrari, que o convidou a pilotar para a Scuderia Sant'Ambroeus, a famosa Ferrari 156 "shark nose", uma das primeiras de motor traseiro.

PILOTOS CLÁSSICOS

Giancarlo Baghetti - "La Guida Pulita"

João Rocha Lagoa





Bolonha, 1961. Baghetti apresenta o A1S Fórmula 1 à imprensa. (Foto Ruoteclassiche)

Entretanto, primeiramente, pilotou uma 250 Testa Rossa, da categoria Sport, em Sebring (Flórida) nas 12 horas, sem qualquer tipo de teste de familiarização, um tabu após as mortes em testes de Alberto Ascari, em 55, em Monza, e de Eugenio Castellotti, em 57, em Modena. O velho "commendatore" não queria que mais um piloto italiano desaparecesse nestas circunstâncias. Foi então que Baghetti, apenas saído da Fórmula Junior Dagrada, teve que pilotar uma viatura enorme, potentíssima, com seus 12 cilindros, 300 cv a 7500 rpm, em dupla com Willy Mairesse, nesta prova de 12 horas. Nos treinos, com uma pilotagem extremamente polida, linear, com correções mínimas no volante, diferente de Mairesse, de estilo brusco e impetuoso, Baghetti lograva tempos melhores que os outros companheiros, terminando a prova em 2o. lugar, atrás de Phil Hill (campeão mundial deste ano) e Olivier Gende-

bien em outra Testa Rossa, esta um pouco mais moderna.

Baghetti conta que a imensa máquina solicitava muita energia para virar o volante nas entradas de curva, diferente da sua Fórmula Junior, para vencer a tendência sobesterçante; mas durante a curva, sob aceleração, esta tendência desaparecia para dar lugar a um sobresterço, proporcional à potência aplicada. Em Sebring havia uma curva de retorno, velocíssima, que era feita após um golpe de direção na entrada, seguida de aceleração num precário equilíbrio entre sobes-

terço e sobresterço, demandando grande perícia.

As 12 horas de Sebring aconteceram em 12 de março de 1961. Apenas retornando à Itália, Baghetti, já credenciado na Fórmula I por Eugenio Dragoni, fundador da FISA, adquiriu uma berlineta Ferrari 250 "Short wheel base" de Toselli, outro bravo piloto milanês que vencera no ano anterior o campeonato italiano de Grã-Turismo. Tinha o mesmo motor da Testa Rossa, 12 cilindros e 3 litros, mas potência de 250 CV. Todas as manhãs treinava em Monza, pista velocíssima, ainda sem as chicanes. O record da categoria era de Toselli, com 1'55"7/10. Baghetti, no 3o. dia de treino, chegou a 1'51"8/10, média de 188 km/h, contra os 180 km/h de Toselli.

Eugenio Dragoni, que se tornaria diretor esportivo da Ferrari no ano seguinte, entusiasmou-se. A 250 SWB, menos potente e mais pesada que a Testa Rossa, tinha suspensão menos rígida para uso em estradas, fazendo curvas apoiando-se nas rodas externas, com respostas progressivas de motor. A direção, entretanto, era mais pesada e imprecisa, de reações retardadas e movimentos mais amplos. Também os freios eram menos potentes. Tudo isto se encaixava bem ao estilo polido de Baghetti, instintivamente linear, na tentativa de reduzir todo atrito desnecessário dos pneus, pois os golpes no volante faziam o

A precisão
que você precisa.



BOSCH • RIDGID
RÖHM • BELZER • GEDORE
DORMER • TWILL • ETC



Rua dos Invalidos, 23 e 25 - Tel. PABX: (021) 221-7791 - Fax (021) 232-5677
Telex (21) 35318 - (21) 40444 FULA - CEP 20231-040 - Rio de Janeiro - RJ

carro ziguezaguear e prejudicavam a velocidade de saída da curva.

Era necessário freiar antes do curvão de Monza, pois na tentativa de retardar a freiada ao máximo, Baghetti certa vez percorreria esta curva a 200km/h toda de lado. Disputou com máquina semelhante, oficial de fábrica, uma prova em Nurburgring, em dupla com Willy Mairesse, chegando em 4º lugar absoluto.

Finalmente, foi chamado à pista de Modena, em 25 de abril, com vistas ao GP de Siracusa. Estavam presentes o diretor técnico Eng. Carlo Chiti, o jovem engenheiro Mauro Forghieri e o diretor esportivo Romolo Tavoni. Lá estava a belíssima Fórmula I, Dino 156, pequena, com curta distância entre eixos (apenas 2,30m), baixíssima, com um volante pequeno. Baghetti ficou fascinado pois o motor era de 185 CV, 6 cilindros em V, 1500 cc, 9200 rpm, colocado posteriormente, o que tornava o veículo nervoso, mas equilibrado e controlável.

Com direção precisa, pouco sobesterço e sobesterço gradual em aceleração, sua "guida pulita" se ex-



Baghetti com a Ferrari 156. (Foto Ruoteclassiche)

pressava genialmente, em perfeita harmonia entre homem e máquina. Por esta razão estabeleceu um record imbatível: o único piloto de Fórmula I na história que venceu na estréia, bem como seus três primeiros GP's consecutivos. Superou pilotos mais experientes como Gurney e Bonnier, com Porsche, mais fácil de guiar, por apenas 3 segundos em Siracusa; em Nápoles foi fácil pois os pilotos oficiais estavam competindo em Monte Carlo. Entretanto, em Reims, compa-

receram Phil Hill, Von Trips e Richie Ginther com Ferraris mais potentes, com motor a 120º, mais as Porsches e a Lotus de Jim Clark. Baghetti venceu, após intensa luta, seguida de superaquecimento, por 1/10 de segundo, com o modelo antigo, cujo motor era a 65º. Tanto que, em 10 de setembro, dirigia o modelo novo, mais equilibrado e mais baixo, na prova de Monza. Percorria a difícil curva de Lesmo sem tirar o pé do fundo, em derrapagem controlada, possível graças à "guida pulita". Nesta corrida, infelizmente, faleceram Von Trips e 13 espectadores, após choque de sua Ferrari com a Lotus de Jim Clark.

No ano seguinte (1962) deixou a Ferrari para, juntamente com Phil Hill, integrar a equipe ATS realizada pelo eng. Carlo Chiti, sem alcançar sucesso (Scuderia Serenissima).

Retirou-se das pistas em 1968 após passagem pela Brabham, Parnell e Lotus, tornando-se repórter e jornalista da Auto Oggi, falecendo em 1994, prematuramente, aos 60 anos, de câncer. ■

NOTA DO AUTOR :

Muito se fala, neste momento, sobre Giancarlo Baghetti e seu record ainda não batido de ganhar o 1º GP do qual participou. Jacques Villeneuve, estreante, quase conseguiu o mesmo feito em Melbourne, GP da Austrália, em 9 de março passado.

Baghetti, no nosso universo de grandes pilotos, pode ser considerado dos mais brilhantes por seu feito e por seu inesquecível estilo de pilotar.

Sua carreira seria muito mais brilhante e extensa caso não houvesse abandonado, juntamente com Phil Hill a equipe Ferrari, para abraçar o projeto ATS. Este, de autoria de Carlo Chiti, também egresso da Ferrari, elaborou um carro magnífico, mas sem o necessário respaldo financeiro. O ATS de Fórmula I tinha motor V-8 a 90º de 1500 cm3, 190 CV a 10.500 rpm e câmbio Colotti de 6 marchas mais ré. Este câmbio romperia no GP da Bélgica, em Spa-Francorchamps em junho de 63, na estréia do carro. Disputaria sucessivamente os GPs da Holanda, Itália, USA e México, classificando-se apenas em Monza, em 11º lugar, pilotado por Phil Hill.

Certa vez fui chamado por um amigo da TV francesa para entrevistar Niki Lauda, então pilotando o Brabham Alfa Romeo no lugar de Moco (José Carlos Pace) recentemente falecido, vítima de um desastre aéreo. Nesta ocasião, encontrei Carlo Chiti, acompanhando os testes no autódromo do Rio. Tive então a oportunidade de conversar com ele, abordando em certo momento o tema ATS. Contou-me que, incompatibilizado com o Commandatore Enzo Ferrari, elaborou às pressas o projeto ATS, financiado pelo conde Giovanni Volpi di Misurata, Jaime Patino (rei do estanho) e Giorgio Billi (rico industrial), e batizado então "Serenissima". Devido a divergências entre os sócios, foi a equipe, após 1 ano de insucessos, adquirida pela Alfa Romeo, transformando-se posteriormente na AUTO DELTA. Para lá Chiti se transferiu permanecendo por longo tempo, até recentemente, dar vida à "Motor Moderni" que era utilizado pela Minardi Fórmula I.

A respeito da ATS, Carlo Chiti declarava: "Oggi la rifarei quasi uguale".

Momentos Inesquecíveis Veteran Car



PRAÇA DE MAIO - Não se sabe o verdadeiro motivo e ninguém entendeu quando o Carneiro Leão saiu disputando a curva com o Julinho Christiano. Deu nisso ai e no tombo. Os documentos do Carneiro caíram e sumiram. Quem achar, ligar pra lá.

**A GENTE SABE TUDO DE CARRO ANTIGO.
DE FIAT NOVO, NEM SE FALA.**

Estoque variado, excelente avaliação do seu usado na troca, oficina especializada e atendimento personalizado. Nova Texas: a sua concessionária Fiat do passado, do presente e do futuro.



Nova TEXAS

R. Gen. Caldwell, 193/197 - Centro - Rio de Janeiro - RJ
Tels.: (PABX) 221-8672 - (VENDAS) 224-8922

Neste país que é capaz de relegar ao lixo as mais importantes peças de sua memória automotiva, é um verdadeiro milagre que tenham sido preservados, não só um, mas dois dos Rolls-Royce que passaram à Presidência da República nos anos 50.

São dois Silver Wraith de 53 e 54. O mais antigo é o Cabriolet Park Ward que estamos acostumados a ver nas cerimônias formais de posse e Sete de Setembro, desfilando garboso e imponente pelas largas avenidas de Brasília, enquanto o outro é uma limousine Mulliner fechada, ambos com chassi Silver Wraith. Aliás, esta limousine deu origem à lenda do presente da Rainha da Inglaterra, que até hoje cerca o Cabriolet. A limousine foi o presente da Rainha ao governo, enquanto o Cabriolet foi dado particularmente a Getúlio Vargas por um grupo de empresários e depois doado à Presidência. A limousine foi destinada ao uso

do Itamarati e ali viveu caindo aos poucos no esquecimento, até chegar ao seu estado atual, parada por não ter freios, sem poder sair da Garagem da Presidência, onde aguarda restauração. No Brasil, ainda há mais uma dessas limousines, que pertenceu a Assis Chateaubriand e dorme o sono dos olvidados em uma garagem da Receita Federal em S. Paulo.

Mas o nosso assunto é o Cabriolet, e dele vamos contar um pouco da história: nos anos 20, a Rolls percebeu que os tempos mudavam. Começava a haver uma sombra de maioria trabalhista no Parlamento, o boom de vendas depois da segunda guerra acabara e Claude Johnson, Diretor Comercial da Rolls, percebeu que o lobo rondava a porta do vestuário fabricante. Daí recomendou a Henry Rolls que projetasse um carro menor, que desse menos na vista e custasse a metade do preço de um Phantom.

O Decano dos Clássicos Brasileiros

Rolls-Royce Silver Wraith Formal Cabriolet 1953

Texto e fotos por José Rezende - Malhar

O Twenty

Apresentado em Outubro de 1922, o 20 HP (medida fiscal) contestava muitas coisas que eram tomadas por definição no Phantom: monobloco no motor ao invés de dois blocos, válvulas na cabeça e cabeçote removível, ignição Delco por bobina, bateria e, heresia das heresias, comando central do câmbio de três marchas. Essas características levaram a fina flor do pensamento automotivo britânico da época a achar que o novo Rolls não passava de um carro americano barato: de fato, o câmbio dos Rolls manteve-se à direita do motorista nos carros de direção inglesa até o advento do câmbio Hydra-

matic GM, em 52, quando então passou para a coluna de direção. A caixa do modelo posterior, o 25 HP, passou a ter 4 marchas. O 20 HP tinha 3127 cc, e seus 53 cavalos de força permitiam que fossem obtidos 100 km/h se a carroceria fosse leve o suficiente.

O motor do 20 HP teve muita significação na história da Rolls-Royce, por ter sido a base de todos os motores de pré e pós-guerra até 59, quando foi lançado o V8. Ele foi sendo desenvolvido ao longo do tempo e terminou sua carreira com 4887 cc e 178 cavalos. As únicas dimensões a serem conservadas ao longo desses 37 anos foram a distância entre os centros de

cilindro, escolhida para permitir boa refrigeração, e o curso de 114 mm, mantido na série inteira, que englobava unidades de quatro, seis e oito cilindros em linha. O oito (5675 cc e 200 hp) serviu para muitos veículos militares e de combate a incêndio, além de mover o Phantom IV, o mais raro de todos os Rolls, com 17 carros construídos entre 50 e 56.

O sucessor foi o 20/25 HP de 1930, 3667 cc e 70 cavalos, possibilitando 120 por hora nas carrocerias mais leves. Este foi o passaporte para que a Rolls sobrevivesse à Depressão de 29, sendo fabricado até 36, quando foi substituído pelo 25/30 HP. Seu motor de 4257 cc e 115 cavalos foi o animador dos Wraith de pré guerra e pós guerra, assim como os Bentley Mk VI, os primeiros produtos da Rolls com carrocerias feitas pela fábrica. Nessa altura, a Rolls tinha comprado os encarroçadores H J Mulliner e Park Ward, posteriormente glo-

merados em uma só empresa coligada que ficou conhecida pela sigla MPW.

O último dos descendentes do Twenty foi o Silver Wraith de 1939. O motor era o mesmo com válvulas maiores, que lhe deram uns 15 cv a mais. Porém a diferença marcante foi a adoção de suspensão dianteira independente como a usada no Phantom III desde 1933: triângulos desiguais superpostos, molas helicoidais e amortecedores de bracinho Armstrong, uma das mais finas tradições inglesas.

O Pós-Guerra

Construídos na nova fábrica de Crewe, erigida em 38 para aliviar a planta de Derby, os novos carros de 1946 tinham uma grande diferença dos seus antecessores: a carroceria toda em aço dos Bentley Mk VI. Começava a acabar o tradicional método de chapa de alumínio cobrindo o esqueleto de madeira de carvalho, muitas vezes

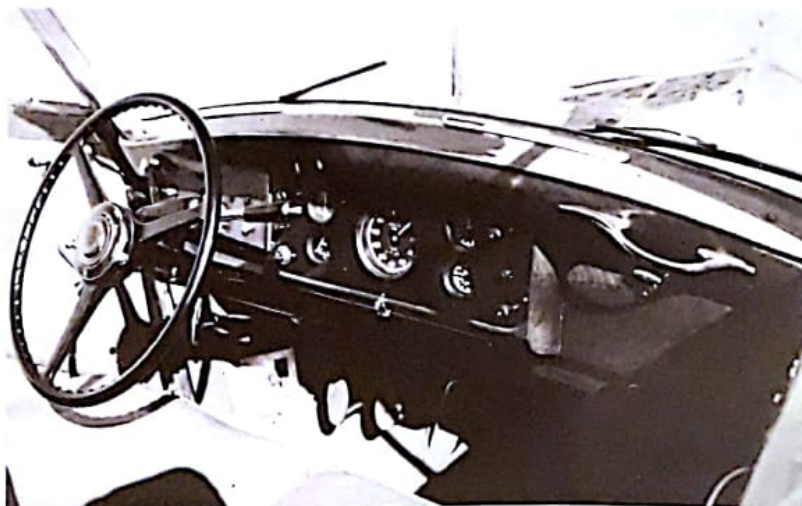


totalmente inadequado para os mercados de exportação e seus climas mais quentes e úmidos. Agora, mais importante do que nunca, com o lema governamental de exportar ou morrer: só recebia aço quem vendia parte da produção para o exterior.

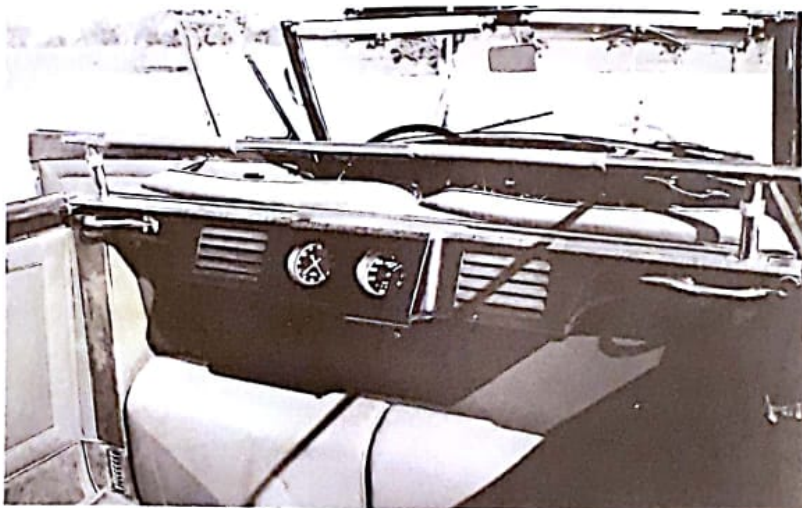
Os motores tinham dado um gigantesco passo atrás, com o advento de novos cabeçotes em "F", como os Aero daqui, com suas válvulas de admissão na cabeça e escape no bloco. Os Rolls-Royce Silver Wraith eram feitos em forma de chassi, enquanto os Bentley tinham uma carroçaria em aço feita pela Pressed Steel Co. sob projeto Rolls. Esta carroçaria mais tarde equipou o Rolls Silver Dawn, o primeiro carro da linha em que foi montado câmbio automático, no caso um Hydramatic da GM americana que teve seu corpo de válvulas modificado e o trambulador convertido para acionamento elétrico, conforme é instalado até hoje nos Rolls atuais.

Um detalhe interessante é que o objeto do nosso estudo custava na época mais de 13.500 dólares, quando um Chevrolet custava menos de dois mil. Só o chassi custava US\$ 5.500, fora a carroçaria. A distância entre eixos é de 133 pol. (3378 mm) e o nosso Rolls foi montado com uma carroçaria intitulada Formal Cabriolet, ou seja, conversível de quatro portas para ocasiões formais. Há quem sustente que esse tipo de carroçaria é único no Wraith, dos quais foram fabricados 1783 unidades depois e 493 antes da guerra.

Nosso Wraith tem um pouco mais de potência que seus antecessores, coisa de 150 cavalos para 4.566 cc, que são suficientes para levá-lo até 150 por hora e acelerar de zero a cem por hora em 17 segundos, performance de um Mille atual. Mas prestar atenção a esses detalhes é perder totalmente a perspectiva destes carros. O suficiente é saber que ele se move com energia e nada fica a dever aos americanos de sua época. Os freios



O interior é tradicional, com toda a madeira que se pode esperar de um Rolls.



... permite saber o que o motorista está fazendo ao volante.

tem um sistema ímpar, com os tambores traseiros com acionamento mecânico e na frente hidráulico, auxiliados por um servo mecânico de patente Hispano Suiça, de reconhecida eficiência. É pena que no carro da Presidência tenha sido realizado um conserto nos freios que os deixou um pouco duros, usando peças de carros nacionais. Isto contrasta com os testes de época feitos pela Autocar inglesa, que afirmava ser necessário no máximo "soprar" nos freios para deter o pesado Rolls. Os curadores atuais tem mais consciência da dimensão histórica do carro e estão trazendo manuais e peças da Inglaterra, já que Jack Barclay, concessionário da marca em Lon-

dres, comprou o estoque de reposição dos modelos de 6 cilindros da própria fábrica e fornece para o mundo inteiro.

O Wraith, apesar de todo o seu peso (1900 kg) e imponência, é um carro fácil de dirigir, daqueles onde o motorista se sente em casa em poucos minutos. Nós do RADIADOR fomos os únicos a pilotá-lo nas aléias da garagem da Presidência, comprovando ser o Rolls muito melhor de curvas e estabilidade que um contemporâneo americano, como também concordamos com a Autocar quando diz que ele é *user friendly*: a embreagem é um doce de macia e precisa, o câmbio mecânico na coluna, como eram os modelos mecânicos de ex-

portação, é uma manteiga. O esquema de marchas é igual ao do Aero Willys e deve merecer em breve um reparo para restaurar a precisão do trambulador, enquanto a direção é leve e com desmultiplicação razoável. O problema para o repórter, de avantajada compleição física, foi a proximidade entre volante e banco, que é fixo devido à parede que separa os dois compartimentos e limita o espaço no banco dianteiro, apertando um pouco. O Rolls realmente desliza no asfalto, mostrando porque custava tanto: é fácil sentir a qualidade de construção. O pesado automóvel comporta-se como seria de esperar de um símbolo da qualidade da manufatura britânica, sem fazer qualquer ruído de motor mais pronunciado e com qualidade de marcha difícil de igualar até em carros atuais.

Note-se que o rádio está no banco traseiro, do lado direito, e que há um relógio e velocímetro no anteparo entre os dois compartimentos, o que permite saber o que o motorista está fazendo ao volante.

O interior é tradicional, com toda a madeira que se pode esperar de um Rolls, enquanto os estofamentos são em couro, já feitos no Brasil e destoando um pouco em qualidade daquele da limousine, que ainda é o original Connolly em péssimo estado de ressecamento e todo rachado. A madeira do interior também está a merecer um envernizamento, enquanto a pintura está rachada em alguns lugares dis-

cretos. Seria o caso de alguma empresa patrocinar a pequena restauração que ele requer, conforme está sendo feito com o Protos do Barão do Rio Branco, amparada pela Lei Rouanet.

Os 27.000 km do carro se fazem sentir no estado excepcional da mecânica, que precisa de pequenos ajustes graças aos cuidados que a Garagem tem com ele, como fazê-lo funcionar regularmente. O que falta é um mecenas que poupe o Governo das despesas que o Rolls precisa nestes tempos de austeridade administrativa e tenha seu nome indissolúvelmente associado ao patrimônio automotivo brasileiro.

*Momentos
Inesquecíveis
Veteran Car*



O jantar do VCC-RJ no Baby-Beef demorou tanto para sair que fomos todos obrigados a comer um ovo-de-emergência, para evitar males maiores.

**SHOP
CENTER
DOS FILTROS**

Elementos de filtros para linha automotiva, industrial e marítima
Nacionais e estrangeiros, inclusive os antigos
Combustível, lubrificante, transmissão, hidráulico, água e ar

COSTA, SANTOS E CIA LTDA.

Rua Darke de Matos, 92-A - Higienópolis - RJ - Tel. PABX: (021) 270-8946 - Fax: 590-4749

**FABRICAMOS RADIADOR E
OUTRAS PEÇAS SOB ENCOMENDA.**

A Gráfica Wagner tem o prazer de imprimir O RADIADOR, o veículo do Veteran que é sucesso no Brasil inteiro. Mas a gente também imprime folhetos, catálogos, livros, bulas, revistas, rótulos e muitos outros tipos de trabalhos gráficos. Se você não quer esquentar a cabeça, deixe seu impresso por nossa conta.



GRÁFICA WAGNER LTDA.

R. Amazonas, 125 - São Cristóvão - Tel.: 580-1181 - Fax.: 580-1584



DETROIT E OS ANOS DE GUERRA.



A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA AMERICANA NA 2ª GUERRA MUNDIAL

Por José Candido Muricy

No final dos anos 30, quando a guerra na Europa se avizinhava inevitável, e o Japão expandia agressivamente o seu império na Ásia, os EUA tomavam politicamente as primeiras medidas práticas de apoio aos países ocidentais, principalmente a Grã-Bretanha: a primeira, em outubro de 1940, foi o Serviço Nacional Seletivo (National Selective Service Act) e a segunda, foi o Acordo de Empréstimo e Arrendamento (Lend Lease Act) em 1941, para equipamentos, aviões e veículos militares. Havia, à época, uma forte oposição interna ao envolvimento dos EUA no conflito europeu. Os políticos que a sustentavam eram chamados de isolacionistas e tinham forte influência no Congresso americano, sendo até alguns, simpatizantes do nazismo. Entretanto, o ataque de surpresa dos japoneses a Pearl

Harbour gerou um clamor nacional que unificou a América contra a agressão sofrida. Até então, o povo americano conhecia à distância e soava remota a guerra nos teatros europeu e asiático. A vida cotidiana americana não refletia a realidade próxima destes conflitos. Os anúncios ainda aludiam ao consumismo americano, belos e reluzentes automóveis, os mais variados aparelhos de utilidades domésticas, roupas baratas, alimentos fartos, enfim, uma economia que se recuperava dos anos anteriores de depressão.

A partir de dezembro de 1941 entretanto, não houve uma família americana que direta ou indiretamente não estivesse envolvida com o esforço de guerra. De uma população de 132 milhões de habitantes, 15 milhões serviram nas forças armadas du-

rante o conflito. Outros milhões fizeram parte da força de trabalho interna. Na indústria automobilística, a mobilização foi se fazendo gradual e de maneira extremamente cooperativa entre as três grandes: GM, FORD e CHRYSLER. Entretanto, alguns executivos ainda achavam, em 1940, que a produção devia se dirigir à defesa interna e não ao apoio aos países beligerantes. Henry Ford pessoalmente advogava esta linha de pensamento ao declinar de fabricar, sob licença, 6.000 motores de aviação Rolls Royce Merlin, contratados pelo governo americano, mas para serem enviados à Grã-Bretanha - um contrato que acabou sendo realizado com a Packard. A indústria produzia automóveis cada vez melhores tecnicamente, obtendo excelente performance, design arrojado, com paralamas integra-

CHUTING THE FIRE-POWER TO OUR PARATROOPS

Do a little "shooting" yourself!

FIRE-POWER
of Our Business?

OLDSMOBILE DIVISION OF GENERAL MOTORS

Fighting craftsmanship by Fishoc

THIS is the way of doing things...
...the quality of the work...
...the craftsmanship...
...the fighting...
...the Fishoc...
...the quality...

Fishoc

dos, ausência de estribos e a aerodinâmica predominando nos contornos estruturais da carroçaria.

Nunca se produzira tantos carros como entre os anos 1937 e 1942. A FORD, em 1940, produziu 600 mil automóveis. A CHEVROLET, desde 1939, manteve o 1º lugar na produção com 920 mil automóveis para 1940 e 1941. A CHRYSLER reestilizou todos os seus modelos em 1940, sendo que somente a DE SOTO fabricou perto de 86 mil automóveis em 1941. A PACKARD, graças à introdução do modelo 120, produziu cerca de 110 mil automóveis.

Mas todo este surto industrial de bens de utilização civil foi interrompido em princípios de fevereiro de 1942. A rapidez com que as fábricas de automóveis e outras de bens de consumo civil se incorporaram ao esforço de guerra americano é um dos maiores exemplos de integração, versatilidade e engenhosidade aliados à capacidade técnica-empresarial de todas as indústrias envolvidas. Vejam, a seguir, alguns exemplos e dados da participação de diversas fábricas de automóveis na produção de guerra:

- Um dos maiores contratos iniciais foi para fabricar o Jeep. Este versátil e onipresente veículo militar em todas as frentes de guerra foi desenvolvido inicialmente pela American Bantam, que estava concordatária à época, e via neste projeto sua salvação. Mas devido a algumas manobras escusas dos bastidores industriais, foram-lhe arrebatadas as glórias sob o pretexto de que não dispunha de capacidade instalada para produzi-lo nas quantidades desejadas pelo Departamento de Intendência do Exército Americano. Assim, com esta meia verdade, os pedidos foram divididos entre a FORD e a WILLYS-OVERLAND em julho de 1941, sendo que coube a esta última, 16.000 unidades iniciais.

- A FORD, por sua vez, ampliou a sua capacidade de produção com a



construção, neste ano, de uma fábrica inteiramente nova, ao custo de 65 milhões de dólares, moderníssima, com 1.600 tornos, frezas e prensas, além de farto ferramental especializado para produzir 200 bombardeiros B-24 "Liberator" por mês, em Willow-Run, Michigan. A título de gozação, em razão de uma fábrica de automóveis fabricar aviões, o primeiro "Liberator" a sair da linha de montagem levava pintado nos dois lados da fuselagem a frase "Will it run?" (Ele decolará?) como trocadilho. Coube à FORD fabricar também os tanques médios M-4 SHERMAN e o M-10, além dos motores a gasolina de 500 HP que os impulsionavam.

- A STUDEBAKER, por sua vez, fabricava caminhões e motores para



os bombardeiros B-17 "Fortaleza Voadora".

- A NASH-KELVINATOR participava na fabricação de partes da fuselagem do hidro-avião Vought-Skorsky VSS 44-A, hélices Hamilton-Standard para aviões De Havilland "Mosquito", detonadores de bombas e traillers.

- A CONTINENTAL MOTORS CORPORATION contribuiu com diversos tipos de motores para aviões leves de observação Stimson L-4; para os tanques médios M-9 Grant, para os bombardeiros B-17 e para o Jeep.

- A HUDSON MOTOR CAR COMPANY produzia sob licença sueca os canhões anti-aéreos OERLIKON de 20mm que equipavam blindados e principalmente, os navios mercantes, de guerra e os porta-aviões, bem como os componentes para os bombardeiros médios B-26 "Marauder" e pesados como a super fortaleza voadora B-29, além dos motores para as barcaças de desembarque de tropas e veículos.

- A INTERNATIONAL TRUCKS e HARVESTER produziram respectivamente diversos tipos de caminhões e tratores, bulldozers.

- A DODGE fabricou caminhões e "jeepões" 4X4, de 1/2 tonelada e ambulâncias.

- A CHRYSLER produziu diversos conjuntos moto-geradores, canhões anti-aéreos de 40 mm sob licença BOFORS, sueca, motores marítimos e de tanques, além de ferramentas industriais.

Alguns números estatísticos servem para ilustrar a participação de alguns fabricantes acima mencionados, nos quatro anos de guerra:

- FORD - 8.685 bombardeiros B-24, 7,2% do total de motores de aviação fabricados no período, 93.217 caminhões, 277.896 jeeps, 4.291 planadores, 2.718 tanques, 12.500 carros blindados e 13.000 veículos anfíbios.

CADILLAC

We're doing the job we're *best* fitted to do!

CADILLAC MOTOR CAR DIVISION **GM** GENERAL MOTORS CORPORATION

- **WILLYS-OVERLAND** - 380.000 jeeps.
- **CHRYSLER** - entre inúmeros outros produtos só mencionados, produziu 20.000 tanques.
- Propositadamente, deixei a participação da **GENERAL MOTORS CORPORATION** com suas diversas divisões e, em particular, a Cadillac, para o final. Indiscutivelmente, foi o conglomerado de empresas da maior indústria automobilística que maior contribuição deu ao esforço de guerra americano, com suas 94 fábricas espalhadas em seu território. Somente a divisão **OLDSMOBILE** produziu 48 milhões de projéteis de artilharia e 350 mil peças de precisão para motores de aviação. A divisão **BUICK** foi responsável pela produção mensal de 1.000 motores Pratt e Whitney para diversos aviões de caça e bombardeiros e a divisão **FISHER** - carroçarias construiu 16.000 tanques **SHERMAN**, além de instru-

Maio/Junho

mentos para aviões e canhões 90mm. Dos 2.665, 196 veículos militares de todos os tipos usados pelas forças armadas, a GM foi responsável por 854.000 dos caminhões produzidos através da sua Divisão Chevrolet. Por outro lado, a divisão **PONTIAC** também foi responsável por 30.000 canhões **OERLIKOM**, já mencionados anteriormente.

Outra contribuição importante da GM foi da sua divisão **ALLISON**, responsável pela construção de milhões de componentes para os motores de aviação largamente empregados nos aviões Lockheed P-38 Lightning, Bell Airacobra P-39, Curtiss P-40 Warhawk, North American P-51 Mustang e o Northrop P-61 Black Widow.

A divisão Cadillac, em razão do meu interesse particular, mereceu uma pesquisa mais pormenorizada e será o fecho deste artigo. Logo após dezembro de 1941, a divisão Cadillac

preparou-se para enfrentar os desafios que o esforço de guerra exigia ou seja, a sua rápida adaptação às necessidades militares. A produção civil encerrou as suas atividades em fevereiro de 1942, tendo produzido, de outubro de 1941 até este mês, 16.511 Cadillac. No curto espaço de 55 dias, o primeiro tanque leve de 15 ton. Cadillac, designação militar M-3 **STUART**, equipado com um canhão de 37 mm e 2 metralhadoras ponto 30, safa da linha de montagem. Inicialmente, era equipado com um motor Continental a gasolina, radial e refrigerado a ar, com 250 HP. Esta companhia, entretanto, não tinha capacidade de acompanhar o ritmo de produção da divisão Cadillac. Além do que, o projeto M-3 logo sofreu melhoramentos estruturais e reforços de blindagem e alterações no armamento, com a inclusão de mais duas metralhadoras ponto 30 e uma externa ponto 50, além do canhão 37 mm original, passando a ser designado M-5. Neste modelo, pela 1ª. vez, a divisão Cadillac utilizou como força motriz dois motores V-8 flat head de 125 HP cada e com suas respectivas caixas de transmissão automáticas Hydra-matic. Colocadas lado a lado, comandavam independentemente as lagartas de tração correspondentes por meio de alavancas de comando paralelas. As caixas Hydra-matic não tinham marcha-à-ré, que era obtida por intermédio de uma caixa de conversão a elas acoplada. A adaptação destes motores foi resultado do trabalho dos engenheiros da Cadillac, obtendo excelentes performances de funcionamento, suavidade de marcha a baixas velocidades e pronta resposta quando exigidos, até alcançar a velocidade máxima de 65 km/h.

A divisão Cadillac fabricava também o blindado anti-tanque M-8 com um canhão Howitzer de 75mm e o tanque médio M-25 utilizando todos eles, a mesma solução motriz do M-5. plenamente aprovada. A designação militar desses motores, que encontra-

mos nos nossos Cadillac de 1938 a 1948, tinha os seguintes 3 números de série : 1G, 3G e 4G. As séries 1G e 3G foram empregadas nos já mencionados tanques leves M-5, M-5A1 e M-24, como também no M-8 e no M-9, um blindado equipado com dois canhões anti-aéreos Bofors, de 40 mm. A série 4G foi empregada nos veículos anfíbios de transporte de tropas, conhecido como Alligator ou Amtrak, largamente empregados pelos fuzileiros navais no teatro de guerra do Pacífico.

Ao fim de quatro anos de produção ininterrupta, saiu das linhas de montagem da divisão Cadillac, o último tanque M-24, em 24 de agosto de 1945, e em 17 de outubro deste mesmo ano saía o 1º Cadillac para 1946, um modelo 62 Sedan.

Aqui termina o artigo, mas para aqueles "cadillaqueiros" que procuram peças NOS (New Old Stock) nos anúncios de revistas especializadas e fornecedores particulares, é preciso estar atento se as mesmas são provenientes de aplicação militar ou não. Com o intuito de auxiliar os colegas que se vejam nesta situação, aqui vão alguns esclarecimentos:

- Estas séries de motores são as mesmas usadas nas aplicações civis de 1941 a 1948, com exceção de alguns componentes tais como:

1. Carburadores - não possuem afogador automático e requerem adaptação nos comandos externos da borboleta do afogador e do injetor (Anibal que o diga! Graças ao Rossini, quase faz do seu Cadillac 47 um tanque M-5, com máxima de 65 km/h e consumo de 2 l/km!).

2. Bomba de Gasolina - a cuba é de metal (ótimo, porque não quebra!). Em compensação tem o inconveniente de absorver muito calor e, se o espaço do motor na carroçaria não permitir uma boa ventilação, em circunstâncias extremas de temperatura provoca com mais frequência a vaporização da gasolina antes de chegar ao carburador, causando o tão conhecido efeito "gas lock"!

3. Bomba d'água - a saída é invertida nas séries 3G e 4G, embora os componentes, rotor, eixos, buchas, molas, gachetas, rolamentos e polia sejam os mesmos.

4. Distribuidores - podem ser usados sem susto.

5. Volante - não são passíveis de uso. Completamente diferentes da aplicação civil.

FONTES :

- "Cadillac: Standard of the World", Maurice Hendry

- Automobile Quarterly Publications 1973 "Detroit goes to war", V. Dennis Wrynn

- Motor Books International 1993 The Self Starter Magazine

- Cadillac La Salle Club - October 1978

- General Marshall Report - War Department - June 1945



158 anos
a todo vapor
no Brasil.

Apoio Portuário.
Transporte de Cargas.
Agenciamento Marítimo.
Operações Portuárias.

Enquanto Cadillacs, Karmann Ghias, DKWs, Fuscas, Galaxies, Tempras e Mitsubishis circularem em nossas estradas, estaremos navegando nos mares do Brasil e do mundo.

Wilson Sons
Tel: (021) 296.4422

É TUDO MENTIRA?

Branca Rodrigues

Custei muito a ter carro próprio, mas também não fiquei muito tempo "atracada às rodas paternas"; conseguia sempre namorados motorizados que, gentilmente, me conduziam. Mas, dado curioso, se os primeiros eram praticamente formados, ou já formados, no entanto, em matéria de carro, principiavam, usando modelos e marcas pra lá de convencionais. Já o último, era uma outra história: um garotão boa pinta e pinta de boa-vida, e com um caaaaaarro - DIVINO!!

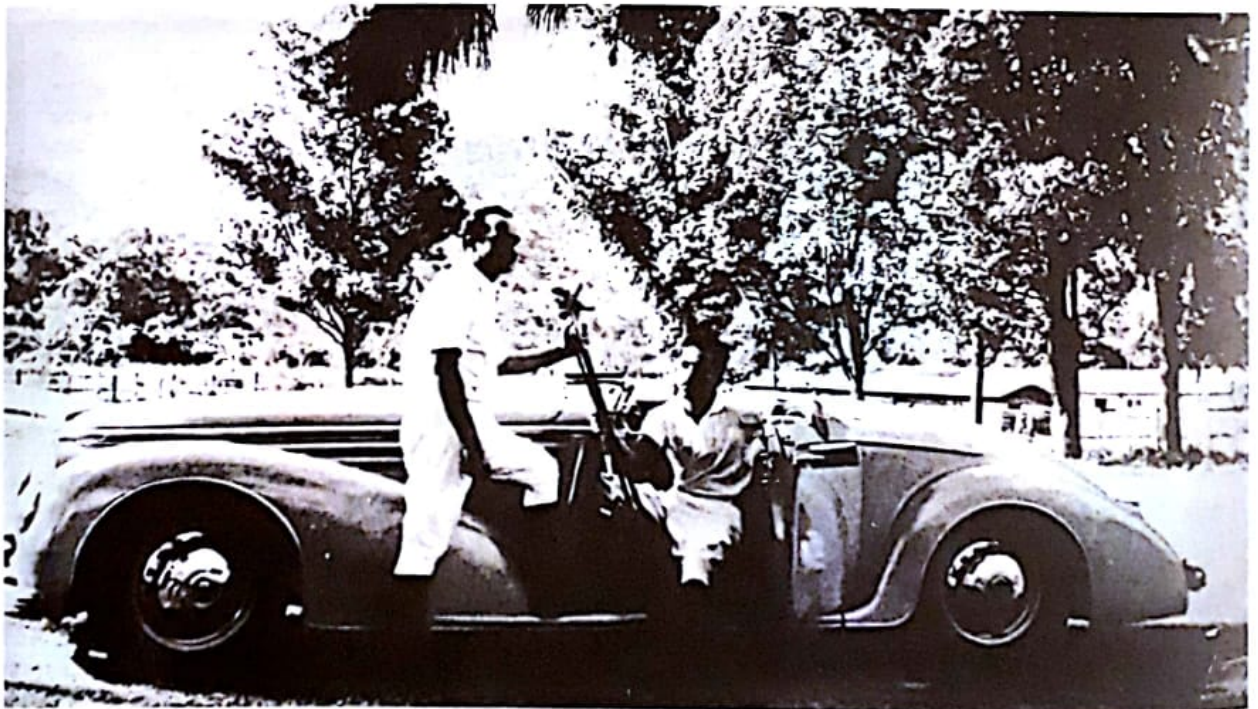
Felizmente, conheci o rapaz antes do carro, senão a dúvida podia ter persistido quanto ao que me atraiu mais, o carro, ou o dono. O fato é que foi uma Fiat cor de vinho, 1938, barata com banco de sogra, couros e cromados elegantíssimos, o primeiro motor a desafiar os meus batimentos cardíacos!

Tão poderosa a máquina, que a batizei de "Cleópatra, a traidora". Sim, porque à medida em que demonstrava seu poder cruzando as ruas, empacava e resfolegava à simples vista de uma ladeira. Olha a ironia para quem como eu, nasci subindo e descendo Santa Teresa. Pior: não tinha marcha-ré, obrigando-me a recrutar passantes para executar qualquer manobra. Eram outros tempos, a ajuda aparecia, mas não quero nem lembrar das "cortadas" que sofriam os programas.

O resultado foi que, não encontrando de minha parte grande ajuda (pouca força muscular em manobra), cansou-se o rapazinho do entrave e decidiu vendê-la. Coube ao Dr. Roberto Frederico Sanches a sorte de ser o seu novo proprietário. Durante muito tempo ainda avistávamos "Cleópatra",

equilibrada em sua pose, à beira da Av. Niemeyer. Um dia sumiu, não sei se num ímpeto suicida, despenhando rumo ao mar, ou simplesmente por hábito de só encarar as descidas...

Revoltado, quase como num gesto de vingança, Martinho partiu para o novo carro. Desta vez, desprezando a beleza, optou pela realidade e comprou um Volkswagen 54. Mas parece que na vida, há relações que já nascem malfadadas, e meu namorado e o Fusca nunca se aceitaram... Ora, tal como mulher que, rejeitada, dá o troco, à medida em que o Fusca se ressentia, ía perdendo as peças e o controle. Perdeu, lá pelas tantas, o pára-choques traseiro, aliás num péssimo dia: véspera de aniversário. O grupo todo ia em "caravana" comemorar com um churrasco em Miguel Pereira e, viajar assim.



Fiat 1938, modelo única, by Pinin Farina. Branca recorda que momentos mais emocionantes do que no Fiat, só no lancha "Soufflé d'Amour", adquirida depois e, ai sim, tendo apenas o sol como testemunha.

pensou Martinho, poderia dar problemas. Então, *hélas*, teve a inspiração: pintou, em negro, um baita aviso na traseira "CUIDADO; SEM PARACHOQUE".

Óbvio, ao cruzarmos o primeiro sinal da Av. Brasil, nós em "pole position", fomos interceptados. Dois policiais de motocicleta ladearam nosso carro, nos obrigando a encostar. O grupo acompanhando, solidário.

- Pois não? - Martinho foi logo perguntando, solícito, se preparando para apresentar os documentos (mas rezando para que não fossem examinados, porque como de hábito, os prazos estavam vencidos).

- Está autuado por infração - informou o guarda.

- Eeu? Desculpe, mas cometi alguma? - lançou Martinho com um ar de ingênua surpresa.

- Tá faltando o párachoque, bonitão.

- Ah, ah, é verdade, seu guarda. Mas é que acabou de cair.

- É, bonitão? Como acabou de cair, se tem até cartaz?

- Exatamente, o senhor está certíssimo, mas coloquei o aviso com a intenção de alertar os outros. O senhor sabe, quero evitar acidentes.

- Olha, meu chapa, o caso é o seguinte: está autuado e o carro, apreendido- sentenciou o policial.

A esta altura, o grupo se revoltou e um mais audacioso fez a clássica burrada: "Tá pensando que tá falando com quem, ô meu?"

Dali só saímos para a delegacia mais próxima, distrito de Vaz Lobo, que eu, nem em sonho, sabia da existência e agora conhecia, em pleno pesadelo! Depois de muita aflição e o socorro de pais e generais, nos dispensaram. Foi a viagem mais rápida e a chegada mais aplaudida que fizemos à Fazenda do Secretário, em Miguel Pereira!

A segunda perda mais sentida (por mim) foi de controle. Descíamos a serra de Petrópolis, à noite, quando desabou o temporal. Neblina e chuva fizeram Martinho

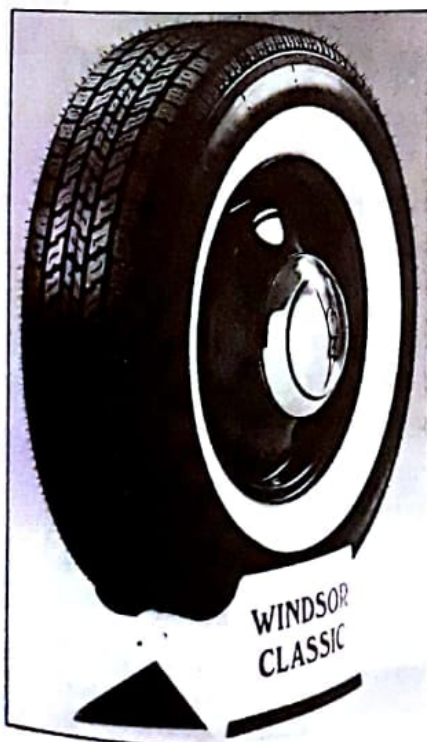
automaticamente acionar o limpador, que automaticamente, falhou. Estávamos à mercê da noite e da chuva, o que fazer? Esperar no acostamento, eu pensei, mas Martinho, não. E mais uma vez me surpreendeu. Abre o porta-luvas e tira um barbante, se põe sob a chuva e amarra a palheta esquerda. Depois me passa o barbante e manda que eu o estenda até o lado oposto, repetindo a operação com um jeito tão jeitoso, que não podia ser a primeira vez.

- Agora, ouço de um Martinho voltando ao volante, encharcado, é só você coordenar direção e ritmo, amorzinho.

Estupefata, obedeci. REMEI até o Rio de Janeiro.

Ah! ía me esquecendo, qualquer academia de hoje me disputaria no tapa, como garota-propaganda: QUE MUQUE!

Nota: a autora casou com o namorado-motorista e é mulher frágil, embora pratique remo todas as terças-feiras. ■



Pneus banda-branca ou especiais.

IMPORTAÇÃO DIRETA DA COKER TIRE COMPANY
(CHATANOOGA, TENNESSEE, USA)

- Várias medidas em estoque
- Consulte-nos sobre pneus em estoque ou para importação de medidas especiais
- Peça nosso catálogo

J. AFFONSO

J. Affonso Comércio Internacional Ltda.

Av. Mal. Floriano, 19 S/1003 - CEP 20.080-003 - Tel.: (021) 263-4668
Fax: (021) 253-8117 e 233-3655 - Rio de Janeiro

A Evolução do Modelismo de Automóveis

Iran Brigatto Medeiros

Estes últimos meses foram bem providos de eventos relacionados ao modelismo de automóveis. Em Abril tivemos um concurso promovido pelo IPMS-Brasil (International Plast Modelers Society), no salão do INCAER-Instituto Cultural da Aeronáutica. O encontro reuniu um grande número de modelistas, embora com pouca participação no setor automobilístico. As peças de maior destaque estavam entre os veículos de competição, muito bem representados.

No mês de Maio ocorreu o "III Encontro de Plastimodelismo do Clube Naval". Com uma organização primorosa, conseguiu-se reunir mais de 400 modelistas e aproximadamente 600 modelos entre exposição e concurso. No item que nos desperta maior interesse, contamos com 70 modelos entre autos, motos e caminhões. Estava lá fazendo o seu debut, o famoso Rolls-Vette do Tinoco, que para quem não sabe, trata-se de belíssimo modelo de um Rolls Royce '59, com chassis, suspensão e motor de Corvette. Conseguimos concluir um Mercury '49 Customizado, que também fez bonito na exposição. Os carros de competição estavam novamente com um nível elevadíssimo. Destaque desta vez para os veículos monopostos tipo Formula 1, que se apresentaram de forma impecável. Desde os Formula 1 antigos, tais como a Alfetta 158/159 de 1959 e a Mercedes W196, ambas pilotadas por Fangio, até os mais modernos da geração Senna, eram perfeitos e extremamente detalhados. Modelos a parte, os modelistas tiveram a rara oportunidade de reunir-se em grande numero, num ambiente da mais alta categoria que é o Salão Nobre do Clube Naval, onde a organização realizou um coquetel de abertura.

Com total sucesso, a exposição recebeu mais de 1500 visitantes, que foram presenteados no último dia com um sorteio de kits e artigos ligados ao modelismo em geral. Este simples fato de presentear o visitante, é um adubo colocado em sua mão, que vem na verdade dar-lhe o incentivo que faltava para ele iniciar-se no hobby, e em pouco tempo fazer florescer aquele artista que estava ali "em banho Maria".

Também em Abril, aconteceu em Curitiba, a "II Exposição de Modelismo

do Santa Mônica Clube de Campo". Estavam lá para serem admirados pelo público, nada menos do que 494 modelos de automóveis. Infelizmente sobre este evento, pouco podemos falar pois lamentavelmente um corte no orçamento desta respeitada revista, não me permitiu fazer esta cobertura. No lugar da tradicional 1ª Classe de 737, a que estamos acostumados, a direção de "O RADIA-DOR" nos propôs outro tipo de transporte e alimentação para a nossa equipe, que segundo eles se assemelha bem com a opção anterior. O transporte seria feito numa viatura do Skipper, ou numa Variant alemã, em muito bom estado, tendo ao volante seu proprietário, o ás José Roberto M. L. Bentes. A alimentação seriam 5 sandwiches de queijo e presunto gentilmente cedidos como patrocínio, por uma padaria de Higienópolis, o famoso PÃOZÃO. Apesar desta proposta irrecusável de inesquecível aventura, fomos obrigados a declinar. Estávamos há apenas um mês do início do evento e num esquema como este, com certeza não chegaríamos antes disso.

Em contrapartida, nos dias 1 e 2 de Junho estaremos em São Paulo participando da "X Convenção Nacional de Plastimodelismo", evento que reúne também um grande número de automo-



Foto de moto em matéria de carro. dá pra entender?

delos, fantasticamente bem executados. Nesta oportunidade esperamos poder registrar fotograficamente as preciosidades deste salão, e em breve passar aos prezados leitores, as imagens e emoções vividas neste outro grande encontro.

Nota-se portanto um grande progresso na difusão deste tão interessante hobby. Recentemente soubemos que mais um elemento Veterano já foi contaminado pelo vírus automobilis modelatus. Conta-se que para iniciar construiu uma pequena estufa para pintura dos modelos sobre a sua garagem. Os seus instrumentos de trabalho mais nobres, estarão em muito breve mudando de endereço. São instrumentos cirúrgicos de aço alemão que irão tornar-se excelentes ferramentas de plastimodelismo; e um profissional acostumado a tocar os lugares mais sensíveis do corpo feminino, certamente não irá encontrar qualquer dificuldade em colocar um minúsculo limpador de pára-brisas em seu devido lugar.

Até a próxima!

COMO OCUPAR O SEU TEMPO SEM OCUPAR SUA GARAGEM.

Na Brink Center você encontra diversos veículos em metal ou em kits plásticos para você montar e colecionar. Temos automóveis antigos e novos, aviões

e barcos, das marcas SOLIDO, MAISTO, BURAGO, MIRA, ERTL e REVELL. E Kits AIRFIX, ITALERI, TAMIYA, GUNZE e AOSHIMA.



BRINK CENTER

Brink Center.

Para quem gosta de carro antigo, é brincadeira.

CENTRO: R. da Alfândega, 84/86 - Tel.: 221-1616
SHOPPING RIO SUL: 3 Piso - Tel.: 542-8591 - Fax: 542-9495

DESAFIO

Quem é Quem?

Depois do sucesso das seções Sócios do Futuro, Anos Cromados e Onde está Sérgio Fortes?, O RADIADOR misturou tudo e dá vazão ao seu lado infantil e desafia o querido leitor a participar desta rapidinha "QUEM É QUEM?"

As fotos foram garimpadas com os familiares dos sócios. Você tem sete opções. Escolha a mais adequada e envie o resultado para a nossa redação, em envelope lacrado.



1



2



3



4



5



6



7

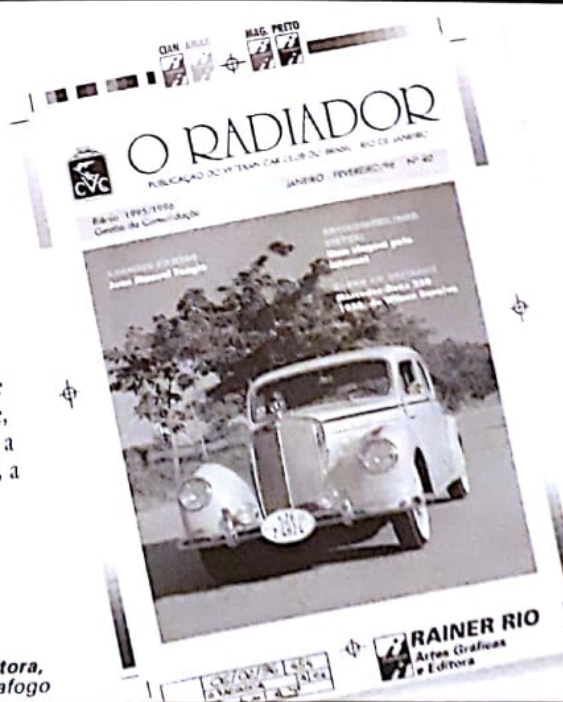
**RELACIONE
A FOTO COM
O COLECIONADOR**

- Paulo Eugenio Skipper
- Carlos Burrego de Fora
- Aurélio Para Presidente
- Roberto Almirante Machado
- Otavio Belzon Carvalho
- Mob Dieckmann
- Vicente Von Curt Xuxu Lemgruber

QUALIDADE

é importante em tudo o que se faz na vida. E é por isso que, quando é necessário mostrar toda a beleza de uma raridade, a

RAINER RIO Artes Gráficas e Editora,
rua Guilhermina Guinle, 151 - Botafogo



RAINER

é chamada. Se você também exige qualidade em fotolitos para impressão, fale conosco.

Tel.: 266-8545
266-8597. Fax: 266-3123

O RADIADOR

O Veteran orgulhosamente apresenta
ANOS CROMADOS

Continuem enviando suas fotos de antigamente. Se ela for escolhida será publicada nesta seção, no próximo número de O RADIADOR.



O nossa tiralís, Otávia Bandeira de Mello, em 1952, polindo o capô de um Dodge 1941. Desde então vem repetindo a fantasia



RIO DE JANEIRO. Candolot, aos 11 meses, reflete: "Essa Hudson 30 tá muito inteira".



RANDOLPH FIELD, SAN ANTONIO, TEXAS, US ARMY CORPS. Nossa companheira "Juca" Muncy, com 1 ano e meio de idade, já previa o seu futuro antigomobilista, posando para a posteridade em frente a um Graham 1934. Para quem não sabe, foi em Randolph Field que nasceu o astro de cinema Randolph Scott



RIO GRANDE-RS, PRAIA DE CASSINO, 3/1/1938. Os avós e o pai de Roberto Dieckmann, posando em frente a um Fiat 1928.



*Momentos
Inesquecíveis
Veteran Car*

O inverno chegou. Venha provar a pizza da Biela Quente, o já tradicional restaurante do VCC-RJ. Forno à lenha, fumos selecionados e serviço de primeira em ambiente acolhedor! Na foto, Sabará cota umas pulguinhas no Jaguar, o nosso mascote, enquanto Zora Candolabio bola umas meias para secar.



CORRESPONDÊNCIA EM DIA

SEÇÃO CARTAS

Registramos aqui as correspondências dos leitores de O RADIADOR. Desde já agradecemos a participação de todos e ficamos felizes por saber que nossa revista tem feito tantos sucessos.

As cartas podem ser enviadas por fax (021) 281-6393 ou pelo correio, para a Rua Atilio Milano, 105 - Del Castilho - Rio de Janeiro - RJ - CEP 21050-560.

CAMBOINHAS

Prezados Senhores, parabênz a revista por mais uma excelente edição. Belas reportagens, artigos "Momentos Inesquecíveis", etc. Aquele do Dieckmann interessado no interior da Romi-Isetta está ótimo... Não posuo carro próprio, muito menos antigo, mas sou fiel leitor do "RADIADOR", e como engenheiro naval manjo mais navio do que automóvel. Exatamente por dispor desta cultura marítima, aproveito para registrar uma pequena correção na nota publicada na última edição da revista, sobre a data que o cargueiro "CAMBOINHAS" teria encalhado naquela praia além-ponte, dando origem ao nome.

O fato ocorreu em 1958, ano da Copa do Mundo, mais precisamente em junho, e não em 1961, como noticiado. Mais precisamente ainda, às vésperas do jogo de estréia Brasil 3 x 0 Áustria, gol de Nilton Santos ...

Eu estava lá! (na praia, visitando o navio, não na Suécia, infelizmente ...)

Cordiais Saudações

Charles Monteath

Rio de Janeiro, 30 de maio de 1996

Caro Charles,

O RADIADOR agradece a sua correção e pede desculpas aos leitores por ter errado a data. Como você vê, nosso negócio é mesmo carro antigo.

Os Editores.

ERRATA

No último número, seção *Sócios do Futuro*, erramos os nomes dos pais do neto do Candelot, que são respectivamente Ana Cláudia e Eduardo.

CIRCUITO DA GÁVEA

Montevideo, 1 de abril de 1996.

Presidente del VCC do Brasil,

Jose Aurélio Affonso Filho.

Estimado amigo,

Escribo estas líneas para agradecerles la continuada remisión de la excelente revista "O RADIADOR" y para saludarlos a todos muy afectuosamente.

Recientemente leí en O RADIADOR un artículo sobre las competencias de las Gáveas que me interesó mucho. Adjunto un artículo que sobre el tema publiqué en una revista de Gran Bretaña. Este artículo es un capítulo de un libro que voy a publicar próximamente.

Un gran abrazo a todos,

Alvaro Casal Tatlock

Director del Museo Eduardo Iglesias

AUTOMOVIL CLUB DEL URUGUAY

Nosso amigo Álvaro Tatlock anexou cópia do seu artigo "The Devil's Springboard - A Glympse of Pre-War Brazilian Motor Racing", publicado na revista *Historic Racing*, de fevereiro de 1995. Quem quiser colaborar com ele aí vai o endereço do Automovil Club del Uruguay: Avda. Lib. Brig. Gral. LAVALLEJA 1532 Piso 3º

PAIXÃO POR MASERATI

Canada, 4 February 1996

Dear Sir,

I have recently received your name and address from de Automovil Club del Uruguay. I am an historian of the Maserati 250F Grand Prix car. There were a few of these cars raced in Brazil from 1960 to 1965. Most were fitted with an American Corvette V-8 motor during that time. Some of the drivers were Antônio Mendes de Barros, Cyro Caires, and Mario Marsiglia. I have seen a few copies of the magazines "Revista de Automóveis", "Autódromos em Revista", and "Quatro Rodas" which have pictures of these cars racing at events in Brazil from 1960 to 1965. I would like to obtain any photographs of these cars or more copies of these magazines which reported on these racing events in Brazil. Would you know of any source of these magazines or anyone who might have these magazines that could be photocopied? Also, if there is anyone in your club who has done search on these cars, please pass m name and address along them. This would assit me in my research on these cars. Thank you.

Sincerely,

Barrie D. Hobkirk

Quem puder ajudar, escreva para: MASERATI 250F History Search - #1 - 8716 Walnut Grove Dr., Langley, B.C., Canada V1M2K2 Tel (604) 888 5526

MILLE MILLAS ARGENTINAS

Para quem se habilita, as Mil Millas da Argentina, que este ano vão se desenrolar na região de Bariloche, de 30 de outubro a 02 de novembro, contarão com 50 carros da Mille Miglia italiana. É preciso ter homologação da FIVA para participar, que pode ser obtida com o Veteran Car Club do Rio de Janeiro para veículos com mais de 20 anos de uso.

C L A S S I F I C A D O S

Vendo Restaurados:

Ford 36 Conversível, Ford 40 Conversível, Ford 46 Conversível, Ford Zephyr Conversível 57, Chrysler Imperail Conversível 52, Chrysler Windsor 4 portas 51, Cadillac Fleetwood 4 portas 54. Tratar com Jefferson, tel.: (031) 461-6155 ou (031) 337-1698 (noite)

Última Oportunidade:

Ford 57 Station Wagon, vendo duas. Tratar Roberto 985-6646

Para anunciar veículos, peças, manuais, serviços etc, escreva para O RADIADOR - Rua Atilio Milano, 105 - Del Castilho - Rio de Janeiro - RJ ou passe um fax para (021) 281-6393. De acordo com o espaço disponível o seu anúncio sairá na próxima edição.

AS OFICINAS.

AUTO SERVIÇOS ISA LTDA

Roberto Dieckmann

Com o aparecimento da indústria automobilística brasileira no final da década de 50, desenhou-se um cenário novo para o setor de serviços de reparação e manutenção dos automóveis, que até esta época era responsável pelo atendimento a um número grande de marcas das mais variadas procedências. Havia no Rio de Janeiro oficinas credenciadas pelos fabricantes estrangeiros para servir do mais comum ao mais esdrúxulo automóvel, fosse oriundo de uma General Motors ou Hudson-Packard, ou Austin, Skoda, Citroën, Peugeot, Jaguar ou Mercedes.

Com os fabricantes brasileiros, vieram as autorizadas nacionais, Volkswagen, DKW-Vemag, Willys e Simca que passaram a

atender a carro nacional com um estoque quase sempre de prateleira e mecânicos treinados nos próprios fabricantes resultando numa prestação de serviços de boa qualidade que muito contribuiu para a consolidação do automóvel nacional como transporte individual, ainda que quarenta anos depois, alguns céticos ainda persistam chamando-o de descartável ou que algumas autoridades o considerem inimigo público no. 1.

As oficinas que atendiam aos carros importados conviviam simultaneamente com as restrições crescentes às importações de peças, com a importação quase nula de veículos novos e com a distância do fabricante, que perdeu o interesse pelo mercado não mais im-

portador. E foram, uma a uma, fechando as portas.

Entretanto, algumas resistiram mais um pouco. A Goodwin-Cocozza, do Jaguar, parou no princípio da década de 70. A Citroën, uma dependência da própria fábrica francesa e que chegara a ter uma linha de montagem na rua Bambina, resistiu até os anos 80, entre tantos exemplos. Só não fecharam, como oficinas independentes dos novos fabricantes brasileiros, os serviços de atendimento aos veículos Peugeot e Mercedes-Benz.

A história da atual oficina AUTO ISA se confunde com o período conturbado descrito acima e permite conhecer um pouco das dificuldades vencidas pelos proprie-



Joaquim, na extrema direita, e "seu" Eckard - o Ricardo - na garrafa de guaraná.

tários, noafã de sobreviver, ainda que tendo que remar contra a maré. Na verdade, de uma discussão sobre a matéria do carro do Wilson Saraiva, na própria AUTO ISA, saiu a idéia de uma entrevista com o ilustre discutando, Joaquim Lourenço Filho, o seu Joaquim da ISA.

Em 1950, seu Joaquim trabalhava na Cia. Comercial e Marítima já há 6 anos, como encarregado das marcas Hudson-Packard. A oficina era na Av. Oswaldo Cruz e ele morava na rua Álvaro Ramos, ou seja, tudo perto. Seu irmão, Augusto Lourenço, trabalhava no escritório da representação Mercedes-Benz, a Distribuidora Unidos do Brasil, com oficina na rua Ricardo Machado, onde já havia uma linha de montagem do caminhão 3500 e se fazia a revisão de entrega dos automóveis de passeio 170 D e 170 S. Os diretores da empresa, Kurt Metzner e Gorian Schultz comentaram com Augusto sobre a necessidade de substituir o encarregado da montagem dos caminhões e logo, logo, Joaquim estava sendo entrevistado para o cargo. Conseguiu o emprego, dobrou o salário e passou a entregar 6 caminhões por semana.

Havia, entretanto, um grave problema de mercado, pois no Rio de Janeiro e vale dizer, no Brasil todo, só havia caminhões a gasolina, Ford ou Chevrolet em sua grande maioria, já experimentados pelos frotistas e com boa assistência espalhada no país. Todos tinham medo do motor a óleo diesel, coisa de navio ou de alemão, ou dos dois juntos. E os caixotes de caminhão 3500 continuavam chegando, e seu Joaquim montando 6 por semana. Então, tomando uma atitude ousada para a época, o diretor da Distribuidores Unidos, Winckler, contratou o **melhor** vendedor de ônibus e caminhões do Rio, chamado Mário Bravo Lessa, que no entender do seu Joaquim, deveria merecer uma estátua na fábrica. Vindo da Importadora de Ferragens, revendedor GM, Mário Lessa conhecia o mercado a fundo, e apostou nos motores diesel. Estabeleceu uma forma de pagamento a partir dos resultados gerados, de uma maneira que os compradores não teriam o que perder. Começou vendendo os caminhões 3500 e lotações de 16 lugares desta forma - e em pouco tempo - a situação

se invertia a ponto de haver ágio para comprar lotação, que já eram para 20 lugares, seguindo o aumento do tamanho dos caminhões, que tinham capacidade para 4500, 5000 e 6600 quilos.

Nestes anos de dificuldades para os caminhões, os carros de passeio vendiam com facilidade, pois já havia restrições para a importação. Os Mercedes eram importados por um convênio com o Ministério da Guerra (o Exército de hoje) para venda aos oficiais menos graduados. Convênio semelhante havia para os oficiais gerais, só que o artigo conveniado era o Chevrolet 51, 4 portas preto, que vez por outra surge em nossas reuniões. Mas, voltando aos Mercedes, eram os modelos 170 D e 170 S que eram importados, e muitos oficiais fizeram sua opção pelo 170 D, um deles o pai do Synval, oficial do Exército. O Synval, todos conhecem, é colecionador carioca e presidente e fundador do Mercedes-Benz Clube do Brasil. Um fato curioso da época, muito bem lembrado pela minuciosa memória do Joaquim, era a reclamação dos vizinhos dos oficiais possuidores de 170 D. Explica-se: os tenentes e capitães, ser-

viam na Vila Militar e saíam cedo, aí pelas seis e pouco; ligavam suas **pipoqueiras** no silêncio da madrugada e partiam para o trabalho, deixando ainda como subproduto, uma fumaça pouco usual. Ora, na Capital Federal de então, esnobe e podre de chique, não ficava bem despertar com os tenentes, e chovia reclamação no Palácio de Caxias.

Em 1954, o contrato de representação da Distribuidora Unidos do Brasil com a Daimler-Benz chegava ao fim e o passo seguinte, em ritmo do Brasil grande de JK, foi a fundação da Mercedes-Benz do Brasil para assumir toda a representação de carros e caminhões e com o compromisso de produzir ônibus e caminhões com matéria prima nacional em 4 anos, o que ocorreu de fato.

Com os caminhões, que custavam um pouco caro para a capacidade nominal de 3500 Kg, aconteceu o seguinte: os proprietários foram pouco aumentando a quantidade de carga, até chegarem a 5000 Kg. Um transportador paulista de cerveja Antarctica, Jaime Rotter, chegou então ao absurdo de carregar os caminhões com 6 toneladas e os caminhões pifa-

Momentos Inesquecíveis Veteran Car



Biel-a- quente, Clube do Bondinho, Praça, Encontros e Despedidas. E por essa e outros que briga de casal é rotina no VCC-RJ



ram, com as transmissões partidas. Como o barulho das reclamações fosse grande, vieram alguns técnicos da Alemanha que constataram os seguintes problemas: o excesso de carga e a maneira de dirigir do motorista brasileiro acostumado ao motor a gasolina, evitando as altas rotações. Ora, a combinação da carga excessiva com a vibração da baixa rotação do motor gerava esforços não previstos para o conjunto coroa-pinhão e estes componentes quebravam.

A fábrica brasileira convidou muitos mecânicos da Unidos para o trabalho em São Bernardo do Campo, entre eles, seu Joaquim, que não aceitou. No Rio, foi fundada a AUTO-TÉCNICA AGO LTDA. e seu Joaquim entrou para a chefia da oficina da rua José Eugênio, 37, no mês de agosto de 1954, que se tornaria célebre na História do Brasil. Em dezembro de 59, Joaquim e os colegas Ingo e Eckard John fundaram a AUTO SERVIÇOS ISA LTDA. na rua General Pedra, 102, uma rua que não existe mais, transformada que foi em estacionamento de Metrô. A AGO e a ISA concorriam na manutenção dos automóveis, enquanto que os caminhões eram atendidos por ex-companheiros da Distribuidora Unidos, em várias oficinas na cidade. Mais tarde a Daimler-Benz reconheceu o atendi-

mento prestado pela AGO e ISA e as credenciou, em 1962. Passaram a ostentar a estrela da fábrica, a ISA ainda na General Pedra e a AGO, já na rua Idalina Senra e de onde se mudaria para Botafogo, em virtude da poeira excessiva da fábrica de asfalto da Francisco Bicalho e também, do mau cheiro do local, próximo ao Canal do Mangue. Os fundadores da AGO, Carlo Urban e Gerard Messner, venderam a representação e a nova administração passou a vender automóveis novos. Nesta época, o Metrô apareceu e fez acabar a oficina da rua General Pedra no início dos anos 70, mudando a ISA para a rua Aristides Lobo com o apoio dos muitos clientes. Seu Joaquim não foi e só algum tempo mais tarde, quando derrubaram de verdade as paredes da oficina, é que ele veio a ocupar o galpão vazio de um cliente e amigo de muitos anos, Manuel Lino Costa. Lá permanece na supervisão até hoje, tendo entregue aos cuidados de seu filho Paulo Cezar Lourenço a parte técnica da oficina. O mesmo aconteceu na ISA onde o seu Eckard, mais conhecido como o Ricardo da ISA (só agora seu Joaquim me diz isso, fez mistério até aqui, sabendo que eu conhecia e muito, o seu Ricardo) passou o comando da ISA ao filho Walter John e se diverte lá até hoje como perito em eletricidade que é.

ESPAÇO CULTURAL BENNETT FOAM



Robert Doisneau, Guarda Republicana, 1963

A BENNETT FOAM
FABRICA ESPUMA
PARA PRANCHAS
DE SURF E APÓIA
O PROCESSO
DE COLORIZAÇÃO
DAS PÁGINAS
INTERNAS DO
RADIADOR.

**BENNETT
FOAM**

"Trabalhamos desde a década de 50, sendo que no momento, só existem da velha tropa de 51, o Ricardo e eu, enquanto que o resto está cantando no programa do Chacrinha. Lutamos muito desde então com todo o respeito e carinho para manter o bom nome do produto que sempre tivemos o gosto e o prazer de trabalhar!"

Carioca da rua das Laranjeiras, seu Joaquim sempre se interessou pela tecnologia. Ainda pequeno ia ver os hidroaviões e tudo de sensacional e novo que aparecesse. Não deixou por menos, fez questão de terminar a entrevista, enaltecendo a qualidade Mercedes-Benz, lembrando que a fábrica apoiou concessionários e clientes desde 1950 até agora, treinando mecânicos e apresentando a eles os seus novos produtos sem interrupções, o que se traduz no bom conceito que o cliente tem do automóvel. Joaquim só lamentou a falta de lembrança da fábrica aos colaboradores Luis Winckler e Mário Lessa e recordou mais uma passagem do sr. Winckler, quando discutia com uma turma da Light sobre cortar ou não a luz da linha de montagem e oficina da Distribuidora Unidos, que não fora paga no prazo por um descuido, mas que ele se prontificava a corrigir imediatamente. Percebendo que o funcionário não ia aceitar suas ponderações, mandou preparar um gerador enquanto terminava a discussão, encerrada acaloradamente com um "não preciso de luz da Light". Foi o homem cortar a luz, o gerador pegou e antes mesmo dele descer da escada, as máquinas fizeram tanto barulho quanto puderam. ■



*Toujours
à l'avant-garde de son époque!*

MERCEDES-BENZ



*Momentos
Inesquecíveis
Veteran Car*

CONTORCIONISMO III - Depois do João Rocha Lagoa no Lotus Seven, outra desventura de carro inglês: Morris Mini, como o mini-paquiderminho Mahar. O RADIADOR adeverte: cuidado, conteúdo sob pressão!

1996 é bissexto.

Ótimo.

**Você tem um dia a mais
para andar com seu Chevrolet.**



ACELERANDO O FUTURO