

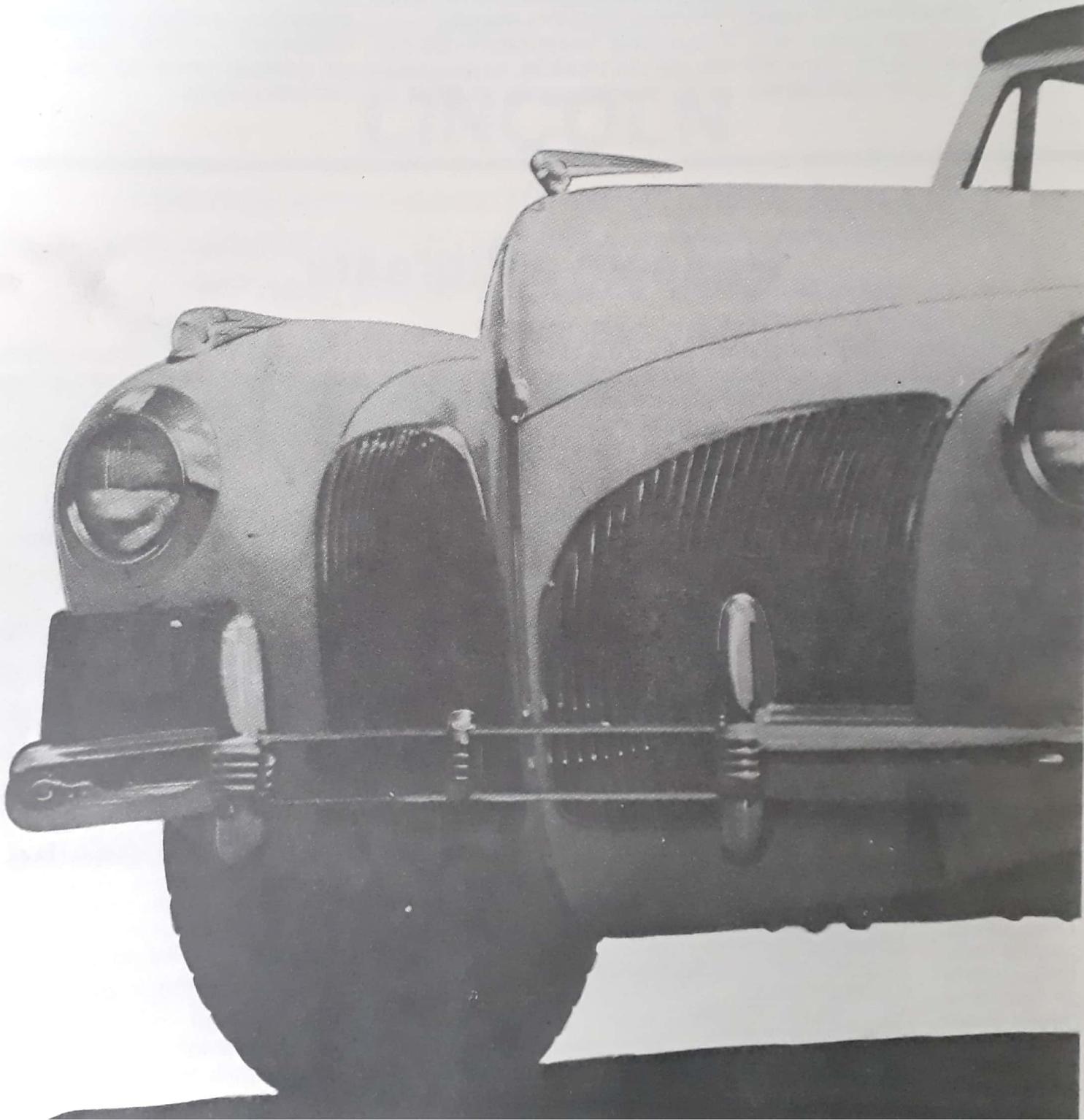


O RADIADOR

PUBLICAÇÃO MENSAL DO VETERAN CAR DO RIO DE JANEIRO

Biênio 81/82

AGOSTO/SETEMBRO N.º 25



Aviso aos sócios

O automóvel Cadillac 1954 "coupé de Ville" gentilmente doado ao Veteran Car Club pelo nosso querido e estimado sócio **Mario de Oliveira (Mariozinho)**, por resolução da diretoria, será posto em concorrência. O carro tem como base, seu preço mínimo de Cr\$ 300.000,00, partindo daí a melhor oferta consideran-

do-se o pagamento máximo em 3 parcelas. Pedimos aos sócios interessados enviarem cartas propostas endereçadas ao Veteran Car Club do Brasil. O endereço para correspondência: R. Souza Franco n.º 3 — Vila Isabel. Prazo para recebimento das cartas, até dia **10.09.82**. As propostas serão abertas no dia 14.09.82 na

Assembléia Geral que será realizada no Salão do Automóvel Club.

OBS: Constar no envelope "concorrência Cadillac". Aqueles que desejarem poderão fazer a entrega pessoalmente no dia da Assembléia Geral.

Passeio à Floresta

O Veteran Car Club programou para o dia 11 de setembro um passeio à Floresta da Tijuca.

Para aqueles que acham que suas máquinas estão em condições de fazerem o que costumavam fazer quando novas, o encontro será no Largo do Boticário às 8:00 para saída às 8:30 horas.

Subirão pelo Cosme Velho até a Rua Almirante Alexandrino, Paineiras, dali para o Alto da Boa Vista até a Praça Afonso Viseu (praça do Alto).

Para aqueles que preferirem uma subida mais suave, o encontro será na Praça do Alto da Boa Vista às 10:30 horas.

Sairemos da Praça às 11:00 e visitaremos os pontos mais pitorescos da Floresta, como a Cascatinha, a Capela Mayrink, etc.

As 13 horas será servido um churrasco aos sócios participantes do evento. Churrasco este, patrocinado pelo nosso diretor Francisco Barbero em sua residência a Rua Amado Nervo n.º 14 (subida do Sumaré), sob a supervisão de mestre Armando Maia, Pedro Paulo Viola e Roberto Carneiro Leão.

Pedimos confirmar sua presença pelo Tel.: 264-8822 Dona Mariinha.



○ RADIADOR

DIRETORIA BIÊNIO — 1981/82

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

Convocação da Assembléia Geral para eleição do Conselho Fiscal

*Será realizada no dia 14.09.82
às 20 horas, segunda chamada às
20:30 horas Assembléia Geral, para
eleição do Conselho Fiscal. Local: Salão
do Automóvel Club. Rua do Passeio*

SEMANA DO TRÂNSITO

O Veteran Car Club do Brasil, foi convidado para participar da Semana do Trânsito.

A reunião será às 9hs c/saida às 9:30hs do Jardim de Alá, de onde sairemos acompanhados pelos batedores do Detran, através, das Av. Vieira Souto, Atlântica, Princesa Izabel, Praia de Botafogo, Praia do Flamengo, Aterro e finalmente o Monumento dos Pracinhos, onde será realizada a

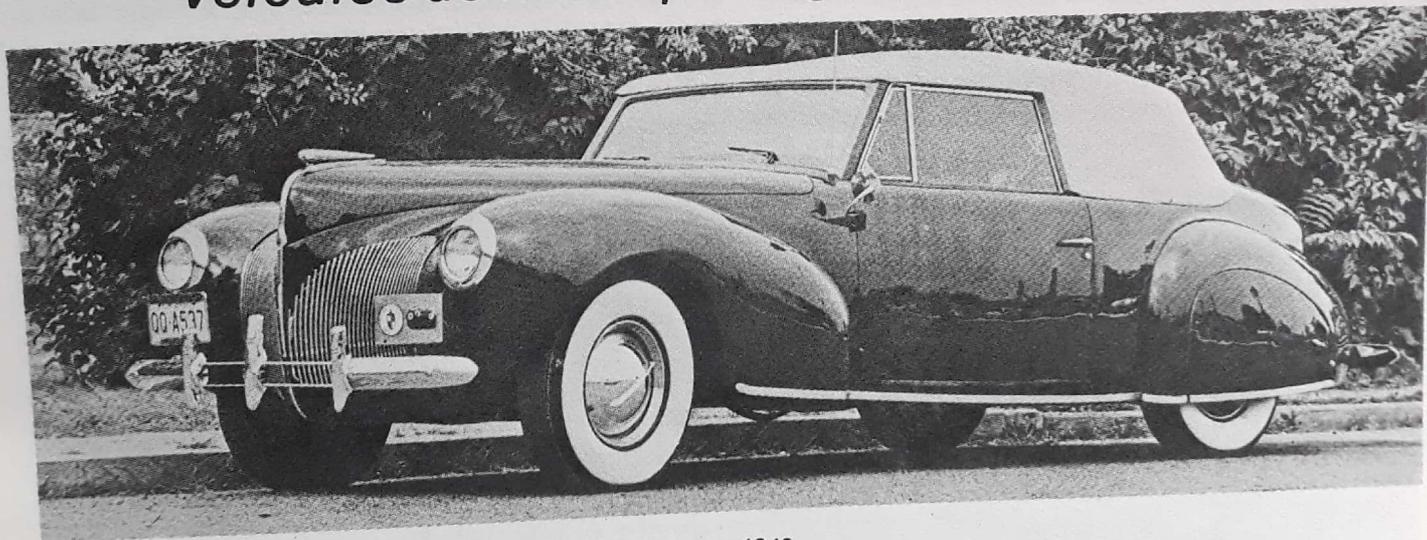
cerimônia da Semana do Trânsito com início previsto para 10:30hs.

Aos participantes será conferido um diploma de participação na comemoração.

Nós do Veteran, desde já, agradecemos ao CETRAN, o convite de poder participar desta festividade.

LINCOLN

Fábrica americana de automóveis, fundada em janeiro de 1920 por Henry Leland e que se tornou, posteriormente, a marca dos veículos de maior prestígio do grupo Ford.*



O Lincoln Continental cabriolé, que entrou em produção em 1940

O objetivo de Leland — um projetista já com 74 anos de idade — era homenagear o ex-presidente americano com um automóvel de classe, mais refinado que o Cadillac V-8 (que ele mesmo desenhara). Em setembro de 1920 estava pronto o protótipo do Lincoln, com sua sólida carroçaria torpedô. Sobre um grande chassi, de lubrificação centralizada, fora instalado, um motor V-8 de 60°, com virabrequim sobre cinco mancais. O sistema de bielas do motor usava uma biela-mãe e outra auxiliar, de modo que cada par de cilindros em V ficava sobre o mesmo plano, reduzindo o comprimento do virabrequim. A

cilindrada era de 5.868 cc; a potência, de 81 cv a 2.600 rpm.

Esse propulsor, de válvula laterais com cabeçote de ferro gusa, sofreria, até 1930, apenas alterações marginais, como os pistões de alumínio, em 1922, e, seis anos depois, a elevação da potência para 90 cv a 2.800 rpm, mediante aumento do diâmetro interno.

Mas já em fins de 1921, atingido por uma crise financeira, Leland resolveu colocar a Lincoln Motor Co. à venda. Comprou-a, no ano seguinte, Henry Ford. Seu filho Edsel interessou-se particularmente pela nova empresa, sobretudo



O emblema adotado por Leland em 1920.

porque os chassis Lincoln se adequavam a carroçarias de proporções mais "clássicas" que as dos modelos europeus.

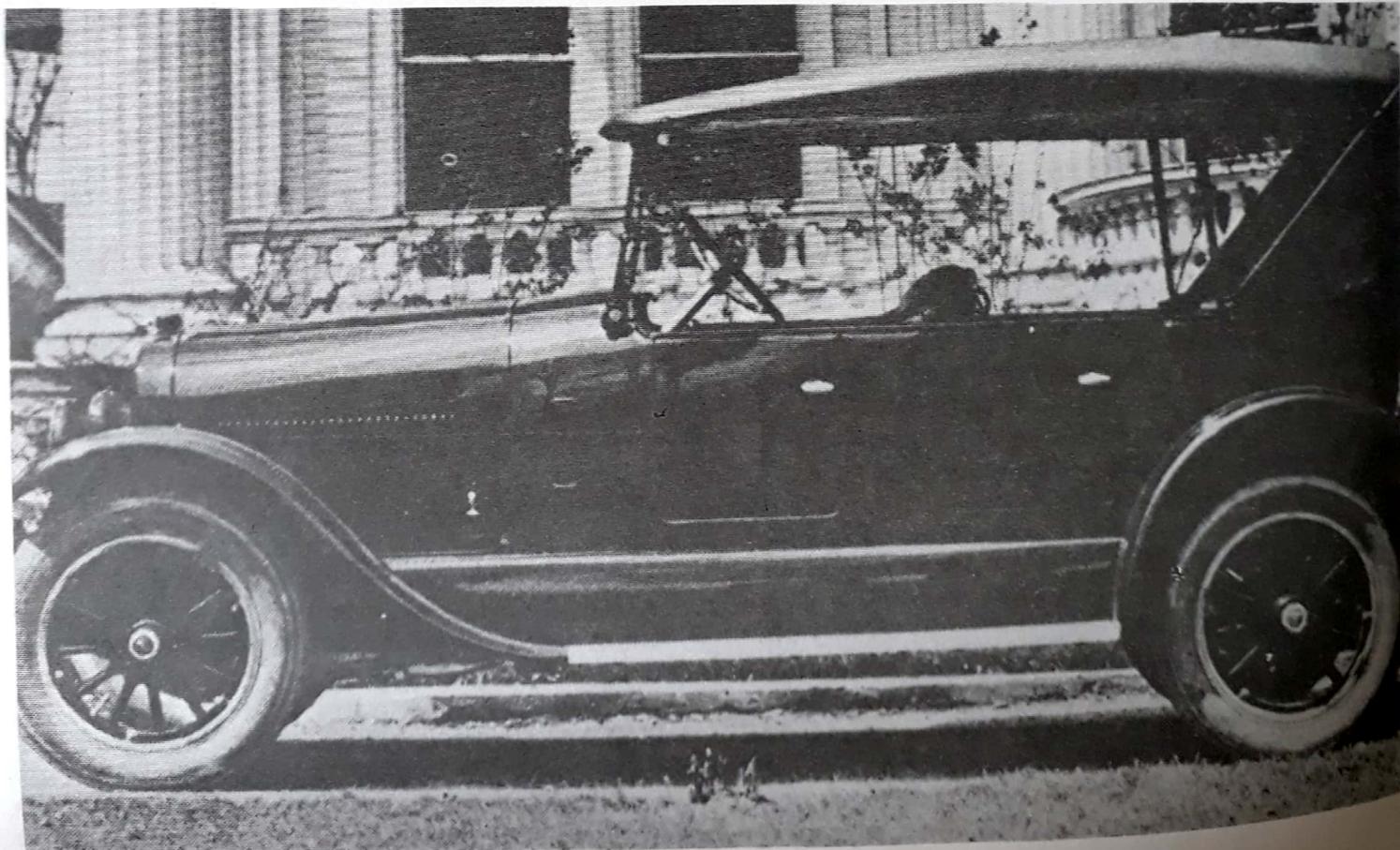
Usando os serviços das maiores fábricas de carroçarias americanas, Edsel acelerou a evolução estilística da nova marca; logo estavam fazendo sucesso o phaeton (torpedo com pábrisa duplo) e o roadster (spider-cabriolé). Sobre os chassis de Leland foram montadas carroçarias Brunn, Judkins, Le Baron, Derham, Fleetwood, Holbrook, Dietrich, Murphy e Rollston. As realizações que se associavam mais estreitamente à série eram encomendadas aos estabelecimentos de Brunn e de Murray.

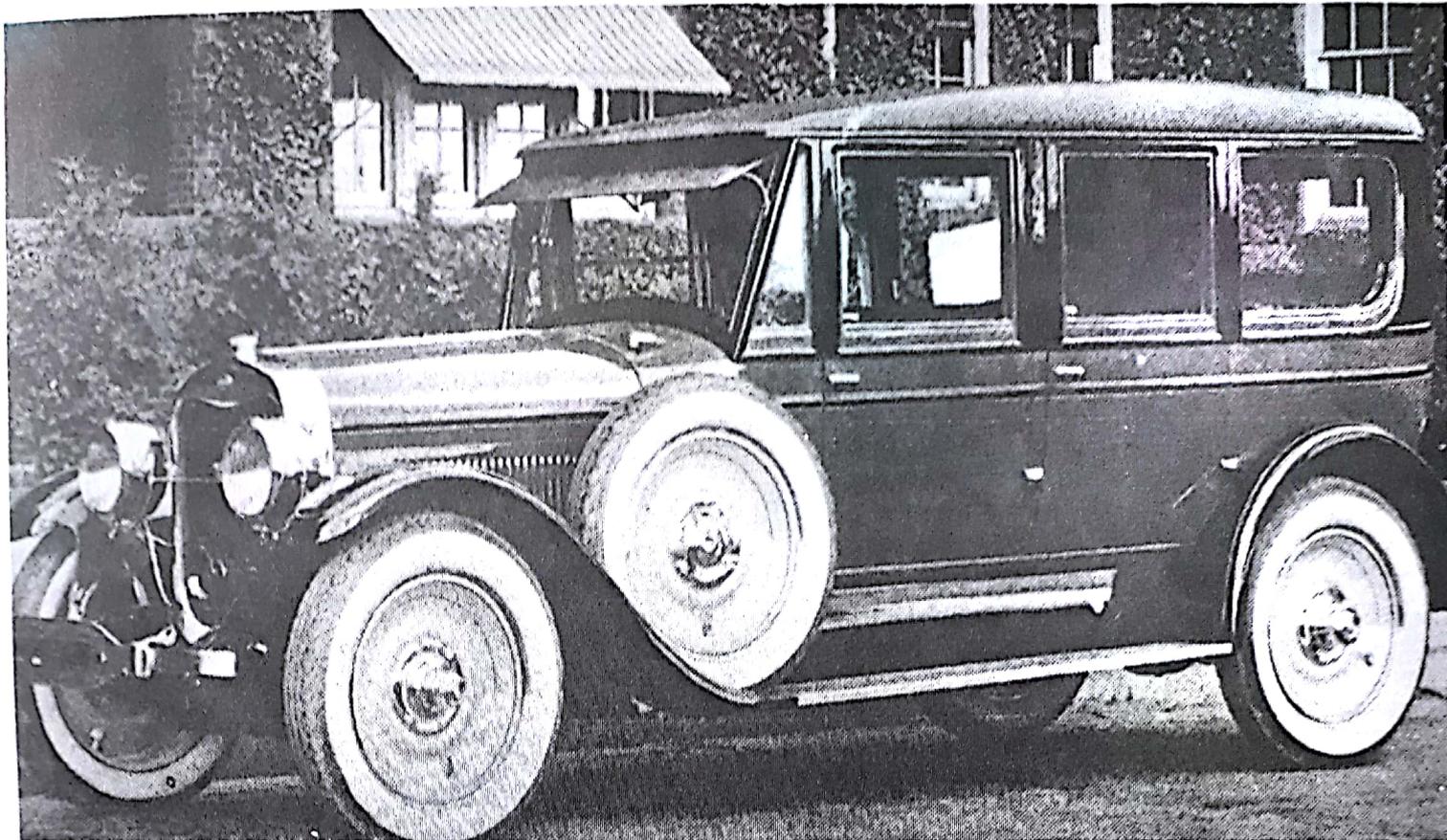
Também a mecânica dos Lincoln foi atualizada, de modo a permitir maiores prestações (e

integrar-se no método de produção do grupo Ford). Os freios — inicialmente traseiros — e a correia passaram para a frente em 1927, mas quatro anos antes a Polícia Federal já usava veículos Lincoln com essa evolução técnica.

No final da década de 20, vários pluricilíndricos disputavam o mercado americano: os Cadillac de doze e dezesseis cilindros, os Packard 8 e 12, o Chrysler Imperial 8 (de 1931) e outros. A Lincoln reagiu, inicialmente, com o modelo K, cujo motor era o habitual oito cilindros, mas com potência elevada a 120 cv e chassi alongado para 3,68 m de distância entre eixos. Em seguida surgiu o tipo KB equipado com um novo motor de doze cilindros em V, de 7,3 litros, a virabrequim sobre sete mancais. Esse modelo, com seu longo

Phaeton de cinco lugares, modelo 112, de 1921, com carroçaria da American Body Co.





Modelo 139, de direção interna, de 1924, do qual a Fleetwood construiu 29 exemplares

chassi, constituiu um apogeu estilístico da marca e o fim da política das produções inacessíveis à faixa mais ampla da clientela (embora já se fabricassem quase 10 mil exemplares por ano). Assim, paralelamente aos veículos de doze cilindros, surgiu (em 1932) um oito cilindros, que retomou o chassi original, com vão livre de 3,45 m.

Seguiu-se o KA, um pequeno V-12, com 6.282 cc de cilindrada a ângulo de 67°, compreendido entre as bancadas dos cilindros.

A partir de 1934, unificou-se o emprego deste motor menor, capaz de desenvolver uma potência de 150 cv. Até 1940, os tipos KB e KA segunda série diferiam apenas quanto ao comprimento do chassi. Ambos eram dotados de amortecedores hidráulicos tipo Houdaille, mas os freios conservavam o anacrônico comando mecânico por cabos flexíveis e um servofreio a depressão (montado em série até 1935).

A política dos doze cilindros de grande difusão foi levada adiante pelo grupo Ford juntamente com uma nova experiência estilística. Tratava-se da série Zephyr, cuja linha derivava de um aerodinâmico protótipo, com motor Ford V-8, apresentado pelo projetista John Tjaarda na exposição de Chicago de 1935. O motor foi substituído por um pequeno V-12 (com ângulo de 75° entre as bancadas dos cilindros), que desenvolvia uma potência de no máximo 110 cv, não per-

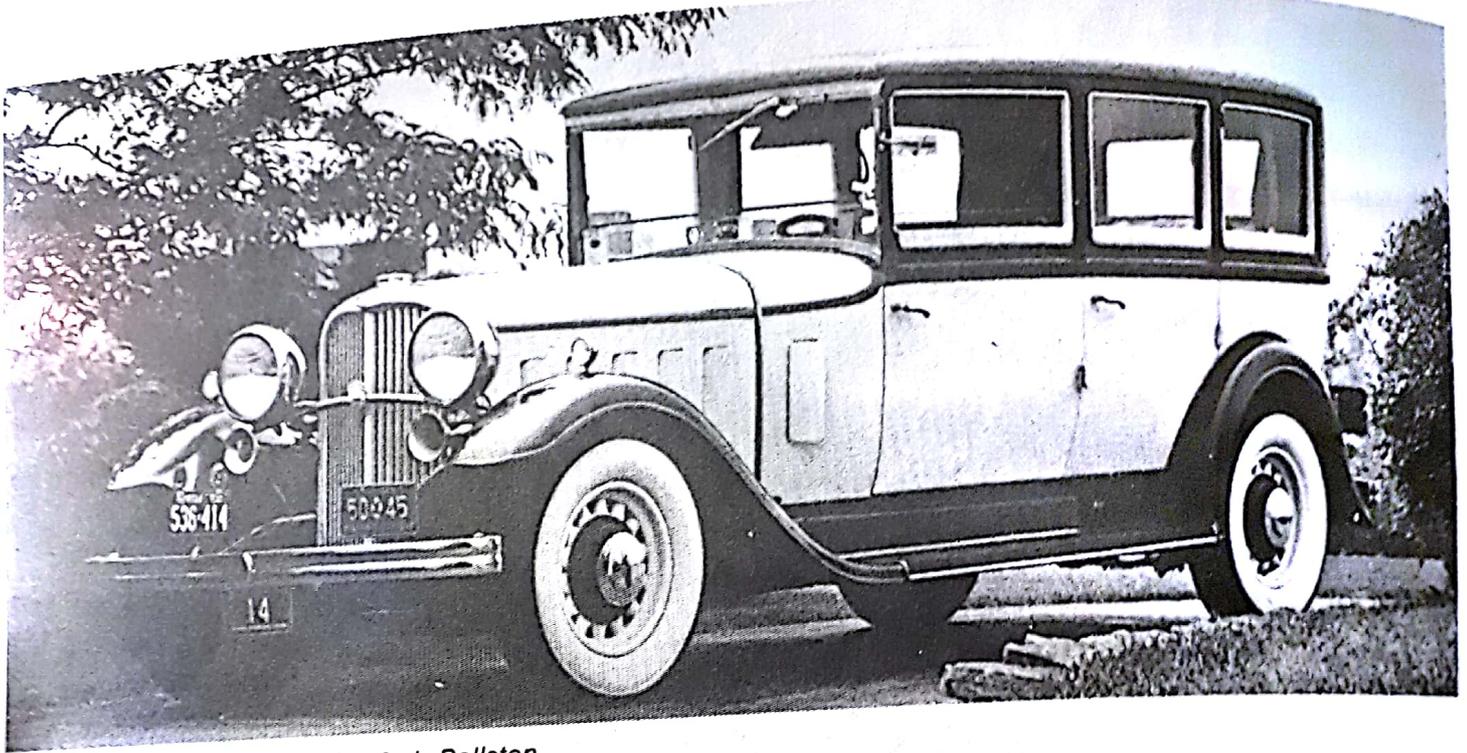
mitindo significativas retomadas de velocidade. Mesmo assim, o automóvel obteve grande sucesso, até mesmo na Europa, e representou uma resposta da Lincoln ao Chrysler Airflow.

O êxito desse modelo foi superado, em 1939, pelo lançamento do Lincoln Zephyr Continental, cuja linha o aproximava da estética européia. Aliás, os estilistas da Lincoln (chefiados por Bob Gregory, projetista do Zephyr) criaram uma série de veículos cuja sobriedade seguia — renovadoramente — as lições dos carroziers do Velho Mundo. Elemento típico dessa orientação estilística era a roda sobressalente, externa, colocada vertical ou obliquamente na traseira (de linhas retas) do veículo.

A versão de série do Continental foi apresentada à imprensa no dia 2 de outubro de 1939. Tratava-se, então, do próprio Zephyr, com motor de potência elevada a 120 cv. Em maio de 1940, a versão cupê somou-se ao cabriolé inicial.

Nos primeiros anos da II Guerra Mundial, a produção foi mínima (devido, inclusive, ao bloqueio de exportações). O modelo definitivo — com carroçaria maior e mais elegante — foi apresentado em 1942. O aumento do peso fez com que se elevasse a cilindrada a 5 litros e a potência a aproximadamente 130 cv.

A série dos Lincoln de doze cilindros extinguiu-se em 1948; o modelo para o ano seguinte já



Um modelo fora-de-série, de 1932, da Rollston

evidenciava uma transição: era o Cosmopolitan, encarroçado em estilo híbrido e propulsionado por um motor V-8 (que também equipava a série Mercury).

Em 1955 apareceu um novo continental, com a designação Mark II, por iniciativa de William Clay Ford. Sua venda foi anunciada por 10 mil dólares — o preço mais alto de toda a produção norte-americana da época. Esse carro, dotado dos mais refinados servomecanismos e de motores V-8 de alumínio com potência nunca inferior a 365 cv, estaria disponível a partir de 1960 em duas versões: sedã com quatro portas e conversível com quatro portas.

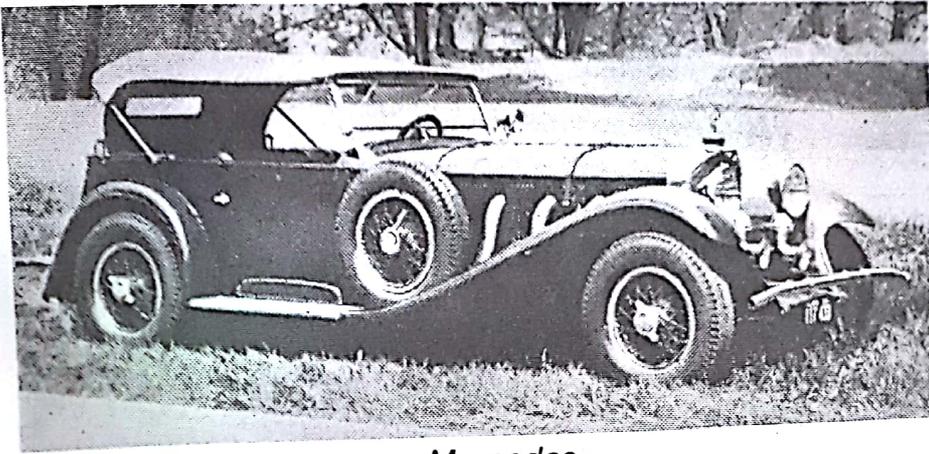
O Mark II de 1968 — ano em que foi produzido o milionésimo automóvel dessa marca — era um hardtop de linha quadrada, que possuía 5,5 m de comprimento e era dotado de grade de radiador à européia.

As versões seguintes permaneceram substancialmente inalteradas, na aparência — e mesmo assim os veículos Mark IV colocam-se entre os mais refinados da década de 1970. Contudo, ao lado dessa série figura uma linha de automóveis de quatro portas, de tamanho quase igual ao do Mark IV, comercializados por um preço sensivelmente inferior e que têm em comum com os Lincoln de alta classe apenas a marca.

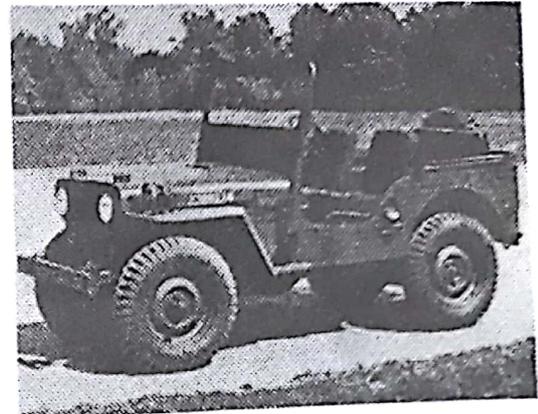
Lincoln Sunshine Special, encarroçado para o presidente Roosevelt e inteiramente remodelado em 1942, conservado no Museu Ford



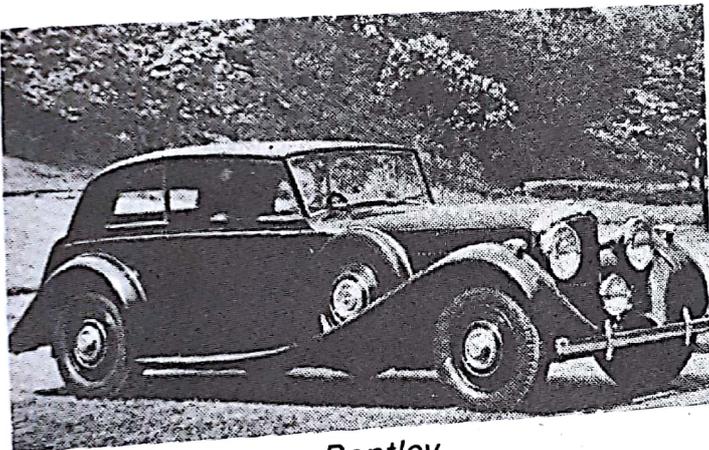
12 AUTOMÓVEIS PREMIADOS PELO MUSEU DE ARTE MODERNA DE NOVA YORK



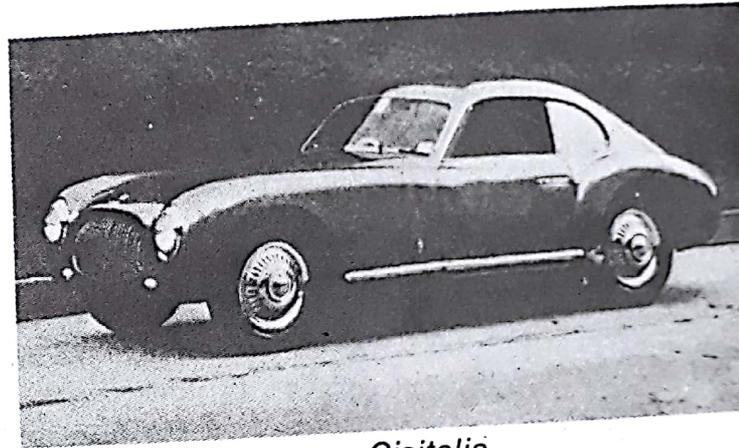
Mercedes



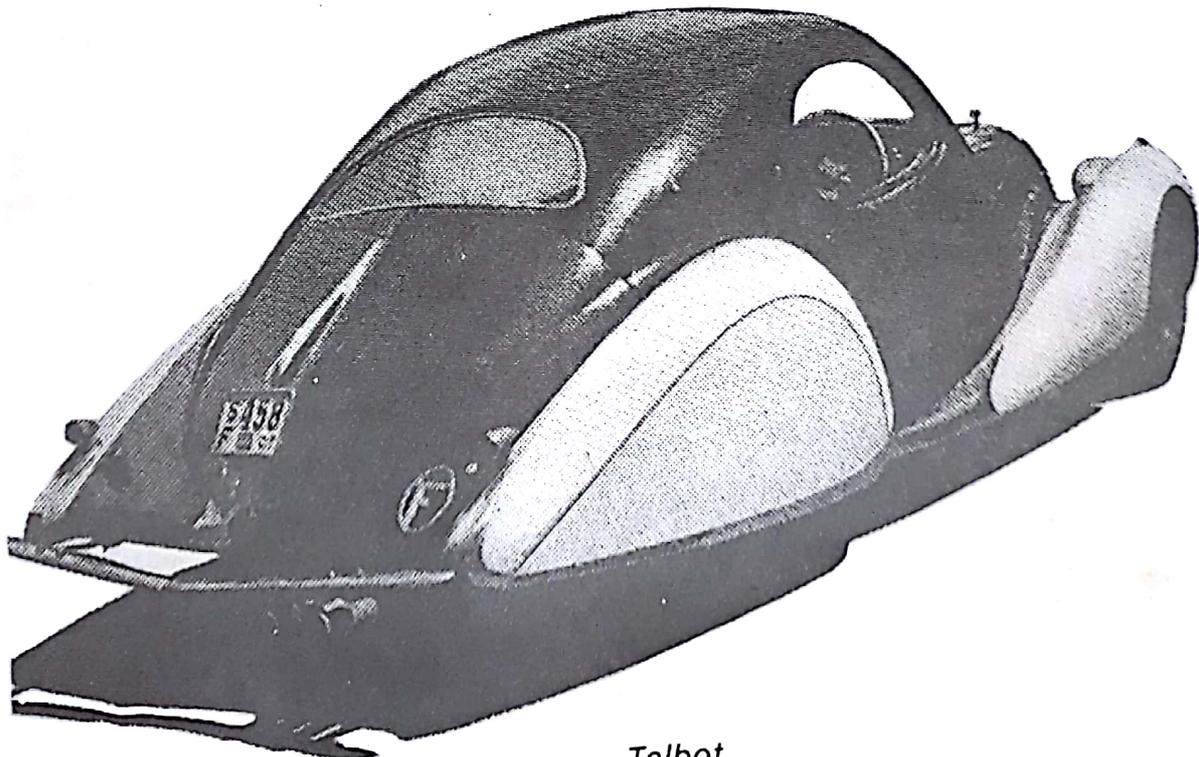
Jeep



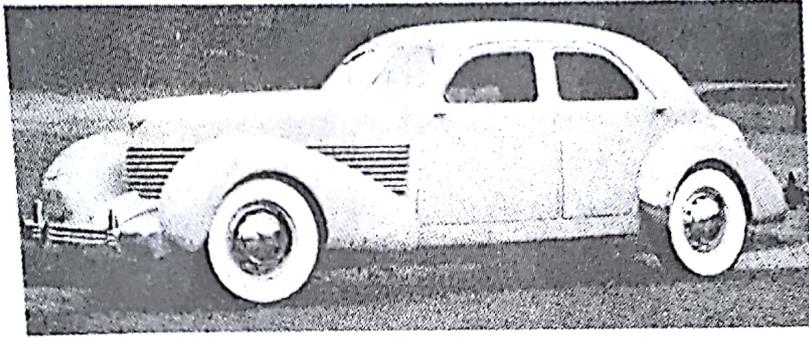
Bentley



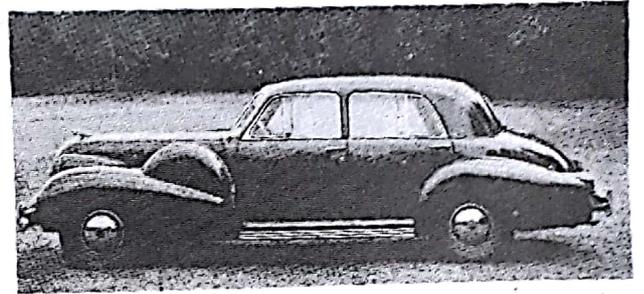
Cisitalia



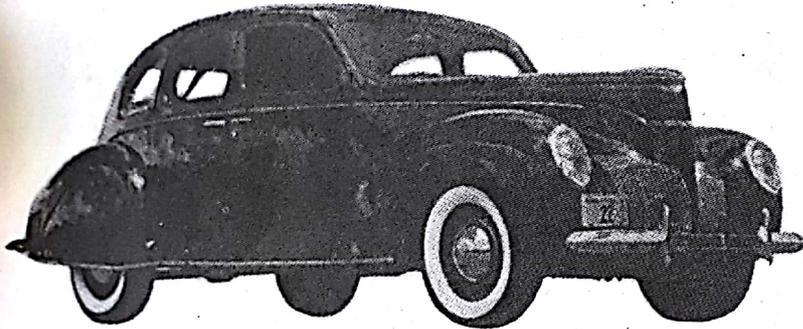
Talbot



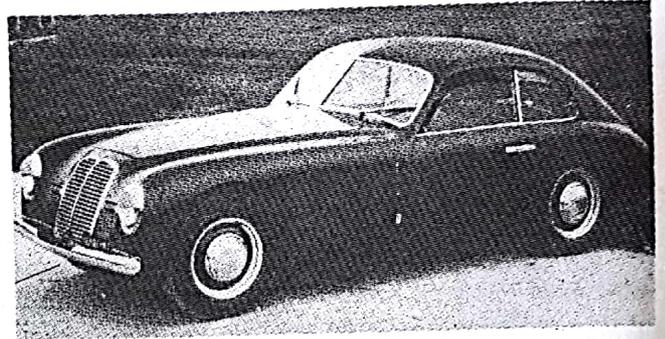
Cord



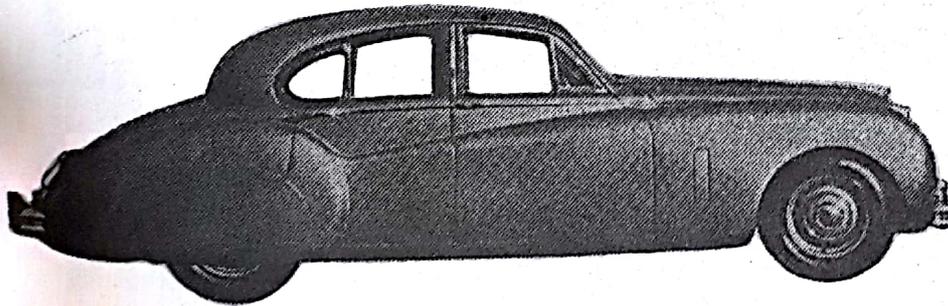
Cadillac



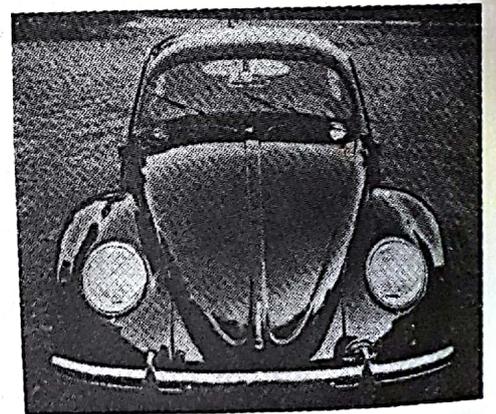
Lincoln zephyr



Maserati



Jaguar MK7



Volkswagen

