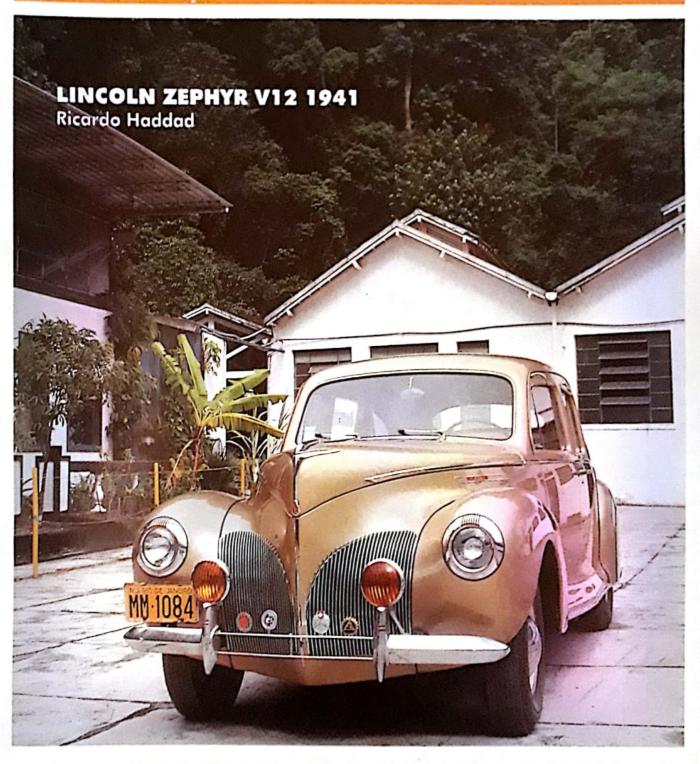


O RADIADOR

PUBLICAÇÃO BIMESTRAL DO VETERAN CAR CLUB DO BRASIL - RIO DE JANEIRO

Biênio 1995/1996 Gestão da Consolidação JANEIRO - FEVEREIRO/95 Nº 36



Com a palavra o Presidente



Recentemente, na seção Cartas da revista Hemmings, li o seguinte: "... In fact, I've discovered that the old car hobby is really about people. The cars are there to bring us together".

Era um trecho de uma carta onde o orgulhoso pro-

prietário de um Mercury Monterey 1954 Conversível comentava a busca, através de seu país, de serviços e peças, e, neste mister, havia sempre se deparado com gente amiga e pronta a auxiliar no que fosse necessário, ou, "a lot of great people", como ele as definia.

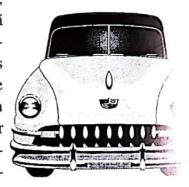
De fato, faço minhas as palavras do Sr. Marc Ogren, de Renton, Washington DC: na verdade, o hobby de autos antigos gira em torno das pessoas. Os carros estão ali justamente para mantêlas juntas.

Não por acaso cada vez mais as pessoas se visitam em seus eventos regionais. Não por acaso o SPAA reuniu em seu jantar de confraternização de fim de ano mais de 250 participantes, vindos de toda parte do país. Não por acaso surgiu o SFAA, um clube feminino destinado a congregar nossas esposas. Não por acaso, eventos maravilhosos como S. Lourenço, Caxias do Sul, Brasília, Vitória, São Paulo, Rio de Janeiro e muitos e muitos outros se multiplicam e crescem a cada ano, em quantidade e qualidade, e, aí, já são as pessoas superando o hobby. São as amizades que nasceram daquele "papo de garagem", com o pé no para-choque, mas hoje já se entrelaçam por toda a família.

Tudo isto porque, definitivamente, este não pode ser um hobby solitário. Haverá coisa mais linda, em termos de amizade, que as palavras de nossa estimada Cidinha, esposa do querido amigo José Kuntz, recentemente falecido, proferidas no jantar do SPAA, ao agradecer o apoio recebido de todos os seus amigos?

É isto companheiros. Temos de permanecer sempre e cada vez mais unidos, prestigiando to-

dos os eventos, porque não os há melhores ou piores: são todos ótimos, já que construídos com a garra e o amor de seu organizadores. Prossigamos sempre então



com esta união, pois os grandes ganhadores se remos sempre todos nós, que fazemos o Mundo Maravilhoso do Automóvel Antigo.

José Aurélio Affonso Filho ■

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

Jornalista Responsável José Aurélio Affonso Filho Coordenação Geral Fernando Gameleira Editoração Eletrônica e Concepção Visual G2 Publicidade e Marketing Telefax: (021) 220-0427 Impressão

Gráfica Wagner Tel.: (021) 580-1181/Fax: 580-1584 Colaboradores Daniela Sabat Daudt José Cândido Muricy Neto José Rezende Mahar Roberto Dieckmann Sergio Fortes Propriedade do Veteran Car Club do Brasil Rua Atílio Milano, 105

Del Castilho - Rio de Janeiro Telefax: (021) 281-6393

Diretoria Biênio 1995/1996 Diretor-Presidente José Aurélio Affonso Filho 1º Vice: Wilson Saraiva 2º Vice: J. Candido Muricy Neto 1º Sec.: Carlos Candelot 2º Sec.: Sergio Nobre Dir. Social: Edison Ferreira Dir. Téc.: J. Candido Muricy Neto 1º Tes.: Henry Braunstein 2º Tes.: Sergio Fortes

Tiragem: 1500 exemplares/Distribuição gratuita

INDICE

NOSSA CAPA	
Lincoln Zephyr V 12, ano 1941,	
fotografado por José Rezende	
Mahar.	
EDITORIAL2	
Saudades do Rui3	
Decálogo	
EVENTOS4	
Jantar de fim de ano	
Churrasco de Natal	
Visita de George Autrefois	
A reunião de dezembro	
Espírito Santo	
Volta Redonda	
São Pedro D'Aldeia	
WACENE	
VIAGENS8	
Sahara - parte II	
Exposição na Virgínia	
PASSADO A LIMPO16	
Grandes Pilotos - Richard Seaman	
UM CARRO EM DESTAQUE18	
Pontiac Sedan 1936	
1949. Há controvérsias20)
A procura do carro gay2	3
CORREIO TÉCNICO2	4
Breve história - Parte III	
CARTAS2	.7
Veteran vai ao cinema	27
	100

to

to

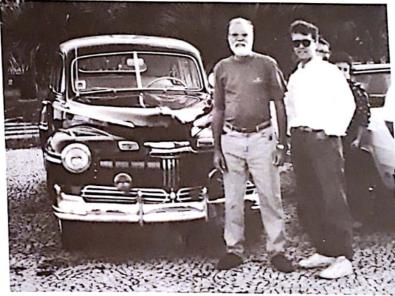
ANUNCIAM NESTA EDIÇÃO
Ferragens Universal - Ferramentas
General Motors do Brasil
Gráfica Wagner
J. Affonso - Importação e Exportação
Nova Texas - Concessionária Fiat
Paulo Cavalcanti - Empreendimentos

Saudades do Rui

O ano estava por se encerrar quando o querido amigo Rui Alegria Mesquita nos deixou.

Cansado de lutar com coragem e determinação contra a doença, ele certamente deve ter estabelecido aquele limite. Nós, seus amigos, iniciamos o ano de 1995 com saudades do companheiro educado, gentil e carinhoso que a todos emocionava participando, mesmo doente, e certamente com sacrifício, dos vários eventos promovidos pelo nosso clube.

Os colecionadores de automóveis antigos, voltados por opção para a preservação das coisas boas que enriquecem nossa memória jamais esquecerão da figura maravilhosa de Rui Alegria Mesquita.



Rui: sem você nossa praça fica mais vazia.

José Maria Velho, autor da seção Carro em Destaque publicada nos dois últimos números do RADIADOR, quando abordou a aquisição e posterior restauração do seu sensacional Chrysler 1929, sugere a publicação do seguinte decálogo para orientar as "obras" de recuperação dos antigomobilistas.

DECÁLOGO DO RESTAURADOR

- 1. Não usarás sistema elétrico de 12 volts.
- Não pintarás o carro com cores que nunca existiram nos modelos.
- Não substituirás freios mecânicos por hidráulicos.
- 4. Não substituirás o vácuo por outro tipo de bomba.
- 5. Não mudarás a rodagem dos pneus.
- 6. Não forrarás o carro a seu gosto.
- Não usarás sealed-beam ou bi-iodo em faróis de lâmpadas.
- 8. Não usarás tinta metálica em carros populares.
- Não pintarás os pára-choques.
- 10. Não usarás alternador.

O JANTAR DE FIM DE ANO



O nosso jantar do fim de 94 foi o mais divertido que O RADIADOR assistiu desde aquele outro, memorável, o dos incansáveis parabéns que a tantos irritaram.

Desta vez, não, todos gostaram. Já estava o ambiente aconchegante e familiar durante o coquetel

servido no bar do Hotel Novo Mundo quando vem o Candelot com ordens superiores e convoca a todos para o jantar propriamente dito.

Tudo bem, a festa era jantar, o lugar era o restaurante recentemente reformado e tínhamos que ir, mas colocar de novo as camisas cortou bastante a animação.

Entretanto, foi ótimo o jantar e o ambiente não perdeu a camaradagem e a informalidade até então predominantes. O discurso do Aurélio foi divertidíssimo e, no final, ganhamos todos medalhas, escudinhos e gamos de Natal. Houve ainda uma discussão pois alguns acharam que o gamo era um veado de Natal, mas O RADIADOR tem certeza que não era não.

O CHURRASCO DE NATAL EM TOMAZINHO

Embora sem o convite de praxe, vários sócios do VCC-RJ compareceram no dia 24 de dezembro ao tradicional churrasco de Natal na sede dos Oak Brothers.

Explique-se: o convite costumeiro consta de 7 a 8 páginas datilografadas, com a inclusão de cartas geográficas e de observações dos mais variados matizes que permitem ao colega, por mais leigo que seja, comparecer ao evento. Entretanto, depois da edição-monstro do último RADIADOR, nenhum dos sócios alfabetizados estava a fim de fazer o tal convite e a festa foi realizada na base do vai-que-eu-já-estou-lá, o que é muito prático.

O sucesso foi grande pois, dotados de faro aguçadíssimo, acorreram ao Oak Place associados e não associados, trazendo sempre presente o espírito apaziguador do Natal, pois caramba, foi uma verdadeira Tarde dos Desafetos, tantos

os inimigos antigos e recentes no evento. No entanto, ninguém puxou faca. Era Natal.

Destaques houve, o "Sonoro" para o Ony que, reconheça-se, melhorou muito no cavaquinho e dele ninguém foge mais. Destaque "Samba no Pé com Copo na Cabeça" para o Julinho Christiano, ao som de "Olávio Biláquio", a mais tocada. Destaque "Alimentício" para o Américo Carvalho que tudo providenciou e que soube esconder na hora certa as facas e objetos pontiagudos. Destaque "Automobilístico" para o Julinho que, como um Tigrão, levou seu Karmann-Ghia conversível branco com seus cabelos igualmente alvos ao vento.

Estiveram lá Sergio Fortes, Skipper e Ony, Anibal, Rossini e Tinoco, Julinho, Dieckmann e Sinval, Gameleira, Américo e os Rogérios (os Xarás).

O Vicente Xulem não foi porque estava gravando uma nova mensagem na secretária eletrônica do VCC-RJ, nem o Muricy, porque a Carmen não o deixa mais sair com a gente.

Também não compareceram à Tarde dos Desafetos os idem notórios desde bíblicos tempos, Roberto Machado e Eduardo Coutinho, reunidos amigavelmente apenas nestas linhas.



Julinho estraçalhou. Horas seguidas sem atravessar o samba e sem derrubar o chopp.

VISITA DE GEORGE AUTREFOIS

Esteve nos visitando o colecionador francês Autrefois que detém além-mar uma vasta coleção de automóveis americanos, verdadeiras raridades em terra leonesa.

O gosto pelo automóvel antigo lhe foi despertado em rotineiras visitas a um dos melhores museus da França (Musée de Rochetaillée-sur-Saône), no Castelo de Lyon, onde os automóveis do início do século estão guardados nos aposentos do castelo, quase todos não restaurados e em boas condições. O carro não restaurado, afirma Autrefois, para desespero dos guaribas, é fonte preciosa de informações fidedignas, principalmente daqueles dos tempos pioneiros quando não havia catálogos de fábrica que ficaram comuns a partir da década de 30.

Mas do que mais Autrefois gosta é de carros americanos, primeiro pela sua raridade (naquelas paragens) e depois pela solidez e grandiosidade que desapareceram da Europa no final dos anos 30. Carros europeus sensacionais como Hispano Suiza, Panhard-Levassor, Mercedes Benz, Maybach, Horch não encontraram compradores devido ao seu custo - exceção feita ao

Rolls-Royce/Bentley - enquanto a indústria automobilística americana mantinha-se fiel a um padrão mínimo de tamanho, conforto e desempenho compatível com a produção dos motores de elevada cilindrada e de chassis ultra-resistentes a que o seu mercado já se acostumara.

Autrefois escolheu para a sua coleção modelos pós-guerra como Lincoln V-12 e Packard que, sem serem clássicos caríssimos, oferecem o fausto e charme típicos de uma época que jamais retornará.

Entre as preciosidades, Autrefois destaca seu Lincoln Continental 1946, azul-marinho, sem overdrive, com 23.000 milhas e tudo no lugar, pegando - deve ser caso único no mundo - com todos os seus seis volts e doze cilindros. Este Lincoln foi encontrado sobre cavaletes na Itália onde servira a um bispo com fortíssimas ligações familiares em Detroit e Chicago. Um detalhe precioso foi descoberto na abertura do pequeno porta-malas: escondidas entre peças de reposição, correias e panos e cuidadosamente protegidas, duas garrafas de Lambrusco Amabile 1953, carimbado Episcopale e raridade de um supremo sabor na opinião de Autrefois, que registrou o fato em vídeo a ser mostrado na próxima vez.



Aquele carro zerinho para levar com orgulho às reuniões do Veteran daqui a 25 anos você encontra na Nova Texas. Toda a linha Fiat, peças genuínas e mais uma oficina especializada, com mecânicos treinados pela fábrica.



Tels.: (PBX) 224-8922 - (PEÇAS) 224-9766

A REUNIÃO DE DEZEMBRO



Sérgio Fortes tenta tapar o sol com a peneira. Mas faltam os frisos e limpadores que o arrastão levou.

Nossa última reunião de 94 foi das mais concorridas, apesar do calor excessivo que muitas vezes nos levava a esconder as nossas preciosidades na primeira sombra que aparecesse. Entretanto, vejam só que peças raras participaram do evento: o DeSoto coupé do

Ony, o Renault Caravelle presidencial da Marly do SFAA, a Mercedes coupé do Wilson, a fotografia do Chevrolet 41 do Sergio Nobre, o Impala do Julinho e a Variant do Marcha.

Isto, só para mencionar aquelas figuras que realmente

são raras. Já entre as figurinhas não carimbadas, ou moeda-podre, se preferirem, estavam o Sergio Fortes, o Dieckmann, o Skipper, o Muricy, a Beth Lago, o Anibal e o Vuitton, Edson, Armandinho, Gameleira sem o esperado Radiador, enfim uma tropa saudável que se deixou fotografar bem à vontade, apesar de terem recolocado as respectivas camisas sob protesto.

Não houve premiação, é verdade, mas, se houvesse, e se popular o juri fosse, o galardão do mês iria para a Variant do Marcha. Um casal de baianos literalmente apaixonou-se pela beleza, pela perfeição do veículo, enumerando criteriosa e vagarosamente - estava muito quente - as peculiaridades



A Variant em marcha-lenta: sonho de consumo de baiano.



O carro esbelto do homem gordo.

da vistosa perua, cuja foto você vê na página anterior. Não acreditamos a princípio, mas logo concluímos todos que, se é assim, é porque a Bahia deve ser o Estado da Federação onde mais Variant há e que as de lá seguramente não gorjeiam nem pigarreiam como as de cá.

Nem tudo pode ser perfeito e, a confirmar o descaso das autoridades pela nossa segurança, houve o lamentável arrastão sofrido pela DeSoto do Ony que ficou caolhinha e desfrisada sem que ninguém visse nada, tão rápido que foi. O VCC-RJ tem que tomar providências e firmar logo um Convênio com as forças do Bem. Na página anterior a foto da coitadinha - uma homenagem de O RADIADOR à perda irreparável.

Espírito Santo

O Radiador registra a realização do III Encontro Capixaba de Veículos Antigos, promovido nos dias 11, 12 e 13 de novembro de 1994. A reunião, que alcançou enorme sucesso, contou com oitenta automóveis antigos na Praça dos Desejos e compreendeu, também, um ativissimo mercado de pulgas, carreatas, premiações e um magnifico jantar de encerramento no Hotel Ilha do Boi.

Dentre os grandes destaques do evento mencionamos a Cadillac 1949 de Otávio Carvalho, Chevrolet 61 conversível de Milton Lapertosa, Chevrolet El Camino 69 de Cláudio Borrego, Chevrolet 47 de Nelson Fidelis, Ford 19 de Roberto Médice e Citroen 51 de Paulo Panarrielo. Os cariocas Wilson Saraiva, Fernando Pherson, Carlos Candelot e Nelson Affonso compareceram somente com a finalidade de descansar.

Volta Redonda

Nossos incansáveis companheiros Celso Luiz e Ricardo Ney, com a ajuda de suas esposas, foram mais uma vez os grandes responsáveis pelo sucesso do II Encontro de Carros Antigos da Cidade do Aço, realizado em Volta Redonda nos dias 3 e 4 de dezembro.

Do Rio estiveram presentes Roberto Machado, Edison Ferreira, Wilson Saraiva, Waldyr Tostes, Paulo Hamacher, Carlos Candelot, Nelson Affonso e Américo Carvalho.

São Pedro D'Aldeia

Como parte das comemorações da Semana da Marinha o Veteran Car Clube do Rio de Janeiro foi convidado a promover uma exposição na Base Aeronaval de São Pedro D'Aldeia.

Compareceram José Cândido Muricy, José Aurélio Affonso, João Rocha Lagoa, Sergio Nobre, Waldyr e Gustavo Tostes, Carlos Candelot, Tuneca, Fernando Escobar e Eduardos Santos, que desfrutaram da excepcional hospitalidade do Contra Almirante Almeida Rocha, Comandante da Força Aeronaval.

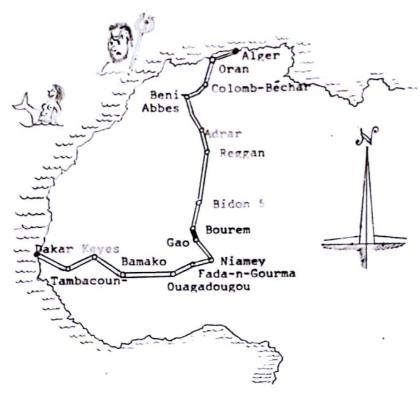


Momentos Inesquecíveis Veteran Car

SAHARA

2ª parte - A viagem completa

Roberto Dieckmann



Depois de atravessarem a Europa do imediato pós-guerra, terem enfrentado um vendaval no mar Mediterrâneo e iniciado o caminho africano até Dacar, Oldrich Kyllar, Jan Marek e o Skoda 1101 encontravam-se abandonados pela sorte em pleno Sahara, na noite de 14.02.1947.

Quando Marek cobriu o carro com um cobertor vermelho para facilitar uma eventual busca aérea, Kyllar sentiu quanto era apertada a situação: faltava comida, água e até mesmo a saliva para achar os furos das câmaras de ar. Só a lembrança do custo da busca pela Compagnie Transaharienne à base de 75 FF por quilômetro, mantinha a mente viva, pois não haveria como saldar tal dívida... Faltava mais um dia para que a Transaharienne - até então sem notícias - decidisse pelo resgate.

Naquela noite não havia mais o que fazer. O maior trecho já havia sido superado e não faltaria muito até Bourem - a única saída era em frente, do jeito que desse.

O jeito que dava, deu. As rodas sem pneus na frente, somente com os aros de ferro, rebaixaram a altura do Skoda e o tornaram muito vulnerável aos choques com as pedras do caminho; a dirigibilidade era péssima mesmo à velocidade abaixo de 10 km/hora, mas como no Sahara não tem meio-fio, foram avançando, deslizando para cá e para lá. Cinquenta quilômetros desta maneira arrasaram com um dos discos da roda e o escapamento. O motor também recebia muitos choques, mas o fato é que neste trecho não superaqueceu. Uma pausa a cada 10km, ou seja, de duas em duas horas, para uma avaliação das

avarias e no final do dia chegaram a um aviso da proximidade de Bourem - faltavam 4 km.

"Algumas gazelas e antilopes que pareciam estar em ótimo estado cruzavam o nosso caminho, imperturbáveis apesar do barulhão que o pequeno motor do Skoda derramava na imensidão do deserto" -

Diário de Bordo, 15.02.1947.

Uma hora depois chegaram a Bourem, onde foram recebidos por um iugoslavo de excelente educação que comandava, sozinho, uma tropa de 100 soldados negros cuja tarefa era manter a estrada em condições de tráfego.

A bebida foi farta nesta noite e o sono, justíssimo.

Na manhã seguinte chegou um caminhão da Transaharienne que fazia a ligação periódica entre Bourem e Gao, distante 98 km e centro do comércio no sul do Sahara. Os soldados carregaram o Skoda e o amarraram no caminhão, um surrado Berliet, igual às muitas carcaças encontradas no deserto.

"No caminho até Gao, soubemos que uma expedição seria organizada para partir imediatamente, caso não déssemos noticia. Bom Deus. Gao é a capital de
uma região com 120.000 habitantes. Apenas 9.000 vivem em Gao,
dos quais 124 são brancos. Existe
um intenso comércio de gado
com as colônias inglesas (Nigéria
e Costa do Ouro). A região tem
caça abundante - antílopes, rinocerontes, hipopótamos, crocodilos, avestruzes, etc.

O Skoda foi atração em Gao. De todo lado choviam perguntas de como fora possível cruzar o Sahara com tão pouca potência e, admiração maior, sem os pneus!



Afrique Occidentale Française - SÉNÉGAL.

Hoje é domingo e tiro o dia para um descanso bíblico".

Diário de Bordo, 16.02.1947

Uma revisão criteriosa foi executada em Gao. Os rolamentos das rodas foram desmontados e lubrificados enquanto procurava-se por pneus que servissem nos aros. Cada resposta negativa era brindada com farto material promocional das estações de água da Boêmia (Karlsbad) mostrando fotografias de gêisers de 70° C que faziam muito sucesso entre os nativos. A solução dos pneus foi encontrada com a substituição dos aros pelos do Citroen, porém mantendo o miolo da roda do

Skoda; a medida dos pneus era um pouco maior e não se recomendava ultrapassar 70 km/hora com aquela improvisação. Em Gao, a temperatura ao sol estava em 50° C e havia mosquitos à vontade. À noite, tambores nativos mantinham a população nas casas pois, dizia-se, era perigoso.

Em 22 de fevereiro partiram em direção a Niamey, costeando o rio Niger. A vegetação era rala savanas - muita areia, mas já havia a companhia de animais - aves, lagartos e os antilopes de sempre. Para alegrar a viagem, alguns furos de pneus que foram reparados em meio à mosquitada geral, mas no dia seguinte, alcançaram Niamey - a sede do governo colonial e um centro comercial no cruzamento de vários caminhos.

"Tomamos banho no Niger, enquanto na outra margem lavadeiras seminuas trabalhavam entre cantorias e falatórios incompreensíveis e intermináveis".

Diário de Bordo, 23.02.1947

Apesar da estrada acompanhar o rio, as condições rodoviárias não se mostravam nada favoráveis. Um calor intenso, mais pedras e raízes e os pneus continuavam a furar. Na noite de 23, viajando a 40 km/hora, já estavam de novo com os pneus furados e por reparar. O que mudava era a paisagem. Algum verde, o rio, os antílopes e nativos que, às vezes faziam continência à sua passa-

gem. Nas árvores, macacos em abundância.

As aldeias se sucediam, Fada-N'Gourma, Koupela e Zorgo no caminho até Ouagadougou, a capital do estado que era então habitado por 536.000 pessoas das quais somente 300 eram brancas. Além do habitual comércio de gado, havia em Ouagadougou uma importante estação metereológica e fábricas de tapetes e capachos.

"Partimos na tarde do dia 25 para não sofrer o calor do dia. Um pneu furou às 20:00h, o conserto retirou muita energia e dormimos logo após o reparo. A 1:00 ouvi uma gritaria desesperada e pedi a Marek, que dormia no carro, para acender os faróis. Algo pulou para dentro da mata, não deu para reconhecer, mas Marek garantiu que era uma pantera grande e preta. Meia hora depois ainda tremia com o sabor do medo que não passava. Acendi o último cigarro e o cansaço substituiu o medo. Deitei na cama sobre o chão e dormi, apesar dos mosquitos".

Diário de Bordo, 25.02.1947

No dia seguinte Kyllar teve a idéia de envolver os pneus com as correntes de neve; o carro ficou barulhento e horrível de se guiar, mas o resultado foi bom pois os furos diminuiram. Na chegada a Kougoudu avistaram a missão católica e um hospital movimentado que centralizava a luta contra a

PNEUS BANDA BRANCA OU ESPECIAIS.

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



- Várias medidas em estoque
- · Nova importação chegando em 45 dias
- Consulte-nos sobre pneus em estoque ou p/ importação de medidas especiais
- Peça nosso catálogo

J. AFFON&O

Telefone: (021) 263-4668/ Fax: (021) 253-8117 Tratar com Renata ou Neiva doença do sono. Partiram de tarde para mais uma jornada de 77 km até Pa onde o último pneu acabou. A gentileza dos nativos acalmou os ânimos e mais tarde passou um caminhão da Transaharienne que levou Marek de volta à cidade para comprar mais um pneu. No dia 27 eles voltaram à estrada e, pela primeira vez, o motor falhou por obra de um condensador defeituoso que fora recentemente trocado.

"Seguimos viagem a noite toda. De manhã, paramos em uma aldeia com água em abundância. Os nativos eram muito amigáveis e ensinei-lhes algumas canções em eslovaco, que logo repetiram com muita musicalidade. As crianças cercavam o carro aos pulos e logo tentavam retirar os cromados. Abri o último vidro de mel e foi um sucesso".

Diário de Bordo, 28.02.1947

Mais 240km e chegavam a Bobo, uma cidade de 11.500 habitantes, 240 brancos, com uma linha ferroviária de 800 km até Abidjan. Outro grande hospital para doenças do sono, mas para sorte de ambos, havia um hotel.

No dia 1º de março partiram para Bamako, sempre à noite, para fugir do calor de 60° C. Em contraste com o negro da margem da mata, centenas de olhos verdes e vermelhos e uma zoeira que abafava o barulho do motor os acompanharam durante a viagem. Uma febre intermitente com todos os indícios da malária demolia Kyllar pouco a pouco.

Em Bamako havia uma estrada de ferro para Dacar, por onde escoava a exportação de algodão, marfim, peles, gado, sisal e amendoim, os produtos da África Ocidental Francesa. "A distância até Dacar é de 1.230 km e todos aconselham a prosseguir pela ferrovia visto que a estrada é péssima. Marek também tenta me convencer pois está cheio da viagem. Apesar da febre de 40° C, não aceitei e resolvi continuar rodando. No dia seguinte, partimos de



The "\$KODA-1101" has proved its high standard and the possibility of its all round use on long-distance journeys. It crossed alone, without any assistance from other cars, the Sahara desert and overcame all difficulties of the ground and the tropical sun. This is eloquent proof of its utness reliability and screen in operation.



madrugada e logo encontramos um bando de macacos na estrada. Saí do carro para fotografá-los, mas eles começaram a jogar pedras e tive que correr de volta para o carro".

Diário de Bordo, 05.03.1947

Ao fim do dia 5 eles chegaram ao encontro dos rios Bafing e Baghoy que, juntos formam o rio Senegal. Cada vez mais verdes, as margens da mata ofereciam árvores frutíferas de vez em quando e as mangas eram abundantes nesta zona.

No dia seguinte eles chegaram a Keys, cidade capital de província do mesmo nome, renomada por ser o local mais quente de toda África Ocidental Francesa: 47° C à sombra.

Era um mercado importante à margem da já desejada ferrovia até Dacar que mais uma vez foi rejeitada como alternativa de transporte. Lá os cheques não eram aceitos e não havia possibilidade de se comprar mantimentos e gasolina. Restavam apenas 50 litros para cobrir os 300 km que faltavam até Tambacounda, onde certamente os cheques poderiam ser trocados. Quando chegaram ao destino, restavam 10 li-

tros no tanque e 15 FF no bolso. Reabastecidos, inclusive de conhaque - uma útil moeda de troca nas ocasiões mais improváveis - partiram em meio às plantações de mamona.

"A fauna é mais usual, porcosdo-mato, hienas, muitas árvores. O carro sofre bastante pois há buracos, pedras, valas e raízes que retardam a nossa passagem. Ao meio-dia chegamos ao porto Kafrine-Koalaku no rio Saloum, que é um grande centro de comércio de amendoim e sede de governo distrital. Lubrificamos o Skoda e executo uma revisão cuidadosa para o último trecho da rodovia na África".

Diário de Bordo, 08.03.1947

Partiram cedo sobre bom asfalto. Agora o verde estava por todo o lado e já se viam automóveis e o mar. No fim do dia chegaram a Dacar. Era domingo e os hotéis estavam lotados e a tripulação do pequeno Skoda, depois de atravessar meia África, teve que seguir para uma praia fora da cidade e dormir ao relento.

Na segunda-feira chegaram pela 2º. vez ao fim da viagem terrestre - Dacar - a capital da África Ocidental Francesa e o porto mais importante de comércio com a América do Sul. Desnecessário mencionar a atração despertada pela aventura e pelo Skoda.

"Faltam sete semanas pelo navio e Marek parte no primeiro avião. Enquanto espero, trabalho na firma Bachya para recuperar as finanças. Quando o navio chega, o carro não pode ser embarcado por razões que jamais descobri. Fica para o próximo navio. Deixo o Skoda aos cuidados de amigos da Bachya e embarco, de avião, para o Rio.

Já pisando o asfalto da cidade mais linda do mundo, sinto saudade do Skoda 1101 que demora ainda mais um pouco. Foi um parceiro e tanto nesta aventura e espero reencontrá-lo breve no Brasil.



O Skoda 1101, sobrevivente do deserto, em Duque de Caxias.

Vejo no Rio a beleza e o brilho dos modernos Cadillac, Buick e Studebaker, poderosos e velozes mas penso como haveriam de respeitar o meu pequeno Skoda, se eles soubessem".

Diário de Bordo, fim.

SAHARA - complemento

A viagem de Praga até Dacar, atravessando o deserto do Sahara no Skoda 1101, foi uma aventura real vivida por Oldrich Kyllar e Jan Marek.

Sobre Marek pouco mais é conhecido, enquanto que a vida de Kyllar pode ser acompanhada através dos registros da família que guardou cuidadosamente a documentação sobre a viagem, cuidado este estendido também ao brioso Skoda, mantido até hoje em ótimo estado de conservação e originalidade.

Kyllar montou uma oficina

para automóveis, a AUTOPAN, na Rua Cândido Mendes nº 42 e depois a transferiu, já com o nome de Auto Oficina Kyllar, para a Rio-Petrópolis, em Duque de Caxias, onde viveu até 1976, atendendo sempre com especial atenção os veículos Skoda.

AGRADECIMENTOS

À família Kyllar, especialmente Ralf e Ronaldo, pelo apoio e cessão do arquivo da viagem.

A Zdenek Zyska, pela tradução incansável do diário de bordo, publicado em tcheco.

Ao Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro - prof. Pedro Tórtima.

À Biblioteca do Consulado Geral da França - Rio de Janeiro

Ao Comte. Miklos Geza Stammer.

A Mário Goes e Sérgio Faria.



FERRAGENS UNIVERSAL LTDA.

Rua dos Inválidos, 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

Exposição de Mustangs na Virgínia

José Roberto Bentes

Depois de pesquisar em algumas revistas, acabamos encontrando na Hemings Motor News o anúncio de uma reunião de carros antigos que seria realizada a uma distância razoável de Washington, onde nos encontrávamos, Synval e eu, desde o início de setembro. O anúncio prometia: "Virginia - Richmond, Sept 17th, Tenth Annual Mustang and Ford Show".

Depois de um telefonema para o local do encontro para lá nos dirigimos naquela inesquecível manhã de sábado. A bordo de uma confortabilíssima Buick, tomamos a highway 95 na direção da antiga capital confederada.

Α viagem transcorreu muito tranquila. Synval dormiu o tempo todo. Já conhecíamos "o caminho das pedras", depois de viajar a Richmond inúmeras vezes.

Fato relevante, apenas um. A horas tantas fomos ultrapassados por um Jaguar XJ6 branco, pilotado por uma loura da mais alta categoria (a high category blonde (*), segundo o Synval).

Fascinado pela maravilhosa combinação, tentei acompanhá-la. Mas a loura pisava fundo: 85/90 milhas por hora, velocidade muito superior à máxima permitida, que era de 65 milhas. Desisti do projeto depois de

dois ou três minutos, pensando na multa altíssima de US\$ 300.00 que eu certamente pagaria sozinho, não só porque o Synval se recusaria terminantemente a dividi-la como estaria ocupado fotografando o auto de infração para publicá-lo nas páginas do RADIADOR.

Depois de duas horas de viagem chegamos ao centro histórico de Richmond. onde se realizaria a reunião.

Confesso que imaginava uma quantidade maior de automóveis. Apesar disso, as marcas Ford e Mustang estavam bem representadas.



Foto A



Havia belos Mustangs fastbacks e conversíveis, de 1964 a 1973, Shelbys 350 e 500, Boss 302, uma ampla variedade de "small blocks" 260, 289, 302 e 351 (Windsor e Cleveland), blocks" 390, 427 e 428, além dos desinteressantes seis cilindros.

A estrela da reunião era um Ford Cobra branco, que permaneceu o tempo todo com o capô aberto, mostrando muito veneno e uma raríssima transmissão automática, equipamento presente em apenas dezesseis automóveis da espécie.



Foto B



Dentre mil peripécias aprontadas por José Roberto M. L. Bentes em sua visita a Washington D.C. nosso repórter Synval, o "gênio do mal", documentou os constantes engarrafamentos por ele causados no metró local, em decorrência de atrapalhações que o nosso enviado especial assim registrou: FOTO 1: Bentes se atrapatha com a máquina que libera o ticket; FOTO 2: Bentes não consegue colocar o ticket na máquina coletora em posição invertida: FOIO 3: Bentes é socorrido por funcionário do metrô, já então seu amigo intimo; FOTO 4: Bentes prreenche formulário para obter gratuitamente um novo ticket. A propósito, José Roberto M. L. Bentes é funciondrio da Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro.

O nível da reunião foi bom, mas obviamente inferior ao padrão médio dos encontros californianos. O pessoal do Estado da Virgínia é simpático e atencioso. Fomos agraciados com adesivos e chaveiros. O relacionamento só não foi melhor por culpa exclusivamente minha, que não segui os conselhos de minha mãe e abandonei o IBEU antes de completar o segundo ano.

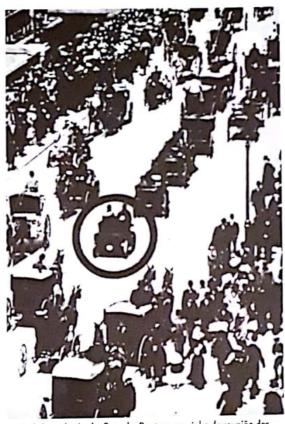
Ao final do encontro embarcamos na Buick de volta a Washington, já com saudades da agradável reunião.

Termino esta reportagem informando que a região de Washington DC, Virginia e Maryland, que desta vez visitamos, não pode ser comparada à California, Florida, New Jersey ou Pennsylvania em termos de qualidade de eventos, lojas especializadas ou variedade de ferro-velhos.

Mesmo assim não podemos nos queixar das compras que fizemos em várias lojas e ferro-velhos locais, para atender demandas do meu Mustang e das Mercedes do Synval. Se algum companheiro estiver interessado em anotar os endereços que visitamos, estamos à disposição para qualquer esclarecimento.

(*) High Category Blonde - Termo braso-inglês, ou anglo-brasileiro, criado pelo Professor Synval Reis durante nossa permanência nos Estados Unidos. Do mesmo autor registre-se a expressão "Fazer um rolanband", supostamente francesa, que significa retornar do meio da rua (180°) em momento de descuido do guarda, com extremo cuidado para se evitar uma gigantesca porrada com outro carro que venha na direção oposta.

Momentos Inesquecíveis Veteran Car



Assinalados pelo círculo, Synval e Bentes a caminho da reunião dos Mustangs.



Nos gramados da Virginia-USA, Synval, o gênio do mal, é acometido por um desmaio fulminante após se deparar com um Mustang com frente de Mercedes (adaptação muito bem feito, segundo o atento Bentes). Graças à sua influência na Junta Comercial dos Proprietários de Mercedes e Similares, é logo atendido por um mecânica treinado pela fábrico, que tenta reanimá-lo com um aditivo especial para motores a álcool.

DIFICIL DECISAO

Sergio Fortes

Eu parecia não acreditar no que estava por acontecer dentro de alguns minutos.

Desfazer-se de um automóvel antigo! Pode haver coisa mais triste?

Mas estava por acontecer. Em casa, aflito, só me restava aguardar o toque da companhia que iria precipitar o desfecho da negociação dramática que envolvia meu Chevrolet Fleetline 1947.

Calma! Sempre resta uma esperança...Quem sabe o comprador, tomado por súbito bom senso, não resolve me telefonar e pedir desculpas avisando que decidira empregar o dinheiro do Chevrolet em mais uma viagem à Disneyworld?

Qual a causa de tanta angústia? Que automóvel tão fantástico assim eu estaria prestes a vender?

Façamos como o esquartejador: vamos por partes, dividindo o problema nos seus aspectos geral e particular.

No geral, devo dizer que sempre assisti com espanto as vendas de automóveis antigos efetuadas pelos meus amigos mais próximos. Misturando um pouco da admiração compulsiva que tenho por todo e qualquer carro antigo (à exceção da Rural Willys) com a consciência do quanto é dificil, caro e, sobretudo, trabalhoso manter em boa forma essas maravilhosas obras de arte que conjugam história, reminiscências e engenharia, sempre considerei ato de coragem temerária a decisão de se desfazer de tais preciosidades.



Em Tomazinho, uma das últimas fotos antes da partida.

Apresentada a tese geral, devo dizer, no particular, que a venda do Fleetline 47 mexia terrivelmente com a minha cabeça.

Estamos de volta ao ano de 1986. Até então minha única incursão no terreno dos automóveis antigos compreendia a restauração, complicadíssima é verdade, de um Karmann Ghia conversível, alemão, de 1965.

Foi quando soube, numa das reuniões da antiga praça, que Fernando Carneiro Leão se dispunha a vender um carro tal e tal, em muito bom estado de conservação, que poderia ser visitado no galpão do Ricardo Haddad.

Poucos dias depois, inspeção combinada, para lá me dirigi acompanhado do Tinoco, este ungido na sua indiscutível condição de maior autoridade viva em questões que envolvam a marca Chevrolet, conhecimento que abrange desde estatísticas sobre atropelamentos perpetrados por caminhões Chevrolet Gigante na década de 40 até quantidade de enjôos ocorridos na serra de Caxambu, no primeiro semestre de 1954, com automóveis equipados com transmissão Power Glide.

Diante do maravilhoso Fleetline, duas reações distintas ocorreram. Uma, previsível, a gritaria do Tinoco ante a visão de mais um Chevrolet. A minha, silenciosa, quase comovida. Nos mínimos detalhes, inclusive da cor, preta, eu estava diante de um carro absolutamente semelhante àquele que pertencera ao meu saudoso tio-avô Max Gomes de Paiva.

Meu tio era o que nos acostumamos a definir, hoje, como uma figuraça. Mediocre jogador de futebol do América, foi Presidente do clube alguns anos depois. Advogado famoso, alcançou os mais altos cargos da magistratura mas orgulhava-se da sua condição de Presidente do Superior Tribunal de Justiça Desportiva da Confederação Brasileira de Futebol.

As visitas à casa de Tio Max se destacam entre as melhores recordações da minha infância. Sua casa existe até hoje na Rua Pompeu Loureiro, próxima ao Corpo de Bombeiros.

O programa era sempre o mesmo, começando com um convite para jantar que ele fazia a minha avó Zélia, irmã de Tio Max. Cedo ainda, por volta das cinco e meia, seis horas, o imponente Fleetline preto estacionava no prédio da General San Martin esquina de Aristides Espínola. Avó e neto embarcavam com destino a Copacabana.

Sempre pela praia. Leblon, Ipanema, Arpoador, Copacabana anos 50. Casas belíssimas, que hoje viraram prédios. O cheiro da maresia, mais forte, porque o mar estava muito mais próximo. Que saudade...

Duas coisas, lembro bem, cha-

mavam principalmente minha atenção. As luzes do farol da Ilha Rasa, que eu julgava estar situado a poucos metros do Jardim de Alah, e o painel do Fleetline, com dois grandes mostradores redondos, alvo de permanentes comparações com o Ford conversível 1946 do meu avô, vendido em 1954, pouco tempo depois do seu falecimento.

Os prazeres do percurso eram superados apenas pela hospitalidade de Tio Max e Tia Dora, pelo maravilhoso jantar, pelas histórias de futebol que ouvia em seu fantástico escritório, por sua equipadíssima garagem em que se dedicava a desmontar e remontar o Fleetline.

Essas recordações me vinham à mente naqueles momentos que antecediam o toque mortal da campainha.

Em minha defesa devo dizer que toda essa história começou com o surgimento de um Ford conversível 1941, proveniente de Belo Horizonte, que o Mahar "desencavou" na Barra da Tijuca.

Depois de muito pensar, convenci-me de que o 41 seria um substituto à altura do 46 conversível do meu avô, que jamais encontrei.

Iniciadas com timidez, as negociações envolvendo o Ford chegaram a uma inevitável encruzilhada. Para adquirir a nova peça eu deveria vender um dos meus automóveis. Motivos, os de sempre: dinheiro, espaço e, mais do que isso, a consciência da minha incapacidade de "administrar" a restauração e manutenção de mais um automóvel antigo.

O pior é que eu não havia conseguido, até então, "casar" as duas operações. Estava prestes a vender o Fleetline sem ter certeza de poder comprar o Ford 41.

Pensava em tudo o que até aqui cansou a paciência dos leitores do Radiador quando tocou a terrível campanhia. Dei-me conta, naquele momento, do som estridente e desagradável da mesma.

Vi-me diante do meu algoz. Decidi não capitular sem luta. "O preço? É esse mesmo, não posso reduzir nem um centavo. E não admito que revenda o carro para fora do Rio de Janeiro. E tem que entrar para sócio do Veteran. E tem que manter o carro muito bem conservado. E tem que usar

o óleo tal. Tem que fazer isso, tem que fazer aquilo..."

Diabos! Giovanni concordou com tudo...Mas sua empolgação serviu-me de conforto. Convencime de que o Flectiine estaria em boas mãos, sendo alvo de cuidados que o exagero de minha "frota" vinha me impedindo de lhe dispensar.

Mal disfarçando minha intenção de prorrogar a despedida, ofereci ao novo proprietário meus préstimos de motorista experiente para conduzir o carro até o Leblon. Percurso que o 47 "tirou de letra". Café pequeno para quem, ao longo de tantos anos, participou com tranquilidade e segurança de um sem número de viagens, passeios e reuniões.

Estacionado o carro na complicadíssima garagem do novo proprietário, afastei-me com o coração apertado, sem olhar para trás.

Dias depois a compra do Ford 41 estava concretizada.

Não vejo a hora de ver os dois carros, lado a lado, em uma de nossas próximas reuniões.

Momentos Inesquecíveis Veteran Car



Flogrante da assembléia geral que reconduziu nosso companheira José Aurélia Affonso à presidência do VCC-RJ.

GRANDES PILOTOS

"Der Englander" - Richard Seaman

João Rocha Lagoa



Dick Seaman foi o maior piloto britânico de pré-guerra, o primeiro a ser contratado por nada menos do que a maior casa da época: a Daimler-Benz Aktiengesellchaft de Stüttgart - Untertürkheim.

Nascido em 3 de fevereiro de 1913, filho de abastado proprietário de destilaria de whisky na Escócia, muito jovem já demonstrava grande interesse por carros, quando ganhou um Riley esporte, substituído por um MG Magna quando entrou para a Universidade de Cambridge.

Participou de diversas provas de regularidade em 1932 no seu primeiro ano em Cambridge, convencendo seus pais a substituirem seu MG por uma Bugatti 2.0 litros. Encorajado por seu companheiro, o famoso Whitney Straight, Dick estreou em Donington Park sem sucesso.

Quando em 1934 anunciou aos seus idosos pais que deixaria a Universidade para dedicar-se às corridas de carro foi ameaçado de ser deserdado por seu pai, embora sua mãe, veladamente, lhe desse alguma cobertura financeira.

Aos 21 anos de idade, Dick disputou algumas provas no continente europeu, ainda com o MG, chegando em quinto em Brno, na Checoeslováquia, e em segundo em Donington Park. Esta prova foi vencida por Raymond Mays com um ERA, carro esporte que impressionou Seaman, o qual, apesar dos protestos familiares, conseguiu adquiri-lo a preço de custo em 1935. Seu pai ficou tão irado que sofreu um ataque cardíaco fulminante, no firme propósito de deserdá-lo, o que nunca foi revelado a Dick por sua mãe.

O ERA mostrou-se, entretanto, um verdadeiro desastre, apresentando queima de pistões, problemas de freios e de compressor. Dick conseguiu saber que fora enganado, tendo adquirido um carro com motor recondicionado.

Encorajado pelo seu consultor técnico Giulio Ramponi (posteriormente da Scuderia Ferrari), Dick adquiriu, então, um Delage 1927 de 1.5 litros com 8 cilindros em linha. Ramponi modificou-o e preparou-o de tal maneira que este veículo extremamente leve, baixo, potente e de excelente maleabilidade tornou-se, apesar dos seus nove anos, uma arma poderosa capaz de derrotar os ERA, que, na verdade, precisavam de reabastecimentos mais freqüentes.

Seaman venceu repetidamente quatro grandes eventos, sofrendo dois acidentes em outros. Venceu também com outros carros, como Maserati 8 CM em Donington, Lagonda 4,5 litros nas 24 horas de Spa e Maserati V8-R1 no GP da Alemanha, juntamente com o famoso Conde Trossi. Finalmente terminaria o ano vencendo em Donington com uma Alfa Romeo 8C-35, dividindo a pilotagem com seu proprietário, o suíco Hans Ruesch. Venceria ainda na Ilha de Man, em Pescara, em Berna e ainda nas 200 milhas de Donington Park, tudo em finais de semana consecutivos.

Alfred Neubauer, legendário team manager da Mercedes, impressionou-se com a performance de Seaman e o convidou a fazer um teste em Monza em 1937. Dick destruiu o veículo neste teste, fraturando o joelho. Mesmo assim Neubauer ficou bastante impressionado, incluindo-o no time por perceber que o inglês dominava com maestria estes carros extremamente potentes e sobre-esterçantes.

Estreou em Trípoli, na Líbia, andando em segundo, bem como em Avus, atrás de Hermann Lange, em Long Island, na Copa Vanderbilt. Em Nürburgring acidentou-se, colidindo com Ernst von Delius, da Auto Union, que faleceu. Seaman



Donington Park, 1937. Seaman em seu BMW 328.

quebrou o braço e esmigalhou o nariz, posteriormente reconstituído. Em Pescara colidiu novamente, destruindo seu W 125; em Livomo e Brno chegou em quarto lugar.

Seaman apaixonou-se, então, pela belíssima Erika Popp, de 18 anos, herdeira da DKW, com quem viria a se casar, apesar dos protestos da mãe.

Venceu retumbantemente em Nürburgring, após o incêndio de Von Brauschitch nos boxes. Em Bema, sob chuva intensa, chegou em segundo, atrás de Caracciola famoso Rain Master, tendo liderado as primeiras onze voltas e marcado sua presença como grande talento no mundo dos GP's.

Dick assinou contrato para 1939 novamente com a Daimler Benz, retirando-se prematuramente na Eifelrennen,

Em Spa-Francorchamp, nas Ardenas, chovia copiosamente.

Herbert Paul Müller partiu na liderança com um Auto Union, enquanto as Mercedes não conseguiam ultrapassá-lo na cortina de água.

Na nona volta, para surpresa geral, Caracciola rodou, abandonando

Seaman surgiu então na liderança, dirigindo maravihosamente seu Mercedes V-12 3.0 litros, com compressor, de 480 HP.

Rudolf Uhlenhaut, famoso engenheiro da fábrica, dizia que Dick realmente impressionava, andando extraordinariamente rápido, até mais do que o necessário, até colidir com uma árvore numa curva cega à esquerda, perto de La Source, a 300 hm/h, na vigésima segunda volta. O bólido atingiu uma árvore, dobrando-se em volta dela, quebrando o braço de Seaman e pegando fogo. Apesar dos esforços dos comissários, Seaman tardou um pouco a ser retirado das chamas por causa do grande volante do carro, prendendo suas pernas.

Ao recobrar a consciência pediu

uma cerveja e disse:

 Mostrei a Caracciola quem é o novo regenmeister.

Obviamente não sobreviveu, falecendo antes da meia noite, aos 26 anos.

Todo o time da Mercedes compareceu ao funeral em Londres, em 30 de junho de 1939, trazendo uma enorme coroa de flores enviada por Adolf Hitler.

Nota do Autor: em números anteriores, relatamos a experiência de ter andando inúmeras vezes numa Mercedes 500 K, então de propriedade de meu pai.

Remexendo papéis, descobrimos o certificado de compra deste veículo, em 1952 adquirido de Hermann Friederich Johannes Selle, anteriormente de Thássilo Annibal Eichbauer.

Como curiosidade aqui reproduzimos este recibo, cujas testemunhas são Otto Friederich Scholl, já citado amigo e ex-mecânico da Auto Union, e Olívio Neves, mais conhecido como "Nuvolari", por suas raras qualidades ao volante até hoje, com mais de 80 anos.



DOMINGO, 12 DE MARÇO, TEMOS UM ENCONTRO NA PRAÇA

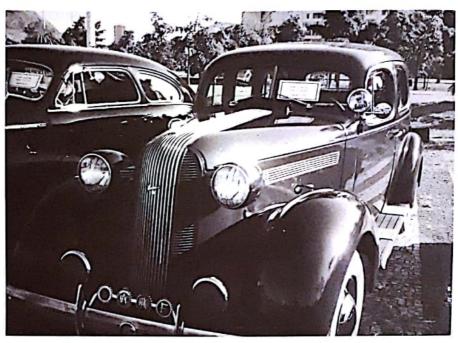


Ano passado foram mais de 280 automóveis. Esse ano, contamos com a sua presença para levarmos mais de 300. A partir das 9 da matina, venha ao nosso maior encontro anual. Com direito a ver muitas raridades e algumas espécies em extinção. De sobra, o famoso mercado das pulgas.

BLUMENAU - IV Encontro Sul-Brasileiro de Veículos Antigos (28/04 a 01/05) SÃO LOURENÇO - XII Encontro Nacional de Automóveis Antigos (15 a 18/06)

PONTIAC SEDAN 1936

Armando Maia



Brilliando na praça: "Por favor não tocar. Obrigado".

Comecei no Clube pelas mãos do Sanchez e quem o conheceu sabe bem o que isto significa. Na segunda "reunião" disse-me o saudoso Amigo: "Você precisa comprar um carro antigo". O "precisa" do Sanchez era, para mim, uma ordem, sem qualquer discussão. Mas a que recebi veio acompanhada de outra - "mas só compre um carro que lhe agrade completamente". Para mim, neófito, qual seria o carro para agradar completamente? Comecei a pensar e conclui que ele teria que preencher dois requisitos básicos: antiguidade e raridade. Mas, "pombas", como encontrar a peça?

No final da década de 60 isto era quase impossível, se bem que não deixava perder a mínima chance nas "caçadas"...

Eis que em uma tarde de verão em Saquarema, em casa de um amigo, tomávamos uma "cervejinha" sentados em uma varanda com vista total para a imensidão do mar quando os vizinhos nos chamaram para, jun-

tos, "bebericarmos". Feitas as apresentações, disse o dono da casa: este aqui é o Armando, de quem já lhes falei, e que gosta muito de carros antigos. Logo um dos participantes do grupo perguntou: quantos carros você tem? Engoli seco e disse: bem, ainda não tenho, talvez compre um Ford 29... A idéia foi salvadora e provocou o "papo", pois o inquisidor emendou: pois é, meu tio, que está em idade avançada, tem um Pontiac de 1936, que sempre foi dele, guardado em uma garagem. Está em perfeito estado, completou. Senti como se tivesse levado uma bordoada no alto do crânio! As pernas tremeram! Tive forças e "saquei": bem, seria possível vê-lo? O vê-lo saiu quase inaudível! É claro, retrucou o "sobrinho". Ouando você quiser, só que eu espero que ele não tenha vendido, porque ele vai comprar um Aero e necessita da garagem! Trocamos rapidamente os telefones e na segunda-feira eu ligava atrás de notícias.Como sempre, tudo dificil... não atendiam, estavam



as linhas ocupadas, enfim, toda a sorte de tropecos. Mas permitiu a sorte que, dias após, recebesse a notícia: olha, titio não pôde mais esperar e "sorteou"o carro entre os sobrinhos, e o aquinhoado foi meu irmão, Tenente do Exército, que serve na Vila Militar, e se você quiser falar com ele, chame pelo telefone tal, nas segundas-feiras, no horário de 11:30 às 11:45hs. Não é coisa de louco? É claro que fiquei como no primeiro namoro. Sentado à frente do telefone, diante do relógio: 11:30, telefono. Resposta: alô, é o Tenente Fulano, às suas ordens! Bom, disse eu, trata-se do seguinte... No caminho para a Vila Militar, em companhia do Tenente, ouvi dele com voz forte: já fui procurado pela secretária de um colecionador de São Paulo, interessado na compra do carro, mas não estou me lembrando o nome. Bal-bu-ci-ei: será que é Roberto Lee? É, é esse mesmo, revelou o Tenente. O que aconteceu comigo é aquilo, sabe? Senti que perdera o carro, mas fui em frente. Quando me deparei com o "carro", lembrei-me da "ordem" do Sanchez: só se agradar por completo! Não havia dúvida, Pontiac, 1936, o primeiro carro fabricado em série com teto de aço, e em perfeitíssimo estado, sem faltar nada. Sim, era ele, diante dos meus olhos e à venda. Mas o preço? Teria eu condições? Começou o jogo: olha Tenente, se eu fosse o Senhor, não venderia este carro, pois ele é raríssimo e está em ótimas condições para ser restaurado. Soltou o Tenente: mas eu preciso vender o carro, porque não posso mais mantêlo aqui na Vila e não tenho lugar para guardálo (eu também não tinha). Bem, disse eu, se é assim... quanto o Senhor quer por ele? Isto eu não sei e não tenho condições para avaliá-lo, quanto o Senhor dá? Bom, eu não posso fazer oferta quando sou o comprador. Se o Senhor não disser, como vai ser? Impasse quase intransponível. Aí, veio a ajuda do meu querido Sanchez: iluminei-me, e disse: quanto é que o senhor gostaria de ter agora, em dinheiro? Respondeu o Tenente timidamente: (não vou fazer conta para saber o correspondente em real). Tirei o cheque: mil... Ele era meu, como o Sanchez mandou!

Em tempo: pessoalmente, Roberto Lee disse-me que jamais teve notícia da existência do meu Pontiac.

Momentos Inesquecíveis Veteran Car



José Maria Velha demonstra sua técnicas de restauração de mostradores, expostas na seção "Carro em Destaque"do último Radiador.

1949: Há Controvérsias

Por tudo o que leram até hoje sobre automóveis antigos, certamente alguns quilos de livros e revistas especializadas. os Editores do Radiador sempre entenderam que o ano de 1949 teria sido de extrema importância para a indústria automobilistica norte-americana.

Projetos realmente inéditos de automóveis foram apresentados naquela oportunidade, depois do esforço de guerra que mobilizou as linhas de montagem das indústrias auto-

Reerguendo-se mobilisticas. dessa empreitada, as grandes fábricas haviam produzido entre 1946 e 1948 basicamente re-edições dos automóveis lançados até a entrada dos Estados Unidos na II Guerra Mundial.

Em nossas leituras aprendemos sobre o estilo dos modelos lançados em 1949. Tomamos nota, também, do lançamento de novos motores, com destaque especial para os engenhos V-8 Cadillac e Oldsmobile, este o famoso motor Rocket que "estraçalhou" na categoria NASCAR norte-americana, além de superar forte concorrência, inclusive européia, na Carrera Panamericana disputada no México em 1950. Finalmente, conhecemos os bons resultados de vendas alcançados pelas marcas independentes naquele mesmo ano. o que dificilmente autorizaria a suposição de que quase todas elas estariam fora do mercado uma década depois daquele desempenho tão favorá-

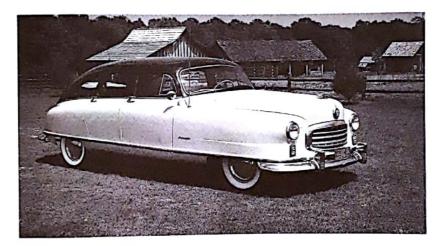
Foi com surpresa, assim, que localizamos o artigo de um tal Charlton Ogburn Jr., publicado na Seleções do Reader's Digest de maio de 1949. À procura de ilustrações para este número do Radiador, nossa equipe revirava um "sebo" da Rua do Carmo quando encontrou a revista e, via de consequência, o artigo. Imaginando confirmar o que já sabiamos, foi com surpresa que constatamos que o autor reduzia a frangalhos, com indisfarçado mal humor, os automóveis lançados em 1949. Ocorreu-nos que esta leitura poderia ser levada ao conhecimento da nossa clientela, interessada, como nós, nesta controvérsia que minca imaginamos existir.

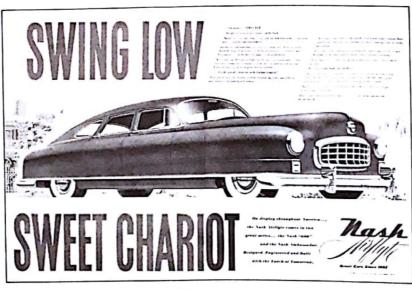
Vamos ao artigo:

Modelo 49... carros ou brontossauros?

Charlton Ogburn, Jr.

Automóvel de 1949 é menos um automóvel do que um iate terrestre construído não para atender às necessidades do motorista mas, aparentemente, para ser exibido nos sa-





O Nash 49, descrito como "Touch of Tomorrow". Seu interior espaçoso era chamado de "Super Lounge".

lões e para ser reproduzido nos anúncios multicores. Suponhamos que me seja possível conseguir um carro novo ao preço de tabela. Embora precise de um carro de quatro lugares, terei de comprar um de seis por um preço nunca inferior a dois mil dólares - capaz de acomodar no banco da frente um desenhista de modas e dois abastados negociantes e, no de trás, três moças de shorts com um equipamento completo de raquetas de tênis, bolsas de golfe e deslizadores aquáticos. De passagem, devo dizer que, não tendo piano, não necessito um carro com um compartimento para transportá-lo.

Por que razão, quando não necessito no painel fronteiro mais de cinco instrumentos, simples e legíveis, terei de pagar um dinheirão por uma estapafúrdia exibição de materiais plásticos, que mais parece uma dessas enormes caixas de música que se vêem em cafés e restaurantes?

Quando mal posso atender às despesas essenciais de minha casa, o que quero é um meio de transporte econômico e confortável. É possível que haja motoristas ansiosos por



O Chevrolet Fleetline DeLuxe 4 portas, vendido em 1949 por US\$ 1539.

pagar bom dinheiro por uma tonelada supérflua de grinaldas cromadas, placas esmaltadas, grades folheadas para os radiadores, para-choques descomunais e meio metro de lata vazia em cada extremo da carroceria. É possível que haja quem goste de estacionar esses "monstros" nos espaços das vagas ordinárias. O que eu critico é a presunção demonstrada pelos fabricantes de automóveis, nos últimos anos, de que os seus clientes têm a mania de esbanjar dinheiro e o gosto barato de um novo-rico.

Recentemente, uma conhecida minha trocou o seu Pontiac de 1941 por um desses an-

fíbios de 1949. Ao chegar a casa, satisfeita, verificou que o carro era tão largo que não deixaria espaço para abrir as portas dentro da garagem e, além disso, era comprido demais. Ela não teve outro remédio senão remover uma coluna de aço, de sustentação, substituir as portas da garage pelas do tipo de levantar, retirar a banca de ferramentas que tinha no fundo e uma escada que ligava a garage ao interior da casa. Gastou um dinheirão, só para abrigar o carro.

Vem-se observando, há três anos, que para baixar os preços exorbitantes dos automóveis é necessário aumentar

Momentos Inesquecíveis Veteran Car





Depois

As restaurações de Ony Coutinho continuam aliando inegável competência a uma incrível ropidez. As fotos atestam a qualidade de um trobalho realizado em praza inferior a um mês.



consideravelmente a produção. Ora, para que a produção aumente, é indispensável que os modelos sejam mais simples e que se faça rigorosa economia de materiais. Os novos carros não deveriam ser maiores do que o necessário para atender às conveniências da grande maioria dos compradores. Os fabricantes, no após-guerra, deveriam concentrar os seus esforços na produção de carros sólidos, de motores simplificados, com os acessórios ao alcance de todos. Os melhoramentos técnicos deveriam visar a economia de combustível em atenção não só ao interesse do motorista, mas também à conservação das reservas petrolíferas do país. O carro do аро́s-guerra, ao contrário, é maior e mais complicado do que nunca, consome aço e outros materiais escassos em

PACKARD

quantidades exageradas, é de manutenção mais cara e tem motores mais potentes, em vez

Além disso, custa muito dinheiro substituir os paralamas de um desses automóveis "maravilhosos" de hoje. Em alguns tipos, para se desamassar um paralama, é preciso cortar parte da carroceria. Não é qualquer mecânico que consegue, hoje, executar certos reparos que antes eram feitos com a maior facilidade. E isso custa um dinhei-

Ouanto tempo hão de durar os novos carros? Penso que somente poderão responder à interrogação os próprios fabricantes, que jamais se preocuparam com a durabilidade dos automóveis de passageiros. Muito pelo contrário - sua política tem consistido em fazer tantas e tão rápidas modificações nos modelos, que o dono de um carro de dois anos tem a impressão de estar dirigindo um carro do tempo do onça. Por enquanto, ninguém conseguiu provar que o encarecimento dos carros de após-guerra seja devido a uma construção mais sólida e não a certas inovações introduzidas, tais como volante suave e cinzeiros que se esvaziam automaticamente.

O "aerodinamismo" é o responsável pelo aspecto grotesco e pelo preço elevadíssimo do automóvel moderno. Se pudéssemos pô-lo de rodas para o ar, com todos os "ocos" à mostra, veríamos que o seu aerodinamismo verdadeiro é muito menor do que se apregoa. Seja como for, eu uso o automóvel para ir ao trabalho e passear nos fins de semana. Não pretendo inscrever-me em corridas automobilísticas. A Sociedade de Engenheiros de Motores muito se surpreenderia se soubesse que nunca me preocupei com a resistência que o ar possa oferecer à marcha do meu velho carro - pelo menos isso nunca me fez perder noites de sono.

Os "peritos" das fábricas não perdem a menor oportunidade de criar e adotar o maior número possível de dispositivos que venham complicar cada vez mais o automóvel. Antigamente, o acelerador de mão vinha em todos os carros e era utilíssimo, sobretudo no inverno, para fazer o motor "pegar", e durante as longas viagens, quando sobrevêm caimbras no pé direito. Foi eliminado pouco depois de 1930 provavelmente porque era apenas útil e não condizia com a "decoração" do carro. Agora, está sendo fabricado de novo, mas precisa ser pago à parte. Com a viseira, aconteceu a mesma coisa. Desapareceu em 1931, quando surgiram os para-brisas inclinados, e acaba de voltar como acessório "extra".

Depois de terem produzido, por muitos anos, carros em que o campo visual do motorista era cada vez mais reduzido, os desenhistas acederam ao desejo de alguns "excêntricos" que desejavam ver aonde iam. A altura adicional dos para-brisas foi, entretanto, obtida mediante a construção de chassís mais baixos. Por isso, quando se tem de guiar numa estrada rural excessivamente abaulada ou através da neve, o mais aconselhável é descer e prosseguir a pé.

Nos Estados Unidos, milhares de pessoas estão comprando os pequenos carros ingleses, apesar de proporcionalmente mais caros, por serem mais fáceis de estacionar e dirigir e, sobretudo, mais econômicos. Se os fabricantes norteamericanos podem oferecernos um luxuoso "cruzador" por dois mil dólares, poderiam vender-nos um carro que se adaptasse melhor às nossas necessidades, que custasse apenas dois terços desse preço e exigisse menos despesas de manutenção.

Na natureza, todo processo evolutivo é dificil de inverter depois que ultrapassa certos limites. Os fabricantes de automóveis deveriam lembrar-se do caso do alce irlandês, cujos chifres cresceram tanto que ele não pôde mais caminhar e acabou morrendo. Chamo a atenção desses senhores também para o destino do famoso exemplo de bojo possante e aerodinâmico que foi o brontossauro.



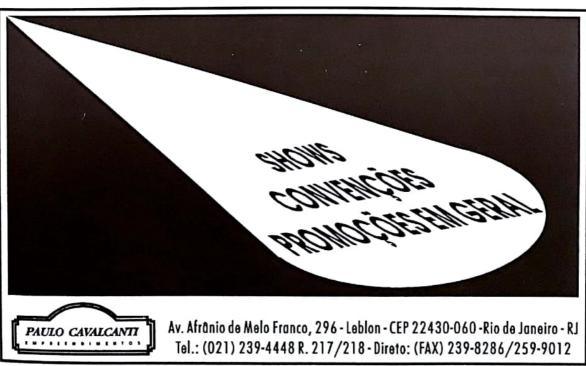
À PROCURA DO CARRO "GAY"

Todos sabem que o Clube do Trenzinho congrega os sócios mais liberais do planeta. Cansados da excessiva masculinização da atividade veterana, mormente em Belo Horizonte, a turma da segundafeira decidiu dar um basta no binômio automóvel-macho e partir para descobrir o que seria efetivamente classificável como carro "gay".

Na reunião do dia 23/01/95 foram indicados por aclamação o Chevrolet "Las Vegas" e o Renault "Floride", escolhas que o leitor "habitué" poderá considerar como um balizamento na sua procura.

Um júri será formado oportunamente e as indicações ou votos devem ser enviados aqui para O RADIADOR - A Procura do Carro "Gay".

Contribua, escreva e apareça: Gay is beautiful!



Breve História Técnica do Automóvel

— PARTE III —

José Cándido Muricy Neto

Dando continuidade à parte II, publicada no nº 32, comentamos neste capítulo as experiências sobre a utilização da tração dianteira ou traseira e os sistemas de freio e direção.

TRAÇÃO

No princípio, tudo era a dúvida.

Tal como aconteceu em relação à escolha do tipo de motor - a gasolina, elétrico ou a vapor - a configuração do sistema de tração, dianteira ou traseira, também caminhava lentamente para uma definição, entre os seus prós e contras.

Em 1899 o automóvel francês Latif usava pioneiramente a tração dianteira. Entretanto, entre 1900 e 1925 o sistema de tração traseira predominou largamente em função da pouca confiabilidade das cruzetas ou juntas universais. A época, a tecnologia destes elementos de transmissão ainda não atendia às duras exigências da tração dianteira.

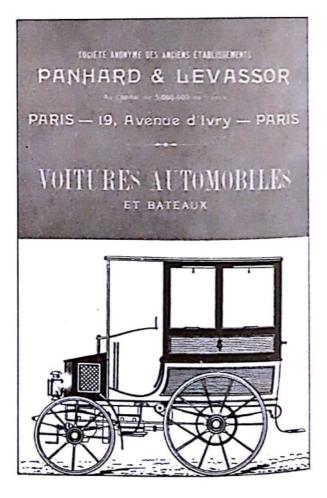
Isto não impediu que fossem tentadas algumas experiências com a tração dianteira em alguns carros de corrida, como os monstruosos V-4 de 7 litros construídos por John Walter Christie em 1908. Mas eram exceções e a tração traseira predominou mundialmente até o advento do Cord e do Ruxton nos E.U.A, do DKW e Adler na Alemanha e do Citroen na França, todos utilizando a tração dianteira no final da década de 20. O layout tudo na frente, ou seja, motor-transmissão-tração acoplados apresenta vantagens significativas para o aproveitamento dos espaços, principalmente no interior do carros, pela eliminação do túnel de transmissão no assoalho.

A distribuição do peso no automóvel de tração dianteira apresenta vantagens na dirigibilidade e estabilidade do veículo, embora a direção fique mais pesada - hoje compensada pela adoção da direção hidráulica.

Com o "falecimento" do Cord e do Ruxton, o sistema de tração dianteira entrou em estado de hibernação nos Estados Unidos até a apresentação do Oldsmobile Toronado em 1966 e do Cadillac Eldorado em 1967. Esta tática de experimentar primeiro na linha Oldsmobile para aplicar o resultado no Cadillac já fora usada em 1938, para a introdução da transmissão automática que seria adotada pelo Cadillac apenas em 1941.

Os modelos compactos dos diversos fabricantes europeus também adotaram a tração dianteira no início da década de 60, quando o desenvolvimento tecnológico das juntas universais e homocinética permitiram a adoção deste sistema que predomina atualmente em todo o mundo.

Uma menção ao sistema 4x4 completa este assunto de escolha de uma tração ou outra. A tração em quatro rodas, antes usada apenas pelos veículos para todo terreno em baixa velocidade, é hoje sinônimo de alta performance com distribuição variável de potência entre os eixos dianteiros e traseiros e a possibilidade de emprego de motores ainda mais potentes. O altíssimo custo e o acréscimo de peso ainda não permitem a difusão deste sistema em larga escala, ficando seu emprego restrito a carros esportivos e de competição.



FREIOS

Os automóveis foram feitos para andar e parar, quando desejado.

Alguns dos carros com transmissão por corrente possufam unidades de freio montadas firmemente ao chassis, que atuavam diretamente sobre as engrenagens da tração e através das correntes faziam parar as rodas. Como as correntes às vezes se partiam, as consequências eram desastrosas... O Ford modelo T utilizavam uma cinta de freio montada internamente na caixa de transmissão. Este sistema dependia do bom estado das cruzetas do eixo cardã para que o efeito de frenagem chegasse às rodas. Caso alguma cruzeta se partisse, rezavase.

No início dos anos 10, a transmissão por corrente foi gradativamente sendo substituída pela transmissão composta por eixo cardã, pinhão e coroa, por razões práticas, de durabilidade e pelo maior silêncio no funcionamento. Para que se tenha uma idéia da manutenção requerida pelas correntes, havia fabricantes que recomendavam desmontá-las e mergulhá-las em parafina fervente todas as noites!

Nesta década, freios a tambor foram incorporados às extremidades do diferencial traseiro, através de dois processos: ou de expansão interna de sapatas ou por cintas comprimindo externamente o tambor. A maioria dos sistemas atuava pelo movimento do pedal ou da alavanca de freio, esta normalmente montada do lado externo do veículo.

Os materiais anti-fricção da época eram obviamente rudimentares e sob chuva perdiam muito da sua capacidade de frenagem. Se hoje, com freios modernos, isto ainda acontece, imagine-se parar um carro de uma tonelada e meia com freios atuando somente nas rodas traseiras. Uma verdadeira aventura!

Havia o perigo do fading, ou seja, a perda da eficácia das lonas de freio pelo espelhamento da sua superfície decorrente do excesso de calor gerado. Ou seja, justamente quando mais se necessitava do freio, este fenômeno surpreendia os motoristas desavisados e os matava, no mínimo, de susto. O fabricante Lozier tentou resolver este problema adaptando um sistema de freio resfriado por água, mas o resultado prático não foi bom e a idéia foi abandonada.

O princípio dos freios hidráulicos nas quatro rodas foi introduzido por Malcolm Longhead na Califórnia ainda na década de 10, porém só foi utilizado pelo Dusemberg em 1920, em produção artesanal e limitada. Este sistema, que seria a base do Lockeed Hydraulic Brake System, só foi difundido em linha de montagem pela Chrysler em 1924 e ficou rapidamente demonstrada a sua superioridade sobre a atuação mecânica através de cabos ou varões que exigiam constantes ajustes e nem sempre atuavam uniformemente nas quatro rodas. Aliás, a grande vantagem do sistema hidráulico era a pressão exercida simultânea e uniformemente nas quatro rodas e, também, um esforço menor no pedal de freio.

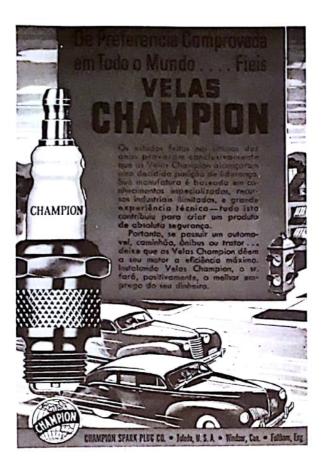
Curiosamente, o expoente máximo da indústria automobilística - o Rolls-Royce - foi um dos últimos fabricantes a adotar este sistema, talvez por seu excesso de conservadorismo.

Os sistemas hidráulicos de frenagem pouco



Momentos Inesquecíveis Veteran Car

Aníbal promete para março a estréia de sua Cadillac 1947. Na foto ele confere detalhes do painel, recém-chegados de Taiwan, auxiliado por seu fiel escudeiro Rossini.



progresso apresentaram até a década de 60 quando foi introduzido o sistema duplo, com atuação independente sobre pares de rodas. Neste sistema existem dois circuitos hidráulicos independentes (duas rodas por circuito) e se um circuito falhar o outro continua atuando e faz parar o automóvel, embora exigindo um esforço maior no pedal do freio.

As vantagens relativas à segurança pelo emprego deste sistema são inquestionáveis.

Os freios a disco nas rodas dianteiras, introduzidos pelo Jaguar no início dos anos 50 nos modelos de competição e colocados em produção com o XK-150, em 1958, aumentaram consideravelmente a eficácia da frenagem, reduzindo ao mínimo o "fading" e eliminando definitivamente o problema da falta de freio por lona molhada.

DIREÇÃO

Os primeiros automóveis tinham como sistema de direção uma barra central vertical com a ponta virada na horizontal que acionava diretamente as engrenagens de giro, proporcionando um controle bastante instável do carro. O volante apareceu substituindo a parte horizontal da barra, que foi deslocada para um

dos lados. O diâmetro do volante foi aumentando aos poucos e, para reduzir o esforço, foi incluída no sistema uma caixa de redução.

A discussão entre a colocação do volante à esquerda ou à direita não determinou uma conclusão, embora haja predominância da colocação à esquerda. Em alguns países, veículos de serviço - como correios - empregam a direção do lado direito enquanto que todos os outros veículos a possuem do lado esquerdo.

O Japão, a Inglaterra e parte de suas ex-colônias adotam o volante à direita e todo o sentido do tráfego ao contrário do que estamos acostumados. É a chamada mão inglesa. Interessante observar que alguns fabricantes americanos nas décadas anteriores a 60 dotaram seus chassis e painéis intermos com provisão para instalação à direita, de acordo com a lei do país importador.

Mecanicamente falando, o sistema de engrenagens mais adotado na caixa de direção entre os anos 10 e 40 era o de setor dentado e engrenagem sem-fim. Uma variante a este sistema trouxe mais suavidade, durabilidade e precisão com a instalação de esferas circulantes entre os elementos setor e sem-fim, reduzindo enormemente o atrito e facilitando as manobras. Os anos 60 viram o emprego generalizado do sistema composto por pinhão e cremalheira, dando maior precisão ao controle da direção e tornando-se até hoje o sistema mais utilizado.

Finalizando o tema, a direção assistida hidraulicamente foi introduzida nos anos 50 nos modelos mais pesados da indústria americana. A direção hidráulica, como é conhecida, toma o ato de dirigir tão cômodo e agradável que é hoje adotada em todo o tipo de carro fabricado no mundo.

Continua no próximo número a última parte.



Desde o último número O RADIADOR está sendo impresso no Gráfica Wagner. Com o mesmo espírito irreverente, a mesma linha editorial. E com a qualidade de quem entende de folhetos, catálogos, livros, bulas, revistas, rótulos, impressos em geral e também é apaixonado por carros antigos.



GRÁFICA WAGNER LYDA

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



Rio de Janeiro, 5 de outubro de 1994

Prezado Sr. Diretor,

Com referência ao artigo publicado no "O Radiador" Maio-Junho, de autoria do Sr. Roberto Dieckmann quanto ao limpador de parabrisas elétrico usado nos carros europeus, há um engano pois o primeiro motor elétrico foi lançado de 1922 pela Cia. Americana Trico, até hoje uma das maiores fábricas de limpadores e parabrisas do mundo. Na década de 40 era opcional em alguns carros americanos, dava-se preferência aos limpadores à vácuo por serem mais confiáveis e de fácil manutenção, não se acreditava muito em motores elétricos, a falha do limpador à vácuo ora numa subida, ora numa aceleração era compensada em alguns automóveis com um reservatório de ar, resumido, eram bem mais simples.

Quanto aos carros americanos do pós-guerra serem modelos de 1942 com pequenas modificações, não há a menor dúvida a não ser o Studebaker que lançou para 1946 um modelo bem avançado para a época em termos de carroceria, criação de Raymond Loewy, os outros fabricantes americanos lançaram novos modelos no final de 1948 como lançamentos para 1949.

Engana-se o articulista quanto aos europeus, pois os novos modelos saíram no final de 1951, até esta data eram todos modelos de antes da guerra, Fiat 1100, Citroen, Wauxhall, Jaguar, Mercedes, Volkswagen, Opel, MG, Anglia, Prefect Simca 1200 e outros, com exceção do Renault 4CH, do Jaguar XK 120 lançado no final de 1949, o MK VII, Fiat 1400, Simca Aronde, Vauxhall Wivern e Velex, Mercedes 300, Triumph cujos novos modelos foram lançados como modelos 1950/51/52.

Os motores pequenos com válvulas na cabeça eram consequência da saída de uma guerra, de uma gasolina muito cara para os europeus, o que não constituía problema para os americanos, que só vieram a preocupar-se com o consumo a partir da década de 70.

Todos os carros americanos já possuiam suspensão independente na dianteira antes da guerra, com exceção da Ford que só a adotou nos modelos de 1949, eram grandes porque além do conforto interno apresentavam grande suavidade e maciez devido a distância entre eixos e ao sistema de suspensão, os motores de 8, 12 e até 16 cilindros eram mais silenciosos, sem vibrações, sem falar na potência, as ruas e estradas também foram construidas com condições de suportar tais carros, o que não acontecia na Europa. Foi um país construído sobre rodas.

As quatro marchas européia eram necessárias por problemas de potência dos motores e nem todos possuiam as quatros, alguns americanos de antes da guerra tinham um Overdrive que proporcionava uma economia de combustível, a partir de 1950 nos Estados Unidos popularizou-se a transmissão automática (hidramatic, power-glide, dynaflow, ford-o-matic, merc-o-matic, etc.). Vale ressaltar que o hidramatic foi lançado em 1939 pela GM nos automóveis Oldsmobile, a Chyrsler em 1938 já oferecia uma caixa de mudanças semi-automática, o Fluid Drive.

O que proporcionou aos europeus as inovações apresentadas da década de 70 para cá, foi condição para poderem entrar no mercado americano. Inúmeros acessórios já vinham da década de 40 e 50: capota automática 1940, vidros automáticos 1946, rádio telefone 1946, pneus sem câmara 1948, direção hidráulica e hemisférica, câmara de combustão introduzida pela Chyrsler em 1951, bancos elétricos 1952, ar-condicionado Cadillac 1954 e muitas outras que levariam muito tempo para serem enumeradas.

Barbero





VETERAN VAI AO CINEMA

Trazemos de volta esta seção apropriada aos assuntos veteranos, apresentando aos nossos leitores uma notícia tão antiga quanto reveladora das reais origens do VCC - RJ.

Trata-se do filme "Carlota Joaquina - a Princesa do Brazil", uma bela produção nacional sobre a fogosa monarca. Na película é mencionado com destaque absoluto, um dos primeiros presidentes do Banco Brazil (com o z da época), que privava do convívio da família real: "Chamem o Fernando Carneiro Leão!" ordena D. João VI. Com todas as letras, formas e sons do nosso queridíssimo fundador, para total estupefação dos colegas veteranos que assistiam o filme.

Impecável em principesca representação, o ator Norton Nascimento dá vida e fidalguia indispensável ao tormentoso personagem, configurando mais um momento de orgulho do cinema brasileiro e da família veterana carioca.

Tradicionalmente, os filmes de Jacques Tati apresentam cenas externas de interesse do antigomobilista desde "As Férias de M. Hulot" (com carros europeus dos anos 40), passan-



do por "Meu Tio" (franceses e americanos até 56) e por fim "Traffic" (década de 70).

Tati sempre arranja humor em situações envolvendo automóveis, como a brincadeira de crianças simulando ruído de colisão no sinal de trânsito em "Meu Tio", ou na ligação personalidade - limpador de pára-brisa em "Traffic", uma cena hilária. Uma sensibilidade toda especial pelos reflexos dos grafismos rodoviários nos cromados, calotas e pára-choques resulta em forte impacto visual e acrescenta novos momentos de automóveis na tela.

E enquanto tudo isso passa, o veterano fica feito doldo de tanto carro que aparece, ou vice-versa.



VOCÊ SEM O CINTO DE SEGURANÇA.

Evite acidentes. Use o cinto de segurança.

