

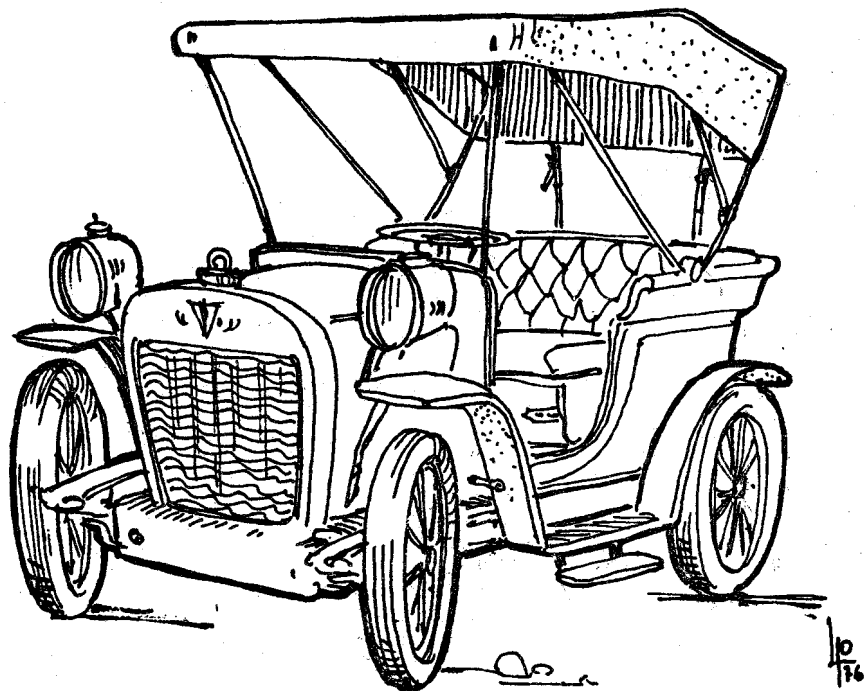


VETERAN CAR CLUB DO BRASIL

CLUBE DE AUTOMOVEIS ANTIGOS

RIO DE JANEIRO — 1977 — ANO I — N.º III

O RADIADOR



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

SEDE PRÓPRIA : *Estrada da Matriz, 3469 - Campo Grande*

DIRETORIA:

Presidente	-	<i>Júlio Lopes Christiano</i>
1º Vice-Presidente	-	<i>Armando Dias Maria Filho</i>
2º Vice-Presidente	-	<i>Carlos Eduardo Kingelheofer</i>
1º Secretário	-	<i>Roberto Pedro Domingues Machado</i>
2º Secretário	-	<i>Roberto Frederico Sanchez</i>
1º Tesoureiro	-	<i>Marcio Coelho Cintra</i>
2º Tesoureiro	-	<i>Edson Basseira da Silva Castro</i>
Diretor Social	-	<i>Paulo Eugênio Jewell Drolshagen</i>
Diretor Técnico	-	<i>Paulo Caneca Pessoa de Andrade</i>

Conselho Fiscal:

Carlos Nunes Vilhena

José Maria Velho da Silva

João Francisco Sauwen

O RADIADOR

DIRETOR RESPONSÁVEL

Carlos Nunes Vilhena

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

O

RADIADOR

Neste exemplar já estamos atendendo com imenso prazer algumas solicitações para dar maior divulgação aos propósitos do Clube.

Torna-se imprescindível que os sócios ou aqueles que participam das reuniões, enviem toda e qualquer colaboração, a fim de que possamos melhor informar ou noticiar. Sabemos que a sobrevivência do "RADIADOR" depende muito das novidades sejam técnicas, humorísticas, ou sociais e que tais novidades podem não atingir a totalidade, mas sim a um pequeno grupo. Dessa forma, estaremos cumprindo nossa finalidade.

Continuamos aguardando anúncio para área dos Classificados. O RADIADOR faz publicidade gratuita para Troca-se, vende-se ou compra-se. Companheiros do Veteran vamos nos desinibir porque conforme informação do nosso Presidente Julio Christiano, o RADIADOR já está sendo remetido para São Paulo, Paraná e possivelmente para os Estados Unidos da América do Norte.

Aproveitamos para comunicar que recebemos correspondência do Clube do Fordinho, agradecendo o envio dos exemplares de "RADIADOR".

Entrevista

A curiosidade de todos os sócios e dos apreciadores de carros antigos nos levou a pesquisar qual a origem do VETERAN e para tal procuramos ouvir o Sr. Roberto Sanchez e transcrevemos a seguir:

"Sempre fui um apreciador de carros antigos. Comprei um Rolls-Royce e mais tarde um Horch. Certa vez precisando reparar freios, conheci Ian Michael Knox e seu sócio Derek ambos admiradores de carros antigos. Tivemos vários encontros e passamos a conhecer também Aurélio de Abreu. Com isso fomos aumentando o número de adeptos. Nessa altura em um posto de gasolina conheci Fernando Carneiro Leão que era colecionador de Fords. Após várias conversas nasceu a idéia e propuz a eles a organização de um Clube, tendo em vista a curiosidade de várias pessoas. Calculei que houvesse grande número de aficionados. Já conhecia Maurício Memoria há algum tempo e o convidei para que em um domingo viesse a minha residência onde reunia o maior grupo possível.

Compareceram vários companheiros inclusive Roberto Lee que era amigo do Fernando Carneiro Leão por intermédio do qual fui apresentado.

Não posso deixar de consignar o comparecimento também de Paulo Caneca e curioso é que José Chiara foi convidado porém alegou que não encontrou o caminho da minha residência.

Para discutir a organização do estatuto do Clube fizemos reuniões em minha casa e na casa do Michel.

Consideramos assim o 1º passo para fundação do Clube. A idéia surgiu no início de 1968. Muitos não acreditaram e custaram a aderir. A essa altura eu já havia aumentado a minha coleção inclusive com uma linda barata Fiat.

Surgiu a idéia de adquirir um terreno em Jacarepaguá para organização de uma sede, não sendo bem sucedida.

Tempos depois descobrimos o terreno de Campo Grande e todos gostaram, Fernando Carneiro conseguiu as condições que permitiam a compra e o adquirimos. Existe uma casa e uma área de 10.000m² que hoje é a sede do nosso Clube.

Quanto ao emblema do Clube foi imaginado com base num clube italiano que foi extinto apresentando um radiador tipo Bugatti, a sugestão foi de Roberto Lee.

Quando fundamos o Clube ficou acertado que o nome seria Veteran Car Club - Clube de Automóveis Antigos - Rio de Janeiro e que São Paulo e Curitiba usariam o mesmo nome diferenciando no final onde seria colocado o nome da cidade correspondente.

O 1º presidente foi Roberto Eduardo de Rezende Lee - e foram diretores Carlos Paredes - Paulo Caneca, Aurélio Abreu, Roberto Sanchez - Chiara - Maurício Memoria - Joaquim Cardoso - Mariozinho de Oliveira - Chiquinho Barbera e outros que no momento não me recordo.

O Club era restrito e um dia fui convidado pelo CETRAN para comparecer a um festival da Semana do Trânsito quando conheci Julio Christiano. Fizemos uma sólida amizade e dado seu entusiasmo foi um impulso muito grande ao desenvolvimento do Clube.

Hoje temos a satisfação de observar o interesse de todos pelo engrandecimento de uma obra que nasceu dentro de uma modéstia e cresce a olhos vistos.

Bons tempos aqueles ...

... em que as mulheres diziam não e os homens diziam sim.

... em que a comunicação era mais fácil porque não havia tantos meios de comunicação.

... em que os homens se vestiam diferente das mulheres e as mulheres se vestiam.

... em que os automóveis podiam parar nas calçadas e os pedestres andar nas ruas.

... em que se pedia a mão da namorada aos pais e ainda se recebia uma grana pra ficar com ela toda.

... em que as mulheres gostavam de homens bonitos e os homens bonitos gostavam de mulheres.

... em que só o colarinho era duro.

... em que o salário-mínimo era o máximo.

... em que não havia televisão e o horário nobre era nobre.

... em que não havia igualdade de direitos e quem mandava mesmo era a mulher.

... em que as lavadeiras não eram automáticas, mas entregavam automaticamente a roupa.

... em que se tinha filhos de propósito em vez de ter filhos por distração.

... em que o machão era o John Wayne e não a Betty Friedan.

... em que o tango era o primeiro na Argentina e não o último em Paris,

... em que os trens noturnos chegavam de noite.

... em que as crianças iam pra escola sem escolta.

... em que o ídolo das mulheres era o Rodolfo Valentino e não o Dener.

... em que era mais fácil encontrar as mulheres difíceis.

... em que quem tinha um milhão era milionário.

... em que se passava meia hora sentado tomando cafezinho em vez de uma hora pra tomar café em pé.

... em que o cinema brasileiro era cinema novo.

... em que o fim do mês não era o fim.

... em que era falta de educação não ter educação.

... em que se mandavam flores pras pessoas vivas.

... em que o cinema era mudo mas a gente falava.

... em que se namorava uma hora escondido em vez de exibir a namorada o dia inteiro.

... em que as mulheres não tinham amantes, tinham um caso.

... em que os pecados capitais eram só 7.

... em que os presidentes dos Estados Unidos eram mais vivos.

INFORMAÇÕES ÚTEIS

NÃO PRECISA EXPLICAR, É SÓ

FICHA TÉCNICA

ENTENDER...

MARCA	- FORD
MODELO	- A
TIPO	- ROADSTER
ANO	- 1928
VELOC. MÁXIMA	- 105 km/h
CILINDROS	- 4
POTÊNCIA SAE	- 24,3 HP
POTÊNCIA AO FREIO	- 408 HP a 2200 RPM
CILINDRADA	- 3277 cm ³
COMPRESSÃO	- 4,22 : 1
ORDEM IGNIÇÃO	- 1.2.4.3
TRANSMISSÃO	- EMBREAGEM 9 DISCOS SECOS
CÂMBIO	- 3 MARCHAS CORREDIÇAS E RE
EIXO TRAZEIRO	- AÇO Co + Mg
EIXO DIANTEIRO	- AÇO CROMO
FREIO DE PÉ	- TAMBOR 4 RODAS MECÂNICO
FREIO DE MÃO	- AGINDO SOBRE O SISTEMA DE PÉ
ALIMENTAÇÃO	- GRAVIDADE
CARBURADOR	- ZENITH ASCENDENTE FERRO FUNDIDO
TANQUE	- 41,5 Lts
SIST, ELÉTRICO	- IGNIÇÃO BATERIA 8 V
LUBRIFICAÇÃO	- BOMBA, SALPICO E GRAVIDADE
SUSPENSÃO	- 2 MOLAS TRANSVERSAS
AMORTECEDORES	- 4 HIDRÁULICOS DUPLA AÇÃO
DIREÇÃO	- ROSCA CILINDRICA SETOR 7 DENTES
RODAS	- RAIOS DE AÇO
PNEUS	- 4.50 ARO 21
PESO	- 975 kg

"ÁRVORE"

Em mecânica o termo árvore designa em geral qualquer órgão giratório com função de transmitir movimento e potência entre dois cinematismos (por exemplo, a árvore de manivelas, conhecida também como "virabrequim"). Comumente, no entanto, emprega-se o termo "eixo", mais genérico, quando se quer indicar órgãos que, a rigor, são "árvores".

Colaboração Carlos Reis

TECNOLOGIA ANTIGA

- Tinta branca para os pneumáticos -

A tinta branca que se indica a seguir, é de custo reduzido, e adere muito bem aos pneumáticos.

Giz branco precipitado	Grs.1250
Branco de Espanha, comum	" 1000
Banco de Espanha de dourador	" 500
Goma adragante	" 280
Acetato de amilo	" 280

Em 25 litros de água morna, deixa-se a goma durante uma noite para se formar espessa, depois adicionam-se os outros ingredientes, mexendo-se rapidamente e filtrando depois, por último, junta-se o acetato de amilo, agitando rapidamente. Se fôr demasiadamente espesso, dilue-se adicionando-se água.

Colaboração Rogério Velleda

Museu do Automóvel

Roberto Daltro

Antes da década de 40, os museus dedicados a automóveis praticamente inexistiam. Mas, a partir do término da 2ª. Grande Guerra (1945), com a crescente motorização do mundo, os museus e as coleções particulares de automóveis começaram a se tornar realidade.

Como exemplo do aumento destes museus, podemos citar particularmente o caso europeu: no final da década de 50 haviam na Europa cerca de 20 museus. Esse número foi dobrado em meados da década de 60, e hoje em dia esse número foi novamente dobrado.

Como finalidades principais de um museu automobilístico, podemos citar as de conservar, restaurar, e selecionar os modelos correspondentes aos períodos mais significativos da indústria automobilística através dos anos.

Para pertencer a um museu não basta que o carro seja antigo. Para os norte-americanos, 10 anos já são suficientes, desde que o automóvel apresente características especiais, aceitas pelos demais colecionadores e esteja perfeitamente restaurado. Um exemplo: CHRYSLER 300-L de 1965.

Podemos citar 5 museus como dos principais do mundo:

1) Musée de l'automobile de Rochetaillér-sur-saône/ Rhône-França.

Trata-se da imensa coleção de Monsieur Henri Malartre, e principal da França. Entre motocicletas, caminhões (inclusive de bombeiros), e automóveis, contam-se 160 unidades. Vários veículos do século passado, entre eles, Benz 1894, Leor Bollée 1896, Laspongeas 1896, podem ser vistos. Outras peças a destacar: Renault 40 CV 1923, Hispano Suiza V-12 1934, Sizaire-Nardin 1908, J.P. Wimille 1948 e Ferrari racing car 1953.

2) Montagu motor museum-Beaulieu, Brockenhurst, Hampshire, G.B.

Fundado em 1952 por Lord Montagu of Beaulieu em memória de seu pai. É o maior e mais significante museu de automóveis da Inglaterra. Conta com mais de 100 automóveis (inclusive as de competição), além de grande número de veículos comerciais, motocicletas, triciclos, bicicletas e até "Horsedrauvn" vehicles (puxados a cavalo).

Dentre os mais significativos desta coleção anota-se o primeiro Wolselay, de 1895. Outros: Knight 1895, Bugatti Type 30 1925, Auburn, Speedster 1935, Brushmobile 1904 (apenas 4 existentes no mundo). Dentre os de competição: Austin O.H.C. Supercharged de 1936 e o BRM 1957.

3) Museo dell'automobile Carlo Biscaretti di Ruffia Turin, Itália.

Fundado pelo Conde Carlo B. di Ruffia, com a finalidade de ser a "casa da indústria automobilística italiana". Abriga cerca de 250 a 300 carros, contando, como era seu propósito inicial de grande número de carros italianos. Entre os de competição : Ferrari Fórmula 1 de 1951, Itala Grand Prix 1907 e Maserati 250F. Apresenta algumas raridades: Ceirano 1901, Florentia 1903, Prineti & Stucchi 1899, STAE electric 1909, Victrix 1911 e Benz 1893.

4) Harrah's Automobile Collection, Reno, Nevada, USA.

A famosa coleção de William Harrah's, a maior coleção de automóveis do mundo; aproximadamente 1500 veículos, desde um Riker electric de 1896 a uma Ferrari de 1951. Possui mais de 100 veículos Ford, de 1903 a 1951 e diversos Peckards, Franklins, Bugattis, Bentleys e até Vuesenberjs.

Dentre as inúmeras raridades que Mr. Harrah's possui, encontra-se um Knox 1904, um Heine-Velox 1921 (extremamente raro), um Ruxtor 1928 (raríssimo) e Brewster 1934.

Junto ao museu funciona uma oficina de restauração, pertencente à Harrah's também, que pode ser também visitada.

Além de automóveis, o museu conta com motocicletas, barcos, locomotivas e até aeronaves.

5) Henry Ford Museum and Greenfield Village-Veaborn, Michigan, USA.

Essa associação é uma entre muitas, a mostrar a história dos EUA, de 1620 até o passado recente, englobando casas, lojas, fábricas, laboratórios e muitas artes, decorativas e mecânicas. Engloba 200 carros antigos, que dividem espaço com aeronaves e veículos comerciais.

Importantes automóveis são vistos no Henry Ford Museum: O Franklin de Charles Lindoersh, O Rolls Royce de Piermont Morgan, o Imperial de Walter Chrysler, os Ford modelo A e modelo 1896 pertencentes ao próprio Henry Ford, uma Bugatti Royale e o Packard old Pacific, que cruzou o continente em 1903.

Este museu recebe cerca de 2 milhões de visitantes por ano.

FATOS SEM FOTOS

Comunicamos aos sócios que para evitar despesas com a cobrança da taxa de manutenção do Clube, os recibos poderão ser solicitados (mediante o ressarcimento do mesmo) ao Julio Christiano, Marcio Cintra, Edson, a fim de que tenhamos atualizada nossa Contabilidade.

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

Após ausência por mudança para Recife, retorna ao nosso convívio, e com muito prazer o recebemos, nosso amigo Fernando Carneiro Leão que já tem preparado (falando pequenos detalhes) um Sr. Ford 1923. Seja Bem-vindo Fernando.

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

Estamos de parabéns com as domingueiras que temos realizados. Peças bonitas tem comparecido, e os críticos estão sendo bem parcimoniosos o que tem estimulado muita gente a levar seus automôveis. No domingo em que foi comeorado o dia das mães, tivemos aproximadamente 25 carros, sendo 12 abaixo de 1930 e os demais clãssicos muito elegantes. Prossigamos.

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

Conclamamos aos Diretores, Conselheiros e Sócios proprietários para comparecerem as Reuniões de Diretoria. Fica difícil para a Presidência tomar decisões ou cumprir a agenda com uma freqüência baixa. Nas duas últimas reuniões pouco se deliberou, pois dentro da democracia que nos rege, achamos que todos devem ser ouvidos e todos devem se pronunciar. Compareçam as reuniões. Intensa programação para ser cumprida pelo Veteran, e para não soltar muitos foguetes, teremos dia 18 de junho, um almoço no Hotel InterContinental. O encontro será no LEME e a partida em passeata, está programada para 10h.

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

Fala-se a boca pequena que haverá um encontro do Veteran Car Club do Rio de Janeiro com o Veteran Car Club de São Paulo no Club dos 500. A previsão é para um sábado e domingo, só não temos ainda a certeza da data.

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

Atenção. Preparem as máquinas. Ouvimos, comentários, ainda sem confirmação que o Veteran Car Clube - Clube de Automóveis Antigos do Rio de Janeiro, participará da inauguração do Autódromo do Rio. A data está em torno de 27 de julho. Comecem a apressar as restaurações, pois valeria a pena comparecer.

II PARTE

Colaboração Luiz Augusto

1939 - FORD retorna com melhoramentos no motor, estilo e freios (hidráulicos). Encerra-se a era dos carros abertos porque 1939 é o último ano para o conversível e o conversível de 4 portas. Estranhamente Ford não oferece conversível de 4 lugares, um estilo que existia desde 1936. O '39 é um carro bonito e fácil de dirigir, e não é má escolha para um investimento.

1940 - FORD percebe seu erro e continua com o conversível para a alegria de "rodders" e restauradores. A beleza das linhas faz do '40 um líder de vendas e a fantástica quantidade de 40's que ainda restam é provavelmente devida a sua boa aparência. A grade de antimônio é muito vulnerável.

1941 - A era do Ford "Gordo" começa. Observe as outras marcas e você verá que Ford estava seguindo a tendência estilística. A linha é dividida em três modelos distintos: Standard, De luxe e Super de luxe. O carro é maior e os restauradores descobrem que métodos de linha de montagem e mudanças estilísticas fazem o carro mais complicado e difícil de restaurar.

1942 - A eclosão da 2a. Guerra diminui a produção dos modelos '42, por isso eles são raros hoje em dia. Uns poucos modelos "blackout" sem cromados são feitos para uso militar e são também muito raros. Surpreendentemente se você achar um '42, ele estará provavelmente muito completo e portan-to fácil de restaurar. Partes são difíceis de achar. Neste ano foi lançado um modelo de 6 cilindros.

1946 - Ao fim das hostilidades, todos os fabricantes voltaram a produzir para um público ávido. As cores entraram em foco, principalmente em opções de revestimento interno. O Ford '46 vendeu bem e existem muitos hoje em dia para o restaurador de baixo orçamento com olho no futuro. Um modelo pouco usual era o Sportsman conversível de carroceria de madeira.

1947 - O carro vendia bem e as modificações foram pequenas. Nada de novo foi introduzido e o Sportsman foi lançado também na linha Mercury. Muito poucos foram feitos. Ford, como os outros fabricantes, não queriam trocar uma coisa boa que o público comprava.

VIMOS E OUVIMOS

Grande demonstração de companheirismo foi observada na noite de 19-03-77 que nem o mau tempo conseguiu empanar.

Com uma concentração às 20h na Praça Xavier de Brito compareceram cerca de 14 companheiros do Veteran, alguns acompanhados pelas esposas a fim de participarem do jantar já programado. O Presidente Julio Christiano dando bom exemplo, compareceu com seu Ford 32 e às 21 horas, seguidos pelos demais subiu o Alto da Boa Vista com destino a Churrascaria Costa do Sol.

O Jantar foi bastante alegre, havendo verdadeira integração. Ao término, tivemos oportunidade de entregar aos presentes o 2º número de "RADIADOR" e encerrando, apreciamos um show que classificamos de boa categoria.

Parabéns aos programadores.

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

Temos que consignar com louvor a presença das senhoras ao jantar da nossa programação de março, que deram um toque de elegância, distinção, classe e beleza, demonstrando a total integração social do grupo.

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

Está aumentando o nº de estranhos que trazem carros para exposição e aproveitam para fazer mercado de venda. Não se pode proibir, mas devemos evitar esse tipo de negociação porque além de estarmos colaborando com a inflação deixamos também uma imagem errada da nossa presença no local das reuniões.

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

- Júlio Christiano subiu a estrada do Alto da Boa Vista com seu Ford 32 às 21h para um jantar, sem mudar a marcha do carro. Alguns julgaram que o carro só possuía aquela marcha, mas a realidade é que o Fordinho está bom mesmo.

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

Márcio Cintra e Vilhena após cansativas observações, concluíram por amostragem estatística que de cada 100 visitantes nas reuniões do mingueiras do Veteran:

- 10% pisam nos parachoques
- 20% tocam buzinas
- 25% dão petelecos nos paralamas
- 20% pisam nos estribos
- 25% sentam(encostam)nos paralamas
- 10% abrem as portas
- 30% perguntam sobre venda
- 70% perguntam preços
- 90% elogiam
- 80% sabem onde tem um para vender
- 50% aprenderam a dirigir num igual

Os índices percentuais são elevados porque algumas pessoas fazem várias coisas.