

O RADIADOR

Publicação do Veteran Car Club do Brasil-RJ

novembro/2002 - nº 60



carro em destaque
DKW CANDANGO



especial
XIII ENCONTRO DE
AUTOMÓVEIS ANTIGOS
DO RIO DE JANEIRO

IV SUBIDA DE MONTANHA

CUBA
O último paraíso

100 ANOS DE CADILLAC

O ano passou rápido.

Muito rápido mesmo, e, no bom sentido, contribuímos para que isto realmente acontecesse. O nosso próprio calendário de eventos, bem como os dos demais clubes que se intercalaram, acelerou a passagem do tempo. As atividades automobilísticas corresponderam ao nosso lema: "carros na estrada, diversão e conagração".

O nosso "hobby" proporciona como nenhum outro este trinômio lúdico e afetivo. É uma satisfação vermos os nossos automóveis antigos na estrada, ter a alegria de usufruí-los, e, não menos importante, os momentos ruidosos das reuniões, movimentados também ao redor de uma boa meta. Um verdadeiro ambiente familiar, saudável e fraterno.

Dentro destes aspectos, creio que cumprimos a nossa missão ao principiarmos o ano com um churrasco, como sempre em janeiro, na fazenda do Tostes em Juiz de Fora, prenúncio de bons momentos que se seguiram no correr do ano. Seguiu-se a abertura oficial do ano com a nossa tradicional Praça de Março. Movimentada como sempre, reunindo os demais clubes convidados do Estado do Rio de Janeiro, saudou o ano que se iniciava com mais de 200 automóveis antigos em exposição – Novos sócios, novas amizades!

Em abril tivemos a comemoração do aniversário do nosso VCCB-RJ - lá se vão 34 anos -, com um almoço de confraternização após um belíssimo passeio em tempo radioso (alegria dos nossos conversíveis) à Fortaleza de Santa Cruz.

Após Águas de Lindóia, em maio, o nosso VCCB-RJ deu todo apoio e divulgação ao 1º Rally Interestadual Circuito das Águas – Rio de Janeiro – Angra dos Reis – Pouso Alto, MG – uma belíssima prova de regularidade com mais de 360 quilômetros de percurso e com a participação de vários associados. Ainda no final deste mês, com o patrocínio da prefeitura de Búzios, participamos do 1º Búzios Remember Festival – Semana de Artes e Filmes – com 15 automóveis por sorteio.

Com o entusiasmo da ala jovem e apoio dos "cardeais" do Veteran, realizamos no início de junho o 2002 Rio Classic Endurance

no autódromo de Jacarepaguá – prova de regularidade exclusivamente para automóveis antigos, comparecendo 59 entusiastas. Foi um sucesso e causou espanto e perplexidade às autoridades da Federação de Automobilismo do Estado do Rio de Janeiro (FAERJ), verem uma Rural Willys impecável na pista fazendo bonito na classificação final. É digno de nota as boas classificações alcançadas pelos nossos associados, com até primeiros lugares nas suas classes! Ainda neste mês, realizamos a nossa já tradicional subida de montanha Rio – Teresópolis – Itaipava, na sua 4ª edição, prova também de regularidade, abraçada com entusiasmo pelos nossos companheiros e alguns associados do MG Clube de São Paulo, que com seus esportivos impecáveis nos prestigiaram. Após as férias de julho, retornamos às estradas comparecendo a eventos externos em Posse – Petrópolis e Juiz de Fora.

Em setembro, nosso XIII Encontro de Automóveis Antigos do Rio de Janeiro absorveu as atenções da Diretoria, para que tudo saísse a contexto. Apesar do feriado curto fomos prestigiados com a presença de carros e amigos de diversos clubes do país. São Pedro amanheceu de mau humor, inesperadamente no sábado, causando alguns transtornos, superados pelo "savoir faire" dos presentes. Enfim, tudo é festa. Ao término deste mês fizemos a nossa homenagem aos profissionais, lanterneiros, pintores, mecânicos e eletricitas que, com o correr dos anos, tornam-se amigos e cúmplices de nossas alegrias ao vermos os nossos automóveis restaurados. Um churrasco festivo na chácara do Amaral selou o ambiente de alegria, camaradagem e reconhecimento.

Assim é, meus companheiros. Ficam ainda por acontecer: em novembro o evento do sul brasileiro, este ano em Curitiba, e o nosso evento, em dezembro, do jantar de confraternização.

Lutando como sempre lutamos, com problemas de recursos, patrocínios e outros relativos ao vil metal, O RADIADOR, portavoz oficial do VCCB-RJ, sofreu um hiato forçado o que nos obrigou a fazer este número especial que agora chega ao nosso meio. Fatos, fotos, humor e história. ■

José Candido Muricy Neto

índice

nossa capa

DKW Candango, de Helio Ayres Marques

03 EDITORIAL

04 EVENTOS

IV Subida de Montanha Itaipava-Teresópolis
Churrasco dos mecânicos

10 CUBA A ilha onde os carros não morrem

14 CARRO EM DESTAQUE DKW Candango

16 HISTÓRIA Os Rolls-Royce econômicos

18 ESPECIAL XIII Encontro de Automóveis Antigos do RJ

22 **EM DIA** Universidade Luterana inaugura museu de antigos

24 **I RIO CLASSIC ENDURANCE** Pura adrenalina

26 **100 ANOS DE CADILLAC** Dois brasileiros na capital do automóvel

28 **HISTÓRIA** Barberis voando baixo

30 **PERFIL** O homem que levou o terror para a fábrica Ford

34 VARIEDADES

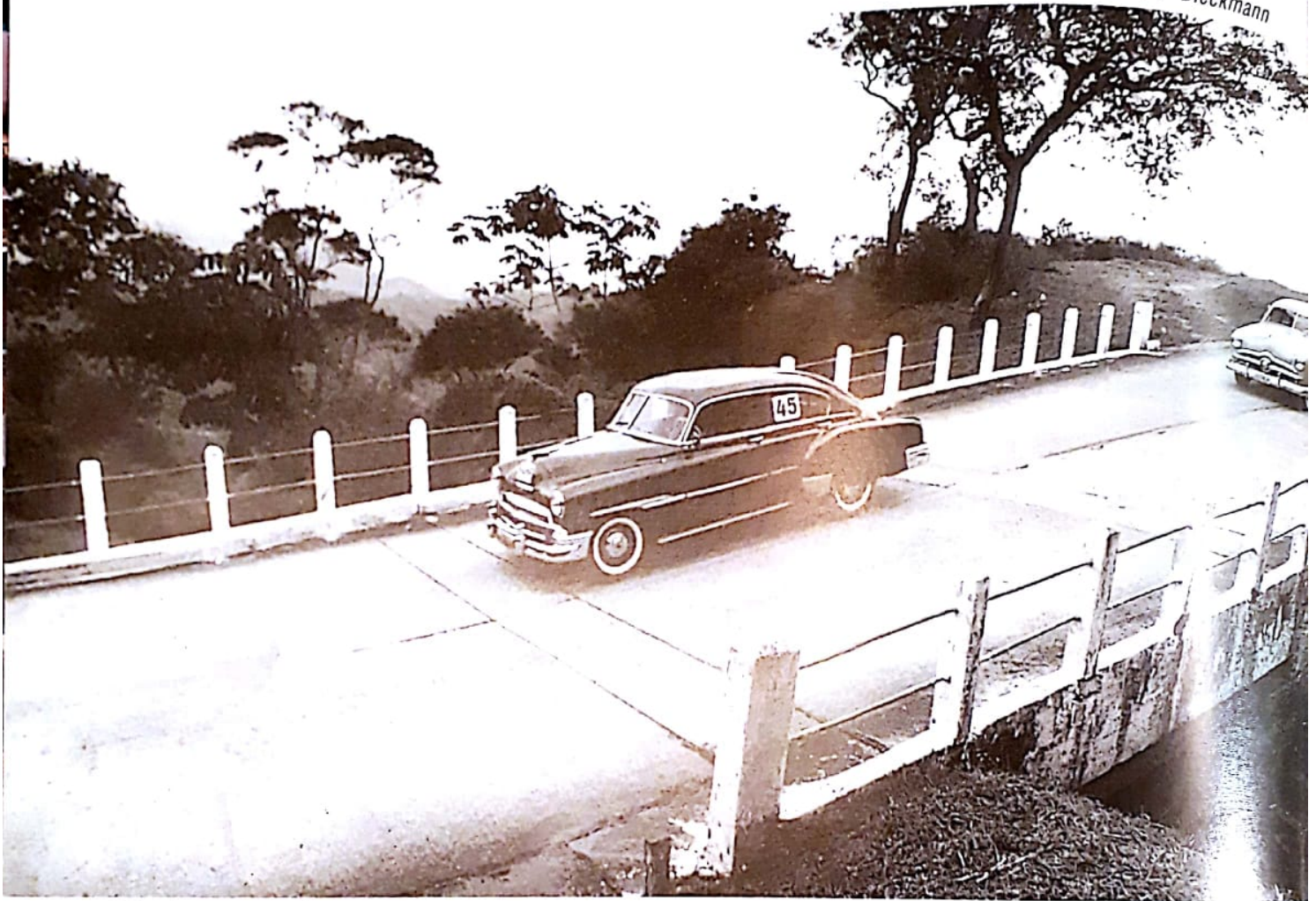
Rio Antigo

Zé Bobina



PILOTOS E NAVEGADORAS

por Roberto Dieckmann



Subindo a serra!

O que mais se aproveita em um rallye é a doce convivência entre piloto e navegador. Certamente, o índice de democracia em Guiné-Bissau, se aplicado a um cockpit durante a competição, obrigaria a dupla a contritos atos de arrependimento, juras de compreensão eterna e ternos afagos na jugular da companheira.

Começa assim a história do IV Subida de Montanha, preparada e apropriada pelo Rallye Clube do Rio, em condições realmente profissionais que elevaram o nosso Veteran Car Club à categoria de realizador no rígido padrão FIVA, a exigente Federação Internacional de Veículos Antigos, com sua sede em Paris e seguidores mundo afora.

Voltando à pista, fizemos uma largada solene no início da manhã e partimos em direção à Parada Modelo, partindo de um ponto de partida e meio minuto com tempo controlado, mas sem pontos de controle pelo caminho.

Postos de controle? Sim, o terror do navegador é ver surgir ao longe o círculo amarelo que os identifica e que, à falta de um AR-15 com mira telescópica, não se transforma em alvo. Bem, talvez uma granada servisse. Ali, o seu sangue congela, pois a marcação incontestável é pregada na SUA planilha, fria e cruelmente, entre sorrisos e maldosos acenos que são proporcionalmente maiores à medida que mais carros passam juntos - significado explícito de péssima navegação.

Disseram mais tarde na apuração que o Muricy não vira nenhum PC durante toda a prova, o que demonstra uma sinceridade muito grande da parte do nosso presidente e também uma miopia ainda maior.

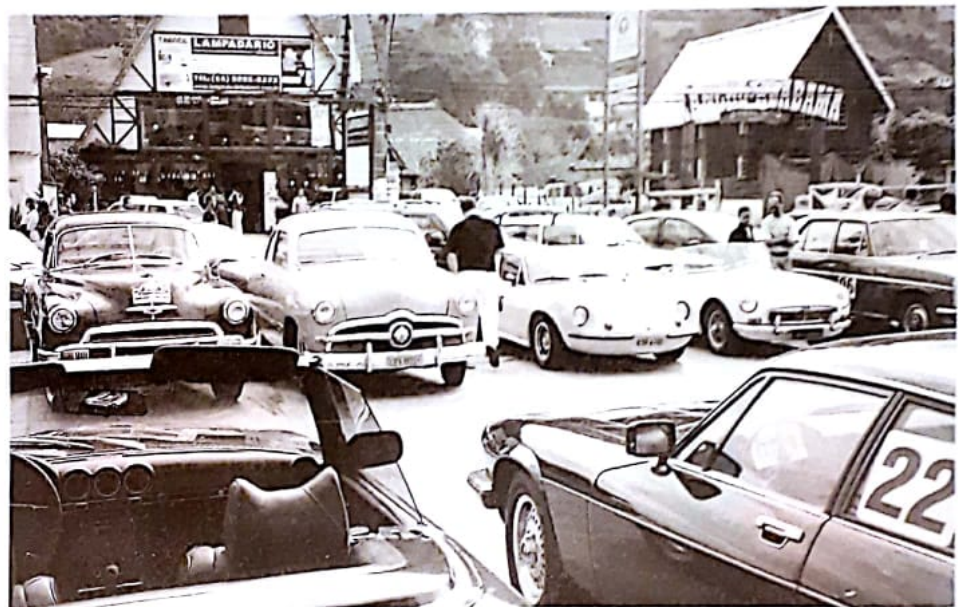
A velocidade escolhida era compatível com o desempenho dos nossos carros e depois de recebido o livro de bordo, o que o navegador tem que fazer é calcular com precisão de minutos e segundos, a hora exata em que deverão ser encontrados os marcos relacionados. Aí é que mora o perigo, esquecidos do currículo do 2º ginásial, ninguém mais lembra que não há 100 segundos em um minuto e sim sessenta e se numa soma o total der 78 segundos, ficam 18 segundos e vai um minuto a mais no número de minutos - a confusão é total.

Neste ponto, começam os conflitos internos na tripulação, mais devagar, mais depressa, as ordens se misturando aos avisos de próximo marco em 3.200 metros e cravando uma hora, quarenta e dois minutos e dezenove segundos, não!! são 3.019 metros e faltam dezessete segundos - cadê o cronômetro? Como, caiu o cronômetro? Vão cego em busca da velocidade impossível, da interpretação coincidente, os olhares injuriosos se sucedem, as

Posto BR-Itaipava.

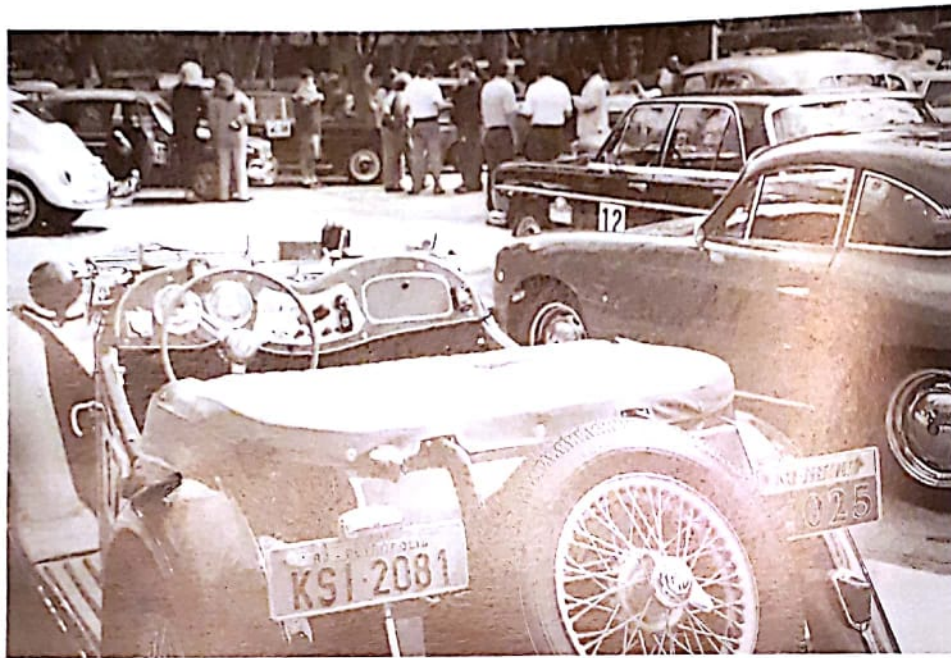
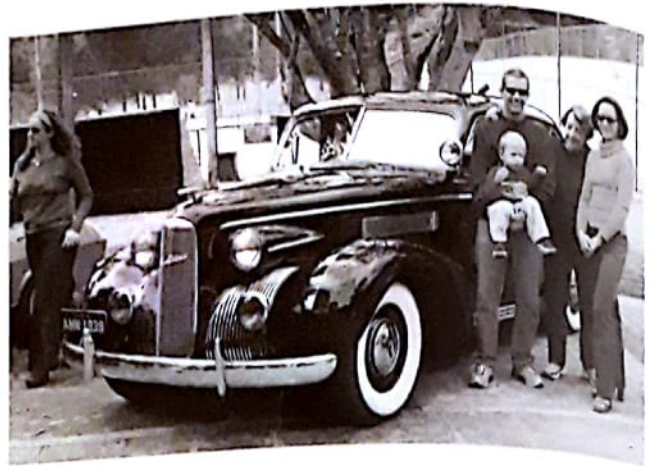


A variedade de autos...



Restaurante/pousada Arcadia, onde aconteceu o almoço de confraternização.





jugulares incham, se não tem cronômetro, me abre o portaluvas e dá esse trinta e oito aí!! 38 segundos?

Depois da subida, atravessamos Teresópolis sem pressa e em outra largada, calculada com GPS e hora certa de Greenwich, partimos do Hotel Alpina para subir e descer até Itaipava, o round final com outros PC, sorrisos, acenos, uma discussõzinha aqui, outra ali, mas que serra linda, chegam os sobreviventes.

É o final, a paz volta a reinar e se o resultado não for ruim, tudo são flores, e se não for para a outra - agora, pelo menos o almoço não está perdido.

Ao lado: preparação para a segunda largada.

Acima: no Golf Club de Teresópolis: fim da primeira etapa.

No alto, à esquerda: conferindo as contas!

No alto, à direita: a família Schulemburg

Resultados

Categoria Esportiva

colocação	n°	carro	modelo	ano	piloto
01	15	Alfa Romeo	GTV	1972	José Carlos Monteiro Soares
02	18	BMW	320	1976	José Luis F. Cunha
03	16	MGB	Roadster	1974	Rodrigo Duvivier
04	03	Mustang	Mach 1	1971	Glauco Conti
05	49	Porsche	911 Carrera	1974	Kiko Lomba
06	22	Jaguar	XJS V12	1979	Carlos Candelot
07	47	Envemo	Super 90	1981	Sergio Fortes
08	50	Puma	Rally	1972	Paulo Lomba
09	39	MGB	Roadster	1967	Luiz Vicente Miranda
10	29	Mercedes Benz	220 S	1961	Rubens Roberto Resende
11	12	Mercedes Benz	280 S	1972	Wilson M. Saraiva
12	13	Porsche	911	1968	Joaquim Aires da Costa
13	11	Puma	GTS	1972	Dinho Amaral
14	14	Jaguar	MK II	1962	Gilbert Landsberg
15	26	Puma	GTE	1973	Agliberto Guimarães
16	01	La Salle	Sedan	1939	Vicente Von Der Schulenburg
17	48	Ford	Custom	1949	Henrique Faro
18	10	Mercedes Benz	350 SL	1974	Alfredo Amaral Jr.

Categoria Turismo

colocação	n°	carro	modelo	ano	piloto
01	02	Mercedez Benz	220 S	1964	Roberto Dieckmann
02	06	Mercedes Benz	280	1968	Rudolf Kobig
03	19	Willys	Rural	1967	Carlos Alberto Moreira
04	28	Chevrolet	Bel Air	1955	Jorge Murad
05	25	Ford	Landau	1978	Luiz Felipe Bittencourt
06	17	MG	TD	1952	Mario Cesar de Andrade
07	09	Studebaker	Champion	1953	José Aurélio Affonso Filho
08	40	VW Fusca	Sedan	1969	Henri Braunstein
09	46	VW	Notchback	1967	Alex Prisco
10	08	Cadillac	Sedan	1938	José Candido Muricy Neto
11	07	Renault	Gordini	1964	Nelson Cintra
12	33	Chevrolet Impala	Coupe	1964	Octavio Bandeira de Mello
13	04	Mercury	Coupe	1947	Paulo Coreixas Jr.
14	21	VW	Zé do Caixão	1969	Elizabeth Veiga Faria
15	45	Chevrolet	Fleetline	1951	Claudio Sergio
16	27	Peugeot	504	1979	Ronaldo Kyllar

Outras informações no site www.rallyclubedorio.com.br

Churrasco dos mecânicos na Toca do Amaral

por José Cândido Muricy



À esquerda: Gica no momento do troféu. À direita: Pimenta também foi agraciado. No alto: vista panorâmica da Toca



Belos exemplares pelo gramado



Tuneca recebe seu troféu

No dia 28 de setembro último, sessenta participantes, todos com os seus automóveis antigos, deram a maior força para homenagear os nossos artesãos, profissionais amigos que fazem a alegria do nosso hobby.

Subimos a serra, ou quase, porque os nossos queridos anfitriões da festa - o clã dos Amaral - têm uma agradável chácara nos contrafortes da Serra dos Órgãos, em direção a Teresópolis.

Um ambiente aprazível consolidou o clima de confraternização que reinava entre sócios e profissionais responsáveis pela alegria de termos os nossos automóveis antigos perfeitos e na estrada.

Muito churrasco regado a rios de cerveja desinibiu os nossos amigos, até para que mergulhassem na piscina para recuperar um princípio de ressaca!

Os nossos folclóricos profissionais, entre eles Antônio "Tuneca" (lanterneiro), Reinaldo (mecânico), Jarbas (pintor), Manoel (pintor), Deodato (capoteiro), Gica (lanterneiro), Juscelino (eletricista), Sérgio (restaurador), Neco (lanterneiro), Luizinho (lanterneiro), Aranha (mecânico), Henrique (mecânico), Pimenta (mecânico), Hélio (chefe de equipe), Laurinho (mecânico-chefe), Mario Poeta (eletricista), Santinho Carioca (eletricista), Daniel (mecânico) e Toninho (mecânico), foram devidamente homenageados em justo reconhecimento pelos seus serviços com placas individuais comemorativas do evento. ■



Ana Amaral, a anfitriã.



Borgward / De Soto

A ilha onde os carros não morrem



Vista para a praça do Capitólio: colírio para os aficionados.

Um passeio em Cuba, o último paraíso para quem gosta de ver carros antigos nas ruas.

Texto e fotos: Jason Vogel

Chegamos ao Aeroporto José Martí de madrugada e, qual decepção ao encontrar, no ponto de táxi, uma fila de Citroën Xsara e Peugeot 306. Por causa do horário, as ruas até o Hotel Inglaterra, em Havana, estavam escuras e vazias. O choque só viria na manhã seguinte, ao botar o pé na calçada:

- Ih, olha um Chevrolet 52... Ih... Um Buick 56... Pô, um Cadillac 51 inteiro... E aquele táxi Pontiac! Tudo isso,

passando num desfile incessante nas ruas vizinhas ao Capitólio (prédio igualzinho ao homônimo americano, mas que em Cuba sedia a Academia de Ciências). Volta no tempo? Cenário de filme antigo? Para quem gosta de antiguidades mecânicas - especialmente carros americanos dos anos 50 - Cuba é o paraíso. Chega um momento em que o aficionado fica num estado de overdose de ver carros antigos às centenas pelas ruas e nem se vira mais

para acompanhar com os olhos um conservado Bel Air 57. Mas basta uma noite de sono para voltar a vibrar a cada passagem de limusine Packard 46 ou algum combalido Studebaker.

Para quem gosta de ver carro antigo rodando, em qualquer estado de conservação, não há parque de diversões melhor desde que o Uruguai acabou. Um aviso: flaneleiros que acham que carro antigo tem que ser absolutamente impecável podem

sofrer náuseas ao ver o jeitinho cubano de manter sua frota rodando. É preciso desarmar o espírito para fruir das largas quantidades de automóveis que se vê nas ruas - ainda que se ouça o som de motor diesel vindo de muitos deles, seguido de jatos de fumaça negra.

Mas antes de falar sobre as adaptações, vamos a um pouco de história. Em Cuba, apenas os automóveis produzidos antes da revolução de 1959 podem ser comprados e vendidos livremente - daí serem mantidos ad eternum em circulação. Já os negócios com carros mais novos são raros. Explica-se: a partir de 1961, quando foi declarado o caráter socialista da revolução, as vendas de automóveis passaram ser controladas pelo Estado, que

financiava, a perder de vista, modelos Moskvich e Lada russos ou Fiat 126 poloneses para algumas categorias profissionais. Como foram subsidiados, esse modelos não podem ser revendidos diretamente a particulares. No mesmo esquema, entraram ainda carros alemães (Opel), ingleses (Hillman) e argentinos (Chevy II, Ford Falcon, Peugeot 404 e Dodge).

Com a queda do bloco socialista, no começo da década de 90, Cuba viu-se órfã de tudo. Importar carros, nem pensar: não havia dinheiro nem combustível. Quem tinha automóvel teve que encostar o carro por mais de cinco anos e apelar para bicicletas chinesas.

Mas Cuba abriu-se aos dólares do turismo e vem se



As mecânicas são nas ruas



"Macumba para turistas"



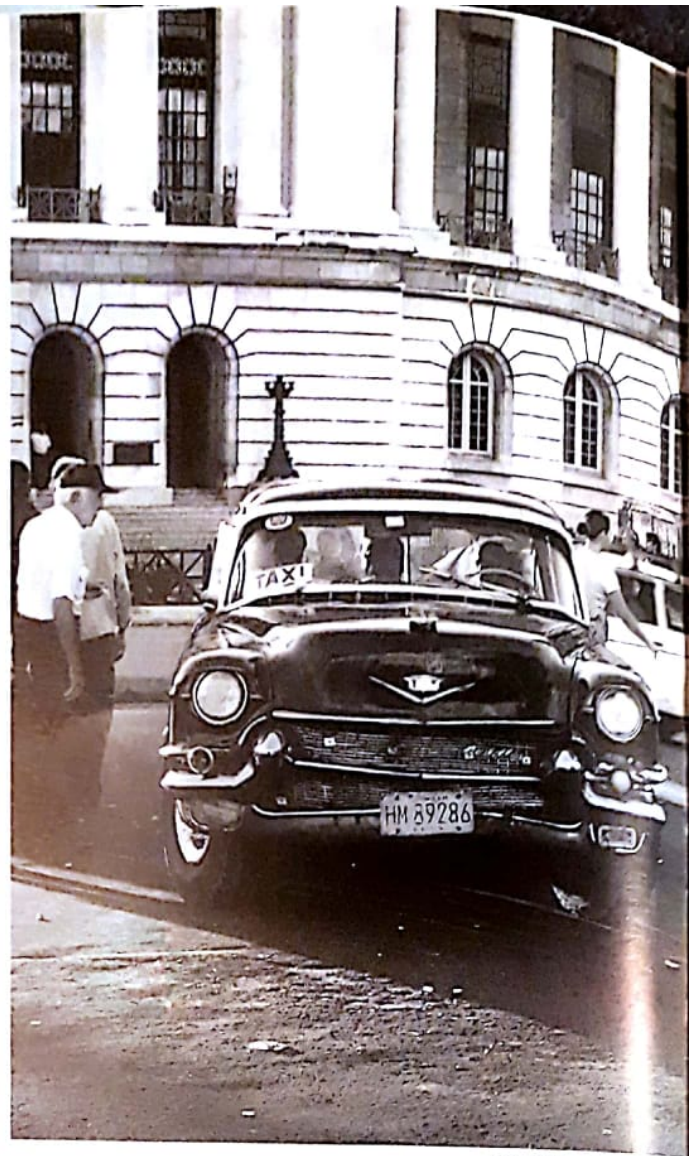
Década de 50

recuperando. O reflexo imediato foi a volta dos carros à rua e a chegada de novos modelos para estatais, empresas estrangeiras e locadoras. A leva de recém-chegados inclui toda a sorte de carros baratos sul-coreanos. São milhares de Hyundai, Daewoo e Kia. Desde que o pior da crise passou, entraram ainda carros franceses (como Citroën Saxo e Peugeot 206) e brasileiros (Uno e Brava).

Mas é a resistência dos carrões pré-evolucionários, cuja variedade vai do Ford 1929 ao gigantesco Cadillac 1959, que encanta os aficionados por automóveis. Desde 1962, quando os Estados Unidos iniciaram o bloqueio econômico contra Cuba, nenhuma peça americana chega à ilha por importação oficial. Ainda que fosse possível comprar os componentes made in USA, estes seriam caros demais para os padrões cubanos. Estima-se que hoje existam cerca de 60 mil carros "pré-revolucionários"

rodando em Cuba - ou seja: uns 20% da frota total. Do total de automóveis feitos antes de Fidel chegar ao poder, metade é da década de 50 e o resto se divide entre modelos dos anos 20, 30 e 40 (cálculos aproximados da Lúcia, após passarmos uma hora contando automóveis numa esquina).

Para turistas comuns, há táxis novos na cidade. Para quem lê "O Radiador", contudo, há opções bem mais interessantes. A primeira (e mais cara): alugar um carro da Grancar. É uma espécie de cooperativa estatal de donos de carros antigos, que levam o turista a qualquer destino - os automóveis geralmente são bem conservados e há grande variedade de modelos. Para os desavisados ou não iniciados na arte do antigomobilismo, há até uma "macumba para turista": réplicas cubanas de Ford Modelo A feitas de fibra de vidro, com plataforma de Fusca mexicanos...



Cadillac taxi

Quem não quiser gastar muito, pode ir aos pontos de táxi "para cubanos" em Centro Habana, escolher

um mais ou menos inteiro (geralmente Ford, Chevrolet ou Plymouth do início dos anos 50), chamar o motorista num canto e dar o destino a corrida, que quase sempre sai por algo em torno de três dólares. E não se apoquente se o motor do Ford 46 escolhido tiver o ruído familiar de um Chevrolet 1950. Puxe um papo automobilístico com o motorista e divirta-se: todo cubano adora carros e dar palpites sobre mecânica.

Numa conversa dessas acabamos descolando um passeio de 240 quilômetros (ida e volta a Viñales) numa incrível Imperial 1956, com câmbio acionado por botões. Como a gasolina é muito cara, há receitas diversas



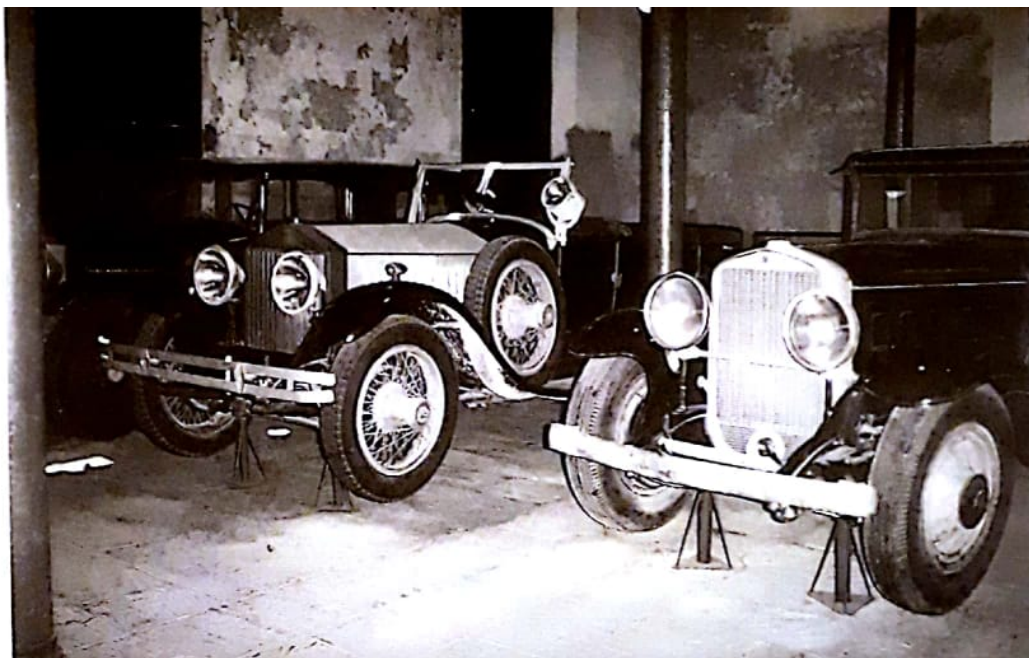
Imperial 56 alugado

para adaptações de motores a diesel (de preferência, os ingleses Perkins, arrematados em leilões). Uma das mais comuns, no preparo dos Chevrolet para o uso na praça, é pegar o tal Perkins e casar num câmbio de Lada. Até para adaptar pára-brisa panorâmico dá-se um jeito.

Os carros russos são doadores universais: com alguns ajustes, a grade do Volga casa direitinho nos Mercury dos anos 40. E todo motorista cubano sabe qual rolamento soviético serve em cada modelo americano.

Que não se pense que todo carro cubano é engatilhado. Dos 60 mil carros pré-revolucionários, calculamos que uns 10% ainda estão muito bons e ainda com mecânica "de origen". É muito carro pra se ver - e todos rodando normalmente.

Existem artistas da lanternagem e também da recuperação de itens de desgaste, como discos de embreagem e sapatas de freio. Há na ilha um crescente movimento antigomobilista. Fomos a uma reunião do Club de Autos Clasicos de Habana. Havia carros bastante originais, com destaque para



Museu del Automóvil de Havana

conversíveis como o impecável Edsel 1959, digno de um "Best of Show" em Araxá. O clube reúne-se a cada terceiro domingo do mês - cada vez em um local diferente. Essa turma gosta de promover ralis intermunicipais, onde, não raro, se vêem Porsches 356, Corvettes dos anos 50 ou Mercedes 190SL.

Há também um outro clube, que infelizmente não tivemos chance de visitar. É o La Macorina, também em Havana. Fundado por Lorenzo Verdecia, suas reuniões acontecem no restaurante "La Giraldilla", em Havana, no segundo sábado de cada mês.

Por fim, há o Depósito del Automóvil de Habana, administrado por Eduardo Mesejo e sua esposa Niurka, bem no centro turístico da capital. O museu estava de mudança para um prédio maior em Habana Vieja e tem um Cadillac 1905, além de modelos luxuosos dos anos 20 e 30, como Cadillac V16, Packard e Rolls-Royce Phantom I. Não são carros restaurados, mas sim conservados "no estado": salvos de morrer no machedo, eles são preservados pelo governo, que já descobriu que automóveis antigos atraem turistas.



Eduardo e Niurka



Momentos Inesquecíveis veterancar

Ferro velho - Julinho resolveu organizar a coleção e contratou um Caterpillar D-8 para a arrumação e retirada da arrumação e retirada da armação do galpão. Deu certo e ele já começou uma plantação.

CANDANGO

Antes de tudo, um forte

Texto e fotos: José Rezende Mahar



Na Segunda Grande Guerra foram inventados veículos para qualquer terreno por ambos os lados em conflito. Do lado aliado foi o onipresente Jeep ou General Purpose vehicle, o mais conhecido jipe Willys.

Do lado alemão tivemos os Volkswagens anfíbios ou não, cuja produção ficou politicamente incorreta depois do conflito, quando o exército inglês retomou a produção da VW.

Com o renascimento do país, lá pelo meio dos anos 50, tornou-se necessário um veículo militar leve, que pudesse mover soldados por terrenos difíceis, mas com características diferentes dos veículos americanos que por lá havia nessa época. Pesados e, pior, gastadores

como sabe muito bem qualquer um que tenha possuído um jipe, ou mesmo um Dodge ¾, esses veículos não se prestavam ao currículo necessário para equipar o Bundes Armee, o novo exército alemão.

Foi então realizada uma concorrência pública entre os fabricantes do país para escolher o novo veículo, na qual foi consagrado o Munga da Auto Union.

Essa sigla, que significava grosso modo "veículo fora de estrada militar", denominava um pequeno veículo, mais ou menos do tamanho de um Willys, mas com um motor com a metade da cilindrada e funcionando no ciclo de dois tempos, uma relíquia de outros anos e outras práticas mecânicas.

O motorzinho do DKW queimava o óleo junto com a gasolina e tinha muito menos peças móveis que um 4 tempos, já que dispensava toda a traquitanda de válvulas, como comando, balancins e as válvulas propriamente ditas, além de não ter obviamente bomba de óleo e também bomba d'água. O

arrefecimento funcionava por termo sifão, onde a água circulava entre o radiador e o bloco movida pela diferença de temperatura entre ambos. Como se vê, um prodígio de simplicidade e baixo custo, o veículo adequado para um país empobrecido e em vias de reconstrução.

O motorzinho tinha três cilindros e inicialmente 897 cm³, desenvolvendo a potência de 40 cavalos líquidos DIN (44 hp SAE) a 4.000 rpm e 7,5 kgfm a 3.000. Com o tempo este motor foi aumentado em seu diâmetro de pistões, passando de 71 para 74 mm e ganhando cilindrada: 974 cm³ e 44 cv DIN (50 hp SAE) a 4.250 rpm, bem como 8,0 kgfm à mesma rotação, mantido o curso de 76 mm.

A caixa de câmbio era bem diferente daquela que equipava os sedans e camionetas, dispondo de outro esquema de marchas, com a primeira para frente e reduzida de 1:1,604 com diferencial de 6,3:1, bem curto. Esta redução toda era necessária pela faixa útil de rotação do motor, meio pobre de torque em baixa, mas o fato é que o Candango se move bem, como veremos mais à frente.

Um dos pontos importantes do Candango - nome dos operários que construíram Brasília - era ter tração permanente nas quatro rodas, por meio de um eixo cardan que ia do secundário do câmbio ao diferencial traseiro, sem diferencial intermediário. Este foi dispensado pela pequena bitola e distância entre eixos, que perdoava o deslizamento necessário dos pneus.

Junto com a suspensão independente nas quatro rodas, macia como nunca se viu em um fora de estrada, essa tração permanente fazia um veículo de comportamento inédito para quem conhece o jipe Willys, às vezes perigoso como ele só. Aderente e firme nas curvas, confortável no trânsito e até relativamente veloz - embora ao sair com ele a impressão fosse de nunca iria passar de 50 por hora -, o Candango ia subindo de giro até chegar aos 95 de final, mais do que suficiente para sua missão e também sua época.

A direção era por pinhão e cremalheira e, apesar dos pneus diagonais lameiros de pouca área de contato com o piso, bem certinha. É só não querer frear forte no

molhado que tudo dá certo, embora os quatro tambores façam seu papel de forma correta para a idade e missão do Candango.

Ao ligar o motor do Héliomóvel, o jipe de Dr. Hélio, um homem de posição ereta na vida, vem o som característico dos DKW e mostram-se os encantos do dois tempos. É só dar gás firme e o jipinho sai bem, passando as marchas de forma macia e certinha. A longa alavanca sai de lá de baixo do painel e o volante bem espartano tem boa pega, sendo o banco até confortável, bem como a posição de dirigir.

O Candango do Hélio é perfeito de restauração e corresponde, como tantos carros que nós temos, a um sonho de juventude. Hélio perdeu um numa batida em Niterói quando era pouco mais que um adolescente. Muitos anos depois ele achou esse e o restaurou completamente, tendo sido merecidamente premiado em vários eventos de antigomobilismo. Tudo nele é original, embora haja quem diga maledicências a respeito das lanternas traseiras com as quais não comungamos. São as Matildes do ramo que nunca se calam...

A caixa é que foi o fim do Candango no Brasil, pois era bem diferente dos outros Vemag e tinha que ser importada da Alemanha. Lá por 1965 o nível de nacionalização obrigatório eliminou o Candango da linha, já que era impossível fabricar a caixa aqui.

Uma pena, já que Candango era bem melhor que o jipe Willys, tanto em consumo quanto em performance. ■

Momentos Inesquecíveis veterancar



Essa onda de carro nacional já passou dos limites. Agora, é só aparecer um eventozinho, que logo tem uma Rural, um DKW, uma Simca querendo faturar um lugar ao sol. Esse fusca aí foi flagrado pelo Mahar levando a noiva, o noivo e as daminhas ao local da festa. Coube todo mundo e foi um amasso só, mas o Mahar teve que ir na Kombi das melancias, no canto direito.

OS ROLLS-ROYCE ECONÔMICOS

por Emilio Alfredo Giannelli



Rolls-Royce 1934

O Rolls-Royce Silver Ghost, lançado em 1907, iniciou uma dinastia de perfeição mecânica e categoria jamais iguadas.

A fábrica Rolls-Royce, com o lançamento do Silver Ghost, adotou a política de um só modelo. Entretanto, no período pós-Primeira Guerra Mundial, projetou um Rolls-Royce menor, que, mantendo a qualidade, fosse mais acessível aos compradores em potencial dos seus automóveis. Sendo assim, em outubro de 1922 foi lançado o Rolls-Royce 20 H.P. (20 Horse Power), ou seja, uma opção ao Silver Ghost, que continuou sendo fabricado. A denominação 20 H.P., ao contrário do que possa parecer, é referente a uma fórmula utilizada na Inglaterra daquela época para o licenciamento de veículos e não a potência do motor do automóvel.

O 20 H.P. - Twenty, como ficou conhecido - era menor que o Silver Ghost, tanto na largura como no comprimento, mas a principal modificação era em relação ao motor, que, com 6 cilindros em linha, contava com 3,127 litros de cilindrada; ou seja, menos que a metade da cilindrada do Silver Ghost. Esteticamente, o Twenty tinha como principal característica os frisos da grade do radiador dispostos horizontalmente. Internamente, apresentava a alavanca de câmbio no centro do assoalho, acionando um câmbio com 3 marchas à frente.

Durante a sua produção, as principais modificações foram, a partir de 1925, a utilização de freios também nas rodas dianteiras e a colocação da alavanca de câmbio do lado direito do volante de direção, acionando agora uma caixa com 4 marchas à frente, como já era tradição nos Rolls-Royce. Já quase no final da produção deste modelo, os frisos da grade do radiador passaram a ser colocados verticalmente.

O Twenty teve boa aceitação, ficando em produção até 1929, totalizando 2.940 chassis fabricados.

Em 1929 foi substituído pelo modelo 20/25 H.P., mais possante devido a um aumento no diâmetro dos cilindros, mas no mesmo bloco do motor utilizado no Twenty, agora com 3,667 litros.

Este modelo (20/25 H.P.) foi dentre os Rolls-Royce pequenos, o produzido em maior quantidade, com 3.827 chassis fabricados até 1936.

Um fato interessante ocorreu em 1934. Durante a produção do 20/25 H.P., passou a ser oferecida aos compradores como opcional a "Dama Voadora" que adorna o radiador, ligeiramente ajoelhada. Isto ocorreu devido ao fato de cada vez mais os compradores do Rolls-Royce passarem a dirigir seus automóveis, surgindo a figura do proprietário/motorista. Tratava-se, portanto, de um requinte extremo, com a intenção de facilitar a visão do motorista, pela diminuição da altura da estatueta.

Em 1936, nova evolução: surgiu o 25/30 H.P., com 4,257 litros de cilindrada, também obtido via maior diâmetro dos cilindros. Deste modelo foram produzidos 1.201 chassis até 1938. Também em 1938 surgiu o Wraith, que tinha o motor do mesmo tamanho, porém com vários aperfeiçoamentos, destacando-se os efetuados no cabeçote, que o tornaram ainda mais suave.



Frete característica do Twenty com a grade inicial



Twenty 1933 - 20/25

O chassi do Wraith também incorporou vários aperfeiçoamentos, mas o principal foi a utilização da suspensão dianteira independente, permitindo que o radiador avançasse para a frente do automóvel, o que no projeto das carrocerias significava mais harmonia.

Com tantos melhoramentos, o Wraith foi considerado um Rolls-Royce ainda mais silencioso e fácil de conduzir.

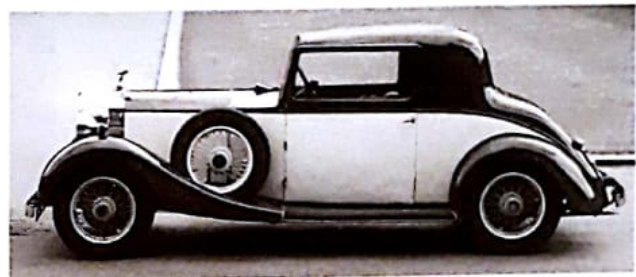
Devido ao início da Segunda Grande Guerra, somente 491 chassis Wraith foram fabricados entre 1938 e 1939.

É importante registrar que o Wraith foi o modelo que serviu de base para o Silver Wraith, lançado em 1946, e o primeiro Rolls-Royce pós-Segunda Guerra, o qual ficou em produção até 1958.

Toda a linha dos RR pequenos (Twenty, 20/25, 25/30 e Wraith) foi sempre oferecida sob a forma de chassi, ficando a escolha do tipo e construtor da carroceria a critério do comprador.

Durante todo o período que estes modelos estiveram em produção, sempre havia a opção dos Rolls-Royce maiores. De 1922 a 1925, era o Silver Ghost, já em produção desde 1907; de 1925 a 1929, o Phantom I; de 1929 a 1935, o Phantom II e de 1936 a 1939, o Phantom III, que tinha um motor de 12 cilindros em V, com mais de 7 litros de cilindrada.

O motor de 6 cilindros em linha do Twenty foi sendo



1930 - 20/25

aperfeiçoado por aumentos de cilindrada, mudanças no cabeçote e carburação, tendo ficado na sua forma básica em produção até setembro de 1959, quando foi concluída a fabricação do Silver Cloud I, já com quase 5 litros de cilindrada.

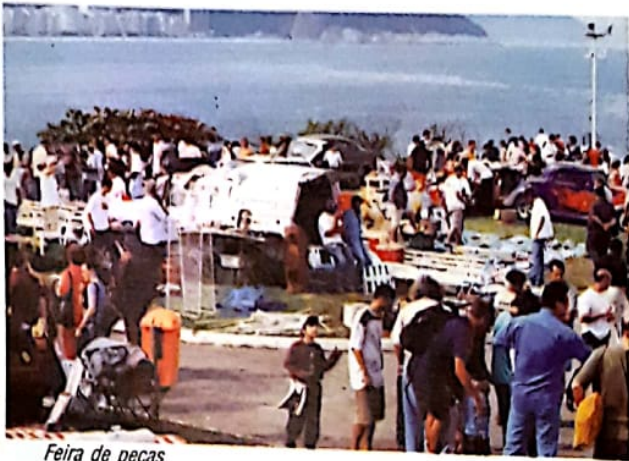
Portanto, de 1922 a 1959, foram 37 anos de produção, o que nos leva a constatar não só o alto nível dos projetos da Rolls-Royce, como também a visão de seus engenheiros, introduzindo as modificações certas nos momentos certos.

Sendo assim, concluímos que o embrião de um projeto bem elaborado permanece por décadas, carecendo somente de aperfeiçoamentos dentro de uma evolução natural. ■



Momentos Inesquecíveis **veteran car**

Eu sei que baixar a temperatura é importante, Aníbal! Mas vai logo usar a água da higiene das partes íntimas? Não tinha outra água, não?



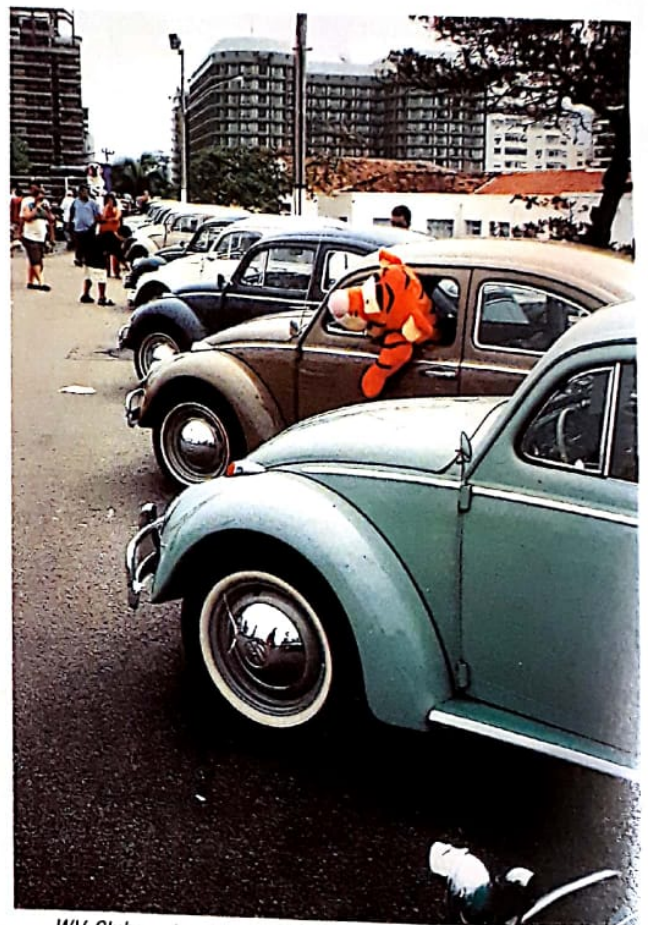
Feira de peças



Mariozinho: Cadillac 1941



Luiz Vicente Miranda: MGB 1967



WV Clube esteve presente



Gustavo Tostes: Buick 1947



Carlos Sarmento: Berlineta 1966



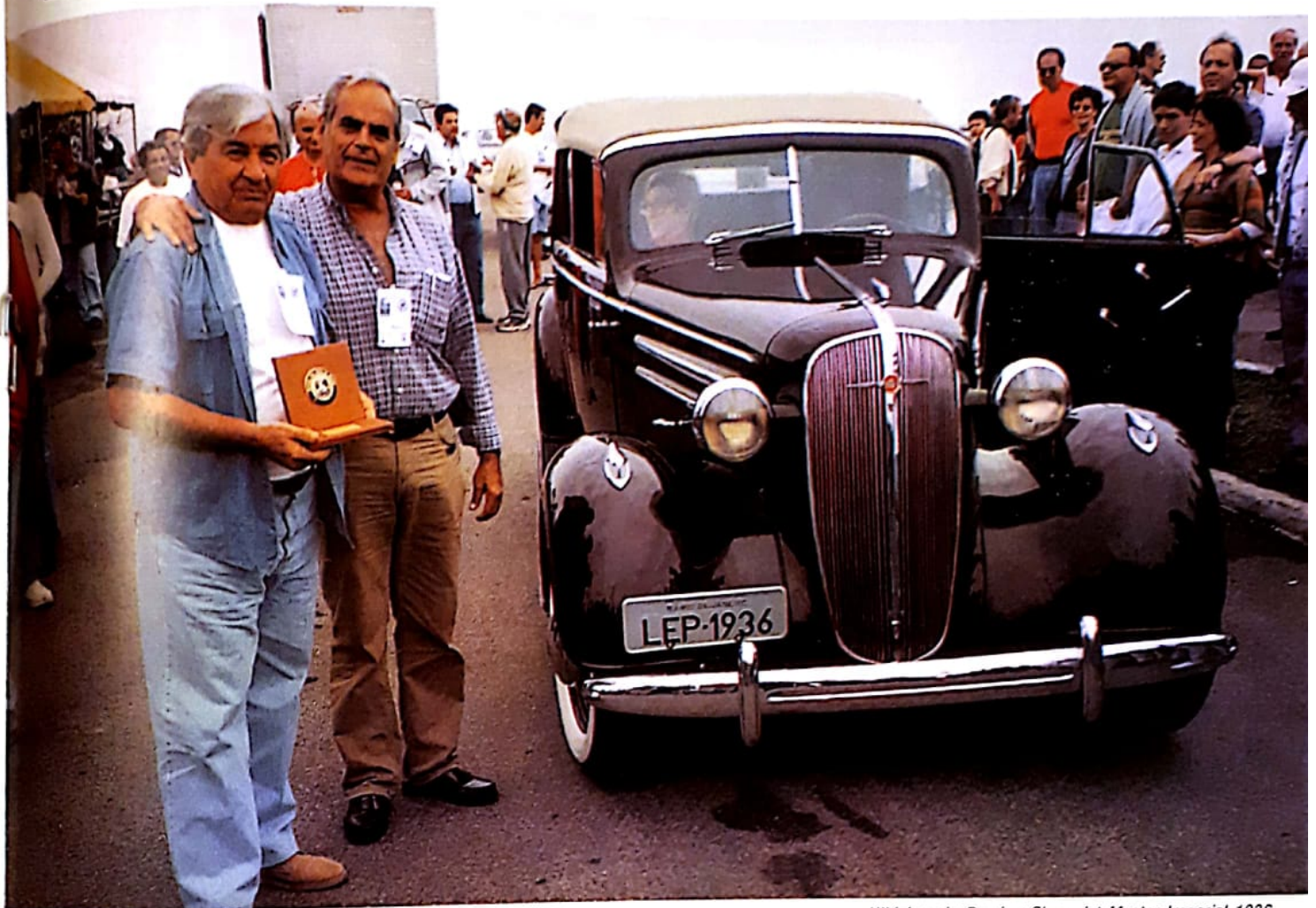
Jorge Daure Costa: Mercury 1940

18 novembro / 2002



XIII Encontro de Automóveis Antigos do Rio de Janeiro

Forte de Copacabana / 2002



Hildebrando Pereira: Chevrolet Master Imperial 1936

O começo pelo fim

Mais uma vez os cariocas conseguiram fazer um desfile dinâmico de carros premiados, aliás tão dinâmico, que o carro *best of show*, passou pelos assistentes umas quatro vezes, sempre saudado com alusivos berros de "NÃO É AGORA !!!" do diretor de cena, o incansável Henri Braunstein, que então esgotado e embora anestesista, acabou socorrido pelos colegas vindos de Dolores de Indaiá, a cidade mineira com mais anestesistas por metro quadrado.

Esta nobre metrópole, entretanto ficou mais pobre, automobilisticamente falando, pois veio de lá o famoso Pontiac da família Pinto. Dizem que os sobrinhos do Pinto faziam verdadeiro furor com a raparigas de Dolores e depois as levavam para passear em Mar de Espanha, onde as mais espevitadas logo arranjavam uma prancha para surfar tocando castanholas, tal como reza a tradição da boa família mineira, que, exceto Juiz de Fora, não compareceu à reunião do Forte .

O RADIADOR 19

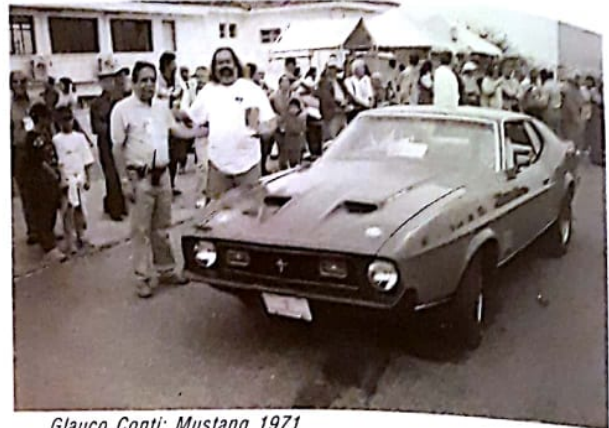


Não compareceu e se deu bem, porque logo após a sexta-feira glamurosa, com um pôr do sol e um coquetel do VCC-RJ da melhor qualidade, não necessariamente nessa ordem, baixou um vendaval de entusiásticas proporções, um tufão menor que fez alçarem vôo as capas dos automóveis e das peças à venda. Foi uma

chiadeira só e em vista do sério arranhão na nossa imagem, o presidente Muricy cancelou a carreata que tem irritado anualmente a todos os antigomobilistas locais e de fora.

Falou-se muito ainda que o vendaval arrastara um Fordinho mar a dentro, mas constatou-se depois que ele estava apenas perdido e que encontrara com uma Sprinter de duas toneladas, devidamente ancorada sobre o seu paralamas direito, numa atitude até hoje inexplicada.

Transcorreu assim divertido o mega-evento carioca, organizado pelo bigodudo Wilson, o nosso Lula, fazendo verdade ao dito: "atrás de um grande homem, vem sempre uma Fátima tocando o bonde". ■



Glauco Conti: Mustang 1971



Klaus Hansen: Romisetta 1957



Marly Affonso: Chevrolet 1959



Marcus Gorini: Pontiac 1951



Carlos Fleury: Chevrolet 1957



Octavio B. Mello: Buick 1955

Destaques

- Ford Roadster 1929 - Galba de Carvalho
- Ford Sedan 1937 - Paulo Cesar de Almeida
- Cadillac Conversível 1941 - Mario de Oliveira Filho
- Buick Sedanete 1947 - Waldyr Tostes Filho
- Mercedes Benz Conversível 170 S 1951 - Rudolf Kobig
- Pontiac Catalina 1951 - Marcus Gorini
- Cadillac Coupé 1952 - Abel do Nascimento
- Buick Century 1955 - Octavio Bandeira de Mello
- Chevrolet Belair 1957 - Carlos Fleury
- Jaguar MK2 1962 - Gilbert Landsberg
- Chevrolet Impala 1961 - Manoel Rocha Oliveira
- MGB Conversível 1967 - Luiz Vicente Miranda
- Pontiac GTO Conversível 1965 - Alexandre Murad
- Ford Speedster 1929 - Jorge Porcaro
- Rural Willys 1967 - Carlos Coloneze
- Willys Berlineta 1966 - Carlos André Sarmento
- Ford LTD 1971 - Claudio Castanon
- Mustang Mach 1 1971 - Glauco Conti
- Alfa Romeo Spider 1974 - José Eduardo Barrocas
- Mercedes Benz 450 SL 1975 - Francisco Varca Jr.
- Bianco S 1977 - Geronimo Costa

Premiação Especial

- Prêmio Forte de Copacabana - Melhor Veículo Militar
- Jeep Willys 1944 - Rubens Riet Corrêa
- Prêmio Edison Ferreira - Personalidade / Incentivo
- Romi Isetta 1957 - Klaus Hanser
- Prêmio Coker Tire - Melhor Conversível
- Mercury Conversível 1940 - Jorge Daure Costa
- Prêmio Teachers - Veículo mais Antigo
- Ford Phaeton 1928 - Roberto Miranda
- Prêmio Wilson Sons - Melhor Nacional
- Alfa Romeo 1976 - Amaury Mesquita
- Prêmio Carneiro Leão - Voto Popular
- Chevrolet Impala Conversível 1959 - José Aurélio Affonso Filho
- Prêmio Master Federação Brasileira de Veículos Antigos - Julgamento FBVA
- Chevrolet Master Imperial 1936 - Hildebrando Pereira
- Prêmio Ibrahim Sued - Best of Show
- Mercedes Benz 190 SL 1959 - Francisco Mussnich



Momentos Inesquecíveis

veteran car

Foto de rua :

Ninguém acreditava, mas o que tinha de carro bom que deixou a inscrição para depois e voltou da porta, não estava no gibi. Veterano amigo, não deixe isto acontecer contigo. Reserve já a sua vaga para 2003.

Universidade Luterana inaugura Museu de antigos

Texto e fotos: José Rezende Mahar



A fachada dá uma idéia clara da magnitude do projeto: o maior museu de carros antigos da América latina

Foi inaugurado há pouco tempo um verdadeiro templo que cultua o Carro Antigo em Canoas, na grande Porto Alegre. Apropriadamente este centro de cultura é mantido pela Comunidade Luterana que mantém a ULBRA, um centro de qualidade de ensino em várias partes do Brasil.

O museu tem cerca de 300 automóveis restaurados primorosamente pela própria equipe da ULBRA, que mantém um nível alto de qualidade. O Museu tem o apoio forte e bem vindo da GM, que ao desistir de manter seu próprio museu cedeu a grande coleção que possuía à ULBRA.

Localizado em um prédio de três andares especialmente construído para esse fim, o Museu servirá para que os futuros engenheiros tenham acesso às tecnologias de outrora, pois quem não conhece o passado não tem facilidade de entender o presente nem de prever o futuro desse utensílio tão importante para a vida moderna que é o automóvel.

Mas passemos ao que interessa: o acervo, do qual não temos a intenção nem longínqua de retratar na sua totalidade, de tão abrangente que é.

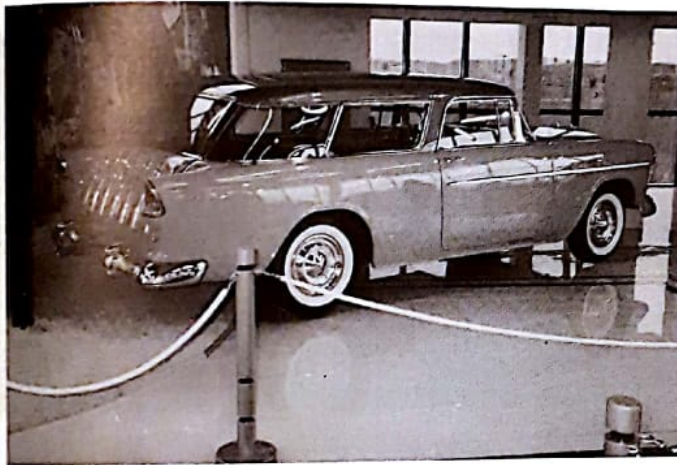
O certo é que uma visita leva várias horas e dá satisfação incrível a quem gosta dessas coisas. ■



Allard Palm Beach montado com um motor V8 Cadillac ou Ford. O Allard era um carro bem esportivo feito na Inglaterra. Caixa de três marchas no piso, suspensão Ford com eixo bipartido na frente e carroceria de alumínio para ser leve: 850 kg. A seu lado uma Jawa 250 tcheca dos anos 50



A Hudson 51 tinha o maior motor de seis cilindros em linha de sua época. Os cinco litros de capacidade lhe davam 180 cavalos com a dupla carburação opcional e a marca teve anos de glória nas pistas de Stock Car americanas, até que surgisse o Oldsmobile Rocket V8.



O Chevrolet Nomad 55 foi um dos modelos de 55 que teve o primeiro V8 da marca. Com 4.300 cm³ e 180 hp, era um carro veloz. Esta carroceria era muito especial, sendo fabricada em baixas quantidades e considerada hoje em dia um clássico.



Lincoln Continental 1964 foi o último conversível de quatro portas fabricado na América. Seu motor de sete litros tinha 320 hp e sempre câmbio automático. Foi em uma versão deste carro tão belo que Kennedy foi assassinado.

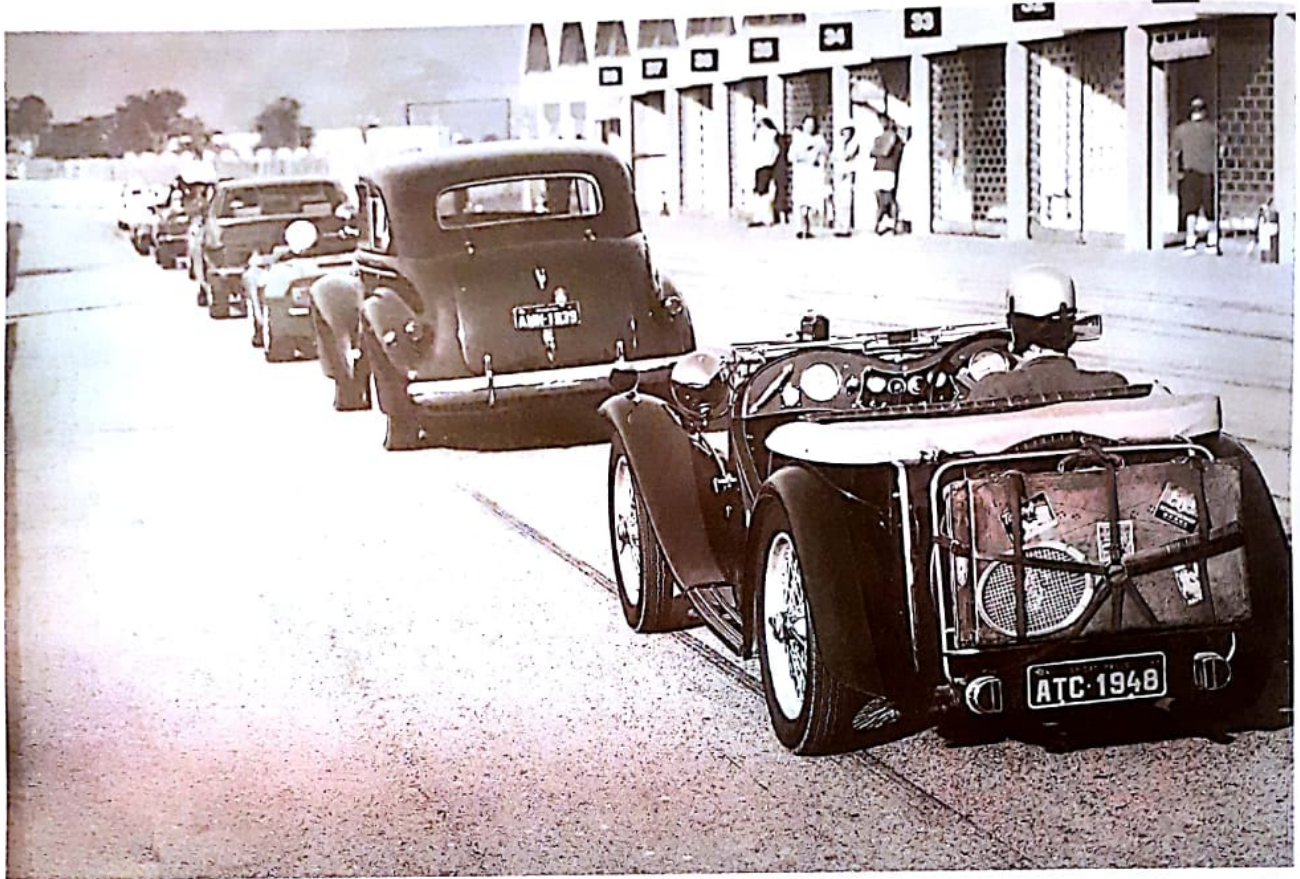


Ambulância Chevrolet 57 A carroceria alongada foi fabricada pela Hess & Eisenhardt, tradicional fornecedora de carros fúnebres e limousines para o Governo. O modelo único no Brasil tem o V8 de 4,7 litros e 210 hp, câmbio Powerglide de duas marchas e um opcional raríssimo na época: ar condicionado de fábrica, embutido no painel.



Chrysler Imperial 54 tinha o famoso motor V8 Hemi de 5,4 litros e 180 hp. É um belo exemplo do design clássico dos carros americanos dos anos 50. embora tivesse o câmbio automático já do tipo moderno, acelerava forte, alcançando mais de 180 de final e fazendo o zero a cem em menos de 12 segundos.

I RIO CLASSIC ENDURANCE 2002



Pura adrenalina

Texto e Fotos: Dinho Amaral

Aconteceu no dia 8 de junho no Autódromo de Jacarepaguá o I Rio Classic Endurance, evento organizado pelo Veteran Car juntamente com a FAERJ (Federação de Automobilismo do Estado do Rio de Janeiro).

Com cerca de 50 carros inscritos, o evento foi um sucesso total e mostrou a carência que os antigomobilistas têm em utilizar o autódromo com o seu automóvel clássico de maneira dinâmica e principalmente segura, pois não se trata de uma prova de velocidade e sim de regularidade.

Dividido em dois pelotões de acordo com a média desejada, os clássicos partiram para a pista. Os nacionais foram representados por Malzoni, Puma, réplicas de Porsche, não-esportivos como Galaxie... Até uma Rural foi vista dividindo curvas com um Mini Cooper e um Jaguar, mostrando que há espaço para todos. E mais: muitas Mercedes, Mg, Porsche, BMW e um Mustang Mach I, que também despejou sua cavalaria na reta.

Alguns desencontros sobre as médias, algumas equipes em crise e um ou outro piloto tentando entrar

na pista com relógio disfarçado de celular... mas o que valeu foi o espírito esportivo. Vale destacar também a presença de Gerônimo da Costa com os seus setenta e poucos anos, que andou com seu Bianco no limite, ganhando uma justa homenagem como piloto mais veterano do evento.

Com a esperança de que este evento se torne obrigatório no calendário do VCC-RJ, antigomobilistas já estão preparando seus clássicos para colocá-los de novo no melhor autódromo do Brasil, e assim passar um dia inteiro se divertindo e sentindo o cheiro de gasolina e borracha no asfalto, com adrenalina no sangue, mostrando que os braços não estão totalmente enferrujados. A seguir, os três primeiros colocados de cada grupo:

Pelotão Preto:

- 1) José Carlos Soares - Alfa Romeo GTV 1972
- 2) Roberto Dieckmann - Mercedes Benz 220 S 1964
- 3) Peter Landsberg - MGB Roadster 1974

Pelotão Vermelho:

- 1) José Eduardo - Alfa Romeo GTV 1972
- 2) Paulo Lomba /J. Aranha - Puma Rally 1972
- 3) Marcelo Tambili/M. Cardoso - Ford Mustang 1966 ■



Classic & Sports Car

July/September 2002



Swella front-drive Malzoni hints at Alfa, Ferrari 276, made DKW single run. brassy, build quality remarkable for road-use racer; sublimely scaring but remote H-pattern 'change takes some bearing



Levely Puma echoes Alpine and GT18, VW unit tweaked for rally. car's heavily secured alloy; Italianate cabin is beautifully trimmed; handling dynamic; indicators replaced by three cones to twin all corners an rally car



“Poise from Brazil”

Nas edições de julho e setembro deste ano da revista *Classic & Sports Cars*, destaque para os Pumas de Dinho Amaral e Paulo Lomba, assim como para o DKW Malzoni GT, numa reportagem de Malcolm McKay.

GRAND NATIONAL 2002



Jose C. Muricy
Rio de Janeiro, RJ
Brazil

Dois brasileiros na capital do automóvel

por José Candido Muricy



e 4 a 11 de agosto, Aurélio e eu fomos participar das comemorações do centenário da Cadillac em Detroit. Organizado pela região de Michigan, do Clube La Salle Cadillac e patrocinada pela Divisão Cadillac da

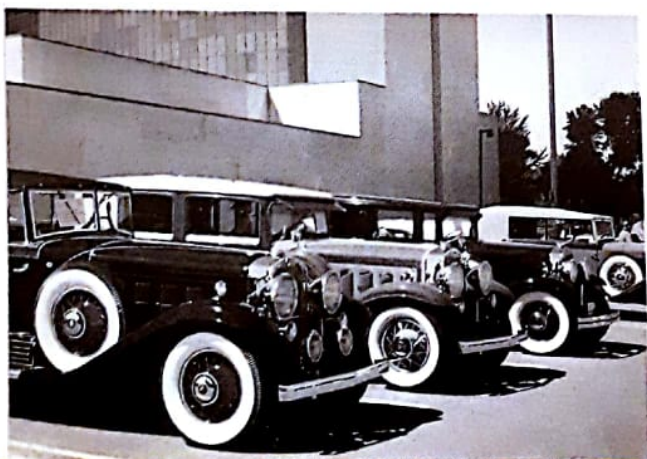
General Motors, foi um evento para nenhum ardoroso defensor e cultuador da marca colocar defeito.

Embora o ponto culminante das festividades acontecesse na sexta, no sábado e no domingo, com precisamente 562 Cadillac e La Salle reunidos, a semana inicial foi preenchida com passeios e excursões programadas nos mínimos detalhes.

Já na segunda-feira, dia



4, fomos assistir ao concurso de elegância em Meadow Brook, uma festa para os olhos e uma pequena amostra do que estaria reservado para nós em matéria das mais renomadas marcas de automóvel, estado de conservação e foras de série. Foi estonteante. Haja Isordil para agüentar o ritmo da nossa "bomba elétrica". Seguramente,



uns 350 automóveis de todas as décadas e marcas estiveram presentes, bem como inúmeros esportivos, sempre impecáveis.

Felizmente tínhamos o dia todo para esmiuçar detalhes e aprender sempre um pouco mais em matéria de recuperação e conservação. Nos dias subsequentes, visitamos o Museu da Cadillac (que não é aberto ao público); a linha de montagem do Ford Mustang; o Museu Walther Chrysler; a coleção do Museu Gilmore; a linha de montagem da Cadillac; Carail, um inusitado museu com excelentes automóveis e miniaturas, com 10 mil modelos de trens Lionel, um cenário ferroviário com 200 metros quadrados e um amplo salão para recepções e jantares; também foi inesquecível o coquetel de recepção na sede internacional da General Motors; e finalmente o Museu Ford e Greenfield Village, culminando com um festivo jantar de entrega dos prêmios, no qual reencontramos antigos conhecidos e firmamos novas amizades, encerrando uma movimentada e memorável semana comemorativa dos 100 anos da Cadillac. Afinal, nós fomos os únicos tupiniquins representando a nossa querida *Terra Brasilis*. Ficam para os próximos números a nossa ida à Califórnia para conhecer os museus Nethercutt em Los Angeles e em San Diego; Laguna Seca e Pebble Beach na área de Monterey e Carmel by the sea. Até lá! ■



Meadow Brook Hall: Amém!



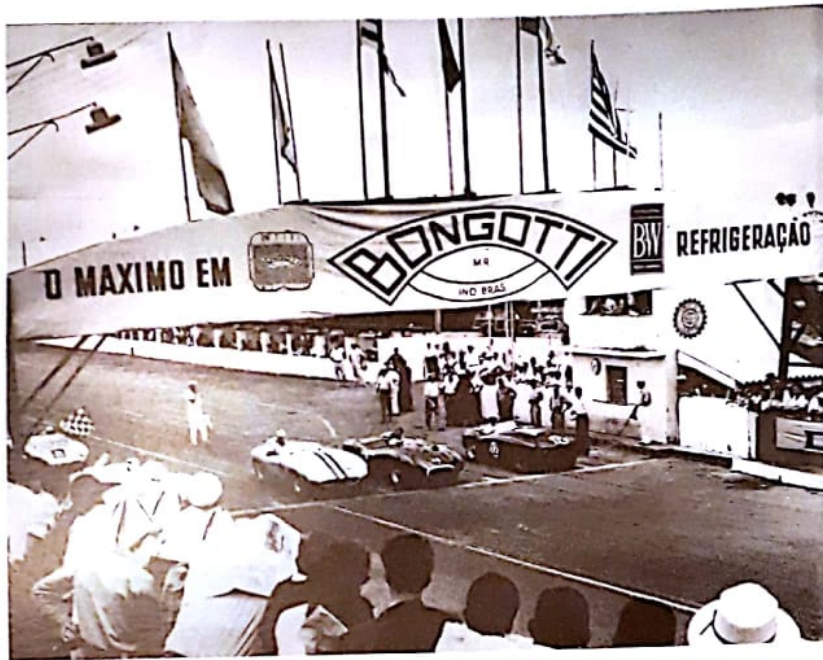
Cadillac 1935 modelo 5019 Four Door.



Cadillac 1940 Convertible Sedan serie 75 modelo 7529 Fleetwood.

Barberis voando baixo

por Sergio Fortes



Largada em Interlagos, 1958. Barberis é o nº 46 - Ferrari

Os psicólogos dizem que quem coleciona alguma coisa não é bom da cabeça. Quem coleciona muitas coisas deve ser internado urgentemente. Este diagnóstico preocupa os colecionadores de automóveis antigos. Poucos se limitam a lutar pela sobrevivência de engenhocas mecânicas que chamam por aposentadoria. Frequentemente se voltam para coleções paralelas. Por vezes, algo que tem a ver com seu *hobby* principal. Colecionadores de "Quatro Rodas" e de "Auto Esporte" existem às dezenas. De escudos para grades de radiador, consta que circulam alguns tipos soltos por aí.

Os casos graves envolvem malucos juntadores de bugigangas que nada têm a ver com seus automóveis. No próprio Veteran comenta-se, com reserva, a existência de um sócio, morador do altiplano, que coleciona barbeadores elétricos. Incrível, não?

Admito, constringido, que faço parte dessa enfermaria mais radical. Não resisto a uma Parker 51 estalando de nova. Se for de uma cor rara, como a verde musgo que tive a má idéia de apresentar recentemente ao Ony, despertando-lhe incontida cobiça, aí é que não tem jeito. Mesmo possuindo um baú de canetas. Resistir, quem há de?

Para os membros da ACCDPBS (Associação dos Compradores Compulsivos de Coisas Desprezadas pelas Pessoas de Bom Senso), a feira dos sábados na Praça XV é um reduto a ser vasculhado. Já foi melhor. Mais seletiva. Tornou-se gigantesca no tamanho e proibitiva nos preços. Mesmo assim vale a pena. Um exemplo? Ali comprei, meses atrás, o programa oficial

do Circuito da Gávea de 1954 (o último, vencido pelo Barão de Graffenried). Novinho. Um achado.

Minha última incursão à Feira aconteceu no segundo sábado de outubro. O dia amanheceu com pouco sol, o que me facilitou cooptar a Beth para comparecer à Praça XV.

A expectativa, a de sempre: encontrar um punhado de Dinky Toys novos em folha, acondicionados em caixas originais. A preço de banana, é claro. Localizar uma coleção completa e encadernada da "Revista Brasileira de Automóveis". Barátíssimo. Ou um Rolex Explorer zerado. Pouquíssimo uso. Muito, muito barato.

Esses sonhos raramente se transformam em realidade. Mas o vício nos leva a tentar sempre.

Estávamos eu e Beth dando início aos trabalhos no tal sábado nublado e eis que ela se aproxima de uma daquelas

barracas a serem solenemente desprezadas. Dezenas de xicrinhas, perinhas de prata, tacinhas de cristal, e por aí vai. "Coisa de viado...", diria certamente o Tinoco. Indócil para afastar a Beth daquele antro de inutilidades, deparo-me de repente com um prato bonitão, de prata, com algo dourado incrustado no meio da peça. O "algo dourado" era uma "baratinha" dos anos 50. Semelhante a uma Maserati 250 F. Uma beleza.

Nervoso, peguei o tal prato e li o que estava nele gravado: "III 500 Kilômetros de Interlagos. Patrocínio de Metal Leve e da Folha de São Paulo. 7 de setembro de 1960. Campeão".



Barberis: tri-campeão dos 500 Km de Interlagos - 1957-59-60.



Largada dos 500 km de Interlagos, 1963: a prova fatal.

Definitivamente tenso, dei-me conta de que havia encontrado, em plena Praça XV, o troféu ganho pelo vencedor da mais importante prova automobilística disputada no Brasil de 1960. Quem seria ele? Camillo Christóforo? Chico Landi? Roberto Galucci? Celso Lara Barberis? Ciro Cayres? Cai na real e concluí que aquela era uma dúvida para esclarecer em casa. Importante, naquele momento, era comprar o tal troféu. O que faria se o dono da barraca me pedisse um preço absurdo, sabedor da preciosidade que tinha em mãos? "Quanto? 250 reais? Tô achando um preço pesado. Não dá para fazer por 150? 200? O.K., tudo bem". Negócio fechado, prato embrulhado, só aí me dei conta do olhar de pena e impaciência da Beth, ávida por procurar mais xicrinhas.

Cheguei em casa em delírio. Procura daqui, pesquisa dali, consigo matar a charada no excelente livro "Chico Landi de ponta a ponta", do grande amigo Paulo Scali. No capítulo que trata das proezas do campeão nos anos 60, em São Paulo, consta: "vice-campeão dos 500 kms de Interlagos - 1960". O vencedor? Celso Lara Barberis.

Assunto resolvido, dediquei-me a recordar a carreira de Barberis. Recorri à "Revista Brasileira de Automóveis" e à Internet, especialmente o *site* do Jan Balder.

Celso nasceu em 28 de fevereiro de 1916. Filho de Joaquim Orestes Barberis, italiano que chegou ao Brasil em 1914, e de Dona Maria Augusta Lara. Grande desportista, nadou e remou no Tietê e no Floresta. No remo, conquistou nove títulos paulista, sagrando-se campeão brasileiro de *double-skiff* em 1934. Depois de uma incursão pelo boxe, e julgando-se "velho" para remar, iniciou em 1949 suas atividades automobilísticas. Primeiro, com um Alfa-Romeo Sport. Comprou um Cisitalia 1300 para correr o campeonato paulista de 1952. Com esse carro venceu o "Circuito da Quinta da Boa Vista" na categoria "Sport-Adaptados até 1500cc", chegando em segundo na classificação geral, atrás apenas do Selar 5400cc de Pedro Romero.

Destacou-se numa série de provas em Interlagos,

guinado inicialmente uma Ferrari de 2 litros e, posteriormente, uma de 3000cc. Venceu as "Duas Horas de Velocidade de São Paulo", chegando em segundo lugar na prova que comemorou o IV centenário da cidade. Em 1957 disputou o "Triângulo Sul Americano", enfrentando de igual para igual adversários do porte de José Froilan Gonzalez. Participou em três ocasiões dos "1000 Kilômetros de Buenos Aires". Seu melhor resultado ocorreu em 1960, em dupla com Christian Heins, conduzindo uma Maseratti 300 S. Chegou em quarto lugar.

Em 1957 o Automóvel Club de São Paulo resolveu comemorar os primeiros passos da indústria automobilística nacional e ao mesmo tempo saudar o 7 de setembro. Para isso promoveu os "500 Kilômetros de Interlagos", disputados nos 3.460 metros do anel externo do antigo e saudoso autódromo. Celso Lara Barberis venceu esta primeira edição, com Maseratti-

Corvette, depois da quebra de Ciro Cayres, que liderou 105 das 154 voltas previstas. A média de Celso foi de 132km/h. Barberis voltou a vencer os "500 Kilômetros" em 1959 e 1960, com Maseratti 300 e Maseratti Corvette, respectivamente.

Em 1963 ele estreou nessa prova um monoposto construído por Chico Landi e Ottorino Bianchi, equipado com motor JK2000. Ainda na primeira volta foi abalroado pelo carro de Amaral Junior, na curva que hoje antecede o retão de Interlagos. Seu carro foi de encontro a um barranco, capotando várias vezes. Barberis foi projetado à distância, teve fratura de crânio e esmagamento de tórax.

Ninguém teve dúvida sobre a culpa de Amaral Júnior no episódio. Ele nunca mais foi visto sequer nas proximidades de uma pista de corridas.

Encerrava-se ali a trajetória de um grande piloto, de um grande desportista, de um grande campeão.

Quis a sorte que dele em viesse a guardar tão importante lembrança.

Está muito bem guardado, Celso! ■



Acidente que vitimou Barberis, em São Paulo, em 1963

O Homem Que Levou o Terror Para a Fábrica Ford

Henry Ford teve uma brilhante e revolucionária idéia que acelerou a industrialização do século XX, com a técnica de produção em linha de montagem. Com isso, construiu o império Ford Motor Company.

Por Jorge Califrer.

Em contrapartida, Henry Ford é também o protagonista da quase falência deste império, graças a um raciocínio fechado e de idéias preconcebidas, que não admitiam renovação nos conceitos que foram um dia satisfatórios mas que com o tempo mereciam modificações.

A companhia não tinha departamento de engenharia, nem de pesquisa e nem de desenho, departamentos fundamentais para que se mantivesse uma indústria automobilística atualizada. Os funcionários da contabilidade eram vistos por ele como parasitas improdutivos, e embora Ford tivesse aumentado os salários dos operários, as condições de trabalho não eram assim tão louváveis.

Para agravar este quadro, o excêntrico Ford contrata em 1917 Harry Bennet, um truculento marinheiro e puglista amador de 24 anos para ser seu guarda-costas. Entre 1919 e 1945 Bennet acumulou um poder de carrasco sobre toda a fábrica e funcionários, demitindo e admitindo quem quisesse, mandando e desmandando. Bennet usava sempre uma pistola 45 e estava sempre acompanhado de capangas armados. Estes capangas formavam a base do infame "Departamento de Serviço Ford", uma força de polícia secreta que desenvolveu uma rede de informantes dentro do complexo Ford em River Rouge. Em torno de 10% dos empregados eram espões, todos com um ponto em comum: eram pessoas de passado obscuro, assassinos e ex-presidiários.

Henry Ford não gostava das uniões de operários e nem queria saber de ouvir na formação de sindicatos. A polícia de Bennet cuidava para que nenhum movimento deste tipo acontecesse na fábrica. O medo era tão grande que durante as



Harry Bennet

pausas para a refeição os empregados conversavam somente sobre esportes ou outros assuntos amenos, pois não se sabia ao certo quem era o colega ao lado. Se alguém tivesse de ser demitido Bennet demitia, se algum empregado estava causando problemas, Bennet "cuidava" pessoalmente.

Nos anos da Depressão a coisa era muito ruim, pois como existiam muitos desempregados, um simples sorriso podia ser motivo de demissão. Muitas vezes um empregado pedia para ir ao banheiro fora do horário e Bennet pessoalmente ia verificar se realmente era necessário ou se apenas o empregado queria ter uma folga extra. Demissões eram comuns em quem estava fumando no banheiro, lógico que depois de uma surra.

Os empregados negros tinham emprego apenas na Ford, pois a Chrysler e General Motors não admitiam negros em suas fábricas. Mas todos os Afro-Americanos de River Rouge trabalhavam

num local que era conhecido como “buraco do inferno”, na fundição, em condições de trabalho sub-humanas.

O presidente da empresa, desde 1918, era o filho único de Ford, Edsel, mas Edsel vivia sempre numa posição de inferioridade, pois seu pai sempre modificava suas decisões, e quando não era o pai, era Bennet quem as modificava. Edsel foi responsável pelo lançamento do Lincoln Zephyr e pela marca Mercury, estabeleceu um departamento de design que trabalhava independente da engenharia, mas muitas de suas atitudes foram bloqueadas por seu pai ou por Bennet.

A despeito das iniciativas de Edsel, o império Ford continuava a desmoronar e, em 1937, a Ford tinha apenas menos de um quarto do mercado automotivo americano. Durante a II Guerra Mundial, mesmo com os contratos do Estado, a Ford perdia 10 Milhões de Dólares por mês!!!

Em Maio de 1943 Edsel morreu de câncer no estômago e Henry Ford, aos 80 anos passou a ser o presidente da firma e ficou cada vez mais dependente de Harry Bennet para realizar suas decrepitudes.

O filho de Edsel, Henry Ford II, estava servindo à Marinha nesta época e pediu baixa, e antes de trabalhar na fábrica, passou algumas semanas lendo as anotações particulares de seu pai para se inteirar dos acontecimentos antes de realmente começar a trabalhar, ainda sem cargo definido. Henry II encontrou uma firma arrasada e com moral baixo e em 1944 recebeu o título de “vice-presidente executivo”. Este título deu-lhe um ponto de apoio para começar a afastar Bennet, começando uma luta silenciosa pelo poder.

Bennet continuava com os desmandos, como fazia na época de Edsel, e Henry II viu que só podia contar com poucas pessoas de confiança. Um deles era John Bugas, antigo chefe do FBI, que sabia do caso e que conseguiu infiltrar um agente duplo na quadrilha de Bennet. Ao lado de Henry II estavam Mead Bricker, chefe de produção, Jack Davis, chefe de vendas, e H. L. Moekle, das finanças. O temor na fábrica ainda era muito grande e Henry II uma vez confidenciou: “Essas coisas mataram meu pai, mas eu não vou esperar que o mesmo aconteça comigo. Vou me

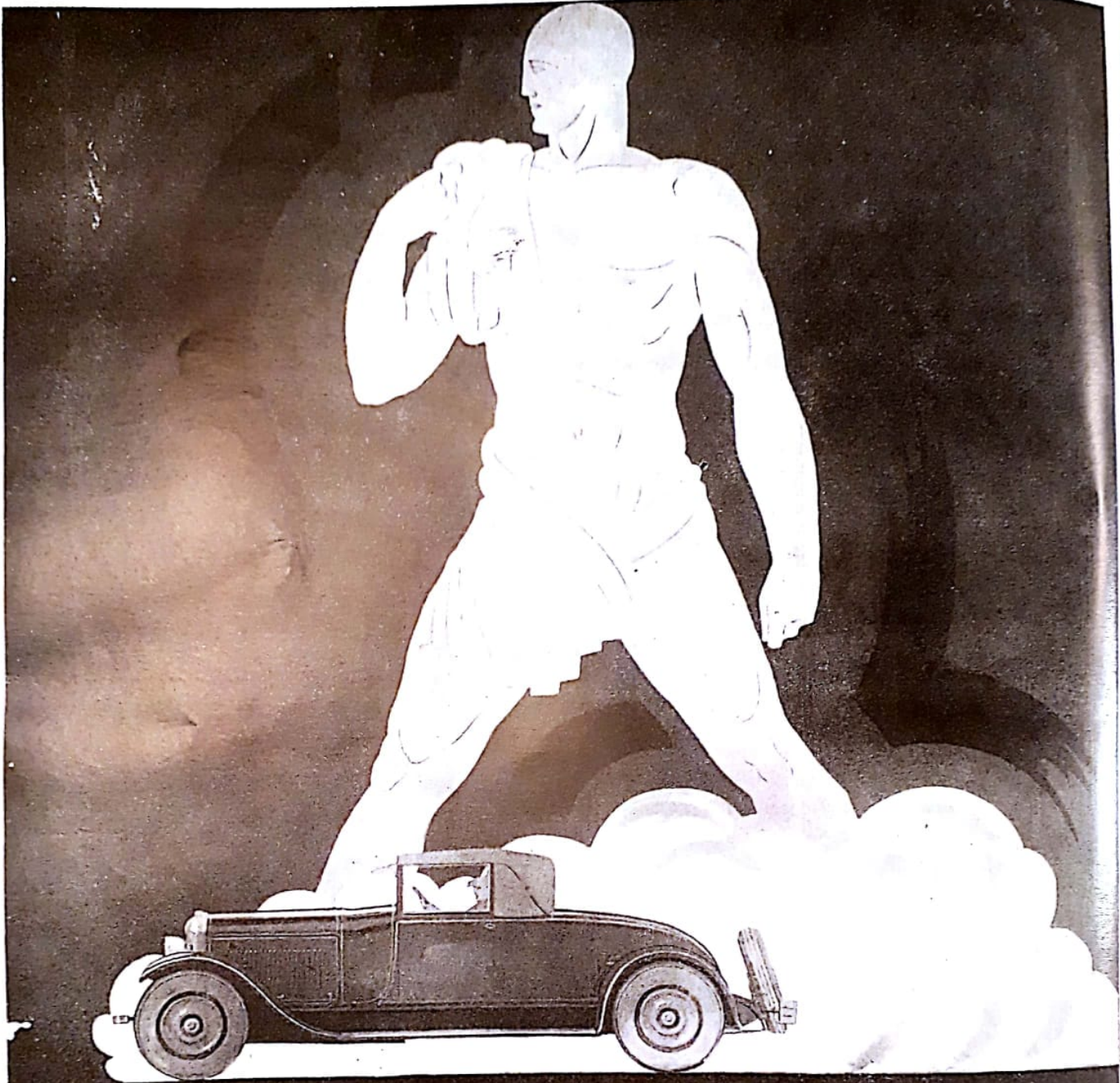
Se alguém tivesse de ser demitido, Bennet demitia; se algum empregado estivesse causando problemas, Bennet “cuidava” do problema pessoalmente.

embora antes disso.” Em princípios de 1945, o velho Ford adoeceu e caiu de cama. Nem Bennet conseguia vê-lo, embora continuasse com os desmandos, dizendo que “o Sr. Ford mandou...”

↪ A família Ford estava ciente do perigo que Bennet representava e Henry II, com a ajuda da mãe e da avó arquitetou o seguinte: como o velho Ford não queria nem saber de ter estranhos controlando sua firma, a viúva de Edsel ameaçou lançar no mercado os 41% de ações da firma que ela possuía, se ele não desse o cargo de presidente a Henry II, tudo isso apoiado pela única pessoa que o velho Henry ouvia: sua esposa, Clara Ford. Ficou entendido que o velho Ford indicaria o neto para a presidência, tudo combinado no maior sigilo entre as pessoas de confiança de Henry II. O dia da reunião, 21 de Setembro de 1945, foi o dia em que Henry II foi eleito presidente e dispensou Harry Bennet.

Henry Ford II tinha 28 anos quando assumiu a presidência da Ford. Dispensar Bennet foi apenas o 1º passo para salvar a Ford Motor Corporation do buraco. Muito teve de ser feito para que a Ford se modificasse para se adaptar ao tempo. Foram contratados profissionais de outras firmas e criados departamentos e divisões com objetivos específicos.

Finalmente tudo voltou ao normal, prova disso foi o lançamento em Junho de 1948 do Ford 1949, um modelo de conceito totalmente novo para a fábrica em vários sentidos como: suspensão dianteira, design, etc, e que normalmente demoraria três anos para ser lançado, mas que foi lançado em apenas 18 meses de projeto e foi um sucesso de vendas, voltando assim a colocar a Ford em condições de concorrer com seu principal concorrente, a Chevrolet. ■



LA BIG SIX SPORT
STUDEBAKER
 L'ATHLÈTE DE LA ROUTE

SADEO SEUL CONCESSIONNAIRE POUR LA VENTE EN FRANCE DES AUTOMOBILES **STUDEBAKER**
 NE VOUS VENDRA PAS SEULEMENT UNE DE CES MAGNIFIQUES VOITURES (3 CHASSIS, 23 MODÈLES) IL LA SUIVRA APRÈS LA
 VENTE ET VOUS ÉVITERA TOUTE ESPÈCE D'ENNUIS GRÂCE À SA "SERVICE STATION" ORGANISATION NOUVELLE EN FRANCE.
 68, BOULEVARD BOURDON, NEUILLY-SUR-SEINE. TÉLÉPHONE : GALVANI 98-67, 98-69.
 Demandez notre Brochure spéciale "Service Station" et nos catalogues illustrés.

(Après Jean Carlu, œuvre Léopold Verpey)

Rio Antigo



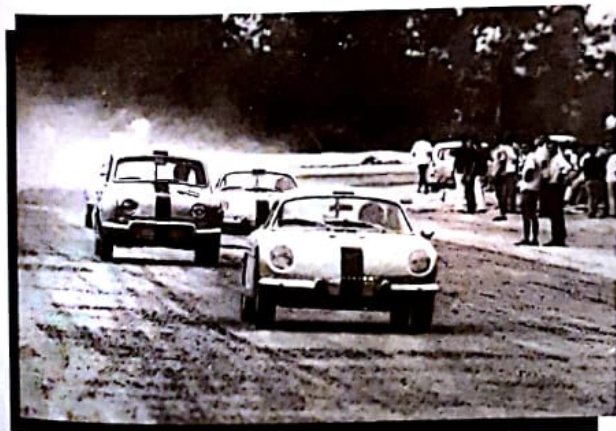
Av. Treze de Maio, 1960



Parque do Aterro do Flamengo, 1966



Praça da Bandeira, 1960



Autódromo do Rio, 1966



Avenida Copacabana, 1963

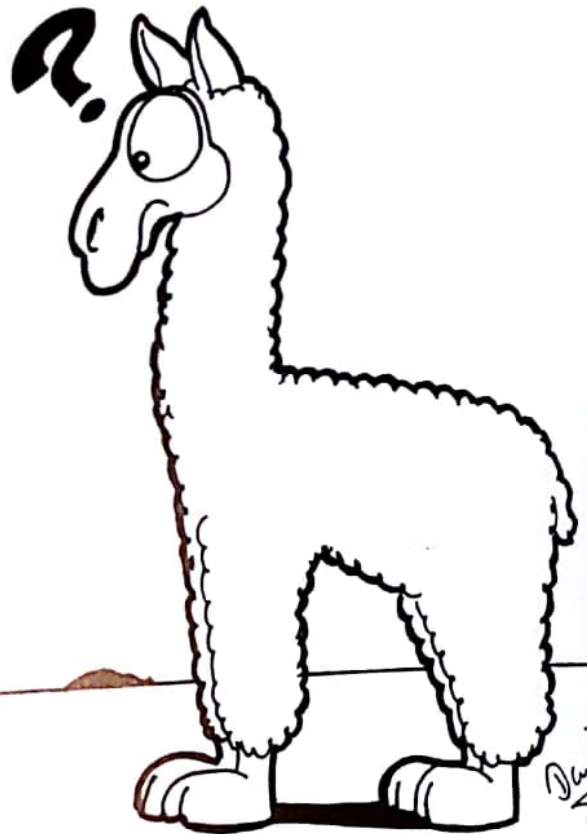
Os amigos do

ZÉ BOBNA
por David Nery

Em Indiana, Hélio, o caçador de DKW perdidos

Em algum lugar
do Peru...

Escuta, você
não viu
nenhum
1000 SP
perdido por
aí, não?



O RADIADOR

JORNALISTA RESPONSÁVEL
Jason Vogel
COORDENAÇÃO EDITORIAL
Roberto Dieckmann
Carlos A. Candelot
PROJETO GRÁFICO
Ana Claudia Candelot
REPÓRTER FOTOGRÁFICO
José Rezende-Mahar Press
Tel.: 2205-2597
IMPRESSÃO E FOTOLITOS
Gráfica Botânica
Tel.: 2502-1325

Veteran Car Club do Brasil
Rua Oriente, 55 - Santa Teresa
20240-120 - Rio de Janeiro - RJ
Tel.: (21) 2253-0136
<http://www.veteran.com.br>

Veteran Car Club do Brasil / RJ
Diretoria Biênio 2001/2002

Diretor-Presidente:
José Candido da Silva Muricy Neto
1º Vice-Presidente:
José Aurélio Affonso Filho
2º Vice-Presidente:
Nelson Affonso C. da Costa Junior
Diretor Social:
Ony Coutinho Junior
Diretor Técnico:
Pedro Paulo Barros Viola
Tesoureiro:
Henry Braunstein
1º Secretário:
Wilson Monteiro Saraiva
2º Secretário:
José Luiz de Araújo Leite Silva



XIII

**ENCONTRO
DE AUTOMOVEIS
ANTIGOS
DO RIO DE JANEIRO**

VETERAN CAR CLUBE DO BRASIL RJ - 2002

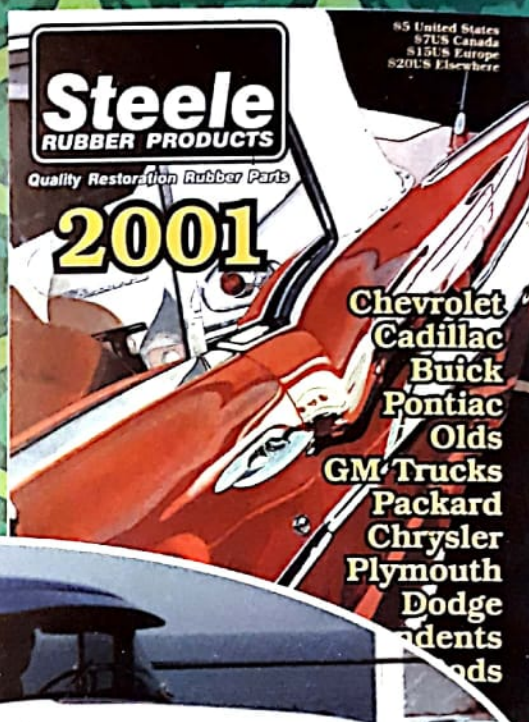
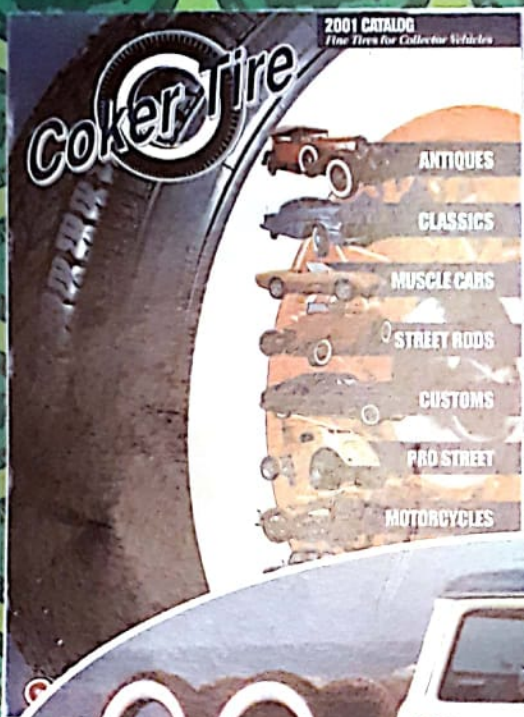
Fotos: Mahar





Mantenha a Elegância Original de seu Auto Antigo

Vintage Garage Club é uma divisão da J. Affonso Comércio Internacional Ltda. Representa e distribui os produtos das melhores fábricas americanas, tais como:



Consulte-nos também sobre kit continental, pára-brisas, escapamentos completos em aço inoxidável, bombas de gasolina elétricas 6 e 12 volts, etc.

Rua Atílio Milano, 105 Del Castilho
Rio de Janeiro - RJ - CEP 21.050-560
Telefone: (0xx21)2582-9133
Fax: (0xx21) 2582-9135

Home-page: www.i.affonso.com.br e-mail: j.affonso@rionet.com.br