



O RADIADOR

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

Biênio 1993/1994
Gestão Jubileu de Prata

MAIO - JUNHO/94 Nº 34

LA SALLE 1939

José Candido Muricy Neto



Com a palavra, o Presidente

Em junho passado realizou-se uma vez mais o evento máximo do automobilismo antigo brasileiro, o XI Encontro Nacional de Automóveis Antigos, focalizado em reportagem desta edição.

Passada a euforia do Encontro, registramos com satisfação a presença maciça de famílias de aficionados que compareceram ao evento de São Lourenço. Com alegria e entusiasmo muitos jovens e crianças misturavam-se aos carros, trazendo ao evento a excitação e vibração de que já sentimos saudade. Sentia-se no ar a "contaminação" desta turminha pelo vírus da ferrugem. Foi realmente muito bom!

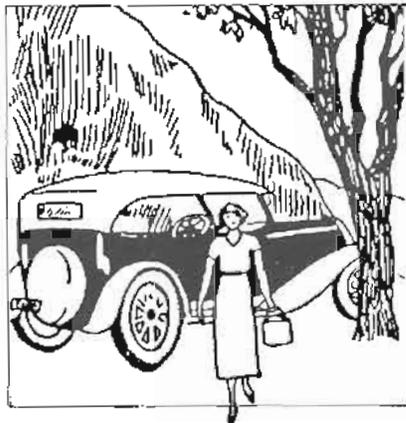
Mas não foi só a juventude que nos encantou. Agora já não somos mais o Clube do Bolinha. Em São Lourenço vimos nascer, aparecer e crescer, com todas as características de organização, estilo e capricho de profissionais do ramo - entre adesivos, broches, botons, brindes, troféus, uniformes e que tais - a SFAA - Sociedade Feminina de Automóveis Antigos, capitaneada

pela Sra. Edenise Carratu, esposa do nosso querido amigo Nilson Carratu, de Araras, São Paulo.

A adesão foi epidêmica, alastrando-se pelas alamedas, gramados e salões, em contágio saudável e invejável. Constatamos, com muita alegria, que isso era o que mais faltava: bem-vindas a bordo, meninas! O seu clube e a sua presença são mais importantes e encantadores do que simples palavras podem registrar.

De volta ao chão o amigo veterano vai notar que esta edição do RADIADOR dá um salto no seu desenvolvimento, procurando atrair e atingir os interesses mais diversos do Antigomobilismo. Registramos aqui um número recorde de contribuições espontâneas que desejamos ver batido a

cada nova edição. Da SFAA já nos foi prometida uma colaboração, que aguardamos com ansiedade. Renovamos a todos, em especial aos mais tímidos, a vontade de ver a nossa revista cada vez mais merecedora da sua contribuição.



José Aurélio Affonso Filho ■

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

Jornalista Responsável

José Aurélio Affonso Filho

Publicidade e Coord. Geral

Fernando Gameleira

Editôração Eletrônica e

Concepção Visual

André Gelli

Tels.: 285-5527/538-9220

Impressão

Gráfica MEC

Tel.: (021) 577-5221/Fax: 577-9065

Colaboradores

José Candido Muricy Neto

Roberto Dieckmann

Sergio Fortes

Daniela Sabat Daudt

Propriedade do

Veteran Car Club do Brasil

Rua Atilio Milano, 105

Del Castilho - Rio de Janeiro

Tel.: (021) 281-6393

Diretoria Biênio 1993/1994

Diretor-Presidente:

José Aurélio Affonso Filho

1º Vice: Wilson Saraiva

2º Vice: Nelson Alfonso

1º Sec.: Sergio Fortes

2º Sec.: Carlos A. Candelot

Dir. Social: Ony Coutinho

Dir. Técnico: Pedro Paulo Viola

1º Tes.: Edison Ferreira

2º Tes.: Henri Braunstein

Tiragem 1000 exemplares. Distribuição gratuita

III ENCONTRO INTERESTADUAL DE AUTOMÓVEIS ANTIGOS

JUIZ DE FORA - 14 E 15 DE MAIO DE 1994

O RADIADOR já viu muita coisa melhorar - O FORD do Waldir Tostes, as miniaturas do "leão" Machado e o maior ajuntamento de Buick 47 iguais no mundo livre, são exemplos marcantes da evolução da atividade antigomobilista entre nós.

Mas o que aconteceu em Juiz de Fora extrapolou todos os parâmetros evolutivos já vistos e deixou em todos os participantes do III Encontro satisfação e assombro diante da festa que O RADIADOR tenta descrever aqui.

Para começar, o encontro na Salvaterra: Filmagem em vídeo de todas as chegadas ao estacionamento. Hugo comandando a cerveja farta no bar-antigomóvel instalado na caçamba de uma pick-up Chevrolet anos 50. Carro para todo lado e de todo o lado, até da lon-



Muricy ou açucareiro?

gínqua Vitória dos Dentistas. Não suspeitávamos, entretanto, do que nos aguardava. Alinhamos todos para o tradicional desfile pela cidade e partimos.

No ponto de encontro, nas instalações desativadas da Cia. Paraíbuna, o choque: marcando a nos-

sa chegada, um estacionamento coberto para todos os expositores, que foram mais de oitenta. E ali, ao abrigo da chuva gelada, realizou-se o talvez mais fraternal encontro de carros antigos já presenciado, com bares, pamonha, curau e banheiros, estacionamento fora para os visitantes, feira de pulgas e carros à venda, à prova de lama, poeira ou orvalho, que dirá geada, nevasca alpina ou ciclones caribenhos tão comuns em exposições de carros antigos que teimamos em participar.

Sucesso indiscutível este III Encontro. Estão de parabéns o Clube do Automóveis Antigo de Juiz de Fora que o organizou, os patrocinadores, os expositores e a simpática cidade mineira que estendeu a todos o carinho e a hospitalidade já tradicionais. ■

EVENTOS

Resultado Geral

Os Dois Melhores Importados de cada Década:

1920 - Ford 29 - Phaeton - José Gonçalves Fróes - Juiz de Fora
Ford 29 - Sedan 2 P - Luiz Carlos Lacerda - São Gonçalo
1930 - Ford 31 - Pick Up - Alcimar Vieira da Cunha - São Gonçalo
Ford 32 - Roadster - José Gonçalves Fróes - Juiz de Fora
1940 - Ford 41 - Tudor - Waldir Tostes Filho - Rio
Chevrolet 42 - Coupé - Eugênio Leite - Ubatuba - SP
1950 - Ford 51 - Sedan Custom - Pedro Duarte Ladeira - Barbacena
Mercedes 52 - 220 - Wilson Leite - Rio
1960 - Impala 63 - Conversível - José Aurélio Afonso Filho - Rio
Chevrolet 67 - Malibu - Roberto José de Miranda - Vitória
1970 - Mercedes 71 - 250 C - Sérgio Salles Pimenta - Carandaí - MG
Chevrolet 73 - Monte Carlo - Carlos Alberto Candelot - Rio

Os Dois Melhores Nacionais de cada Década

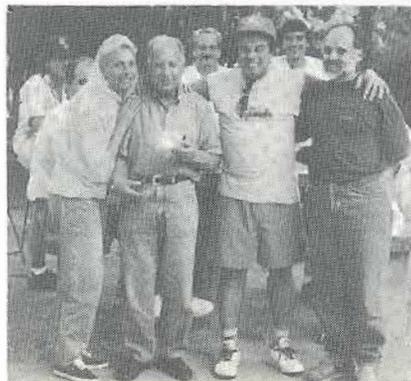
1960 - Aero Willlys 67 - Sedan - Gilberto R Nassif - Posse
Chrysler 68 - Esplanada - Cleversson Pensamiglio - Juiz de Fora
1970 - Karmann Ghia 72 - TC - Josino Felix Ribeiro - S. João Del Rei
Ford 74 - Maverick GT - Edson Aurélio Bruno - C. Lafaiete
■ As Duas Melhores "Pick Ups"
Internacional 48 - KB.1 - Ricardo Procópio do Valle - Juiz de Fora
Ford 1960 - F.100 - Waltencyr Francisco Alves - Juiz de Fora
■ Os Dois Melhores "HOTs"
Chrysler 1928 - Roadster - Juarez Toledo - Juiz de Fora
Morris 1951 - Oxford - Joaquim Manoel Almeida - Juiz de Fora
■ O Melhor Veículo do Evento
Cadillac 1938 - José Candido S. Muricy Neto - Rio

CHURRASCO EM HOMENAGEM AOS ARTÍFICES: UMA GRANDE FESTA



Tuneca e seu merecido troféu.

Não poderia ter sido melhor: tempo claro, calor moderado e muitos amigos. Assim foi o V Churrasco em Homenagem aos Prestadores de Serviços em Automóveis Antigos, realizado em maio, nos Linifícios Leslye. Um evento de sucesso que entrou definitivamente para o calendário do VCC-RJ.



Carlinhos Jacob, Rubem Lima e Cia.

XI ENCONTRO NACIONAL DE AUTOMÓVEIS ANTIGOS

São Lourenço veio para ficar.

Esta foi a impressão generalizada dos colecionadores de automóveis antigos que participaram do XI Encontro Nacional, promovido de 1 a 5 de junho naquela simpática e acolhedora estância hidromineral do sul de Minas Gerais.

Lá chegamos um pouco apreensivos. Depois de seis fantásticos Encontros, Araxá se transformara na meca do antigomobilismo brasileiro. Questões importantes eram motivo de nossa preocupação. Seria possível encontrar uma alternativa para o gigantesco estacionamento do Grande Hotel? O próprio RADIADOR frisou, em uma de suas edições mais recentes, que esse pátio parece ter sido planejado, há cinquenta anos, com a finalidade específica de abrigar reuniões de carros antigos. E o bar inglês, que o Tinoco define como paradigma da decadência das empresas estatais? Como abrir mão do seu charme irresistível, das conversas intermináveis que avançavam pela madrugada? Não seria fácil esquecer as boas recordações que acumulamos em Araxá.

Felizmente, nossos temores tiveram curta duração.

Rei morto, rei posto. São Lourenço é a nova capital brasileira do automóvel antigo.



No espelho do lago, o brilho da marca Chevrolet.

A cidade dispõe de uma rede hoteleira ampla e de boa qualidade. Nada parecido com as deficiências e os grevismos do Grande Hotel de Araxá, que levavam à loucura nossos companheiros do Veteran de Minas Gerais.

No Parque das Águas II encontramos condições excepcionais para a exposição dos nossos automóveis.

Além disso, outro aspecto importante se prende à distância menor em relação ao Rio de Janeiro e São Paulo (Belo Horizonte dá quase empate), fator a ser cada vez mais considerado na medida em que nos tornamos tão veteranos quanto nossos automóveis.

E, *last but not least*, vamos ressaltar mais uma vez a acolhida fraterna e a organização primorosa que prevaleceram no evento. marca registrada dos nossos amigos do VCC-MG, sob o comando de Antonio Wagner Henriques, Oswaldo Borges, Otávio Carvalho e Milton Lapertosa.

Mas São Lourenço teve mais, muito mais. A começar pelo importante patrocínio da General Motors do Brasil, que prestigiou de forma inédita um evento dedicado ao automóvel antigo em nosso país, inclusive com a presença de seus mais altos executivos.

Destaque, também, para a programação do evento, variada e bem organizada, compreendendo provas de arrancada e de slalon, uma brilhante palestra técnica proferida pelo colecionador Navantino Alves Filho abordando o tema "Automóveis Órfãos", um gigantesco bingo onde, de forma inédita, ninguém perdeu, e, finalmente, a concorrida assembléia da Federação Brasileira de Veículos Antigos, conduzida pelo Presidente Og Pozzoli com insuperáveis *fair play* e categoria, oportunidade em que colhemos informações sobre o lançamento das placas especiais destinadas aos veículos históricos e quando prestamos, ainda, nossa homenagem ao querido companheiro José Kuntz, recentemente falecido.

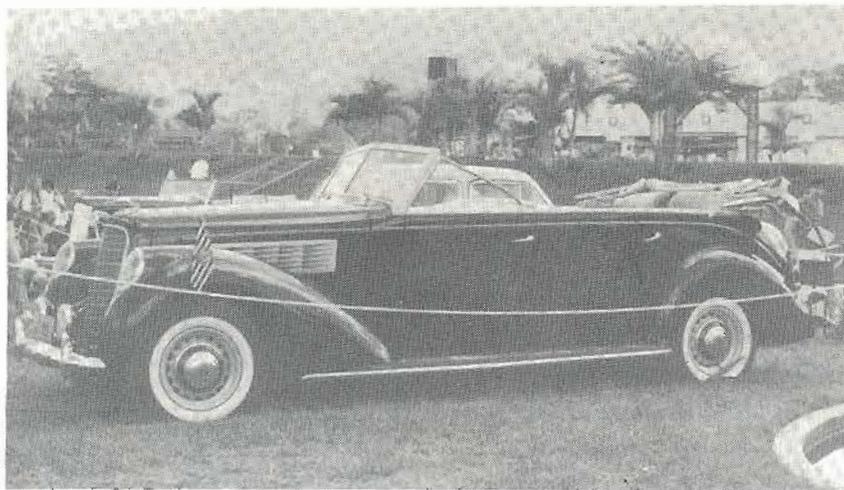
Feito este resumo, certamente incompleto, do que foi o XI Encontro, seria oportuno relacionarmos para nossos leitores os automóveis que se constituíram nos grandes destaques da reunião. No entanto, que critério utilizar num evento que teve até "cegonha" de Rolls-Royces (será que o Príncipe Charles já viu alguma?). Esta é uma tarefa quase impossível. Optamos, assim, por reproduzir neste espaço a premiação completa do Encontro, propiciando ao leitor a oportunidade de avaliar o porte dessa sensacional reunião. ■



CONTORCIONISMO II: João Rocha Lagoa entrando de qualquer jeito. Ou saindo?



Uma grande peça: Hugo.



A Lincoln Presidencial, do presidente Og

Premiação do "XI Encontro Nacional de Automóveis Antigos"

Premiações Especiais:

Evaído Albuquerque - Dedicção ao antigo mobilismo
 Edénise Carratu - pela criação da "SFAA"
 Luis Carlos de Lima Fernandes - pela atuação da Secretaria de Turismo de São Lourenço.
 Veículos Nacionais
 DKW Vemag 1962 - Antonio Pinho
 Romi Isatta 1959 - Alvaro Francisco de Moraes

Troféus oferecidos pelo "Jornal dos Sports"
 "Anos Dourados" - Cadillac 1956 conversível - Willy Bernauer

"Nürburgring" - Mercedes-Benz 280 SE Cabriolet 1969 - Rodrigo Botelho

Esportivos
 Renault Alpine Matk I 1964 - Eduardo Veiga de Castro
 Chevrolet Corvette 1964 - Oswaldo Borges C. Neto
 Ford Mustang fastback 1968 - Oswaldo Pace

Destaque Esportivo (troféu oferecido pelo VCC-AJ)

Jaguar XK 120 1950 - Edward Batstford

Melhor Chevrolet:

Chevrolet Impala 1964 - Ales Faria Otacio

Décadas:

Primeira década - Oldsmobile 1906 - GM do Brasil

20: Packard 1929 Phaeton - Antonio Wagner C. Henriques

Chevrolet 1928 Jardineira - Nilson Carratu

30: Ford 1932 Roadster - José Gonçalves Froes

Ford 1931 "A" Phaeton De Luxe - Paulo Panafleto

Packard 1937 Coupe Convertible - Otavio P. Carvalho

40: Buick 1947 Conversível - José Botelho

Cadillac 1949 60S - José Aurélio Alfonso Filho

Cadillac 1941 Conversível - Marcos Conto
 50: Mercury 1951 Conversível - Navantino Alves Filho

Rolls-Royce 1956 - Caetano Carmiggiani

MGA 1959 - Augusto Botelho

60: MG 1967 - Luis Alberto Meier Oliveira

Chevrolet Impala 1960 - Osvaldo Tosini

Chevrolet Impala 1963 - Marli Faria de Affonso

Alfa Romeo Touring 1960 - Claudio Martins Jr.

70: Cadillac 1976 Conversível - Francesco Caffarelli

Rolls-Royce 1978 Corniche - Nelson Rigoto Gouvea

Chevrolet Corvette 1971 Targa - Ulisses Kaloupis

Ferrari Dino 1972 - João Albreto da Rocha Lagoa

Troféu "Lalique" (coleccionador em destaque)
 Otávio Pinto de Carvalho

Troféu "Roberto Lee" - Lincoln MK 1908 - Og Pozzoli



Oldsmobile 1906: o xodó da GM.

O CARBURADOR

José Candido Muricy

Um dos componentes mais importantes e que mais dá problemas e inferniza a vida dos antigomobilistas no trato diário com seus carros é o carburador. Quando digo um dos mais importantes não estou descartando os demais decorrentes do sistema elétrico, mas sim dando ênfase a uma série de dificuldades no funcionamento do motor advindas desta verdadeira "caixa preta" que é o carburador de nossos carros veteranos no correr dos anos de sua utilização.

A sua função básica é alimentar com combustível os cilindros do motor no tempo e quantidades necessárias de ar/gasolina.

Os primeiros carburadores, embora primitivos, eram adequados para os motores então em uso.

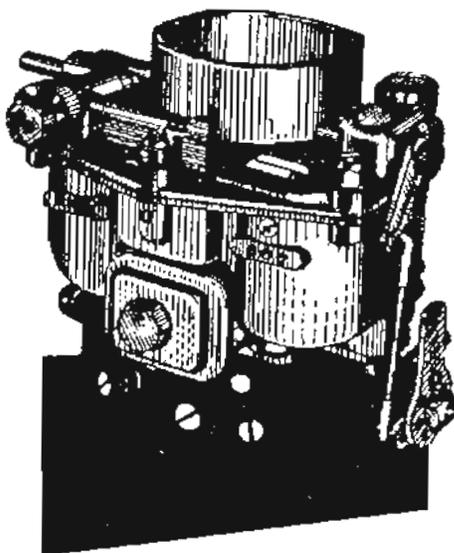
Basicamente o carburador é uma câmara de mistura ar/gasolina adequadamente combinadas em uma relação ideal e eficiente para atender às diferentes condições de funcionamento do motor, que variam constantemente no uso diário.

Para se ter uma idéia das mudanças que acontecem quanto às exigências da necessidade de combustível, consideramos apenas algumas situações:

1. Funcionar o motor quente ou frio.
2. Marcha lenta suave e econômica.
3. Velocidade média ou de cruzeiro (embora este termo venha da aviação, se presta para definir a velocidade média constante utilizada em viagens longas).
4. Alta velocidade.
5. Aceleração rápida.

Para cada uma dessas situações, as exigências de quantidade ar/combustível variam enormemente e o carburador deve sempre dosá-las com economia e eficiência.

Considerando que o carburador é um componente delicado e com inúmeras passagens e orifícios



os pequenos, é recomendável executar a revisão e/ou limpeza a cada intervalo de 35 a 45 mil quilômetros, mesmo se utilizando gasolina aditivada.

A limpeza de um carburador exige a sua completa desmontagem, separando as peças menores em uma vasilha adequada tipo bandeja com pequenos furos na base - para escoar o líquido e imediata visualização do conteúdo - mergulhadas junto com as peças maiores em líquido de limpeza apropriado ou em querosene. Nunca deixe

peças com couro, tais como injetores ou juntas, no líquido.

Usar pincel para auxiliar a limpeza externa. Secar com jato de ar principalmente as passagens e orifícios. Nunca usar arames nestes últimos como instrumento de desentupir, pois este vício altera os diâmetros para os quais foram calculados. O couro do injetor, estando bom, deve ser umedecido em óleo para evitar ressecamento. Juntas novas devem sempre ser usadas. Verificar a folga do eixo das borboletas. Se demasiada, interfere no funcionamento da marcha lenta. Use sempre gabaritos adequados com as especificações de fábrica para corrigir o nível da bóia, o curso do injetor, bem como das agulhas economizadoras.

Uma vez montando no carro, as regulagens da marcha lenta e mistura ar/combustível devem ser feitas com o motor aquecido. Normalmente 500 RPM é o mínimo indicado para a marcha lenta.

Em seguida damos uma relação de causas e efeitos do carburador quando está sujo ou regulado fora das especificações do fabricante. Entretanto nem todas têm origem no carburador em si. Podem ser problemas do motor. Afinal, o carburador não é o vilão de todas as mazelas que ocorrem no mal funcionamento do conjunto.

1. Motor falha em marcha lenta. Pode ser carburador ou motor.

- a) mau ajuste da mistura ar/combustível. Usar um medidor à vácuo ligado ao coletor de admissão.
- b) Juntas dando passagem de ar no coletor de admissão, no carburador ou no cabeçote.
- c) Válvulas de admissão extremamente folgadas nas guias.
- d) Baixa compressão, causada por anéis de segmento gastos ou válvulas.
- e) Gigleurs de calibres diferentes e fora de especificação tornam a mistura rica ou pobre demais.
- f) Passagens de ar, do circuito da lenta, entupidas. A mistura torna-se extremamente rica, tornando impossível qualquer regulagem da marcha lenta.
- g) Eletrodos das velas muito fechados. Ajustá-los de acordo com a especificação do fabricante. Nunca usar lâminas de serra ou de caixa de fósforos. Isto é absolutamente inadmissível.

Entretanto, se a compressão do motor, por cilindro, for inferior a 100 psi, a abertura da vela deve ser aumentada para 0.030". Motores novos com compressão de 120psi a 135psi normalmente tem abertura de 0.025".

- h) Abertura das válvulas fora da folga regulamentar - Regular

2. Motor falha durante a aceleração.

- a) Injetores de alta entupidos. Podem ser observados a olho nú nos venturis do carburador, comandando o acelerador.
- b) Injetor na posição de comando errado. Alguns carburadores possuem regulagem para maior ou menor

curso do injetor, para inverno ou verão, quanto mais longo mais rica será a mistura. Chega-se ao ponto ideal pelo processo de tentativas sucessivas.

- c) Velas de ignição com corrente fraca. Causadas por uma bobina defeituosa ou alguma resistência indevida no circuito secundário.
- d) Motor fora de ponto, atrasado. Regule o ponto corretamente.

3. Motor falha em velocidade média ou de cruzeiro

- a) Passagem de ar para o injetor entupida, mistura muito rica. Assopre com ar comprimido as passagens.
- b) Calibres dos gigleurs errados. Verifique.
- c) Mistura muito pobre mesma causa item "b" acima.
- d) Folga exagerada no platinado. Isto causa uma centelha fraca sob velocidade. Ajuste com um calibre apropriado. Normalmente entre 0,015" à 0.018" .

4. Motor falha sob esforço - neste caso o esforço pode ser tanto em alta como em baixa velocidade, quando se exige toda a potência do motor.

- a) Injetores principais do circuito de alta inoperantes. Aceleração neste caso necessita de mistura rica. Se estes injetores estão parcialmente entupidos, não descarregam a quantidade necessária de gasolina. A mistura fica empobrecida, o que também pode ser ocasionado, pelas agulhas economizadoras desreguladas. Estas agulhas economizadoras atuam de duas maneiras, dependendo do tipo de carburador. Podem ser mecanicamente acopladas ao braço que aciona o

SE O SEU NEGÓCIO É

CARRO ANTIGO,

ENTRE PARA O VCC-RJ.

SE O SEU NEGÓCIO É

CARRO NOVO OU USADO,

ENTRE NA NOVA TEXAS.



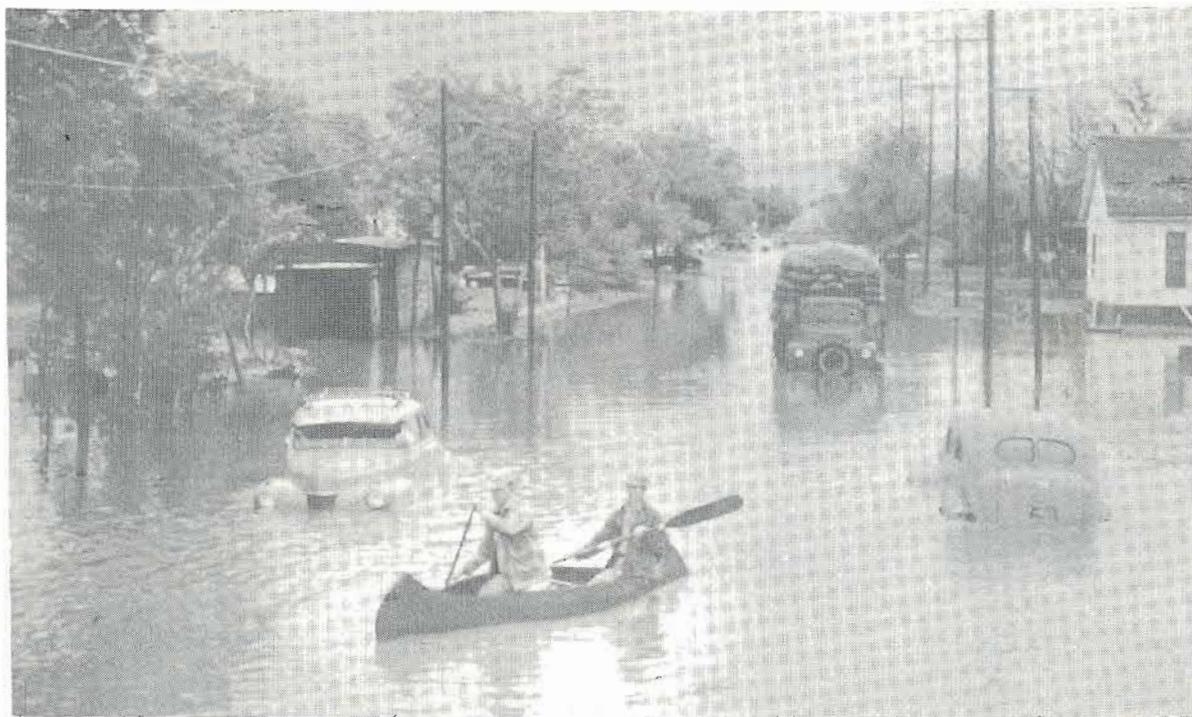
Na Nova Texas você encontra o carro zero dos seus sonhos e o usado da sua confiança, além de assistência técnica com mecânicos treinados na fábrica e peças genuínas FIAT.

Nova **TEXAS**

R. Frei Caneca, 53/55/57 - Centro - Rio de Janeiro - RJ
Tels.: (PBX) 224-8922 - (PEÇAS) 224-9766

- injetor ou por vácuo. Se for deste último sistema podem estar emperradas. Verificar e ajustar.
- b) Centelha fraca proveniente da bobina. Verificar e substituir.
 - c) Eletrodos das velas muito abertos. Calibrá-los corretamente.
- 5 Consumo de gasolina exagerado. Isto pode ser em razão de uma ou mais das seguintes causas:
- a) Excesso de gasolina, causado por estilete da bóia defeituoso, "afogando".
 - b) Pressão da bomba de gasolina elevada, aumentando o nível de gasolina na cuba do carburador. Apesar da bóia atuar sobre o estilete, este não vence a pressão. Corrigir.
 - c) Nível incorreto da bóia. Usar o calibre correto.
 - d) Base da sede do estilete da bóia frouxo ou junta rompida.
 - e) Bóia furada elevando o nível de gasolina na cuba.
 - f) Uso indevido do acelerador, por vício do motorista no dirigir com acelerações bruscas intermitentes.
 - g) Velocidade excessiva.
 - h) Regulagem da marcha lenta muito acelerada.
 - i) Freios mal regulados ou cilindros de roda emperrados, prendendo as rodas.
 - j) Filtro de ar sujo - restringe o fluxo de ar para o carburador, enriquecendo a mistura demasiadamente.
6. Partida difícil - motor frio. Poder ter causa no carburador ou em outras partes do motor:
- a) Afogador manual não está fechando adequadamente. Se for automático, verificar a posição da borboleta, retirando o filtro de ar. Ajustá-lo corretamente
 - b) Entrada falsa de ar pelo coletor de admissão. Verifique usando gasolina, com o motor em marcha lenta.
 - c) Bateria fraca, para suprir corrente suficiente para o motor de arranque bobina e velas.
 - d) Bobina fraca
 - e) Eletrodos das velas muito abertos.
7. Partida difícil - motor quente.
- a) Motor muito quente faz a gasolina se elevar no corpo do carburador por força da pressurização dos gases internos, escorrendo para o coletor de admissão e "afogando". Para evitar isto, os carburadores têm uma ou duas válvulas de alívio.
 - b) Válvulas de alívio que não abrem. Ajustá-las corretamente com calibres.
 - c) Afogador manual emperrado ou, se automático, não abrindo corretamente. Verificar
 - d) Nível da bóia muito elevado.
 - e) Uso inadequado do acelerador, acionando sucessivamente o injetor e "afogando". Vício a ser corrigido. ■

Momentos Inesquecíveis Veteran Car



Armando Maia foi uma ausência notada em São Lourenço. É bem verdade que ele tentou chegar. Se o distribuidor fosse um pouco mais alto...

VEXAME CARIOCA

Os "pilotos" do Rio de Janeiro tiveram mais uma vez uma participação pífia na prova de quarto de milha do XI Encontro Nacional de Automóveis Antigos.

Abem da verdade, as honras de nossas cores foram salvas pelo Porsche do Pedro Paulo Viola, foguete que venceu a categoria 6 cilindros da década de 70 com o tempo excelente de 18,86 segundos.

No mais, foi um festival de desculpas e explicações. Henri Braunstein arrancou na frente mas no meio do percurso fez algumas contas envolvendo o alto preço

dos combustíveis e terminou sua bateria em ponto morto, por motivo de economia.

Muricy queixou-se de uma relação de diferencial muito longa. "No percurso São Lourenço - Maringá eu seria imbatível", declarou o intrépido piloto.

Wilson Saraiva creditou sua performance modesta a um curto circuito no porta-luvas, prometendo para breve a realização de um seminário para melhor expor sua tese.

As desculpas de Antonio Pinho para a lentidão de seu DKW

ainda não chegaram ao conhecimento da nossa reportagem, o que deverá ocorrer tão logo ele cruze a linha de chegada.

Em resumo, foi um vexame. Nosso vingador, o Alpine Mark I de Eduardo Veiga de Castro, carro que pertenceu à gloriosa Equipe Willys, não pôde sequer adentrar ao ringue, nocauteado que foi, prematuramente, por um quebramolas, sem dúvida providenciado pelos nossos adversários.

Vexame à parte, vamos à lista de vencedores de mais esta prova de arrancada: ■

Décadas de 20 e 30

4 e 6 cilindros

José Gonçalves Froes - Ford 32 roadster - 29,71s

8 cilindros

Reinaldo Bergamini - Ford 33 - 24,41s

Década de 50

4 cilindros

Augusto Botelho - MG A 57 - 25,50s

6 cilindros

Mateus Potzel - Chevrolet 55 - 22,44s

8 cilindros

Bruno Luciano Henriques - Ford Thunderbird 57 - 18,11s

Década de 60

6 cilindros

Jorge Americo Düb - Mercedes-Benz 69 - 20,12s

8 cilindros

Oswaldo Borges C. Neto - Chevrolet Corvette 64 - 17,14s

Década de 70

4 cilindros

Carlos Fernandes - Alfa Romeo 73 - 19,12s

6 cilindros

Pedro Paulo Viola - Porsche 74 - 18,86s

8 cilindros

João Francisco Rodrigues - Pontiac 75 - 19,03s

Nacionais

3 e 4 cilindros

Carlos A. Gotzer - Karman-Ghia 70 - 22,63s

8 cilindros

José A. Finco - Ford Maverick 74 - 18,08s

Hot-Rods

Francisco da Silva Neto - Ford 40 - 18,08s

A ÚNICA GRÁFICA DO RIO QUE ENTENDE DE RADIADOR.

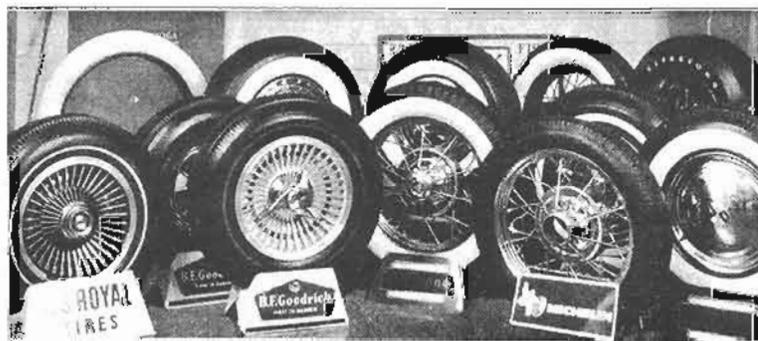


E TAMBÉM DE FOLHETOS, LIVROS, REVISTAS, JORNAIS E IMPRESSOS EM GERAL

Rua Visconde de Santa Isabel, 420 - Grajaú
Tel : (021) 577-5221 - Fax : (021) 577-9065

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. AFFONSO

Comércio Internacional Ltda.

Telefone: (021) 263-4668/ Fax: (021) 253-8117
Tratar com Renata ou Neiva

Histórias do Rogério

Sergio Fortes

Estou entre aqueles que têm desfrutado do privilégio de conviver, ao longo de muitos anos, com Rogério da Rocha Carvalho.

Muito mais do que o mecânico competente e dedicado que presta serviços relevantes aos colecionadores do Rio de Janeiro, Rogério é, acima de tudo, uma fonte inesgotável de bom humor, gentilezas e, sobretudo, de boa conversa.

Essas doses semanais de papo acontecem nas manhãs de sábado, quando colecionadores em bando acorrem à casa do nosso personagem. O pretexto é conferir a evolução dos serviços que estão sendo prestados em seus automóveis, mas o que vale, mesmo, é o papo hilariante que irá transcorrer no *pub* do Levi, envolvendo, além do nosso herói, outros *causeurs* de altíssima categoria, entre os quais menciono Armando Maia, Julinho Christiano, Paulinho da Viola, Ony Coutinho, José Maria Velho da Silva, Wilson Saraiva e Edison Ferreira.

Participo há muitos anos dessa terapia e conheço bem seus efeitos positivos. Sem disfarçar o orgulho, ousou dizer que sou um campeão em matéria de quilometragem de papo com o Rogério, meu indispensável companheiro de viagem nas idas e vindas a Araxá e aos demais eventos do automóvel antigo.

São horas e mais horas de fantástica conversa, prolongadas por duas contingências técnicas insuperáveis: primeiro, a de nos perdermos sempre, do que nos damos conta quando alertados, em algum posto de gasolina na estrada, para o fato de que é possível ir do Rio de Janeiro a Araxá sem passar por Blumenau; ou que Juiz de Fora não faz parte, necessariamente, do nosso trajeto rumo a Curitiba. Em segundo lugar, pela circunstância imperiosa de "precisar encontrar", em alguma das centenas de biroscas dessas estradas, aquela cachaca maravilhosa que um grande amigo recomendou ao Rogério, sem apontar com certeza o local onde ela poderia ser encontrada. Esse trabalho de pesquisa demanda tempo e persistência, e por isso mesmo jamais me conformei com o apelido de "Satoru Nakagima" com que Vicente e Tinoco me distinguiram em Araxá 91.

Pois é nessas viagens que tenho a oportunidade de ouvir com riqueza de detalhes as histórias pitorescas do Rogério. E pareceu-me próprio, nesta edição do RADADOR que homenageia os profissionais que nos auxiliam na restauração e conservação de nossos automóveis, levar ao conhecimento dos leitores alguns "casos" do Rogério, envolvendo especialmente sua vinda para o Brasil, em 1949.

Nem todos sabem mas tanto o Rogério quanto o Américo, seu irmão e exímio lanterneiro, são portugueses, naturais da cidade de Espinho. Nenhum dos dois têm qualquer sotaque, o que também ocorria com seu pai, "Seu" Celestino. Já sua mãe, Dona Angélica, que é brasileira, esta sim não disfarça o forte sotaque lusitano. Jamais consegui entender...

Como eu dizia, Rogério veio para o Brasil em 1949. Inicialmente vieram ele e seu pai. Pouco tempo depois aqui chegavam sua mãe e o Américo.

Pai e filho embarcaram num pequeno navio, na cidade do Porto. Seu primeiro destino foi Gênova, na Itália, onde chegaram depois de uma viagem horrorosa, feita em meio a terríveis tempestades.

Lá chegando, Rogério e seu pai rumaram imediatamente para a cidade de Pistóia, para visitar o cemitério do mesmo nome, onde estavam enterrados os soldados brasileiros mortos na segunda guerra mundial. Durante três dias pai e filho compareceram religiosamente ao cemitério, lá permanecendo o dia inteiro. Ouvindo esse relato, não resisti e perguntei o porque da longa visita ao cemitério. Não haveria algo mais interessante a fazer? Disse-me ele, então, que tais visitas eram premeditadas. Faziam parte, segundo "Seu" Celestino, de um processo de adaptação ao país em que passariam a viver. Afinal, não havia na Itália nenhum outro local onde pudessem encontrar tamanho contingente de brasileiros e com eles estabelecer, o mais cedo possível, uma convivência fraterna.

As peripécias no cemitério de Pistóia não se encerravam ali. Para se deslocar da pensão onde estavam alojados até o campo santo nossos amigos alugaram duas bicicletas, que não podiam entrar no cemitério por



Rogério e seu irmão vascalno, uma homenagem do Skipper

força do regulamento vigente. Pareceu-lhes muita sorte, assim, o oferecimento de um bem falante italiano que se propôs a tomar conta dos veículos enquanto nossos amigos estreitavam suas relações com a colônia brasileira. Retornando de mais uma visita, Rogério e "Seu" Celestino não encontraram o simpático italiano. Muito menos as bicicletas. Três dias a mais de permanência na Itália e nem sinal do prestimoso precursor dos nossos flanelinhas. A indenização dos veículos tornou-se, assim, inevitável.

Encerrando o relato desse episódio, Rogério comentou que seu pai, quarenta anos mais tarde, devidamente estabelecido no Brasil, ainda reclamava: "ô Rogério! E aquelas bicicletas de Pistóia, hein? Estou seriamente desconfiado de que nunca mais vamos vê-las! ..."

Em seguida Rogério passou-me a contar os detalhes do percurso Gênova-Rio de Janeiro. Mencionou então, para minha estranheza, uma nova escala na cidade do Porto. Não pude conter o espanto: "Rogério, se esse diabo de navio foi do Porto para Gênova para depois retornar ao Porto, e se o propósito de vocês era viajar para o Brasil, por que não embarcar quando o navio retornava de Gênova, ou seja, na segunda escala, quando então ele viria diretamente para o Rio de Janeiro? Com a sua fleuma habitual, Rogério respondeu-me, pensativo: "Não sei não "ô" Sergio, sinceramente não sei. Até hoje, tantos anos mais tarde, essa é uma questão que ainda me intriga muito, principalmente à noite, antes de dormir. Por que será que fizemos isso, meu Deus?" ■

MUSEU NACIONAL DO AUTOMÓVEL - COLEÇÃO SCHLUMPF

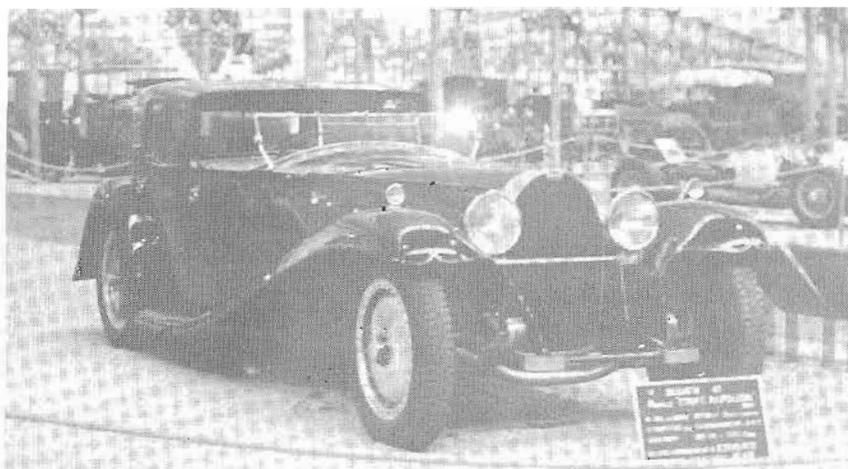
Max Acrísio

Próxima ao Reno, na fronteira da Alemanha e Suíça, situada entre os dois maciços gêmeos dos Vosges e do Jura, junto à Floresta Negra, situa-se a cidade de Mulhouse. Centro industrial e comercial no coração da Europa, importante entroncamento rodoviário e ferroviário, Mulhouse é também uma importante cidade francesa no que diz respeito a museus.

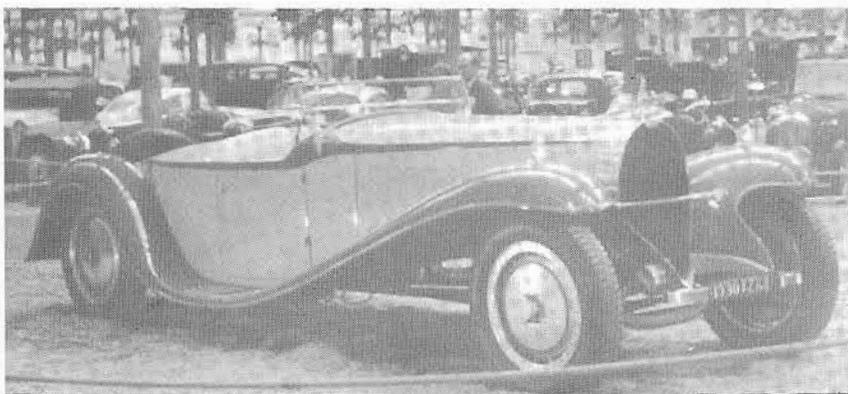
Lá se encontram, além dos museus de Belas Artes, Histórico, do Papel Pintado, dos Têxteis e das Estradas de Ferro, três museus que, para nós admiradores e colecionadores de automóveis antigos, justificariam passar pelo menos uma semana na cidade. São eles o Museu dos Carros de Bombeiros, o Museu dos Automóveis em Miniatura, com cerca de 6.000 modelos e o Museu Nacional do Automóvel, o qual tive a oportunidade de visitar recentemente.

É simplesmente fantástico!

Esta fabulosa coleção foi constituída pelos irmãos Schlumpf, dois industriais da área têxtil da Alsácia. Movidos por uma paixão desenfreada por automóveis antigos, principalmente Bugattis, eles juntaram em 25 anos uma coleção única no mundo, com cerca de 500 automóveis, e a dedicaram à sua mãe, como fizeram constar em uma placa de bronze:



Royale Coupe Napoleon - Voiture du Patron.



Bugatti Royale Roadster Esders.

"Nós dedicamos este Museu à nossa querida mamãe. Seus filhos agradecidos Hans e Fritz".

Após a falência de suas fábricas, as quais foram tomadas para cobrir seus débitos em 1977, Hans e Fritz

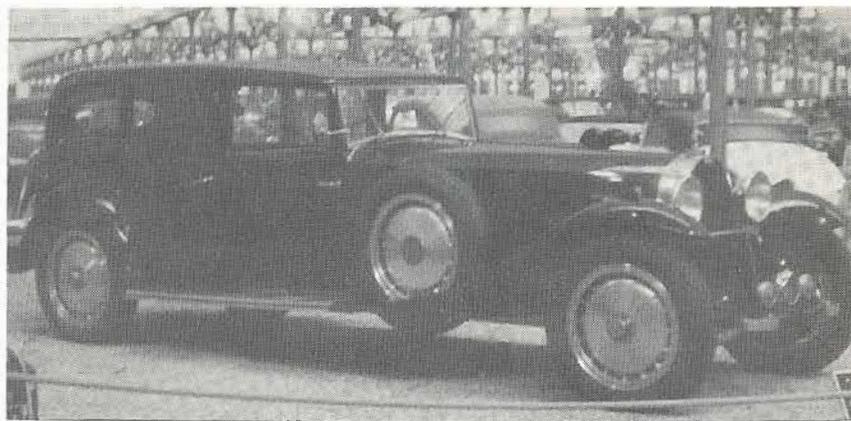
refugiaram-se na Suíça.

Ocupadas pelos operários, as fábricas foram então colocadas em liquidação. O museu abriu suas portas ao público somente em 1979. Ameaçada de ser posta à venda para

saldar o enorme déficit financeiro dos Schlumpf, a coleção foi considerada como monumento histórico por decreto do Conselho do Estado, em 1978. Desta forma ela passou a fazer parte do patrimônio nacional francês. Em 8 de abril de 1981 o Tribunal Correccional de Mulhouse autorizou a venda da coleção, por um valor de 44 milhões de francos, à Associação do Museu Nacional do Automóvel de Mulhouse. Chefiada pelo presidente do Conselho Geral do Alto-Reno, os membros da Associação são a cidade de Mulhouse, o departamento (estado) do Alto-Reno, um órgão público regional, a Câmara de Comércio e Indústria de Mulhouse, o Automóvel Clube da França, a Sociedade Panhard e o Comitê do Salão do Automóvel.

Aberto ao público oficialmente em 10 de julho de 1982, ele tornou-se um dos museus franceses mais visitados, depois do Louvre e do Palácio de Versailles.

Em uma área de 17.000 m², dividida em 29 setores iluminados por 900 postes inspirados nos da Ponte Alexandre III em Paris, encontramos quase 500 automóveis representando cerca de 100 marcas européias. Destacam-se, entre outros, Bugatti, Rolls-Royce, de Dion-Bouton, Mercedes, Isotta-Fraschini, Panhard-Levassor, Hispano-Suiza, Gardner-Serpollet e uma lista de outras grandes marcas da indústria automobilística. Porém, uma falha marcante neste plantel consiste na ausência de MGs. Contudo, como muitos dos automóveis que lá se encontram expostos constituem doações de colecionadores, espero que tal falha venha a ser corrigida em breve.



Limousine, Carroceria Park Ward - Capt. C. W. Foster.

Um capítulo à parte no acervo do Museu diz respeito a três Bugatti Royale, dentre os sete chassis que foram construídos. São extraordinariamente grandes, elegantes e suntuosas. Lá encontramos a Coupé Napolcon, carro do "patron" Ettore Bugatti, a limousine encarroçada na Inglaterra por Park Ward que pertenceu a um industrial inglês, o capitão C. W. Foster, e uma que foi concluída somente a poucos anos atrás, a que seria o grande sonho de Fritz Schlumpf; a reconstrução, a partir de plantas e peças originais, da Royale Roadster que pertenceu ao industrial Armand Esders. A história desta Bugatti, chamada de sétima Royale, suscita até hoje numerosas indaga-

ções por parte dos especialistas. Um detalhe desta Royale está no fato de não possuir faróis dianteiros. Seu proprietário, M. Esders, só a usava de dia. Caso fosse necessário, seu "chauffeur" instalava os faróis que se encontravam no porta-malas e a conduzia de volta para casa.

As Bugatti Royale eram o modelo 41. Ettore Bugatti concebeu-as para serem automóveis extremamente exclusivos e o nome Royale veio do fato da primeira ter sido destinada ao rei Afonso XIII, o qual acabou não ficando com ela devido ao seu preço.

Sobre preços e características das Royale existe um quadro comparativo no museu, o qual copiamos e transcrevemos abaixo:

	ROLLS ROYCE PH.II - 1930	HISPANO-SUIZA 112 - 1934	VOISIN V12 C2 - 1930	BUGATTI ROYALE
N.º Cilindros	8	12	12	8
Cilindrada (cm ³)	7668	9424	4886	12763
Potência (CV)	120	200	110	300
Velocidade (Km/h)	120/140	140/160	160	180/200
Entre Eixos (m)	3,80	3,81	3,75	4,30
Consumo (l/100Km)	25/30	30/35	20/25	50
Preço de Venda (chassis nu) FF	180.000	250.000	180.000	500.000
Preço de Venda (Completa)	250.000	320.000	225.000	760.000

OBS.: Em 1930, um Citroen C6 custava FF 35.000,00 e o salário anual de um operário era de FF 14.400,00.



Momentos Inesquecíveis Veteran Car

Skipper deixou bem claro que suas metas em São Lourenço eram relaxar e descansar. O Radiador conferiu, flagrando nosso comandante em seu reconfortante banho no Parque das Águas.

GRANDES PILOTOS

O Mestre da Chuva e da Neblina - Rudolf Caracciola

João Rocha Lagoa



Rudi sai carregado da pista de Mônaco, 1933. (Revista Sports Car)

Comparar performances de pilotos de épocas distintas não é tarefa fácil. A tecnologia evoluiu de tal maneira que seria impossível concluir se, por exemplo, Tazio Nuvolari superaria nosso querido Ayrton Senna (que Deus o tenha).

Podemos mencionar, no entanto, alguns pilotos que se destacaram em sua época, como foi o caso, nos anos 30, além do já citado Nuvolari, dos alemães Bernd Rosemeyer e Rudolf Caracciola.

Sob o estímulo do governo alemão, estes se enfrentaram furiosamente ao comando de máquinas extraordinárias produzidas pela Auto Union e Mercedes, dotadas de incrível potência, graças ao emprego de compressores e combustíveis especialíssimos.

Caracciola se notabilizou, como o título sugere, pela extrema coragem e delicadeza na arte de pilotar, dominando com maestria a incrível potência então disponível sobre suspensões ainda precárias, freios insuficientes e, sobretudo, pneus absolutamente estreitos. Como dizia o obeso Froilan Gonzales, "El Cabezon", famoso piloto argentino da década de 50: "No meu tempo os pilotos eram gordos e os pneus fininhos".

Caracciola foi também notável por ter superado em sua longa carreira acidentes seríssimos, a exemplo de Stirling Moss e Graham Hill, que fraturaram ambas as pernas em 60 e 69, respectivamente, e Nick Lauda, personagem do famoso incêndio de Nurburgring em 1970.

Em 1932 Caracciola já acumulava uma carreira de dez anos e sucessos expressivos, entre os quais o GP da Alemanha (quatro vezes), o Tourist Trophy e a famosa Mille Miglia, dirigindo a gigantesca Mercedes SSKL de 6 cilindros, 7 litros e compressor, com chassi aliviado. Subitamente, um acidente em Mônaco no ano de 1933,

estrajalhando seu quadril, suscitou vaticínios de que sua carreira estaria encerrada. Rudi recusou-se a ser operado pois acreditava que assim haveria maior chance de voltar a correr. Foi então transferido para uma clínica em Bolonha, onde permaneceu por meses completamente imobilizado.

Lá foi visitado pelo gordo e famoso Alfred Neubauer, que lhe ofereceu um monoposto Mercedes Benz da nova Fórmula 750 Kg. Havia apenas este limite, o peso máximo.

Tornar-se-ia então três vezes campeão europeu antes que a 2ª Guerra Mundial pusesse fim à chamada "Era de ouro das corridas de automóvel".

Isso tudo apesar de mal conseguir andar, com uma perna 5cm mais curta que a outra, e ter sofrido terrivelmente com a morte da esposa, num acidente de esqui.

A nova Fórmula 750 pôs fim à anterior supremacia da Bugatti e Alfa Romeo, com seus maleáveis carros de 2,5 litros, diante das Mercedes W 25 de motor dianteiro de 8 cilindros em linha, 3,4 litros e 314 HP e dos Auto Union do Prof. Ferdinand Porsche, que dispunham de um motor de 16 cilindros em V, traseiro, 4,4 litros e 295HP.

Durante quatro anos as duas marcas, apoiadas na brilhante atuação de seus pilotos, travaram duelos memoráveis, como no belíssimo circuito de Nurburgring, quando Rudi dominou Hans Stuck, que posteriormente viria participar do Circuito da Gávea e de outras provas em nosso país, como a Subida de Petrópolis.

Após um retorno sem vitórias em 1934, Rudi provou estar recuperado para disputar o 1º campeonato europeu de pilotos, em 1935.

A esta altura os bólidos tinham potência de 445HP na Mercedes W25 e 375HP na Auto Union V-16, ambas

com 4,9 litros. Caracciola tornou-se efetivamente o 1º campeão europeu de automobilismo, feito notável após seu grave acidente.

Em 1936 Rudi ganhou apenas duas provas, uma delas em Mônaco, sob intensa chuva, fazendo jús ao seu apelido "Mestre da Chuva" (lembra-se de Senna contra Prost?)

Neste ano o campeão foi o novato Bernd Rosemeyer, que pilotou magistralmente um terrível Auto Union de reações tão rápidas quanto imprevisíveis. Ele viria a morrer mais tarde em acidente na "Autobahn", na tentativa de estabelecer um novo record de velocidade contra o mesmo Caracciola.

Com a chegada na Mercedes do engenheiro Rudolf Uhlenhaut, famoso por dirigir os carros tão rápido quanto os melhores pilotos, a antiga W25 evoluiu para a chamada W125, agora com 8 cilindros em linha e 5.6 litros, desenvolvendo 580 HP contra os terríveis Auto Union V-16 de 6 litros e 520 HP.

Após épicas batalhas, no que foi chamado "O ano dos Titãs", Rudi venceu e foi novamente Campeão Europeu de Pilotos.

No ano seguinte, após um insucesso na América disputando a Copa Vanderbilt, Rudi provou novamente seu talento extraordinário em condições difíceis, ganhando o GP da Suíça, em Berna, sob chuva e neblina numa pista de rua com piso de tijolos, além de vencer outras provas, inclusive Nurburgring, agora pela quinta vez, bem como na Itália e Tchecoslovaquia.

Em 1938 a Fórmula 750 Kg foi alterada para um limite de 3 litros de cilindrada, com compressor. As Mercedes e Auto Union optaram então por motores V-12 produzindo, respectivamente, 450 e 455 HP. As suspensões evoluíram bastante, fazendo com que os records das pistas fossem superados neste ano e no seguinte.

Com a morte de Rosemeyer, já mencionada, Rudi venceu mais uma vez o campeonato, embora constantemente

desafiado por Nuvolari, agora na equipe Auto Union.

Em 1939 o campeonato foi vencido por Hermann Lang com Mercedes, mas Rudi venceu em Nurburgring pela sexta vez.

Com a guerra, as competições automobilísticas foram interrompidas. Esta vitória foi a última de sua carreira.

Encerrado o conflito, Caracciola tentou retornar às pistas em 1946, aos 45 anos de idade, em Indianápolis, o que aconteceu de forma desastrosa. Um acidente causou-lhe danos cerebrais, demandando, mais uma vez, uma longa recuperação.

Entretanto, animado com a volta da Mercedes às pistas em 1952, com a sensacional 300 SL "Asa de Gaviota", ele voltou a pilotar, chegando em quarto lugar nas famosas Mille Miglia (lembra-se de 1932?).

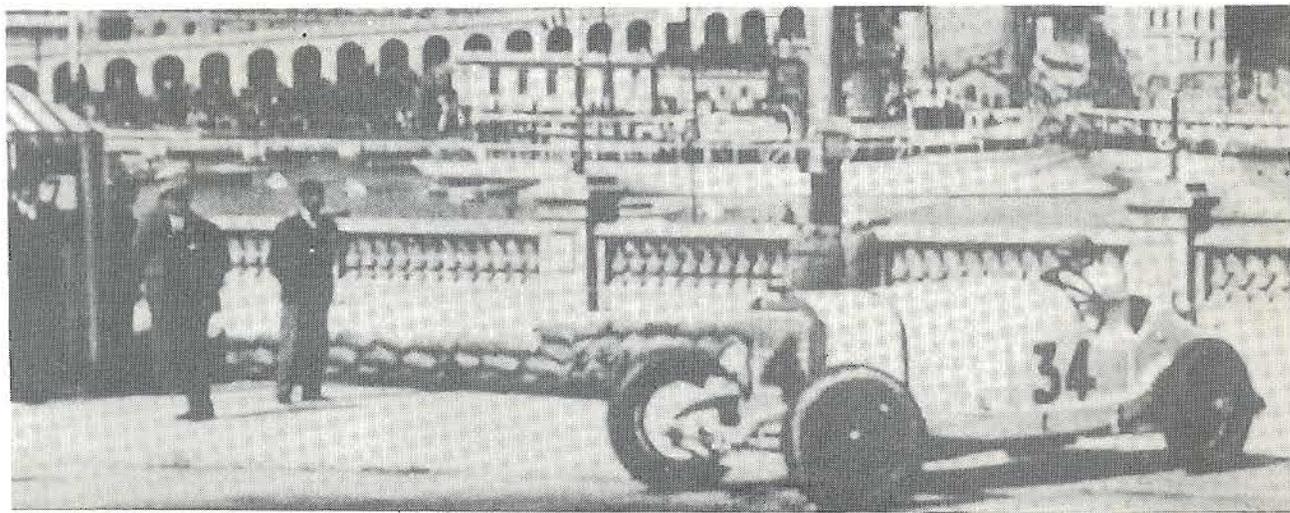
Em Berna, na Suíça, onde havia vencido anteriormente de forma brilhante, sofreu outro sério acidente, atingindo uma árvore aparentemente devido a problemas nos freios, pondo fim a sua longa carreira com fraturas na bacia.

Rudof Caracciola nunca mais se recuperou, vindo a falecer em 1959 aos 58 anos, tricampeão, reconhecido como um dos maiores pilotos de todos os tempos.

Nota do Autor:

Alguns perguntariam o porque de homenagear Rudolf Caracciola num universo tão amplo de vitoriosos do automobilismo.

Além da imensa admiração que tenho pelo piloto, some-se ao fato as lembranças inesquecíveis do primeiro veículo em que me recorde ter andado, uma Mercedes 500K 1938 de propriedade de meu pai durante a década de 50, semelhante à antiga SSKL de Rudi e cujo compressor uivava furiosamente quando acionado, comprimindo as costas contra o banco à medida que a gigantesca máquina acelerava, quase dobrando a potência do maravilhoso 8 cilindros em linha. São sensações inesquecíveis que me fazem ter admiração ainda maior por aquele que conseguia domar semelhante fera com rara maestria, sob chuva e neblina ■



1929, o primeiro Grand Prix de Mônaco. (Revista Sports Car)

LIÇÕES DE LUXO PARA O ANO DE 1941

Pesquisa de Jorge Daure Costa na Revista "Classic Auto Restorer"



Cadillac 60 S, de 1941.

O que é exatamente um carro de luxo?

Não se define facilmente. O mundo estava em 1941 mudando de uma maneira muito rápida. Com as nuvens da guerra se movendo aceleradamente, a vida nunca mais seria a mesma outra vez. Os automóveis também estavam em transição. Este foi o último ano de total produção de automóveis na América e os carros de luxo é que começaram a mudança entre o velho e o novo.

O Mercado dos Carros de Luxo para 1941

O comprador tinha uma plethora de modelos de luxo para escolher a partir de Buick, Cadillac, Chrysler, Lincoln, Oldsmobile e Packard. Exatamente como hoje, o termo "carro de luxo" significa diferentes coisas para diferentes pessoas. Marcas como Cadillac, Chrysler, Lincoln, e Packard, associadas, desde há muito, à nata dos compradores, estavam competindo com carros de menor custo que em seu modelo "Top Line" ocupavam uma parcela desse mercado. Buick, Oldsmobile, De Soto, Hudson, Mercury e Studebaker eram bons exemplos dessa circunstância.

Em 1941 o Cadillac série 61 tomou o lugar do extinto La Salle, com expressivo sucesso de vendas. O Packard One Ten, o Chrysler Royal-Windsor, os Buicks Century e Roadmaster e o Oldsmobile 98 entravam também

Modelos	Faixa de Preços
<u>Buick</u>	
Series 60 Century	\$ 1195 - \$ 1288
Series 70 Roadmaster	\$ 1282 - \$ 1775
Series 90 Limited	\$ 2155 - \$ 2465
<u>Cadillac</u>	
Series 61	\$ 1345 - \$ 1535
Series 62	\$ 1420 - \$ 1965
Series 63	\$ 1695
Series 60 Special	\$ 2195 - \$ 2345
Series 67	\$ 2595 - \$ 2890
Series 75	\$ 2995 - \$ 4045
<u>Lincoln</u>	
Zephyr	\$ 1432 - \$ 1858
Custom	\$ 2622 - \$ 2836
Continental	\$ 2727 - \$ 2865
<u>Chrysler</u>	
Saratoga	\$ 1245 - \$ 1350
New Yorker	\$ 1325 - \$ 1568
Crown Imperial	\$ 1760 - \$ 2795
<u>Oldsmobile</u>	
98 Custom Cruiser	\$ 1079 - \$ 1575
<u>Packard</u>	
One Twenty	\$ 1142 - \$ 1753
Clipper	\$ 1420
One Sixty	\$ 2632 - \$ 5595
One Eight	\$ 2632 - \$ 5595

nesta competição, embora de maneira mais modesta. Os compradores podiam escolher na lista da pág. anterior.

Os modelos de luxo representaram somente 5% do total de carros fabricados em 1941 (4.300.000). Sem dúvida um dos melhores anos da indústria automobilística. O Chevrolet, por si só, vendeu mais de 1 milhão de unidades. Em vendas, pela primeira vez o Cadillac desalojou o Packard como líder dos carros de luxo. O último lugar deste segmento pertenceu ao Lincoln.

Os Modelos

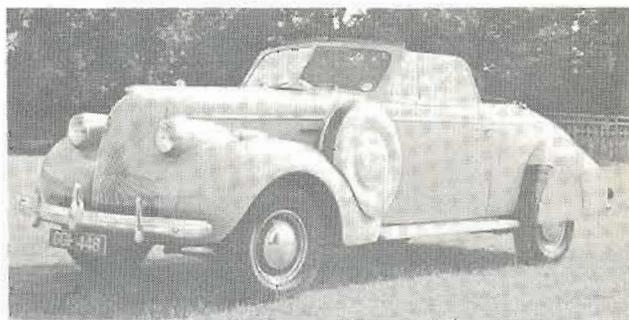
Embora cada um desses carros de luxo dispusesse de uma grande variedade de carrocerias que incluíam *coupés*, conversíveis e mesmo algumas *station wagons*, os mais numerosos, de longe, foram os sedans quatro portas. Cadillac, Buick, Oldsmobile e Packard ofereceram em 1941 conversíveis com duas e quatro portas. Lamentavelmente, este seria o último ano dos conversíveis de quatro portas. As grandes limousines estavam também condenadas ao desaparecimento.

A opulência caía drasticamente. Haja vista a diferença do número de limousines entres os anos de 1941 e 1946. O Chrysler Crown Imperial caiu de quatro modelos em 1941 para um simples modelo em 1946. O Buick teve quatro limousines na *Série 90 - Limited* em 1941. Após a guerra estes carros não mais voltaram.

Um ano antes, isto é, em 1940, o Cadillac perdeu 31 modelos das séries 72, 75 e 16 cilindros. O Packard parou a fabricação dos seus "138" e "148" (distância entre eixos) neste ano de 1941 para oferecer somente duas limousines em 1946. Neste ano de 1941 os Buicks vieram com quatro modelos *long-wheel-base* que não mais voltaram depois da guerra. Igualmente, as clássicas séries K do Lincoln desapareceram em 1940 e os compradores tiveram que aceitar as carrocerias *Custom* sobre o chassis do Zephyr. Somente o Packard ainda dispunha em 1941 de ofertas especiais para os compradores de luxo. As carrocerias Darrin, Rollston e Le Baron deram seu último adeus. As carrocerias Brunh e Willoughby morreram juntas com o modelo K do Lincoln.

Estilo em Transição

Quanto ao estilo, a transição foi muito óbvia. Os compradores mais conservadores poderiam optar pelas linhas clássicas do Packard com *sidemounts* e estribos. Para os mais avançados havia o Lincoln Continental lançado no ano anterior. Os Lincoln Zephyr eram ainda bem modernos, mesmo levando-se em conta que seu estilo vinha do primeiro Zephyr de 1936 que, na época,



Buick 1939, acervo do Skipper.

estava, em conceitos de aerodinâmica, muito à frente do seu tempo. O Packard sofria maiores mudanças de estilo. O avançado Clipper era a grande novidade para 1941. Em 1942 suas linhas foram usadas para todos os modelos, exceto o *One Twenty* conversível e alguns modelos do *One Eighty* que permaneceram com suas linhas tradicionais. O crescimento da traseira do Cadillac teve início em 1941, quando também pela primeira vez a tampa de abastecimento de gasolina ficou sob a lanterna traseira. Enquanto os Cadillacs eram notados por suas linhas verticais e horizontais de estilo muito masculino, os Buicks tinham mais fluidez e um ar bem mais feminino. O estilo do Oldsmobile era um tanto mais misturado e não tinha compromissos sociais. Era evidente que os carros estavam se tornando cada vez mais aerodinâmicos, com os paralamas se fundindo com o resto da carroceria. Mesmo assim o comprador podia ainda encomendar um modelo de alto luxo, com estribos.

Os Chryslers tinham aspecto mais conservador, talvez pelo fato do grande fracasso que foi "o gordo doentio" - o *Air-Flow*. Buick, Cadillac, Chrysler, Lincoln e Oldsmobile foram reestilizados para 1942 e ficaram inalterados até depois da segunda guerra mundial. Os carros produzidos em 1942 alcançaram números muito reduzidos e repetidos, com pequenas alterações de detalhes internos e externos nos anos de pós-guerra.

A Potência sob os Longos Capots

Todos os carros de luxo de 1941 vinham, cada um deles, com um só tipo de motor. O Cadillac só oferecia um V-8, tendo desaparecido o V-16 em 1940. Os Buick, Chrysler e Packard usavam o oito em linha, que enchia muito bem os longos capots.

De uma maneira interessante, o Lincoln continuava usando o V-12, o qual possuía o maior número de cilindros e a menor cilindrada. Era o menos potente e o de menor confiança. O Packard perdera o V-12 em 1939 e mesmo assim continuava sendo o motor de maior cilindrada, embora não fosse o mais potente. O Buick

possuía o motor mais potente, em razão de suas válvulas na cabeça e de um carburador duplo.

Inovações

Em 1941 as inovações mais óbvias foram as transmissões automáticas e semi-automáticas, que tornavam o ato de dirigir mais fácil. Com a notável exceção do Buick, todos os carros de luxo ofereceram alguma novidade para que se pudesse dirigir mais preguiçosamente. Claro, o mais bem sucedido e avançado câmbio automático foi o *Hydra-Matic* da GM, que fez seu debut em 1940 no Oldsmobile e se tornou opcional no Cadillac depois de outubro do mesmo ano. Enquanto a GM apresentava seu câmbio automático total, a Chrysler manteve seu câmbio semi-automático até 1953, quando então apareceu o *Power Flite*, este um câmbio totalmente automático. Ao contrário da crença popular, o Fluid Drive da Chrysler, que debutou em 1939, era simplesmente um mero auxiliar do ato de debrear, que por si só não trocava as marchas. Para aliviar o trabalho de dirigir, a Chrysler ofereceu em 1941 o *Vacumatic*. Este câmbio apresentava duas opções: 1ª e 2ª marchas que passavam automaticamente, bem como 3ª e 4ª sem auxílio da embreagem. Claro que a embreagem era também usada para o ponto morto e a marcha a ré. Uma pressão forte e rápida no acelerador reduzia a marcha na necessidade de subir uma rampa. O Packard lançou a *Eletromatic Drive*, onde a embreagem era ativada pelo vácuo do motor, mas o motorista ainda tinha que trabalhar no seletor de marchas.

A *Liquamatic* da Lincoln só viria em 1942, mas a Ford desistiu dela em função do fracasso mecânico.

Outro fato relevante em 1941 foi o ar condicionado. No Cadillac ele apareceu pela primeira vez e no Packard pela segunda. Este lançamento foi prematuro e somente anos depois a inovação foi adotada plenamente. Em 1941 se deu também o uso mais abundante do plástico. A Chrysler foi a empresa que mais o utilizou, principalmente nos instrumentos dos painéis. Neste ano se deu o início da utilização do plástico no estofamento, em substituição ao couro e à lã.

Também no ano de 1941 os Chrysler conversíveis introduziram aquilo que seria corriqueiro para os anos seguintes: a janela lateral traseira que dava ao passageiro muito melhor visão. A presença da janela traseira nos conversíveis é considerada pelos entusiastas dos carros clássicos como o fim de uma era. De uma maneira interessante, quando a Chrysler voltou a fabricar conversíveis, em 1982, eles vieram sem a janela traseira.

O ano de 1941 representou não só a transição entre a era clássica e era moderna dos carros de luxo. Foi também um ano de alta produção e vendas.

Para muitos colecionadores de carros clássicos, foi um ano marcante entre todos os outros.

Felizmente os carros clássicos de 1941 estão ainda presentes. Não só porque eles foram produzidos em números recordes, mas também porque muitos deles sobreviveram aos rigores da segunda guerra mundial. Em razão de sua sede pela gasolina, eles foram guardados para a eternidade. ■



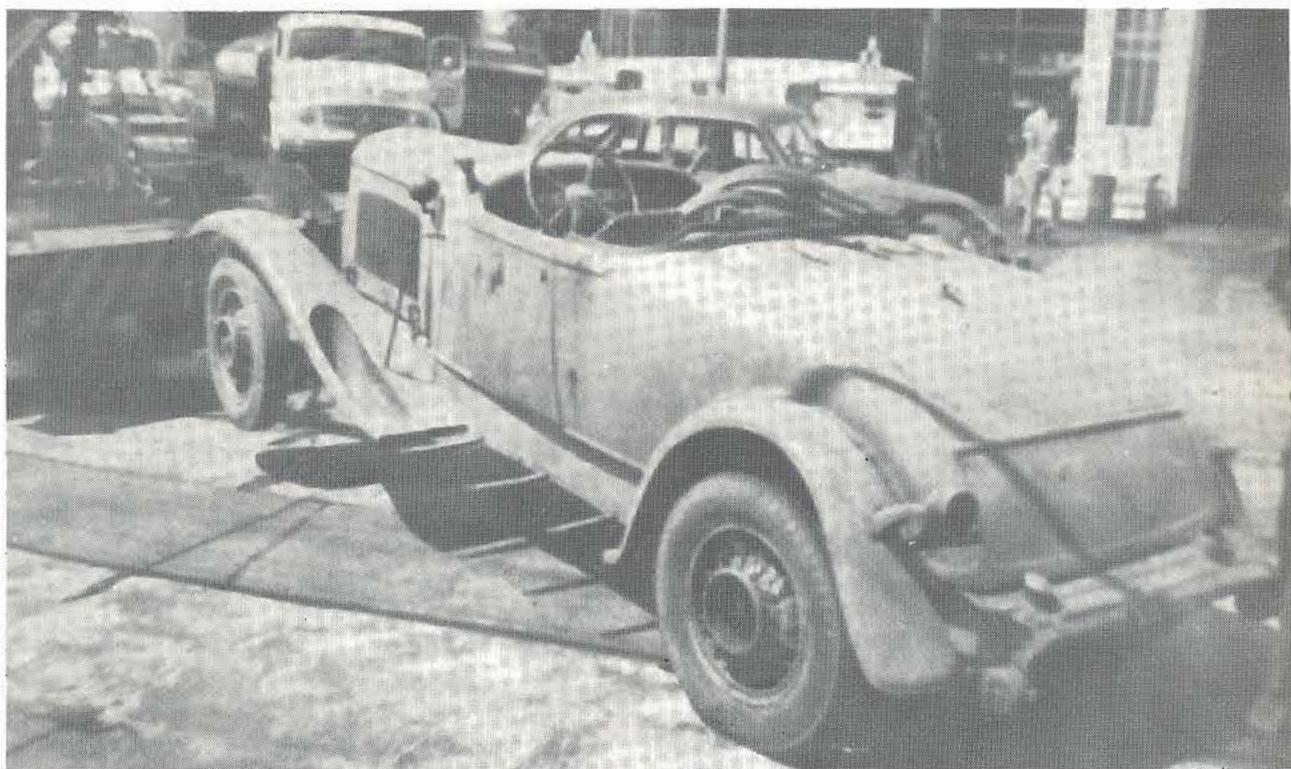
SHOWS
CONVENÇÕES
PROMOÇÕES EM GERAL

PAULO CAVALCANTI
EMPREENDIMENTOS

Av. Afrônio de Melo Franco, 296 - Leblon - CEP 22430-060 - Rio de Janeiro - RJ
Tel.: (021) 239-4448 R. 217/218 - Direto: (FAX) 239-8286/259-9012

CHRYSLER ROADSTER 1929

José Maria Velho da Silva



Debaixo de um telheiro, nos fundos de uma oficina no Rocha, um Chrysler de tirar o fôlego.

Corria o ano de 1972.

Caçadas infrutíferas aos sábados e domingos acompanhando o Sanchez e acompanhado por outras celebridades como o nosso saudoso Luizinho, o nosso Julinho e outros caçadores da época das paralelas.

Estava, havia já algum tempo, procurando um automóvel, pois já era sócio do Veteran e não tinha carro antigo!

Vimos e examinamos vários espécimes aos quais eram apresentados os neófitos que, como eu, desejavam aventurar-se a restaurar as peças disponíveis.

Não conseguia, apesar das buscas, achar nada de especial que me provocasse a vontade de entrar, de corpo e alma, na empreitada.

Queria um conversível para substituir a Hudson 41 azul, capota preta, que tive quando estava na faculdade, e que foi o meu primeiro carro.

Já era um pouco difícil, àquela época. Os chamados calhambeques, em sua maioria, haviam sido "robertocarlizados", isto é, sofrido mutilações irreparáveis para ficar de acordo com a "onda". Transformaram-se em restaurações problemáticas.

Mas, pergunta daqui, procura dali, eis que um

belo dia sou procurado em minha clínica pelo namorado de uma das minhas enfermeiras que me falou sobre um carro meio abandonado que lhe teriam oferecido por C\$ 100,00.

Não tenho noção de que valor seria esse nos dias de hoje, mas, certamente, não era nada assustador. O proprietário de uma oficina desejava vendê-lo para desocupar lugar.

Segundo o rapaz, tratava-se de um carro sem capota, parado embaixo de um telheiro, nos fundos de uma oficina no bairro do Rocha.

Sem muito entusiasmo, confesso, dirigí-me ao local indicado, tendo uma certa dificuldade em encontrá-lo (o que salvou o carro dos caçadores durante anos!). A tal oficina tinha a forma de "L". Um comprido e estreito corredor impedia até mesmo que se suspeitasse da existência do automóvel naquele sítio.

Entrei, como disse, sem grande entusiasmo, esperando mais um fordo destruído e cheio de acessórios de fusca, como era comum à época.

Ao deparar-me com a grande carcaça, quase perdi o fôlego ao divisar, por entre escombros, pedaços de madeira, poeira e peças velhas a impo-

nente barata que vinha procurando. Afastei algumas tábuas e peças tentando encontrar alguma identificação do carro, pois meu conhecimento, naquele tempo, não era suficiente para identificar, somente por sinais característicos, automóveis da década de 20.

Examinei atentamente o automóvel e concluí que era uma barata bem acima dos populares. Mas um certo desencanto envolveu-me pois não tinha faróis, pára-choques, grades, bujões, calotas ou painel.

Que pena! pensei.

Dirigi-me então a um dos mecânicos tentando saber a marca do carros, mas esta era solenemente ignorada por todos os presentes.

Indaguei quem era o proprietário. Disseram-me, então, que era o dono da oficina, que residia ao lado. Antes de procurá-lo, voltei ao carro e, ao examiná-lo com mais atenção vi, no lado direito do painel, um tanto coberto pela poeira e por uma pequena camada de graxa velha, o emblema da Chrysler!

Taquicárdico, procurei saber se, por acaso, não haveria pára-choques, faróis ou outros acessórios guardados em outro local.

À resposta afirmativa seguiu-se a abertura de um pequeno quarto onde estavam, em razoável estado, os dois parachoques, duas calotas e os magníficos e gigantescos faróis, um deles com o vidro original.

Parti célere, então, para a casa ao lado, onde me recebeu uma senhora portuguesa que disse não saber nada sobre o carro, muito menos se os seus irmãos desejavam vendê-lo. Disse-me, no entanto, que se eu voltasse à noite, pela hora do jantar, poderia falar com um deles. A angústia e o medo começaram a me atacar.

E se não quisessem vendê-lo?

Quanto pediriam?

E se já estivesse vendido?

Estava disposto a tudo para possuir aquele automóvel!

Já sabendo que dificilmente encontraria algo parecido, aguardei nervosamente a hora do jantar, quando fui recebido pelo dito irmão que, ao discorrer sobre a vida do carro (fora de seu pai e depois estragado por seus filhos, na onda da jovem guarda, quando andou até enguiçar e ser abandonado no local onde o achei), mandou-me entrar com um sorriso amigável.

Disse-lhe então que estava ali por indicação do

... (já não consigo lembrar o nome do meu benfeitor!), que me teria dito que haveria interesse da família em vender o automóvel.

- É certo, disse-me com forte sotaque lusitano, mas não lhe posso dar a resposta hoje, pois tenho que acertar também com meu outro irmão...

- Por favor, volte amanhã à noite!

Foi a única noite que passei em claro em toda a minha vida.

No dia seguinte, trabalhei o dia todo só pensando "naquilo" (no bom sentido, é claro...).

A noite finalmente chegou e, tentando não demonstrar muita ansiedade para não elevar o preço, recebi a esperada notícia:

- Olhe, doutor, meu irmão concorda com a venda, mas só por duzentos cruzeiros!

Tremendo e suando frio, mal pude fazer o cheque e combinar para o dia seguinte a assinatura do recibo e a retirada do carro.

Finalmente meu!

Começou assim, no dia seguinte, 24 de março de 1972, a odisséia da restauração que poderá ser contada em próximo episódio.

Momentos Inesquecíveis Veteran Car



No sensacional flagrante do Radiador, João Rocha Lagoa quando adentrava ao American Bar do Hotel Primus para inesquecível "canja" ao saxofone. Horas depois uma ação popular movida pela unanimidade dos hóspedes do prestigioso hotel encerrava o concorrido sarau.

EUROPA, EUROPA

Roberto Dieckmann

O tio chegou um pouco antes da hora e parou na rua em frente à estação para avistar o trem sem sair do automóvel. Estava muito frio no início daquele julho de 52 e a chuva fina, que não respeitava agasalho algum, recomendava a espera ali. Pouco a pouco, as gotas iam vedando a visão, recuperada com uma solitária varrida de sonolentos limpadores: schlaff.

Demora a viagem, embora para o garoto de 11 anos estivesse tudo como em sonho: o abraço tão apertado do pai enquanto conversava com o chefe do trem, a baldeação em Pinda, mais outra espera muito quieto na estação, então já temeroso da carranca grisalha de mais um chefe. Chefes e mais chefes, uniformes e galões, ia passando de mão em mão, olhando de baixo toda aquela movimentação cautelosa e preocupada, mas em nada diminuindo a emoção da primeira viagem sozinho. O primeiro vôo solo, o primeiro beijo, a primeira prova, ninguém esquece. Nem mesmo o enjôo da passageira dois bancos à frente, e que tumultuara de tal forma o vagão, fora capaz de tirar aquele brilho entusiasmado dos olhos do sobrinho.

Menos paciência no tio pouco dado a esperas e mais chuva pingando no vidro fizeram despertar os limpadores em duas varridas. Schlaff, schlaff. Deu sorte, logo o farol apareceu na ponta da rua e atrás



O Standard Vanguard (Manual do proprietário)

dele as janelas iluminadas de amarelo com os sorrisos de uma chegada, vai ver até mesmo da enjoada.

O tio recebeu o menino com ar de alívio, que dobraria três semanas depois com a reentrega do sobrinho, intacto e indestrutível, apesar de tudo e de todos, ao mesmo chefe do trem. Partiram em direção à casa, ao chocolate da tia, o tempo marcado pela chuva e por mais intermináveis schlaffs.



Peugeot 203: C'est magnifique!

Era, é claro, um carro europeu. Não o fosse, não seria possível limpar o vidro sem ligar o motor, para fazer vácuo, para acionar aqueles limpadores da Idade da Pedra Polida (em automobilismo, a História começa aqui, depois vieram os Cromadores, nossos antepassados que andavam eretos com grandes escovas nas mãos).

Resultado de anos de guerra, o Brasil dispunha de divisas em excesso em comparação com os países industrializados, vencedores ou vencidos, que necessitavam equilibrar as suas economias através de exportações. Em consequência, importamos um grande número de automóveis de todas as origens, preços, desempenho e qualidade, fosse o carro grande americano - então bem tradicional por aqui - fosse o pequeno europeu, uma alternativa praticamente desconhecida nos anos anteriores à II Guerra.

Devemos notar que as fábricas de automóveis quando reiniciaram as atividades procuraram dar continuidade ao produto que estava em fabricação antes da guerra. Esta regra valeu para os Estados Unidos onde o Chevrolet de 1946 era o mesmo de 42 e, sem exceção, também os seus concorrentes repetiram o projeto de 42. Na Europa, a situação era outra devido à duração maior da guerra e aos bombardeios que foram dirigidos intensamente a todas as instalações industriais. Em consequência, os investimentos necessários à reconstrução das fábricas foram dimensionados para uma nova concepção do produto automóvel, mais adequado à previsível disputa de mercado durante os anos do pós-guerra.

Excetuando-se o Volkswagen - de projeto avançado para a década de 30 e que seria relançado igual à série de 1939 - e as demais fábricas alemãs, inteiramente destruídas e desprovidas de corpo técnico, as indústrias prepararam novos modelos para a guerra do mercado.

O esforço de comercialização dos fabricantes

européus foi muito grande e desenvolvido através de organizações de venda e assistência técnica e preços convidativos (um carro europeu, de pouco luxo e com motor 1,5 litro, custava pouco acima da metade de um Chevrolet ou Ford do mesmo ano). No Brasil, o número total de importações não chegou a impressionar, dada a preferência do consumidor da época pelo carro grande, mas uma série de características técnicas eram comuns apenas aos carros europeus e se tornaram universais mais tarde, tendo aprimorado o nosso paladar tecnológico e sendo justo anotar:

- Motor de 4 cilindros, com válvulas no cabeçote e cilindrada entre 800 cm³ e 1500 cm³.
- Caixa de marchas com 4 velocidades à frente.
- Suspensão independente na frente e em já muitos casos, também atrás.
- O chassi convencional separado foi rapidamente abandonado em favor da solução monobloco com notáveis resultados econômicos e de desempenho; as dimensões continuaram menores em cerca de 1m em relação ao carro americano e os limpadores de pára-brisas eram elétricos.

Entre os modelos mais comuns dessa geração de automóveis que transformou o perfil do produto e que representou cerca de 20% da importação total de automóveis devemos destacar:

- da Inglaterra, AUSTIN A-40, HILLMAN, MORRIS MINOR e OXFORD, STANDARD VANGUARD e os produtos das filiais FORD e GM, respectivamente, o CONSUL e o VAUXHALL.
- da França, SIMCA ARONDE, PEUGEOT 203 e RENAULT 4CV. A FORD francesa manteve o projeto tradicional e depois foi incorporada pela SIMCA.
- da Alemanha, VOLKSWAGEN, FORD TAUNUS, OPEL OLYMPIA (GM) e DKW.
- da Itália, Suécia e Checoslováquia, os modelos FIAT 1400, VOLVO 444 e SKODA 1100 e TATRAPLAN.

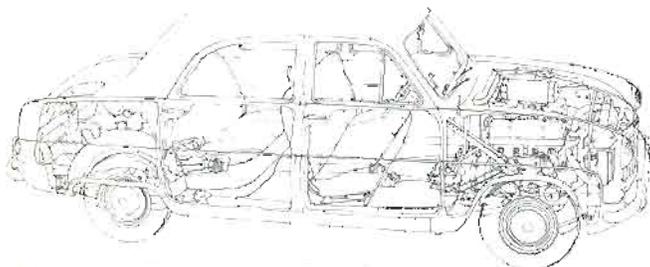
O Standard Vanguard, o Austin A-70, o Citroen



O Morris Minor para inglês ver.

11 e o Tatra possuíam motores de cilindrada superior a 1,5 litros, mas pertenciam a esta classe de automóvel. O automóvel europeu maior tinha motor de 6 cilindros, um preço muito superior e a sua importação por aqui não mereceu maior destaque.

O mercado mundial recebeu muito bem estes modelos que andavam 9Km ou mais com 1 litro de gasolina e atingiam 120 Km/h com boa estabilidade e segurança. Entretanto, a preferência nacional da época era o carro americano que consumia o dobro do combustível (havia um subsídio de 50% no preço do litro da gasolina, daí os Cadillacs dos deputados), custava também o dobro, mas em contrapartida mantinha a velocidade de 140Km/h sem problemas, era robusto e de manutenção simplificada. Era, sem dúvida, bem adequado aos motoristas e às estradas da época. Quando o subsídio da gasolina caiu depois da Guerra de Suez (1956) e a produção nacional foi baseada em modelos de concepção europeia, o preço do carro americano usado despencou, mas este é um assunto para o Muricy. ■



Honesto e transparente: o Ford Consul.



Um Universo em Ferramentas



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

Missão em Havana

Do Enviado Especial do Radiador Paulo Guilherme Hamacher

O CONVITE

Chamado que fui à alta direção do RADIADOR, apresentei-me célere, conforme as instruções recebidas.

Fui informado que embarcaria no dia seguinte para o Caribe, para uma série de reportagens, provavelmente em vôo de primeira classe, como é usual entre os editores da revista.

Corri em casa, chequei meu passaporte e pus-me a arrumar a mala, sem esquecer naturalmente a sunga, os óculos escuros, o óleo de bronzear e os demais pertences pertinentes à viagem que faria, possivelmente a Aruba, talvez Curaçao ou, com um pouco mais de sorte, até mesmo a Cancun ou Acapulco.

Ledo engano!

Quando cheguei ao Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, com a indefectível máquina fotográfica ao pescoço e o tradicional bonezinho de turista, fui informado que o meu Caribe sonhado era na verdade Cuba, aquela do Fidel.

Lágrimas de frustração vieram-me aos olhos. Naquele momento senti que havia algo de errado no ar, porém meu gordo salário e senso profissional obrigaram-me a seguir em frente.

Dirigi-me ao check-in para constatar mais um erro de avaliação. Eu não viajaria pela Varig, Lufthansa ou qualquer outra empresa de grande porte, mas sim pela VIASA, medida de economia que imediatamente atribuí ao Henri Braunstein.

Pisquei os olhos marejados e confirmei: VIASA.

Heroicamente, coloquei-me na fila e, check-in feito, perguntei num fio de voz:

- Qual é o equipamento?

- Um Aerobú, semi novo, recém chegado da Bósnia, obsoleto por lá.

Lembrei-me do salário, do senso profissional e com a teimosia típica de um colecionador de carros antigos adentrei ao Aerobú, cogitando da famosa primeira classe prometida pelos meus editores.

À porta da aeronave dobrei com naturalidade à esquerda, sendo então formalmente repreendido. Disseram-me: - Cavaleiro, seu lugar é o balaústre número 79, no fundo, à direita.

Confesso que neste momento pensei em sair correndo. Minha curiosidade e teimosia, já mencionadas anteriormente, conduziram-me em pé para Cuba.

A CHEGADA

Após um resfolegante vôo com escala na aprazível Caracas, capital da Venezuela, que lembra muito Magé, no Estado do Rio, só que bem mais feia, chegamos finalmente àquela que outrora havia sido a capital do *dolce far niente* americano nos anos 50.

Como uma das características do RADIADOR sempre foi a mordomia que proporciona à sua equipe, não me surpreendi quando encontrei um automóvel com *chauffeur* à minha disposição. Tratava-se de uma Buick 1949, em estado deplorável, conduzida por Juanito. só Deus sabe como.

Chegamos a duras penas ao Hotel Nacional, cinco estrelas que antigamente era usado pelos mafiosos americanos para reuniões fora de seu país. Vale lembrar que este hotel foi tema de um filme recente, sendo bombardeado do mar à época da ascensão de Fidel Castro e sua trupe ao poder.

Após uma noite de sono merecido, pus-me a trabalhar para justificar meu polpudo salário.

Antes, porém, chequei meu numerário em dólares,



O autor experimenta o asfalto de Havana.



Lançamento em Cuba: Jaguar com frente de Mercedes.

que me foi apressadamente entregue pelo Candelot no momento do meu check-in.

US\$ 18,00! Deve ter havido algum engano! ...

No entanto, como bom soldado, fui à luta...

A CIDADE/O PAÍS

Juanito, meu fiel escudeiro, já me aguardava. E minha máquina Xereta estava pronta para disparar as fotos maravilhosas que iriam propiciar aos milhares de leitores do RADIADOR uma pávida (como as fotos) idéia de Cuba.

A primeira sensação que se tem é a de que saímos de uma máquina do tempo, observando os Buicks, Pontiacs, Cadillacs, Fords e Chevrolets que trafegam garbosamente pelas ruas de Havana.

Cabe aqui um comentário: não informaram aos cubanos que existe uma tal de lei da gravidade, revogada que foi por Fidel. E o tal do Newton foi preso como revolucionário anti-regime cubano. Assim, por mais que os leitores tentem imaginar o estado deplorável da frota cubana, garanto que é pouco, muito pouco.

Minha Xereta disparava sem parar, não deixando passar nada, sempre a bordo do nosso fogoso Buick.

Dei-me conta, então, de diversos carros que nunca havia visto e que me permito citar para vocês: Volgas, Moskovitchs, Gaz, Zyl, Aros, enfim, o que havia de mais moderno e avançado na indústria automobilística da antiga Cortina de Ferro.

Ladas, ah! Ladas, esses só para a troika, os milionários locais...

Para os saudosistas e principalmente os curiosos, relato casos absolutamente peculiares:

1. Numa ida para Varadero, praia maravilhosa a leste de Havana, pude assistir ao "pega" de uma Buick 1949 com uma 1951, cada qual com pelo menos oito copilotos a bordo, a uma velocidade de aproximadamente 80Kms à hora, até que a 51 ferveu...

2. Vi em Cuba toda sorte de veículos rodando normalmente tais como Messerschmidt, Nash

Ambassador conversível, Mercedes quatro portas sem capota, Anglia, Standard Eight conversível, MGA (pelo menos três. Atenção Max) e até mesmo, acreditem, Ladas Limousines que são usados como táxis do Poder Popular.

O que é Poder Popular? Bem, isso é outra história...

RETORNO

Após recolher material para muitas reportagens e com a minha Xereta quase fundindo de tantas fotos (mais ou menos 30) tiradas, pus-me a caminho do majestoso Aeroporto José Martí, com seus dois quadros de avisos (só dois) e adentrei mais uma vez ao confortável Aerobú, com destino ao Brasil.

- Boa tarde, Boa tarde cavalheiro, o senhor...

- Já sei, balaústre 79, tudo bem.

Prometi a mim mesmo que quando chegasse ao Brasil iria me comunicar com os editores do RADIADOR. Deve ter havido algum engano... ■

Momentos Inesquecíveis Veteran Car



A exemplo de Araxá, a feira de peças se constituiu num dos pontos altos da reunião de São Lourenço. Milhares de acessórios foram freneticamente disputados. A foto mostra dois colecionadores do Rio de Janeiro na barraca do Hugo, cuidadosamente disfarçados para desviar a atenção da concorrência, em busca de lanternas para uma De Soto Coupé e de bóias para um carburador de Cadillac.

CADILLAC, O PADRÃO DO DESEJO

José Rezende Mahar



Três gerações de Cadillac, sem rabo de peixe.

O Padrão do Mundo Automóvel Os Primórdios da Qualidade

No começo da era do automóvel, na virada do século 19 para o 20, as fábricas eram pouco mais do que oficinas onde artesãos montavam à mão os primeiros veículos. Os carros dessa época quebravam muito e as peças tinham que ser adaptadas e ajustadas por mecânicos até entrarem no lugar que lhes cabia e poderem funcionar.

Henry Martyn Leland nasceu em 16 de Fevereiro de 1843 em Barton, no estado americano de Vermont, de uma família de fazendeiros severamente limitada de dinheiro, o que fez com que o pequeno Henry, no começo da adolescência, passasse a trabalhar para uma fábrica de calçados. Seu tedioso trabalho era colocar solas nos sapatos, o que o fez inventar rapidamente uma nova forma de realizar essa instalação e dobrar sua produtividade sem errar, dobrando também sua renda aos onze anos. Daí foi trabalhar na Colt, famosa por suas armas de fogo. Ali ele aprendeu o princípio da peça de reposição, que devia ser feita com tal precisão que pudesse ser trocada sem que fosse necessário qualquer trabalho de adaptação.

Nessa época qualquer mecânico que se prezasse estava procurando aplicar seus conhecimentos na nascente indústria do automóvel e a firma de engenharia que Leland fundou não foi exceção, fabricando motores para a nascente fábrica de R.E. Olds, que conhecemos

hoje em dia como Oldsmobile, uma das marcas da GM. Os princípios de precisão tão severamente defendidos por Leland faziam com que seus motores fossem até 20% mais potentes que os fabricados pelos irmãos Dodge, e fizeram com que o primeiro "Merry Oldsmobile" tivesse boa aceitação apesar de seu motor ter um só cilindro e, teoricamente, grande tendência para vibrar em funcionamento, o que não acontecia por sua grande exatidão de construção.

Mais tarde Leland assumiu o comando da Detroit Automobile Company e criou um novo motor mais potente para o produto que deu nome à nova fábrica: Cadillac.

Começando a Marca

Antoine Laumet de la Mothe Cadillac foi o fundador da cidade localizada no estreito dos Grandes Lagos que a separa de Windsor, no Canadá, motivando seu nome: Ville D'Étroit, mais tarde simplificada para Detroit, a capital americana do automóvel. Em Setembro de 1902 foi completado o primeiro protótipo e daí para a frente a integridade do projeto e a qualidade de execução deram à Cadillac uma vantagem psicológica que não seria mais perdida, ajudando-a a conquistar mercados até no exterior.

Um desses mercados foi o da Inglaterra, onde em 1908 foi feito um teste que hoje em dia seria motivo de riso, mas que na época foi importantíssimo para afirmação da marca: o Real Automóvel Clube escolheu três Cadillac

ao acaso nos depósitos do importador e levou-os até a famosa pista de Brooklands, onde fizeram dez voltas e foram inteiramente desmontados até o último parafuso e porca. Foram misturadas todas as peças e então remontados os carros.

Como aconteceu uma inundação nos boxes, um dos carros não funcionou imediatamente e teve algumas de suas peças substituídas por componentes vindos do estoque do importador, após o que tudo ficou perfeito sem que houvesse necessidade de qualquer ajuste ou adaptação nas peças novas. Para quem está acostumado aos carros modernos essa prova pode parecer ridícula mas na época foi motivo de muita admiração.

Em 1905 Leland criou um novo carro com quatro cilindros e transmissão por cardan, num desenho similar aos veículos modernos e que pulou a etapa do motor bicilíndrico. Era o Cadillac Thirty, que aconteceu no mercado ao mesmo tempo que o imortal Fordinho modelo T, o carro que deu mobilidade às multidões. O Thirty, muito caro, foi o carro-chefe da formação do que é hoje a maior empresa do mundo, a General Motors. Fundada por William Crapo Durant, um dos pioneiros da motorização, a GM incorporou a Buick, a Oldsmobile e a Oakland. Em 1909 a Cadillac entrou para a GM como a grande marca de prestígio e, em 1910 o filho de Leland, Wilfred, foi tão convincente ao defender o grupo da ameaça de fechamento que os banqueiros financiadores do conglomerado resolveram afastar

Durant e dar um novo sopro de vida ao grupo.

Um dos momentos mais significativos da marca aconteceu em 1910, quando um dos Cadillac causou um acidente com um dos líderes do grupo, que foi atingido fatalmente pela manivela de partida. Sim, nessa época os carros eram ligados como as motocicletas de trail atuais e tinham o péssimo hábito de dar verdadeiros coices de mula nos incautos. Para evitar isso a Cadillac foi a primeira marca a oferecer um motor elétrico de partida desenvolvido por Charles Kettering, mais tarde o inventor do sistema de ignição por bobina e platinado que, de forma modificada, sobrevive até hoje, substituindo os pouco confiáveis magnetos desse tempo.

O Primeiro V8

Mas a verdadeira marca da Cadillac na tecnologia automotiva foi criar o primeiro motor de oito cilindros em "V" a ser produzido em escala industrial. Aplicando os princípios de qualidade e precisão tão caros a Leland, o primeiro Cadillac V8 chegou aos compradores em 1915 e alcançou a espantosa marca de 13.000 unidades vendidas no seu primeiro ano de produção, para um carro de preço elevado como era.

A era do Cadillac multicilíndrico tinha chegado. Aliás desde essa época sempre houve um motor V8 na linha da Cadillac até os dias de hoje, o que torna única essa grande marca.



Rabo-de-peixe

Dois novos fatos aconteceram logo após o V8: severas provas do Exército americano escolheram o Cadillac para serviço dos generais na Primeira Guerra Mundial e Durant voltou a comandar a GM. Logo houve desentendimentos entre os Leland e Durant, o que os fez sair e fundar com Henry Ford a Lincoln. Sem os Leland pai e filho não haveria Cadillac nem Lincoln e o desenvolvimento da indústria automobilística teria sido muito mais pobre e lento.

Com a saída dos Leland a nova influência na Cadillac foi a do recém-nomeado presidente da GM, Alfred

1927, teve sucesso imediato pelo prestígio emprestado pela marca Cadillac e seu preço de US\$ 2.500, exatamente a meio caminho entre a Cadillac e o Buick. No campo técnico as coisas iam bem, com a adoção de freios nas quatro rodas em 1924, bem como de um novo V8 modificado no virabrequim para eliminar as vibrações. A La Salle projetada por Earl, com suas curvas suaves e cores atrativas, foi provavelmente o primeiro exemplo de um automóvel criado com arte. Inspirada nos Hispano-Suiza e em vários outros projetos europeus, a nova imagem da GM somava à estética euro-



Mais rabo-de-peixe.

Sloan, e do fabricante de carrocerias Lawrence Fisher. Ambos concordavam que na hora da venda era realmente decisivo a aparência do automóvel. Na era dos Leland o estilo não tinha a importância da qualidade mecânica. Tudo isso iria mudar com a chegada à presidência da Cadillac de Larry Fisher.

A Era do Design

Os astros e estrelas de Hollywood estavam começando a usar automóveis como modo de expressão de imagem e o revendedor de Los Angeles, Don Lee, começou a modificar Cadillacs para satisfazer seus clientes mais abonados. Quando Fisher conheceu o trabalho do projetista chefe da oficina de Lee, Harley Earl, imediatamente contratou-o. Este foi um ato que teria influência em toda a indústria mundial: criar o primeiro estúdio de estilo para separar nitidamente as marcas que compunham a GM, o que levou o grupo a criar uma nova marca quase que imediatamente.

Essa marca, La Salle, homenageava Robert Cavalier, Sieur de LaSalle, o conquistador francês que ocupou o Mississippi para a França em 1682. A LaSalle foi planejada para ser a marca a ocupar o espaço entre o mais caro dos Buick e a mais barata das Cadillac. Lançada em

péris os avanços tecnológicos dos americanos, como o uso de cromagem, vidros de segurança e sincronização na segunda e terceira marchas, iniciados em 1929, o ano da quebra da Bolsa de Nova York e o início da Depressão.

O V16

Os primeiros anos da década de 30 foram um tempo de fortíssimo desenvolvimento para o carro de luxo americano, tanto do ponto de vista técnico quanto estético. Ambos tiveram a mesma importância dentro da GM, que pode investir na imagem de prestígio da Cadillac para garantir a superioridade de vendas em relação aos seus rivais Lincoln, Packard e Duesenberg. Desta forma semanas depois da queda da Bolsa foi apresentada ao público o mais sofisticado dos carros GM: a Cadillac V16 série 452.

Sem ter a performance dos Duesenberg, ainda assim a V16 marcou época na história do automóvel por ter tido o único motor desse tipo a ser comercializado regularmente. Junto com o V12 desenvolvido ao mesmo tempo, o V16 pavimentou a estrada para a liderança entre os supercarros dos anos 30, sem dúvida auxiliado pela beleza extrema do carro e de seu motor. Sim, do

motor também, já que ele foi projetado para ter um visual limpo e desimpedido exaltado pela cuidadosa localização dos componentes elétricos e do acabamento das tampas de válvulas, lição sem dúvida aprendida dos imortais carros de Ettore Bugatti. Com 175 cavalos a nova Cadillac podia alcançar até 160 km/h quando equipada com carrocerias leves, e o refinamento oferecido pelos sete litros e meio do motor era sem igual, como também a ausência de vibrações e o prodigioso consumo de combustível (média de 3 km/litro).

Mas foram as carrocerias que permitiram à Cadillac sobreviver a esses anos de vacas magras. A mão de Harley Earl se fazia sentir em todas as marcas da GM, porém com mais energia na linha da Cadillac e La Salle, assegurando que o progresso técnico fosse acompanhado de modo igual no plano estético.

O marco foi a suspensão dianteira independente. Ao mesmo tempo que dava um controle maior sobre os movimentos do carro junto com melhor conforto de marcha, esse novo tipo de suspensão permitiu que o motor chegasse mais para a frente e ficasse mais baixo dentro do chassi. Isso mudou tudo nos limites de projeto que cerceavam os estilistas do começo dos anos 30: agora os passageiros não precisavam mais sentar sobre o eixo traseiro e ficaram com seus espaços inteiramente contidos no entre-eixos. Os Cadillac ficaram mais confortáveis e melhores de curva, bem como suas linhas foram abaixadas e alongadas, como era a intenção declarada de Harley Earl: "Objetos oblongos são mais bonitos que os quadrados". Outra novidade dos anos 30 foi a invenção do quebra-vento, que completava a evolução das linhas cada vez mais arredondadas e escuras. Essa tendência foi completada em 1934 com o lançamento dos paralamas em forma de pontão, uma tendência que formou a linha mestra do estilo americano até bem depois de 1950. Foi também a época em que foi adotado o pneu de banda branca.

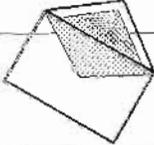
A Era Mitchell

Por volta de 1936 foi admitido na seção de estilo William Mitchell, que estava destinado a prosseguir o trabalho de Earl mantendo a liderança estilística da marca. Até essa época o estribo lateral, conforme o tem nosso Fusquinha, era parte integrante de qualquer projeto. Mitchell foi quem começou a mudar isso. O típico carro americano era alto e largo e entrar nele de forma elegante requeria algum lugar para pisar. Por volta de 1938 os carros começaram a ser mais longos e baixos, com seus bancos mais perto do chão, fato que tornou os estribos inúteis. O primeiro projeto a respeitar esses novos ditames foi a Cadillac Série 60 Special de 1938: um novo e compacto sedan de quatro janelas que combinava disciplina artística com um forte apelo ao

consumidor. Pode-se dizer que essa foi a primeira Cadillac moderna.

A 60 Special combinava em seu design linhas retas e curvas com uma decoração externa discreta, pelo menos no começo, e tinha uma área envidraçada razoável, ajudada pelas molduras finas das janelas. Com o novo bloco do V8 montado em peça única, mais suave e moderno, ela proporcionou um recorde de vendas em 38 e marcou o fim de uma era. Daí para a frente as coisas iam ser outras. 1940 marcou o fim dos magníficos V16 e da marca La Salle, substituída por uma nova série mais barata, a 61, e em 1941 chegou o primeiro câmbio Hydramatic e o ar condicionado automotivo. A Segunda Guerra interrompeu a produção de carros particulares para os americanos em Março de 1942, só reiniciada em Agosto de 1945.

(Este artigo continua na próxima edição) ■

Correspondência em dia



Belo Horizonte, 25 de maio de 1994.

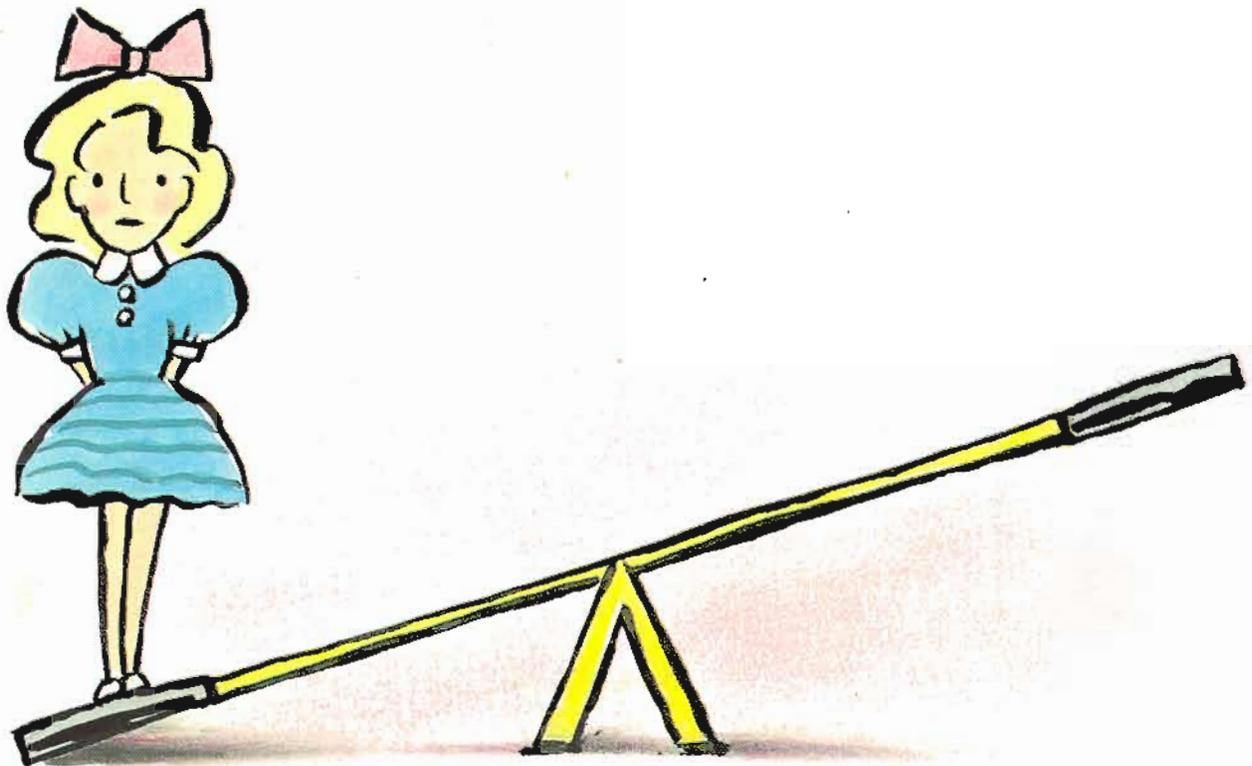
Prezado Redator de "O Radiador",

Procurando uma solução para o gravíssimo problema em que se envolveu o Veteran RJ com as declarações efetuadas no "Sem Censura", fizemos uma reunião conjunta do Veteran MG e do Clube do Machão Mineiro e após demorados estudos, antigomobilísticos e anatômicos, chegou-se à conclusão que o melhor é uma mulher fantástica em um belo Fordinho.

Acima vai uma foto documentando o memorável encontro entre o Veteran MG e o Clube do Machão Mineiro.

Atenciosamente,

Otávio P. Carvalho - Diretor



CRIANÇA NO BANCO DA FRENTE.

Evite acidentes.
Mantenha as crianças no banco traseiro.



TECNOLOGIA A SERVIÇO DO HOMEM