

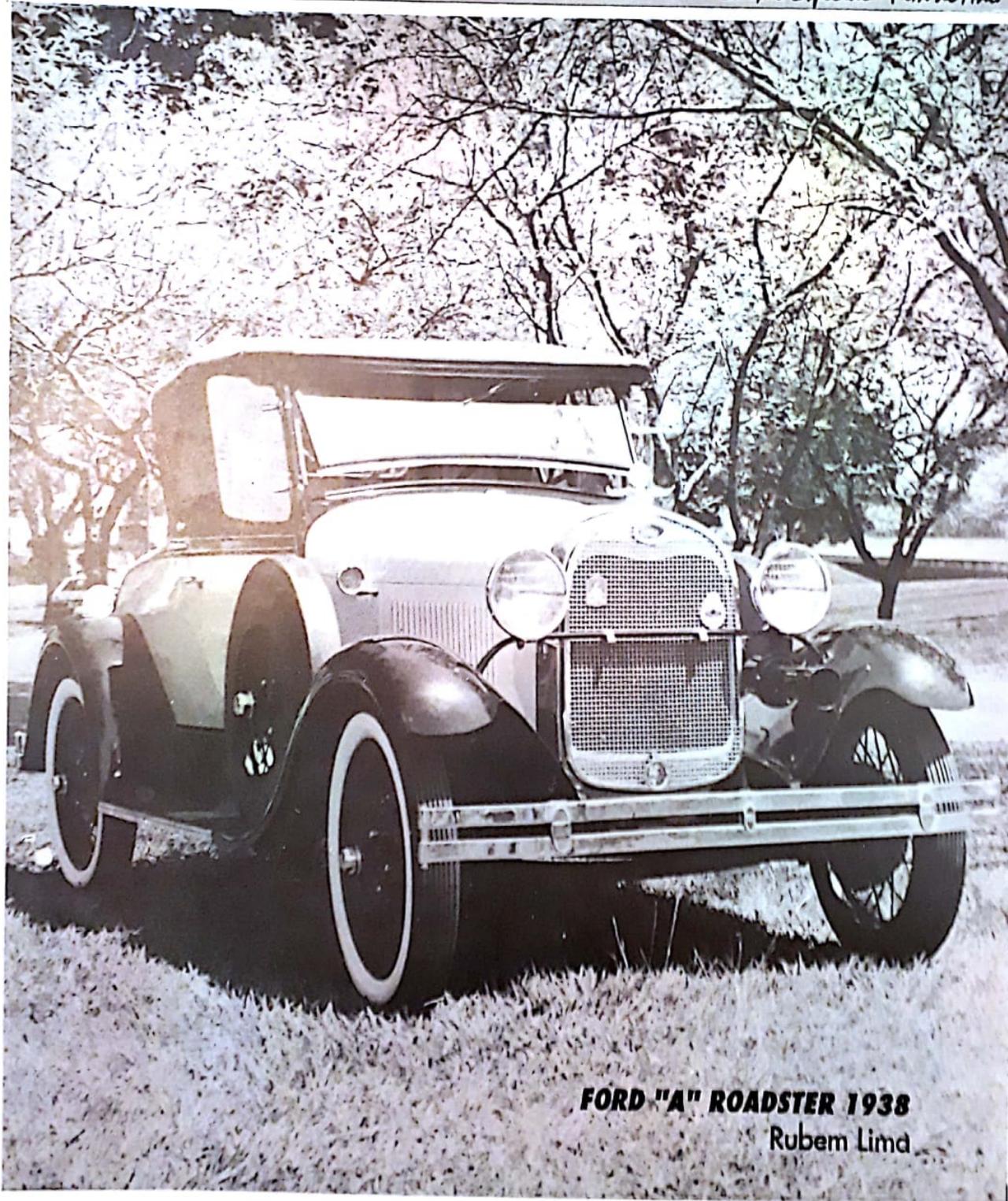


O RADIADOR

PUBLICAÇÃO DO VETERAN CAR CLUB DO BRASIL - RIO DE JANEIRO

Biênio 1993/1994
Gestão Jubileu de Prata

NOVEMBRO - DEZEMBRO/93 Nº 31
Edição Especial - Fim de Ano



FORD "A" ROADSTER 1938

Rubem Lima

1993: UM ANO MARCANTE PARA O VCC-RJ



Estamos chegando ao fim de 1993, um ano que podemos considerar excepcional na história do nosso Clube.

Comemoramos em altíssimo estilo o nosso jubileu de prata, promovendo um sem número de eventos que alcançaram grande sucesso.

Re-editamos o Radiador, projeto que foi acalentado por várias Diretorias nos últimos anos e que tivemos a oportunidade de implementar, com a colaboração dos companheiros José Cândido Muricy, Fernando Gameleira, Roberto Dieckmann e Sergio Fortes.

Como tudo em nosso país é razoavelmente efêmero ou provisório, aguardamos o Radiador chegar a esse sexto número de sua nova fase para comemorar nossa façanha. É o que fazemos nesse momento, cientes do sucesso que a publicação tem alcançado junto aos nossos associados e aos demais antigomobilistas espalhados por todo o país. Este é o momento, também, de

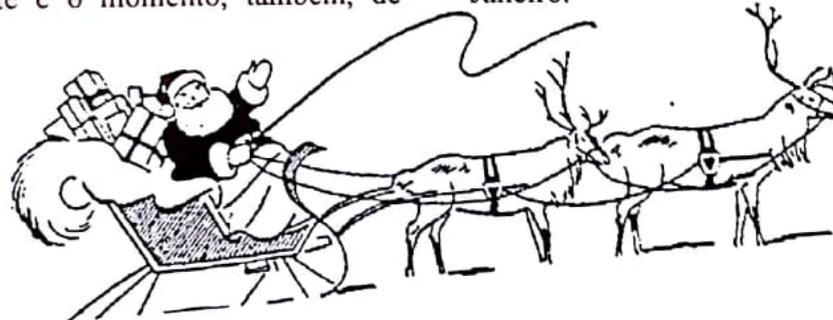
prestarmos nossa homenagem ao companheiro Carlos Nunes Vilhena, precursor e incansável batalhador pela afirmação de nossa publicação.

Comemoramos também, em 1993, o notável crescimento do acervo de nosso Clube. Importamos belos automóveis de outros Estados. Além disso, vários companheiros permanecem ativos na tarefa hercúlea de restaurar os automóveis que muito em breve irão abrilhantar nossos eventos.

Nossa sede é uma realidade e o nosso encontro "oficial" de Angra dos Reis alcançou enorme sucesso, merecendo elogios de todos os colecionadores que nos honraram com sua presença.

É o caso, então, de se perguntar: faltou alguma coisa?

Falta, sim. Falta desejar a todos os nossos associados e amigos um Feliz Natal e um ano de 1994 repleto de saúde e venturas e que, acima de tudo, nos mantenha unidos em torno do nosso objetivo saudável e meritório de preservar a memória do automóvel antigo no Rio de Janeiro.



J. Aurélio Afonso Filho
Presidente

Trenault 2V Conversível 1878

O RADIADOR

Jornalista responsável
José Aurélio Afonso Filho

**Editoração Eletrônica e
Concepção Visual**
André Gelli -
Tels.: 285-5527/538-9220

Impressão - Gráfica MEC
Tel.: (021) 577-5221 - Fax: 577-9065

Publicidade e Coord. Geral
Fernando Gameleira

Colaboradores
José Cândido Muricy Neto
Roberto Dieckmann
Sergio Fortes
Danieła 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

Dir. Presid. -
José Aurélio Afonso Filho
1º VICE - Wilson Saraiva
2º VICE - Nelson Afonso
1º SEC - Sergio Fortes
2º SEC - Carlos A. Candelot
Dir. Social - Ony Coutinho
Dir. Téc. - Pedro Paulo Viola
1º Tes. - Edison Ferreira
2º Tes. - Henri Braunstein

O GRANDE ENCONTRO DE ANGRA DOS REIS

A Federação Brasileira de Automóveis Antigos atribuiu uma grande responsabilidade ao Veteran do Rio de Janeiro, conferindo-lhe a incumbência de organizar, sempre aproveitando o feriado do 7 de setembro, um evento nacional que congregasse colecionadores de todo o país.

A tarefa não era fácil mas não nos restava outra alternativa a não ser trabalhar duro para promover um encontro que estivesse à altura das grandes reuniões a que temos tido a satisfação de comparecer, organizadas pelos companheiros de Minas Gerais, São Paulo, Curitiba, Rio Grande do Sul e Vitória, entre outras.



Cadillac Coupé de Ville 1949, de Otavio Carvalho

O evento que promovemos em Nova Friburgo, em 1991, valeu como um bom ensaio geral. Em 1992 transferimos nossa reunião para Angra dos Reis, atendendo solicitação de companheiros de vários Estados, que defendiam a tese de que o encontro do Rio de Janeiro deveria sempre ocorrer numa localidade de nosso litoral. Isso foi feito, mas não contamos, no ano passado, com a boa vontade de São Pedro. Choveu uma barbaridade. Angra 93, no entanto, foi um sucesso. Dias maravilhosos, automóveis de alto nível, lindo cenário, ótima programação e,

acima de tudo, um excepcional clima de confraternização entre os participantes do evento.

Custou um pouco mas parece que o Veteran do Rio de Janeiro conseguiu traçar o perfil do encontro de âmbito nacional que está apto a realizar. Nossa reunião tem características próprias. Não é um evento grandioso, como Araxá ou Curitiba. Temos limitações de espaço, de acomodações e até mesmo, em certa medida, de acesso ao local do nosso encontro.

Ficou claro, no entanto, que nenhum desses fatores nos impede de promover uma belíssima reunião de automóveis antigos, sofisticada e restrita até certo ponto, mas certamente muito bonita e agradável.

Por tudo isso o "Radiador" parabeniza os companheiros José Aurélio, Wilson Saraiva, Carlos Candelot e Edison Ferreira, artífices do grande trabalho realizado, o qual não poderia ter alcançado melhores resultados.

Para o brilho de nosso evento contribuiu a presença de uma delegação "de peso" de Minas Gerais, com belíssimos automóveis, destacando-se a irrepreensível Cadillac Coupé de Ville 1949 de Otávio Pinto de Carvalho, o sensacional Impala conversível 1961 de Milton Lapertosa, a belíssima Mercedes Benz 250 SE Coupe 1967 de Antonio Wagner Henriques e o inteiríssimo Buick Sport Sedan Skylark 1968 de Navantino Alves Filho.

De Ribeirão Preto recebemos a visita de Luiz Alberto Cerri, Mario Titoto e Diógenes Feitosa, tendo este comparecido ao encontro com um Ford Sedan 1952 de excepcional qualidade e originalidade.

Vitória também disse presente ao nosso evento, com a participação de Roberto Carvalho, Presidente de seu VCC, a bordo de um bonito Chevelle Malibu 1967, Ricardo Pianca, com Envemo Super 90 de 1981, Tarcísio Rogério Faustini, Geranço Bragança e Silvio Ramos, este o feliz ganhador de uma passagem Rio-Buenos Aires-Rio sorteada em nosso jantar de encerramento.

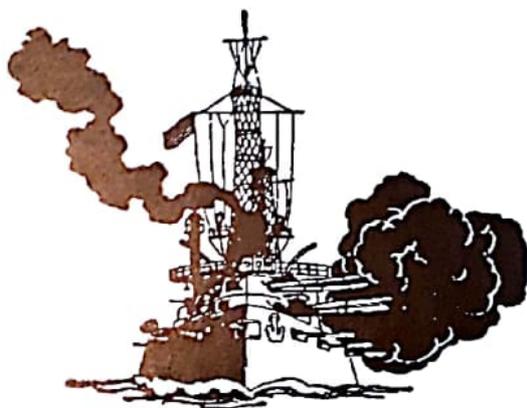
Da cidade de São Paulo registramos com muita honra a presença de Og Pozzoli, Presidente da Federação Brasileira de Automóveis Antigos, com seu Cadillac Coupé de Ville 1971, Simone Belda, William Rubens Teixeira, Homero César Rodrigues, Claudio Borrego, Jefferson Rios Domingos, com Chevrolet Impala conversível de 1964, Carlos Alberto Golzer, com Buick Le Sabre 1967 e Francisco Ernando Soares Nicolau, com Volkswagen Sedan 1953.



Dodge Brothers 1929, de Jorge Porcaro - "Best of the show"

A delegação do Rio de Janeiro esteve assim composta: José Aurélio Afonso (Cadillac 1949, Jaguar Mark X 1964, Chevrolet Impala 1963 conversível, Chevrolet 1953 conversível, Chevrolet 1940 e Karmann Ghia 1969 conversível); Wilson Saraiva (Mercedes Benz 220 de 1952 e Mercury Monterey 1954); Edison Ferreira (Chevrolet Impala 1961); José Cândido Muricy (La Salle conversível de 1939, agraciada com o prêmio do júri feminino); Roberto Dieckmann (Cadillac Sedanette 1949); Jorge Porcaro (Alfa Romeo Spider 1972 e Dodge Brothers 1929, vencedor do Troféu Ibrahim Sued, conferido ao automóvel "Best of the Show"); Francesco Caffarelli (Dodge Royal Lancer hardtop 1956, ganhador do prêmio atribuído pelo júri infantil, Chevrolet Impala 1958 e Cadillac Coupé de Ville 1974); Carlos Alberto Candelot (Chevrolet Impala 1971); Sergio Fortes (Pontiac Catalina 1951); Ony Coutinho (Plymouth Belvedere 1955); Alfredo Amaral (BMW Targa 1974 e Alfa Romeo Spider 1971); Nelson Afonso (Chevrolet Impala 1968) e Aloísio Silva (Chevrolet Brasil Pick Up 1963).

REUNIÃO DA ESCOLA NAVAL



Os mais veteranos atestam a qualidade dos encontros de automóveis antigos de que costumavam participar, anos atrás, na Ilha de Villegagnon, atendendo convite de oficiais de nossa Marinha de Guerra.

Alguma coisa mudou, infelizmente. E, como todos conhecem o nosso lema "O Radiador não mente jamais", não podemos abrir mão de atribuir uma nota baixa ao evento alvo dessa reportagem.

Muita coisa pode ter ocorrido, a começar, possivelmente, pela falta de um maior entrosamento entre nosso Clube e os responsáveis pela organização das dezenas de eventos que marcaram a comemoração da 47a. Regata da Escola Naval.

A conclusão inevitável é a de que não convém participar de um evento gigantesco em que a presença dos automóveis antigos é apenas um ínfimo detalhe, em meio a dezenas de outras atrações.

Faltou planejamento. Faltou local adequado e seguro para exposição dos automóveis. Faltou conforto. Uma pena, principalmente diante do expressivo contingente de sócios que prestigiou o evento. Destaque para o Oldsmobile 1934 de José Maria Velho da Silva, De Soto 1947 de Ony Coutinho, Lincoln Première 1957 de Fernando Escobar, Chevrolet 1941 conversível de Sergio Nobre, Mercedes Benz 1965 de Roberto Dieckmann e Dodge Brothers 193 de Rogério da Rocha Carvalho, entre outros.

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

REUNIÃO DO FORTE DE COPACABANA

Uma chuva terrível, "de cachorro beber água em pé", como diriam os antigos, prejudicou o que deveria ter sido um dos melhores eventos do Veteran no ano de 1992: a comemoração do aniversário do Forte de Copacabana e dos 100 anos de existência do mesmo bairro.

Felizmente esse trauma foi superado e decidimos repetir a dose em 1993. Desta vez com muito mais sorte. Nem chuva, nem muito sol. Temperatura ideal para o bom funcionamento dos nossos radiadores.

Nossa programação compreendeu três etapas distintas. A concentração inicial se deu no pátio do Forte, para execução do hino nacional e abertura da reunião, a cargo do Coronel Teixeira Neto e do Presidente José Aurélio Affonso. Em seguida tivemos um desfile dos trinta automóveis que compareceram ao evento, compreendendo o percurso do Forte de Copacabana ao Leme e daí até o final do Leblon, com retorno ao Forte. Sucesso absoluto, com destaque para a participação dos motociclistas do grupo Harley Brothers.



Roberto Machado e sua Fiat Topolino 1938

Finalizando nosso encontro, tivemos um simpático coquetel nas dependências do Forte, quando ocorreu a tradicional troca de lembranças e homenagens.

Ony Coutinho, grande incentivador do evento, e Nelson Affonso Filho foram alvo, na oportunidade, de homenagens especiais, tendo o Coronel Teixeira Neto destacado que Nelson Filho

representava a terceira geração de uma família voltada para a preservação do acervo automobilístico do Rio de Janeiro.

Vale registrar, finalizando nossa reportagem, algumas presenças de destaque no evento: Roberto Machado, com Fiat Topolino 1938; Rogério da Rocha Carvalho, com Dodge Brothers 1935; José Cândido Muricy, com La Salle conversível 1939; José Emmanuel Peixoto, com Dodge Kingsway 1951; André Queiroz, com Alfa Romeo Duetto 1968; Sérgio Nobre, com Chevrolet conversível 1941; João Rocha Lagoa, com Alfa Romeo Spider 1974; e Fernando Borges, com Ford Deluxe 1940.

HERSHEY - PENNSYLVANIA - 1993

Sabemos que quem gosta de automóveis antigos quer realizar o "seu" sonho. Se para uns é tê-los, para outros é vê-los. Creio fazer parte deste último contingente e sempre desejei visitar os meetings americanos - Carlisle e Hershey. O primeiro completou 20 anos e o segundo, pasmem, 40 anos. Acontecem em cidades vizinhas, distantes cerca de meia hora de viagem por uma daquelas "humilhantes highways".

Pareceu-me que Carlisle é um ótimo "aperitivo" para Hershey, pois o patrocinador é empresa particular (Carlisle Productions). Já o Encontro Nacional do Outono, em Hershey, é promovido anualmente pelo Antique Automobile Club of America, divisão leste, e aconteceu neste ano nos dias 6, 7, 8, 9 e 10 de outubro, o qual, com seus 10.400 espaços para os vendedores de peças e vinte e uma milhas para serem percorridas a pé, deixa qualquer um deslumbrado! Um show com quase 1.900 automóveis! É preciso dizer mais?

Aí vai o meu conselho: consultar a sua preferência e o MAPA do encontro, para a planificação dos quatro dias, preparo físico e... ISORDIL no bolso! Como conselho não serve, eu só dispunha do Isordil.



Armando Maia e uma Buick 1938 Roadmaster

Cheguei. Silêncio. Vou estacionar. Mas, AONDE?

Bem, Hershey dispõe de quatro monumentais parqueamentos, um maior que o outro. O que me salvou no primeiro dia foi uma La Salle vermelha, como a do Muricy, e que facilitou "achar", naquele

mundo de automóveis, o Chevrolet alugado. Daí, na manhã do dia 6 comecei a andar e só parei no sábado, dia 9, no final da tarde! É mole? E mal saiba eu que um dia teria que escrever sobre o que vi no nosso vitorioso RADIADOR. Coisas do Sérgio Fortes!

A maioria dos automóveis estava a venda e quase todos restaurados à perfeição. Dos Fords aos Chevrolets, das extintas marcas aos "sagrados"- tinha de tudo para todos os gostos. Gente em quantidade! Procurando, comprando, trocando... Verdadeira loucura! Tendas, balões, jantares, festas - tudo, e mais tudo, sobre automóvel antigo!

E quando repentinamente me vi só naquele turbilhão, bateu-me uma sentida saudade. Saudade de todos os meus queridos companheiros do Clube. Como queria tê-los comigo.

Joãozinho, como você ia gostar ...

Armando Maia

JUIZ DE FORA, O SEGUNDO ENCONTRO



Acima, a dupla sanfoneira que seria logo silenciada pela imersão dos talentos em 2 latinhas amassadas da nº1.

O Radiador foi convocado pelo Hugo Carvalho, o segundo mais conhecido filho da simpática cidade, para comprovar a qualidade do II Encontro Interestadual de Juiz de Fora, realizado nos dias 18 e 19 de setembro.

O evento foi organizado pelo Clube de Automóveis Antigos de Juiz de Fora e atingiu os seus objetivos, tendo atraído para a cidade mais de 100 veteranos de várias idades, marcas e tipos, coroando esta iniciativa do presidente José Fróes e equipe.

Já no ponto de reunião, no complexo turístico-gastronômico Salvaterra, à margem da rodovia, éramos recebidos pelo Hugo, a

saudar cada companheiro com duas convenientes e geladíssimas louras enlatadas: uma pro viajante, outra pro Hugo, o que já deixava antever a fraterna camaradagem que se instalaria no evento.

O Salvaterra é um local simpático, com um estacionamento enorme em torno da casa principal, semelhante a aqueles que protegiam as caravanas dos ataques dos pele-vermelhas. No caso, os índios éramos todos nós que, tomando de assalto a lanchonete, comemos e bebemos tudo, silenciámos logo a dupla de sanfoneiros e já estávamos sequestrando a Andrea

quando o Hugo providencialmente chamou a cavalaria e começou o desfile em direção à cidade propriamente dita (ou *Down Town*, como diriam amigos nossos mencionados na última edição).

Foi o ponto alto do evento: o povo atento ao longo das ruas ou das janelas das casas, espichando o pescoço para admirar o nosso passeio, sempre com o sorriso presente ou um dedo a apontar o que mais lhe agradava. Bom demais.

Encerrado o passeio, fomos conduzidos ao Parque de Exposições Jockey Club, para a reunião de verdade. Lá, os sessenta carros pareciam seis, tal o tamanho do pátio. Foi quando o bate papo do sabe-disso-acha-de-feito se instalou. E, como é tradição em qualquer evento antigomobilista, sabemos nós, é da fofoca que se vive, principalmente O RADIADOR.

No domingo a festa continuou. A extensa lista de premiados demonstra a qualidade do evento.

Verifiquem:

Melhores das Décadas - Importados

- . 60: Impala 61/Edison Ferreira
- . 20: Ford 28/Carlos Jacob
- . 30: Ford 31/José L. Loschi
- . 40: Ford 41/Waldir Tostes
- . 50: Hudson 50/Antonio Teixeira
- . 60: Ford 68/Gerson Salgado
- . 70: Impala 71/Carlos Candelot
- . 70: Peugeot 71/Joaquim Tomás
- . 50: VW59/Vinicius Castanheira
- . 60: Candango 61/José Luis Pinheiro

Melhores das Décadas-Nacionais

- . 60: Interlagos 62/J.Paiva

- . 70: Opala 71/Luis Massadalla
- . 70: Karmann-Ghia 73/Paulo Esteves

. *Mais antigo*
Ford 28 - Carlos Jacob

. *Caminhão mais raro*
Bedford 33 - Ecio Fregulhia

Prêmios Especiais:

- . *Mais raro e original*
Tatraplan 50 - Ronald Killar Jr.
- . *Júri Popular*
Tatraplan 50 - Ronald Killar Jr.
- . *Longa distância*
Chevrolet 51 - Roberto Carvalho - Vitória
- . Puma VW 72 - Fernando Menezes - Vitória



Parabéns pela Festa e muito sucesso no próximo III ENCONTRO!

O CARRO DOS SONHOS



O Radiador promoveu uma pesquisa entre os associados do Veteran para identificar quais os automóveis antigos (marca, modelo, ano de fabricação, etc.) que fazem bater mais forte o coração dos nossos companheiros.

Ao formular a pergunta, deixamos claro para os entrevistados que o aspecto financeiro da questão não estava em pauta. Não se mencionaria uma Bugatti Royale, por exemplo, apenas em função do seu valor de alguns milhões de dólares. Também não estávamos preocupados com a extrema raridade ou alta categoria do carro escolhido. Duesenbergs, Rolls Royces e Packards são alvo da nossa admiração, mas não necessariamente da nossa paixão.

Imaginávamos colher alguns depoimentos curiosos em torno desse tema. Quem sabe, constatar que as reais preferências de José Cândido Muricy não recaem sobre Cadillacs e La Salles, mas que o seu verdadeiro sonho de consumo é um Maverick de quatro portas? Que o Skipper, na realidade, odeia Buicks e dá a vida por uma Pontiac? Ou que a real paixão do Tinoco, que ele insiste em negar, são os Tatraplan, que ele disfarça fingindo ser um especialista em Chevrolet?

Vamos aos resultados da pesquisa.

Nosso primeiro entrevistado, Rubem Lima, gostaria de possuir um Ford Coupé de 1936. Seu pai possuiu um, na realidade

um sedan, o que justifica essa paixão. O carro poderia estar rubinizado, como Rubens admite, lembrando um belo automóvel equipado com transmissão automática, recentemente observado nos Estados Unidos.

Julio Cristiano confessa que as dezenas de automóveis que adquiriu para sua coleção não satisfizeram um desejo secreto: possuir uma Mercedes Benz conversível. O ano? Qualquer um, diz o Julinho.

Fazendo jús às suas raízes interioranas, Jorge Porcaro concentra sua atenção num Ford modelo T, se possível de 1914 ou 1915. "Meu pai tinha um caminhãozinho", ele recorda, esclarecendo que sua preferência não se prende apenas a motivos sentimentais. "Depois do Jurassic Park os dinossauros voltaram à moda", ele observa.

Max Acrísio exagerou na dose e mencionou, sem pestanejar, quatro automóveis. Dentro do previsível ele citou um AC Cobra, um Jaguar XKE e uma Corvette dos anos 60. O climax da entrevista, no entanto, ocorreu quando ele confessou sua atração por Cadillacs funerárias. E o pior, segundo ele, é que dos quatro automóveis citados o único que ele teve chance real de adquirir foi exatamente a indigitada Cadillac.

Não menos surpreendente foi Roberto Dieckmann, que confessou sua atração fatal não tanto por determinadas marcas e tipos de automóveis mas especialmente por bancos de couro e painéis de madeira, em especial de nogueira. Cumpridos esses requisitos, sua atenção pode se voltar tanto para um pequeno Hillmann como para um Rolls Royce.

Rogério Serra de Castro é um privilegiado, que acaba de adquirir exatamente o carro de seus sonhos: Um Kaiser Manhattan de 1950. Uma concessionária Kaiser e Frazer era administrada por sua família. Os carros da sua casa eram um Frazer 48, um Kaiser 49 e dois Kaiser 51. Quando iniciou suas atividades no antigomobilismo Rogério adquiriu, com a ajuda de Wilson Saraiva, um Chevrolet 1950 inteiríssimo. Mas sempre pensou em comprar um Kaiser, sem

desconhecer as dificuldades que envolviam o projeto, agora concretizado.

Sergio Fortes se insere no rol dos sentimentais. Seu sonho de consumo é um Ford conversível, que pode ser 1946, 47 ou 48, mas tem que ser preto, como o que aparece em "De Volta para o Futuro". Um Ford 46 foi o último automóvel de seu avô, falecido em 1954. Enquanto vivo, o Dr. Fortes recusava todas as ofertas de compra ou troca do automóvel, explicando aos interessados que seu neto não admitia a hipótese de se desfazer do conversível.

Uma Buick Roadmaster 1947 também conversível é o sonho de consumo do Paulo Eugênio Drolshagen, o Skipper. Ele se enquadra numa categoria especial, já que foi proprietário desse automóvel mais viu-se obrigado a vendê-lo, para "fazer caixa". Skipper supõe que seu antigo carro ainda pertença ao empresário Max Scharpe, proprietário da Impressora Paranaense, a quem foi vendido na ocasião. Tomado de súbita modéstia, ele informa que na impossibilidade de conseguir uma Roadmaster, "serve uma Super mesmo"...

Sergio Nobre segue a linha de Roberto Dieckmann e também é aficionado por madeira. Só que sua fixação não são os painéis, mas uma station "woddie", se possível Ford, fabricada em 39 ou 40. "Tive uma 42 mas vendi", ele esclarece, informando que esse carro passou por um série de colecionadores importantes, sem que nenhum se habilitasse a restaurá-lo. "Hoje está com o Luís Baratella, em Campinas", esclarece nosso entrevistado.

Rui Alegria divide sua paixão em três fases. A atual se concentra na sua Cadillac 1946, que espera ver concluída no menor prazo possível. Quando menino, tinha olhos somente para a Dodge 1942 de seu pai, vendida, segundo ele, "sem o consentimento da família". Na adolescência, seu gosto evoluiu para um Ford 1951, com Kit Continental. "Nem sei se existiu, mas não tirava essa idéia da cabeça", ele comenta.

O CARRO DOS SONHOS



O Radiador promoveu uma pesquisa entre os associados do Veteran para identificar quais os automóveis antigos (marca, modelo, ano de fabricação, etc.) que fazem bater mais forte o coração dos nossos companheiros.

Ao formular a pergunta, deixamos claro para os entrevistados que o aspecto financeiro da questão não estava em pauta. Não se mencionaria uma Bugatti Royale, por exemplo, apenas em função do seu valor de alguns milhões de dólares. Também não estávamos preocupados com a extrema raridade ou alta categoria do carro escolhido. Duesenbergs, Rolls Royces e Packards são alvo da nossa admiração, mas não necessariamente da nossa paixão.

Imaginávamos colher alguns depoimentos curiosos em torno desse tema. Quem sabe, constatar que as reais preferências de José Cândido Muricy não recaem sobre Cadillacs e La Salles, mas que o seu verdadeiro sonho de consumo é um Maverick de quatro portas? Que o Skipper, na realidade, odeia Buicks e dá a vida por uma Pontiac? Ou que a real paixão do Tinoco, que ele insiste em negar, são os Tatraplan, que ele disfarça fingindo ser um especialista em Chevrolet?

Vamos aos resultados da pesquisa.

Nosso primeiro entrevistado, Rubem Lima, gostaria de possuir um Ford Coupé de 1936. Seu pai possuiu um, na realidade

um sedan, o que justifica essa paixão. O carro poderia estar rubinizado, como Rubens admite, lembrando um belo automóvel equipado com transmissão automática, recentemente observado nos Estados Unidos.

Julio Cristiano confessa que as dezenas de automóveis que adquiriu para sua coleção não satisfizeram um desejo secreto: possuir uma Mercedes Benz conversível. O ano? Qualquer um, diz o Julinho.

Fazendo jús às suas raízes interioranas, Jorge Porcaro concentra sua atenção num Ford modelo T, se possível de 1914 ou 1915. "Meu pai tinha um caminhãozinho", ele recorda, esclarecendo que sua preferência não se prende apenas a motivos sentimentais. "Depois do Jurassic Park os dinossauros voltaram à moda", ele observa.

Max Acrisio exagerou na dose e mencionou, sem pestanejar, quatro automóveis. Dentro do previsível ele citou um AC Cobra, um Jaguar XKE e uma Corvette dos anos 60. O clímax da entrevista, no entanto, ocorreu quando ele confessou sua atração por Cadillacs funerárias. E o pior, segundo ele, é que dos quatro automóveis citados o único que ele teve chance real de adquirir foi exatamente a indigitada Cadillac.

Não menos surpreendente foi Roberto Dieckmann, que confessou sua atração fatal não tanto por determinadas marcas e tipos de automóveis mas especialmente por bancos de couro e painéis de madeira, em especial de nogueira. Cumpridos esses requisitos, sua atenção pode se voltar tanto para um pequeno Hillmann como para um Rolls Royce.

Rogério Serra de Castro é um privilegiado, que acaba de adquirir exatamente o carro de seus sonhos: Um Kaiser Manhattan de 1950. Uma concessionária Kaiser e Frazer era administrada por sua família. Os carros da sua casa eram um Frazer 48, um Kaiser 49 e dois Kaiser 51. Quando iniciou suas atividades no antigomobilismo Rogério adquiriu, com a ajuda de Wilson Saraiva, um Chevrolet 1950 in-teiríssimo. Mas sempre pensou em comprar um Kaiser, sem

desconhecer as dificuldades que envolviam o projeto, agora concretizado.

Sergio Fortes se insere no rol dos sentimentais. Seu sonho de consumo é um Ford conversível, que pode ser 1946, 47 ou 48, mas tem que ser preto, como o que aparece em "De Volta para o Futuro". Um Ford 46 foi o último automóvel de seu avô, falecido em 1954. Enquanto vivo, o Dr. Fortes recusava todas as ofertas de compra ou troca do automóvel, explicando aos interessados que seu neto não admitia a hipótese de se desfazer do conversível.

Uma Buick Roadmaster 1947 também conversível é o sonho de consumo do Paulo Eugênio Drolshagen, o Skipper. Ele se enquadra numa categoria especial, já que foi proprietário desse automóvel mais viu-se obrigado a vendê-lo, para "fazer caixa". Skipper supõe que seu antigo carro ainda pertença ao empresário Max Scharpe, proprietário da Impressora Paranaense, a quem foi vendido na ocasião. Tomado de súbita modéstia, ele informa que na impossibilidade de conseguir uma Roadmaster, "serve uma Super mesmo"...

Sergio Nobre segue a linha de Roberto Dieckmann e também é aficionado por madeira. Só que sua fixação não são os painéis, mas uma station "woddie", se possível Ford, fabricada em 39 ou 40. "Tive uma 42 mas vendi", ele esclarece, informando que esse carro passou por um série de colecionadores importantes, sem que nenhum se habilitasse a restaurá-lo. "Hoje está com o Luís Baratella, em Campinas", esclarece nosso entrevistado.

Rui Alegria divide sua paixão em três fases. A atual se concentra na sua Cadillac 1946, que espera ver concluída no menor prazo possível. Quando menino, tinha olhos somente para a Dodge 1942 de seu pai, vendida, segundo ele, "sem o consentimento da família". Na adolescência, seu gosto evoluiu para um Ford 1951, com Kit Continental. "Nem sei se existiu, mas não tirava essa idéia da cabeça", ele comenta.

KAISER, FRAZER & FREUD

ROGÉRIO ALVARO SERRA DE CASTRO

Uma especial amiga costuma dizer que todos nós, hóspedes deste planeta, não escapamos de algumas verdades, entre elas a influência que vamos receber do modelo familiar ao longo de toda nossa vida.

Cada um de nós tem seus próprios modelos que, consciente ou inconscientemente, procura copiar. Entre esses destacam-se as figuras de nossos pais e avós, ou de quem os tenha substituído.

Copiá-los é inevitável, no decorrer de nossas vidas. Por vezes pensamos que deles nos diferenciamos ou até que os rejeitamos, optando por modelo aparentemente oposto mas que, afinal de contas, é indubitavelmente o igual.

Aí reside a importância do estudo do velho Freud.

E é por isso que os filhos de antigos possuidores de "Chevrolets" não devem se impressionar ou se assustar por estarem colecionando "Fords". As diferenças aparentemente extremas refletem, sem dúvida, o mesmo gosto ou interesse. Enfim, o oposto é também o igual, ou a busca dele.

Atento a esta observação preambular, procuro entender e ao mesmo tempo explicar meu interesse pelos carros antigos, notadamente pelo Kaiser-Frazer, para muitos injustificável, de vez que, se já era uma escolha duvidosa e arriscada a partir de 1947 e um "problema" para os que os possuíam depois de 1955, após a paralisação da produção, que dirá agora, decorridos tantos anos de orfandade?

No entanto, com tudo isso, o velho modelo familiar, pai e avô, repositório de minha admiração e amor, não me deixou escapar e acabei garimpando, descobrindo

e adquirindo um velho Kaiser 1950, que certamente me acompanhará até a garage definitiva.

Meu avô, Manoel João de Moraes Rêgo, titular da firma comercial que levava seu próprio nome, representava no Estado do Maranhão a Shell, a Graham Paige e a Reo Motors. Posteriormente, já em meados da década de 40, passou a representar também a então fundada Kaiser-Frazer, como consequência da vinculação comercial já existente com a Graham Paige, presidida por Joseph Washington

Frazer, paralisada desde 1941 e absorvida pela K-F após a II Guerra Mundial.

Maneco Rêgo, como era conhecido, residia 8 meses por ano em São Luís e os restantes 4 meses do ano em Ipanema, no Rio de Janeiro, lugar onde nasci e me criei. Apreciador de automóveis, sem jamais ter dirigido um, ele apreciava também todas as demais boas coisas da vida. Desse modo, influenciou-me bastante com seus elogios frequentes aos K-F como representativos da modernidade da época, no

que, a meu ver, tinha certa razão. Só para demonstrar seu zelo estético pelos carros, em 1942, ano do meu nascimento, ele mantinha no Rio de Janeiro um Packard 1940, One Twenty, que ficou alguns anos parado na garage de nossa casa, em Ipanema, por ter se

recusado a adaptá-lo ao uso do gasôgenio durante o racionamento de combustível, consequência da II Guerra Mundial (foto nro. 1).

Passados alguns anos, iniciada a fabricação e a exportação para o Brasil dos K-F, Alvaro Serra de Castro, meu pai, médico e professor, embora com pouca atração pelos carros, adquiriu por influência do sogro, e atraído pelos abati-



Passaio público, em frente ao Automóvel Club.



Roselane e seu irmão (Rogério Serra de Castro), na Rua Redentor, esquina com Garcia D'Ávila, em 1948.

mentos e vantagens que lhe foram concedidas, um Frazer 1948.

A aquisição desse carro, quando tinha eu então 6 anos de idade, foi sem dúvida o maior acontecimento sobre quatro rodas da minha vida. Ver o Frazer de meu pai pela primeira vez, super luxuoso e lindo, na cor grená, foi para mim, como todos já puderam notar, fato inesquecível (foto nro. 2).

Meu pai não cuidava bem dos automóveis. No entanto, esse Frazer conviveu conosco por quase 15 anos, quando passaram por nossas casas (pai e avô) mais 3 Kaiser, um do ano de 1949 e dois do ano de 1951, sem que o velho Frazer, de 1948, fosse trocado ou vendido.



O novo Kaiser Manhattan de '52

Nele, eu e minha querida irmã aprendemos a dirigir.

Nele cheguei a participar de muitos "pegas" na década de 60, concomitantemente com um dos Kaiser, o 51, esse de propriedade de meu avô, sempre muito bem cuidado, um altivo sobrevivente da era K-F.

Curiosamente, o Kaiser 1950, que adquirei de um único dono, em São Paulo, completa a sequência dos modelos que possuímos anteriormente, quais sejam: 1948, 1949 e 1951. O que faltava, portanto, era um 1950, que agora tenho a alegria de possuir.

Eis aí minha memória: atual e vivíssima!

Estou muito feliz por ter descoberto e comprado o Kaiser, recordando-me de minha própria infância, de meu pai e de meu avô, ambos falecidos desde 1970, reverenciando assim a memória dos dois modelos humanos que tanto marcaram minha vida e dos quais sou, com muito orgulho, uma boa mistura.

Clarice Lispector costumava dizer: "Não sei viver, só sei lembrar-me".

E eu, o que digo?

Na Gráfica MEC, o seu trabalho é tratado da mesma forma que você trata do seu carro.

Com carinho, dedicação e um cuidado todo especial, como se ele fosse o único.

FOLHETOS - LIVROS - REVISTAS - JORNAIS - IMPRESSOS EM GERAL

GRÁFICA MEC 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

Pontiac Chieftain 
Eight Super Deluxe Catalina 1951
RARIDADE QUE FAZ JÚS AO NOME



Estamos todos unidos pela paixão que dedicamos aos automóveis antigos.

Cada um de nós, no entanto, participa do hobby de maneira diferente. De um colecionador para outro variam, por exemplo, a disposição de mergulhar fundo em projetos de restauração, a ambição de possuir um ou inúmeros automóveis, a intenção de mantê-los guardados a sete chaves ou de utilizá-los com frequência.

Também tenho, é claro, as motivações particulares que me conduzem a participar intensamente desta atividade.

Aprecio os automóveis do final da década de 40, dos anos 50 e do início da década de 60. São aqueles que admirei ao longo da minha infância e adolescência. Quando os vejo, volto meu pensamento para os automóveis que pertenceram aos meus parentes, aos vizinhos ou aos pais dos meus amigos.

Eram tempos melhores. O Rio de Janeiro era uma cidade bonita e charmosa, ainda administrada por governantes interessados no bem estar de sua população. Não se promovia, em troca de votos, o loteamento de suas calçadas e a favelização de suas praças e viadutos.

Além disso, convivíamos com amigos e parentes queridos que hoje nos fazem falta.

Os automóveis antigos simbolizam essas boas lembranças. Preservá-los, impedir que mor-

ram, é uma forma de mantê-las vivas em nossa memória. Ao recuperá-los, devolvendo-lhes a vida, estamos tentando fazer parar o relógio do tempo, adiando a chegada de um futuro que não queremos enfrentar.

Gosto de superar o desafio, cada vez mais temerário, de restaurar um automóvel antigo. Mas admiro e incentivo os companheiros que preferem adquirir carros em bom estado de conservação. Eles aumentam o acervo do nosso clube, além de ajudar a manter vivas as lembranças a que me referi.

Tenho encarado alguns projetos complicados, a partir da "edificação" de um Karmann Ghia conversível, em 1986, que comprei sem motor, bancos, capota, ferragens...

A Pontiac alvo desta reportagem não fugiu à regra. Foi preciso acumular coragem para enfrentar o desafio, que pouco prometia em termos de resultado final.

O carro, segundo a avaliação do Sinal, "tinha mais ondas do que a Praia de Copacabana". Bondade dele, que não percebeu, na sua inspeção, que a quantidade de podres superava em muito a quantidade de ondas. Alguém mais afoito teria transformado o automóvel em conversível, aproveitando a circunstância de que o teto já estava se desprendendo do resto da carroceria. Grades e frisos estavam em péssimo estado. A solução foi

"emendar" partes de grades pertencentes a três automóveis.

Os milagres da lanternagem foram cometidos pelo Américo Carvalho. A pintura, nas cores branco paina e vermelho monarca, esteve a cargo do Paulo. Rogério da Rocha Carvalho, o outro "Oak Brother", respondeu pela mecânica, com a competência habitual.

A recuperação da parte mecânica, por sinal, deu margem ao capítulo mais pitoresco da história desta restauração, a partir do momento em que o hidramático da Pontiac decidiu, subitamente, que a marcha a ré era um recurso desnecessário.

A solução do problema foi alcançada depois de dois anos de lutas, com a ajuda de um mecânico que durante muitos anos trabalhou numa oficina autorizada que atendia as marcas Pontiac e Vauxhall.

Desviei-me do tema que deveria ser abordado nesta seção do Radiador e sinto-me na obrigação de prestar algumas informações técnicas básicas sobre o automóvel, nos parágrafos de que ainda disponho.

A Pontiac Catalina foi um carro muito popular, um campeão de vendas no início dos anos 50. Ao lado do Chevrolet Belair, significou uma alternativa de preço acessível para quem desejava adquirir um hardtop, modelo de extraordinário sucesso lançado pela divisão Buick em 1949 (o Buick Roadmaster Riviera era vendido ao preço de US\$ 3.203, elevadíssimo para a época).

A raridade de minha Pontiac faz jus a um nome pomposo: Pontiac Chieftain Eight Super Deluxe Catalina. A componente raridade se prende ao acabamento Super Deluxe e ao aumento da taxa de compressão do motor, de 6,5:1 para 7,5:1, o que confere 4 hp adicionais (de 116 para 120) ao seu engenho de 8 cilindros em linha e 4.400 centímetros cúbicos de cilindrada.

Deu muito trabalho mas valeu a pena. A Pontiac é hoje uma realidade, inaugurada em nossa mega-reunião de março de 1993. Desde então ela fez três viagens, para Araxá, Resende e Angra do Reis, com absoluta tranquilidade (e os Oak Brothers a bordo, porque é melhor prevenir do que remediar).

Sergio Fortes

Momentos Inesquecíveis Veteran Car



As novas e confortáveis instalações do bar do VCC-RJ fazem você, querido associado, se sentir com um sua própria casa. No flagrante ao lado, Amaral tenta trocar o leite por algo mais etílico, sendo veemente contestado pela gerente do estabelecimento, a dona Sueli.

CLUBCAR

Compra e venda
de automóveis novos, usados
e antigos de coleção

Av. Monsenhor Félix, 853/857
Irajá - Rio de Janeiro - RJ
CEP 21235-111 Tel.: (021) 372-8579

Ferragens Universal Ltda.

"Um Universo em Ferramentas"



Rua dos Inválidos, 23 e 25 - Tel. PARX: (021) 221-7791
Fax (021) 232-5677 - Telex (21) 35318 - (21) 40444 FULA
CEP 20231 - Rio de Janeiro - RJ

UM CARRO EM DESTAQUE



"Um dia, construiremos máquinas capazes de impulsionar grandes embarcações a uma velocidade muito superior à de uma tripulação inteira de remadores e necessitando apenas de um piloto governá-las. Um dia, dotaremos carroças com incrível velocidade, sem a ajuda de qualquer animal. Um dia, construiremos máquinas aladas capazes de nos levar pela ar, como pássaros."

Roger Bacon (Filósofo e cientistas - séc. XIII)

Julgamos nada mais apropriado para uma edição de aniversário que um pequeno histórico dos avanços feitos, por etapas, na história do automóvel.

Aniversário significa, entre outras comemorações, vencer um lapso de tempo. Serve para avaliar conquistas e realizações em um determinado momento. A necessidade - esta grande impulsionadora do progresso - é a mola mestra da criatividade, na busca constante de soluções, através da centelha inspiradora da inteligência criadora do gênero humano.

O presente artigo, dividido em duas partes, trata da evolução de determinados componentes do motor, tal como os conhecemos hoje. Foi uma surpreendente caminhada de mais de 100 anos na história técnica do automóvel.

Veremos que algumas

soluções encontradas, considerando-se o estado da técnica da época, eram extremamente simples e funcionais. Outras, bem mais complexas, quase inexequíveis.

De qualquer maneira, ambas caminhavam no mesmo sentido, convergentes eu diria, para atingir o mesmo objetivo: tornar o desempenho do nascente automóvel (motor e componentes) em algo durável, prático e confiável.

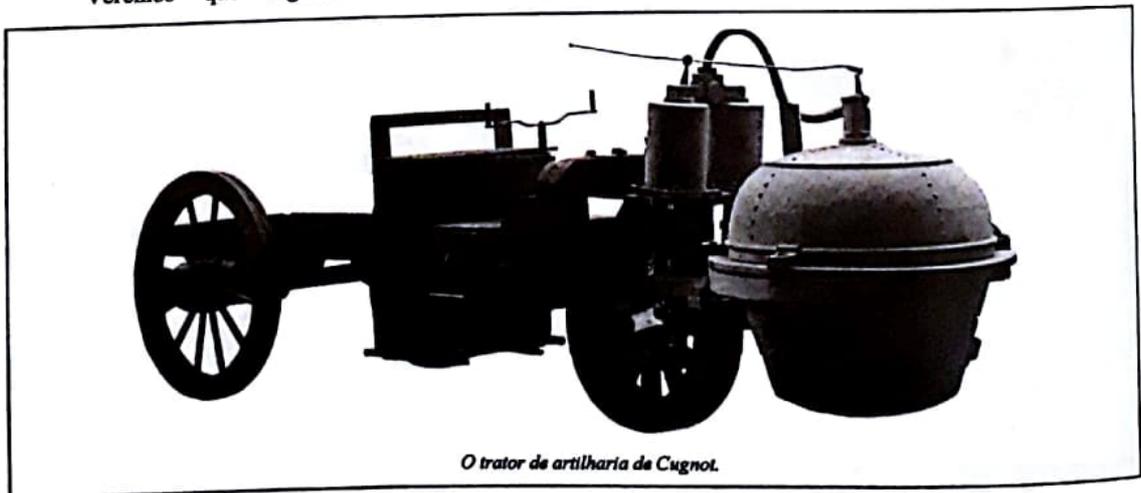
Como muitas outras inovações tecnológicas, o automóvel não foi "inventado" por um determinado indivíduo. Ao contrário, foi o resultado da participação de muitas pessoas, cada uma das quais contribuindo em uma determinada fase de sua evolução. O primeiro veículo auto-impulsionado de que temos notícia foi o de Nicolau Cugnot, um maciço "dinossauro" triciclo, movido a vapor, construído na

França em 1769. Esta incrível máquina, difícil de manobrar devido ao seu peso e tamanho, registrou uma autonomia de 45Km e uma velocidade máxima de 4Km/hora.

A criatura nascia "e pur si muove", parafraseando Galileu!

No século XIX a Inglaterra presenciou a comercialização de grandes carruagens a vapor, veículos gigantescos que podiam levar carga e passageiros entre cidades, rodando sobre as péssimas estradas da época.

Entretanto estes veículos a vapor eram modelos únicos no sentido de que não eram fabricados em série. Somente com a aparição de Gottlieb - Daimler e Karl Benz no cenário do final daquele século, na Alemanha, é que podemos considerar o início do automóvel. Tanto Daimler quanto Benz produziam veículos em série, embora de produção muito limitada. Tra-



O trator de artilharia de Cugnot.



Karl Benz (1844-1929)

balhavam independentemente um do outro e muitos historiadores afirmam que não chegaram a se conhecer. Benz aparece como pioneiro, à frente de Daimler, apenas por um ano, com o seu veículo de 1885.

O primeiro dilema que enfrentavam tanto os fabricantes como os compradores era o tipo de fonte de energia a escolher. As opções, na época, eram de três tipos diferentes e concorrentes, cada um apresentando suas vantagens e desvantagens: vapor, eletricidade e gasolina. O vapor era muito popular e tinha a vantagem de ser bem conhecido, em contraste com o misterioso motor de combustão interna a gasolina.

Entretanto, os primeiros motores a vapor tinham o inconveniente da reduzida autonomia (de 35 a 50Km), até necessitarem de água novamente.

Também levava pelo menos uma meia hora até se formar o vapor necessário para movimentá-lo. No final da era do motor a vapor (década de 10) já se podia obter vapor em minutos através de um reservatório especial ("flash boilers") e a recuperação da água através da condensação acabava com o problema do reabastecimento seguido de água, aumentando significativamente a sua autonomia. Entretanto, estes melhoramentos não chegaram a tempo de salvar o motor a vapor empregado em automóveis. Os veículos movidos a motor elétrico (1905-1915) tinham a grande vantagem de serem silenciosos, dotados de deslocamento progressivo e suave

e possuírem bom torque. Gozavam da mesma vantagem dos movidos a vapor, por não terem o problema de dar a partida a manivela. Eram, portanto, os preferidos pelas mulheres automobilistas da época.

Mas o problema que limitava o seu uso era basicamente o mesmo encontrado nas experiências com os atuais motores de 1990: a autonomia. O calcanhar de aquiles do motor elétrico (por conseguinte do veículo que ele impulsiona) é ainda, até os dias de hoje, a impossibilidade de se conseguir uma autonomia superior a 100Km a uma velocidade média de 70 a 80Km/h, entre recargas das baterias.

Inclusive, após um determinado número de recargas, o conjunto de baterias perde a sua capacidade nominal de reter a carga, obrigando trocas frequentes e extremamente dispendiosas. Imagine trocar um conjunto de 6 baterias ou mais a cada 1.000Km! O custo é proibitivo!

O motor de combustão interna, que finalmente surgiu como a escolha nº 1 no decorrer de sua evolução, apresentava também, no seu início, algumas desvantagens potencialmente fatais.

A primeira e talvez mais perigosa era a partida a manivela. Qualquer um que tenha experimentado usar a manivela nos pesados automóveis com motores a gasolina antes de 1912 terá tido uma pálida idéia da disposição, jeito e força necessárias. E para provar isto a crônica da época quanto a braços e queixos quebrados era uma constante, quando não aconteciam acidentes fatais!

A segunda desvantagem era o ruído insuportável, aliado ao mau cheiro dos gases do escapamento.

Embora houvesse consciência da necessidade de se abafar o barulho das explosões, o silencioso praticamente inexistia nos carros anteriores a 1914. Os gases de escapamento continham elevado índice de combustão incompleta (gasolina + óleo), o que

deixaria louco hoje qualquer agente conservacionista do meio ambiente.

Apesar destas desvantagens, graças principalmente à utilização do combustível gasolina, de alta densidade energética - o motor de ciclo Otto acabou triunfando sobre o vapor e o elétrico.

O DESENVOLVIMENTO DO MOTOR

Ao pesquisarmos este tema deparámo-nos com alguns motores de quatro cilindros de altíssima cilindrada, mesmo para os dias de hoje.

Eram comuns estes motores de quatro litros, em carros grandes e pesados. Motores de seis cilindros eram exceção antes de 1919.

Para se ter uma idéia, o carro de corrida Christie de 1910 era impulsionado por um motor em V de 36 graus e 4 cilindros de 17 litros de capacidade!! Por outro lado, deve-se ter em mente a baixa taxa de compressão àquela época, em média 3,5 x 1. Sim-



Gottlieb Daimler (1834-1900)

plex e Pierce forneciam motores de 4 litros, sendo que alguns fabricantes europeus como o Itala superavam esta capacidade. O máximo de sua potência era atingida aos 900 a 1.000 RPM, o que permitia andar em marcha lenta em terceira, acelerar gradativamente e, sem nenhum esforço ou engasgo, atingir a sua velocidade final!

O SISTEMA DE IGNIÇÃO

É um dos aspectos da evolução do motor mais interessantes e decisivos para a sua exequibilidade, além do carburador, do qual falaremos mais adiante.

A forma mais primitiva de ignição nos motores de ciclo Otto era a chamada barra quente. Consistia em uma barra de metal nobre com uma das extremidades dentro do cilindro e a outra

aspecto de que o tempo da explosão nem sempre acontecia no momento mais preciso. Algumas vezes a explosão ocorria antes de chegar ao ponto morto alto, com o que muitos pistões rachavam neste momento.

A barra quente foi sucedida por um ainda primitivo sistema de interrupção intermitente de centelha entre dois contatos. O platinado nascia desajeitado e, por incrível que possa parecer, funcionava dentro

fosse superior à barra quente, imagine-se as complicadas soluções para fazer passar um fio de alta tensão através da parede do cilindro e o sistema de vedação da vareta de comando do platinado no ponto em que entrava no cabeçote!

Indiscutivelmente, um grande avanço foi o aparecimento da vela de ignição, cujo inventor infelizmente não se conhece! Uma grande injustiça! Um acessório substituível, simples, barato, revolucionário mesmo, de grande participação no desenvolvimento do motor.

A vela de ignição, juntamente com o magneto, permitiu uma nova fase do sistema de ignição, mais eficaz e confiável para produzir a centelha "mágica".

A tecnologia do magneto tem seu nicho próprio nesta história. Dois tipos foram desenvolvidos: o de baixa tensão e o de alta tensão. O de baixa tensão gerava - como o nome indica - uma baixa voltagem com uma entrada de alta corrente que excitava o circuito primário de uma ou mais bobinas de ignição. O magneto de alta tensão gerava corrente a uma alta voltagem, suficiente para centelhar diretamente as velas de ignição.

Os magnetos se tornaram um eficiente, confiável e durável equipamento dos carros até 1930, conhecidos pelas famosas marcas tais como Eisemann, Scintilla (Bendix-Scintilla nos aviões também), Bosch e Splitdorf, familiares a todos aqueles que se dedicam a recuperar os automóveis daqueles anos.

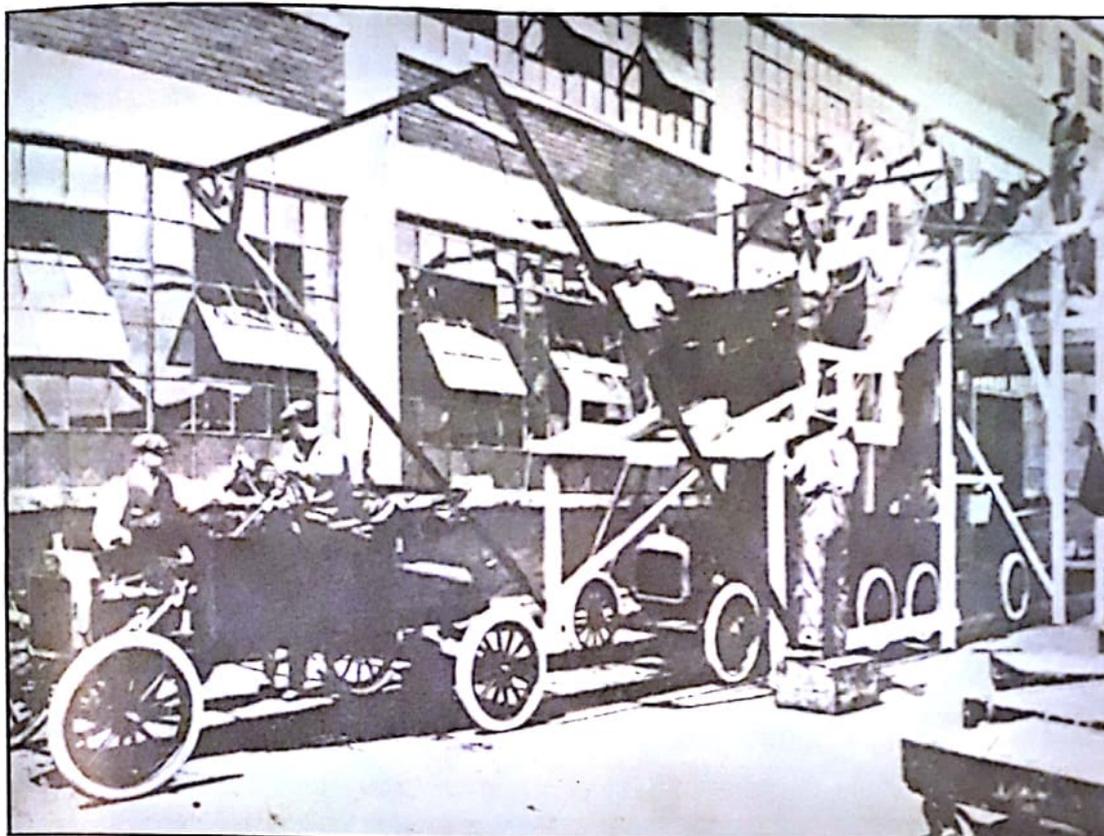
A maioria dos sistemas de ignição emprega uma só bobina, cuja energia era distribuída a cada uma das velas. No Ford T, entretanto, o sistema é bem diferente: bobinas vibratórias individuais para cada vela (4). A eletricidade gerada por um magneto de baixa tensão é distribuída para o circuito primário de cada bobina, que produz centelhas pelo tempo em



Madame Renault: uma grande mulher e exímia acionadora da manivela.

externa, com isolamento térmico, que, aquecida por uma chama, tornava-a incandescente no interior do cilindro até que em determinado momento a mistura ar - gasolina explodia. Era um sistema simples e funcionava relativamente bem, a não ser o

do próprio cilindro. O movimento do platinado era determinado por uma vareta acionada pelo eixo comando, que o fazia centelhar no momento em que o pistão atingia o ponto superior do cilindro, detonando a mistura ar-gasolina. Embora



Uma das primeiras linhas de montagem Ford, em Dearborn - 1914.

que o circuito de baixa tensão é energizado.

Na sua continua evolução, chegou-se à ignição por platinado e condensador, universalmente adotada pela indústria automobilística por cinco décadas, para ser somente suplantada pela ignição transistorizada e a eletrônica de nossos dias.

O MOTOR E A SUA LUBRIFICAÇÃO

Os primeiros motores, por incrível que pareça, usavam o princípio de óleo perdido ou perda total. Partia-se do pressuposto de que o óleo só se usava uma vez. Cada gota devia cumprir a missão de lubrificar e carregar as impurezas, cumprindo um caminho sem volta. Ora, isto obrigava a instalação de grandes

depósitos de óleo sob o capô dos primitivos automóveis.

O óleo então alimentava todas as partes em movimento do motor através de um rudimentar sistema de dosagem intermitente. Depois de usado, simplesmente corria para o chão. Mesmo depois deste sistema de óleo perdido ter sido substituído pelo sistema de coleta no cárter, o consumo de óleo ainda era extremamente elevado (um litro para cada 150Km era considerado normal).

Um grande passo foi a introdução do sistema de lubrificação forçada, que permitiu a extensão da vida do motor, aumentando por conseguinte a sua durabilidade.

Isto se deu paralelamente ao avanço nos processos de usinagem tanto do bloco do motor quanto do virabrequim e bielas, para passagem do óleo

lubrificante. Antes da introdução da lubrificação forçada, a lubrificação de algumas partes principais do motor era feita pelo sistema de pescador - uma cunha na meia lua inferior das bielas, que a cada rotação do virabrequim mergulhava no óleo do cárter "pescando-o" e espalhando-o pelas paredes dos cilindros. Embora ainda pareça primitivo, algumas fábricas em certas linhas de produção de automóveis populares relutaram em passar para o sistema de lubrificação forçada. Exemplo disto foi o Chevrolet, que até 1954 usava este princípio para as partes inferiores e lubrificação forçada para as partes altas do seu motor de 6 cilindros com válvulas na cabeça. (mestre Tinoco que me corrija se eu estiver errado!).

Fim da 1ª parte - continua no próximo número.

⌚ RETA FINAL ⌚

O Radiador permanece acompanhando de perto os projetos de restauração desenvolvidos por nossos associados, torcendo para que eles cheguem a bom termo e venham a contribuir, no menor prazo possível, para o crescimento do acervo do nosso Clube e para o maior brilho de nossas reuniões.

A investigação de nossa reportagem concluiu que estes projetos podem ser divididos em duas grandes categorias: aqueles que estão sendo tocados "a todo vapor" e os que se situam na categoria "devagar, quase parando". Nossa intenção, aqui, é também dar uma injeção de ânimo nos companheiros que estão se enquadrando no segundo grupo, ainda que não desconhecamos as dificuldades de toda ordem que envolvem a tarefa de reformar automóveis antigos, as quais vem se somar, frequentemente, acontecimentos fortuitos que escapam ao nosso controle.

Sem pretender classificar os diversos trabalhos em andamento diríamos que o Presidente José Aurélio está juntando munição para iniciar o ano de 94 com o pé direito. Aguarda-se, com especial expectativa, a estréia de seu Bel Air 1955 conversível, que vem ocupar a vaga que já foi ocupada pelo belo exemplar do nosso amigo Chico Arantes. Igual interesse deverá despertar, também a apresentação de três outros importantes e raros automóveis: um Studebaker Commander de 1953, uma Station Wagon Chevrolet Kingswood de 1959 e uma Cadillac Sedan de 1949. Nosso Presidente informa, ainda, que os trabalhos de recuperação da Cadillac 1950 conversível adquirida no Encontro de Araxá de 1991 foram recentemente retomados em Belo Horizonte, o que abre a perspectiva de contarmos brevemente com a participação desse importante automóvel em nossas reuniões.

Ony Coutinho, quem diria, é inglês! Foi isso que deduziu o Radiador ao constatar a fleuma e o suspense com que Sir Ony faz cercar a estréia de sua De Soto Coupé de 1948, recentemente flagrada por nossa reportagem em pleno test-drive na pista de provas dos Oak Brothers, em Tomazinho. Do veículo podemos dizer, sem medo de errar, que Sir Ony superou todas as expectativas.

Dos vários projetos que estão sendo desenvolvidos por Anibal Olival o que parece estar realmente na iminência de ser concluído é a reforma de sua Pontiac 1958. Tomado de furor perfeccionista, ele decidiu empreender uma restauração mais do que completa de um automóvel que estava excepcionalmente bem conservado. Os deuses que cuidam dos carros antigos ficaram zangados e não deixaram o Anibal perceber, em tempo hábil, as inúmeras dificuldades que envolviam o projeto, motivadas por duas peculiaridades do automóvel: uma insuspeitada quantidade de componentes elétricos e uma produção super-limitada daquele modelo, o que torna difícil a aquisição de peças mesmo junto aos mais habilitados fornecedores norte-americanos.

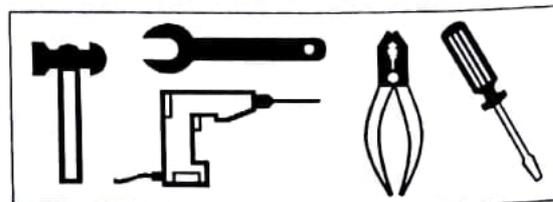
Precisando de um empurrão parecem estar os companheiros Armando Maia, com sua fantástica Pontiac 1936, e Edson Ferreira, com seu raro Dodge 1956. Notícias recentes dão conta de que já está sendo providenciado um motor para o Dodge, depois que seu engenho original desapareceu misteriosamente em São Paulo.

Com a rapidez que é a marca registrada dos Oak Brothers, Sergio Fortes entra na reta final da restauração de sua Cadillac Coupé de Ville 1950. Sobre esse carro, uma curiosidade: pela primeira vez as cores de um automóvel foram escolhidas democraticamente, num processo de votação que envolveu doze eleitores, reunidos no "Clube do Trem". Na oportunidade, onze votantes escolheram as cores amarela para a carroceria e preta para o teto, cabendo o único voto discordante exatamente ao proprietário, que preferia dois tons de azul. O carro já está pintado, em dois tons de azul.

Rui Alegria deverá muito em breve estar desfilando com sua bela Cadillac 1946, que está sendo montada pelo grande mestre Tuneca. Fernando Borges, Fernando Escobar e Fernando Wrobel (percebe-se o quanto é grande a família Fernando) estão empenhados na reforma de um Ford De Luxe 1940, um Impala 1958 e um Jaguar Mark V de 1950, respectivamente. Sergio Nobre, com o perfeccionismo e a calma que são sua marca registrada, anuncia o início da pintura de sua Mercury 1941 conversível, que deverá fazer uma dupla imbatível com o impecável Chevrolet do mesmo ano. Em Friburgo, Roberto Machado, com a ajuda de Carlinhos Jacob, acerta os detalhes finais de seu Ford modelo A de 1928. Uma Berlineta Interlagos de 1965, como há muito não se vê no Veteran do Rio, é o que promete para breve o Henri Braunstein.

Finalizando esta reportagem, uma especial menção ao companheiro José Cândido Muricy que anuncia, a partir de agora, dedicação integral aos projetos que há muito mantém agendados. Para iniciar com força total essa nova fase, ele anuncia para breve o retorno do sensacional Cadillac conversível 1941 do Mariozinho de Oliveira.

Como vemos, este levantamento, certamente incompleto, é suficiente para assegurar o excepcional ritmo de crescimento que o acervo de Veteran vem registrando nos últimos anos. Nossas congratulações, portanto, a todos os companheiros empenhados na árdua tarefa de recuperar parcela tão importante do patrimônio histórico e cultural do Rio de Janeiro.



ROMÂNTICOS DE CUBA Maracas, bielas y otras cositas más.

Foi uma epopéia sonora o test drive protagonizado pelo Skipper, o defensor do Fusca, em um raríssimo Hudson Terraplane 37.

Sentado ao lado do garboso proprietário, Skipper logo percebeu uma aura de mistério que envolvia a cena, ocorrida sob intenso foga de bocejante manhã petropolitana. Possuído por cuidados extraterrenos, o proprietário não apertava o acelerador e embora o arranque girasse a máquina, esta não correspondia aos anseios do visitante, permanecendo apagada e tristonha; o dono foi então ao capô. Skipper compadecido e confiante no seu taco, digamos assim, aproveitou-se da oportunidade aboletando-se ao volante e em segundos - apertando tudo o que fosse apertável - a Hudson despertava.

Despertando, sacudiu: sacudindo, vibrou: vibrando, o cansado motor exibiu dotes rítmicos no padrão latino do famoso conjunto, ao harmonizar além dos usuais casquilhos, hastes e balancins, uma tampa-de-porta-luvas-bongô, mal ajustada à geringonça, pero de gran sonoridad...

Dizem que o passeio foi histórico. Dizem que Terraplane só anda na Terra e no Plano. Petrópolis tem ladeiras. Não sabemos, mas Miss Daisy ficou a pé.



NOTA AOS LEITORES

Os leitores do Radiador exercem um patrulhamento permanente em relação ao conteúdo de nossa publicação. Qualquer comentário polêmico ou informação supostamente errada provoca uma chuva de cartas em nossa redação, o que nos causa problemas de toda ordem, notadamente de espaço.

Para dar um exemplo, lembramos as suspeitas que levantamos na última edição a propósito da vitória de Wilson Saraiva no nosso rallye, que precipitaram a chegada, em nossa sede, de muitos metros cúbicos de correspondência, com alguns poucos leitores defendendo a validade da vitória do Wilson e milhares de outros denunciando

os recursos diabólicos utilizados pelo malvado vitorioso.

Para acomodar todo esse volume de cartas, fomos obrigados a retirar do galpão do Veteran um dos automóveis ali abrigados, tendo sido escolhida, através de um sortecio secreto, a Mercury de Wilson Saraiva, assim condenada ao relento.

De qualquer forma, estamos acatando orientação que nos foi imposta com mão de ferro pelo Presidente José Aurélio e cercando nossos textos de extremos cuidados, para evitar outras confusões.

Assim, já que é melhor prevenir do que remediar, e antes que nos cheguem às mãos os inevitáveis protestos, vamos logo informando que as dezenas de restaurações que estão sendo empreendidas por João Rocha Lagoa não foram mencionadas na seção Reta Final por absoluta falta de espaço. Tais projetos vão constar do nosso Almanaque de Férias, a ser publicado por ocasião dos festejos natalinos.

Sobre João Rocha Lagoa cabe divulgar, por oportuno, um sensacional furo de reportagem: a matriz italiana da Alfa Romeo acaba de credenciar o galpão de restaurações do João e do Eduardo Veiga de Castro como sua primeira oficina autorizada no Brasil. O argumento da fábrica, interessada na popularização da marca em nosso país, é o de que qualquer um que se proponha a consertar mais de trinta Alfas ao mesmo tempo, como é o caso do João, está apto a alcançar esse status.

JUIZ DE FORA: O LEÃO DO DESERTO E O INSIGNE PARTÍCIPE

Dois cariocas levaram com justa razão os troféus VCC-RJ no evento de Juiz de Fora.

O TROFÉU "LEÃO DO DESERTO", criado a partir de Araxá para aquele participante que maiores dificuldades tenha encontrado pelo frente ou por trás, foi para Waldir Tostes: o Ford do Waldir consumia 25 litros de água a cada 8 Km, segundo cálculos do Gustavo Tostes. A dupla, acrescida mais tarde por Gunga-Din, o aguadeiro famoso por não derramar uma só gota fora do bocal, devidamente fotografado pelo RADIADOR em ação na rodovia federal, teve ainda outros sérios problemas tais como pane seca, pane elétrica, pane hidráulica e pane tone, que infelizmente não era Bauduco. Já o outro laureado, carta discretíssima do nosso baralho,

CONVERSA FIADA



Waldir e Gunga-Din: Vapores e Humores na BR-040.

finalmente apareceu desfazendo o motivo do seu apelido, agora em desuso - O QUINTO ÀS. Salve, Candelot, continue aparecendo e parabéns pelo troféu!

**NÃO CONVIDEM
PARA A MESMA MESA
Wilson Saraiva e Alfredo Amaral.**

Sabemos todos que o Radiador não é chegado a fofocas mas, instados pelo dever de bem informar, cumpre-nos registrar que o Wilson soltou os cachorros em cima do Alfredo, no sensacional encontro de Angra dos Reis.

Passamos a relatar o ocorrido. Estávamos já próximos da hora do almoço,

fazia um tremendo calor e Carlos Candelot, Edison Ferreira e Wilson Saraiva permaneciam a postos em heróico plantão na secretaria do evento, cuidando das providências burocráticas necessárias ao seu bom andamento. Eis que surge o nosso Alfredo Amaral, lépido e fagueiro, desembarcado do "Rainha do Malte", suntuoso iate de sua propriedade. Penalizado com o aspecto depalperado dos plantonistas, Amaral imediatamente aceitou a incumbência de providenciar para tão valorosa equipe a mais do que merecida recompensa, propondo-se a transformar uma sacola repleta de garrafas vazias em igual quantidade de cervejas estupidamente geladas.

Pois foi aí que o pau comeu, no momento em que o nosso Amaral, após quatro horas de sumiço, retornou à base portando mais uma vez a sacola de garrafas vazias, tendo admitido com insuperável sinceridade, para um ressecado Wilson, que havia consumido boa parte da encomenda "em trânsito".



Momentos Inesquecíveis Veteran Car



Apesar dos inúmeros elogios recebidos pela VCC-RJ por haver realizado o primoroso encontro de Angra dos Reis, O RADIADOR foi mais longe e verificou que nem tudo foram flores. Nesta foto, dois veteranos, Skipper (Buick) e Dieckmann (Ford) surpreendidos pela súbita maré de siglzia, que inundou a estrada perto de Parati. No mesmo flagrante e aproveitando a maré, Amyr Klink em pleno treino de natação para a sua próxima expedição às reais nascentes do rio Amazonas.

SINAL DOS TEMPOS

Ninguém ignora a maneira irreverente e desrespeitosa com que o Skipper, do alto dos seus 1,91m, encara seus companheiros de Veteran, que em sua grande maioria são obrigados a recorrer a um banquinho para dar polimento no teto de um Karmann Ghia.

Por isso, é com imensa satisfação que informamos que uma recente viagem que o Skipper fez a Juiz de Fora, para inspecionar um belo automóvel ali colocado a venda, recolocou as coisas no seu devido lugar.

Como diziam nossas avós, "não há mal que sempre dure e nem bem que nunca se acabe". Assim é que o proprietário desse automóvel, conhecido como "Paulão", é um palmo mais alto do que o Skipper, além de pesar mais ou menos a mesma coisa que o automóvel que pretende vender.

Foi para nós um prazer inesquecível assistir ao "Paulão" tratando o Skipper por "Paulinho" e "meu garoto" e ainda oferecer-lhe uma almofada para que nosso amigo, ao volante, tivesse uma visão melhor da frente do automóvel.

Finalizando essa nota, queremos informar que os companheiros que desejarem ajudar a pagar a conta do analista do Skipper, contratado após o seu retorno de Juiz de Fora, deverão contatar nossa secretária Sandra, que fornecerá os dados da instituição bancária que está acolhendo esses depósitos.

A VERDADE ACIMA DE TUDO

Uma delegação do Veteran-R.J. participou, no último dia 6 de novembro, das homenagens que a cidade de Valença prestou aos seus ilustres filhos Carlos e Miguel Furtado de Souza, que retornavam de mais uma longa viagem empreendida no seu Ford 1928, desta vez à Austrália e a países da África e da Europa.

Prestamos, assim, nossa homenagem aos dois queridos amigos pela proeza realizada, que



muito contribuiu para a divulgação do automóvel antigo.

Toda essa rasgação de seda, no entanto, não encobre a revolta de que somos tomados diante do noticiário enganoso que envolveu a viagem dos nossos amigos, atribuindo-lhes novos records mundiais de permanência ao volante, de quilometragem em automóvel antigo e de países visitados, entre outros.

Restabeleça-se a verdade. Toda a epopéia do Cacá e do Miguel transforma-se em simples volta ao quarteirão quando comparada às fantásticas viagens, às insuperáveis maratonas, aos intermináveis pèriplos do nosso Edison Ferreira, mais conhecido como Edison "Passos Dias Aguiar", legitimamente alcunhado "o Marco Polo da nova geração".

Por sorte, as façanhas do Edison encontram-se fartamente documentadas em livros, vídeos e filmes especialmente produzidos para a televisão. Recomendamos aos jornalistas mais afoitos, aqueles que se apressam em tomar-lhe a coroa, a leitura do livro "Do Rio ao Alaska - busca frenética por frisos de Gordini" ou que assistam aos vídeos "Motor de Dodge desaparecido em Taipé" e "Amir Klink, Edison e o Impala no Continente Antártico", obras que dão uma pálida idéia das façanhas já perpetradas pelo nosso guru.

Aqueles que brilham com GLOSTORA

★ "Uso Glostora porque sou contra o penteado-forçada". *Alvarenga*

★ "Uso Glostora porque me conserva penteado o dia inteiro". *Ranchinho*

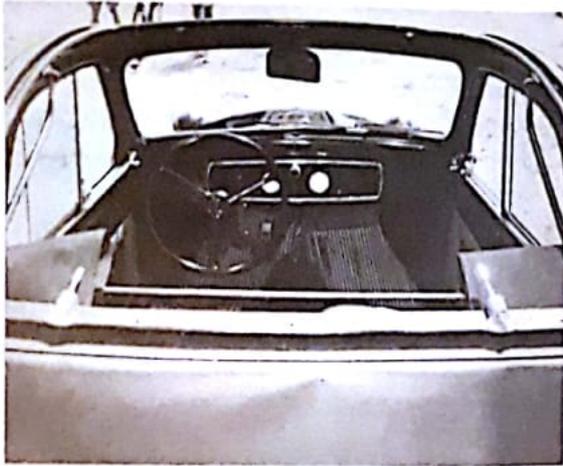
Uma "enquete" realizada entre as celebridades nacionais revelou que 81,7% das figuras notáveis do Brasil preferem Glostora. Entre elas, ALVARENGA & RANCHINHO, que, fora dos seus magníficos espetáculos cômicos, são dois rapazes elegantíssimos. É que as penas de temperamento artístico exigem a perfeição. E em produtos para os cabelos, indubitavelmente a perfeição é Glostora, o preparado rigorosamente científico e moderno, que fixa sem empastar e amacia sem engordurar.

USE E SABERÁ PORQUE AS FIGURAS FAMOSAS USAM

Glostora

UM PENCADO CORRETO E UM PERFUME DISCRETO

CONVERSA FIADA



No flagrante, o interior caprichadíssimo da pulga, que também não sobreviveria em Brasília.

BRASÍLIA

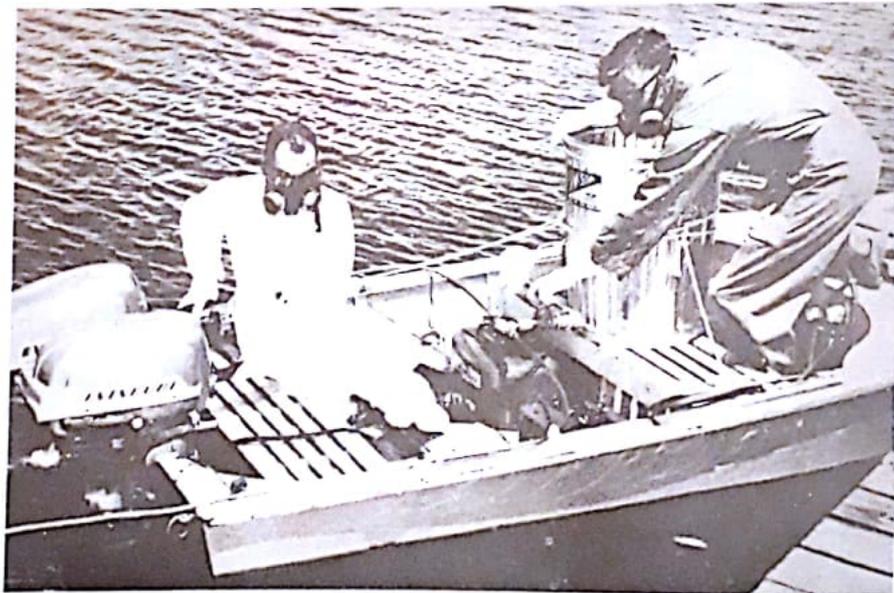
Muito já se ouviu falar em reuniões da pra-cinha, ou mesmo de ruas ou avenidas, sobre os erros que cometemos nas restaurações e até na mais sim-

ples manutenção de nossos antigomóveis. Sempre aparece um colaborador atento e exigente a descobrir uma onda a mais em "nossa" lataria, ou a bolha na pintura, aquela maçaneta de 47 no carro de 46 - e olha que a do 46 tem 3 frisos, todo mundo sabe, é completamente diferente.

É meio chato, mas a cultura antigomobilista evolui na razão direta do número de palpites dos outros colecionadores e na razão inversa da nossa paciência e do volume do nosso bolso, uma vez que a correção de um problema solicita, à exaustão, o comprometimento do orçamento doméstico e o conseqüente atraso do salário do professor de cavaquinho - Ony que o diga.

Dai, quando um de nossos decanos resolve sair de sua paquidérmica sonolência e ensinar ao Roberto Machado que sua pulga não é lá o que ele pensava e reprovar o Muricy pelo uso de tala larga e rodão nas suas veteranas, temos que aceitar humildemente o seu conselho, tal como fêz Juscelino: "No Planalto não há moscas, vamos botar a capital lá". E hoje temos Brasília.

Momentos Inesquecíveis Veteran Car



Corrigimos aqui a foto da navegadora Alésia, publicada erradamente no número anterior. A foto correta é esta, mostrando Alésia na hora em que preparava a sopinha do bebê. Ony também aparece, em meio a uma tentativa para governar a situação. O RADIADOR não conseguiu saber qual desarranjo obrigou a utilização de poderosas máscaras contra gases pelo simpático casal.



**LEMBRE-SE: TODA QUINTA-FEIRA, PRESTIGIE A REUNIÃO NA SEDE.
E TODO 2º DOMINGO DO MÊS ESPERAMOS VOCÊ E SEU CARRO NA PRAÇA.**

VCC-RJ - Rua Atilio Milano, 105 - Del Castilho - (021) 281-6393