

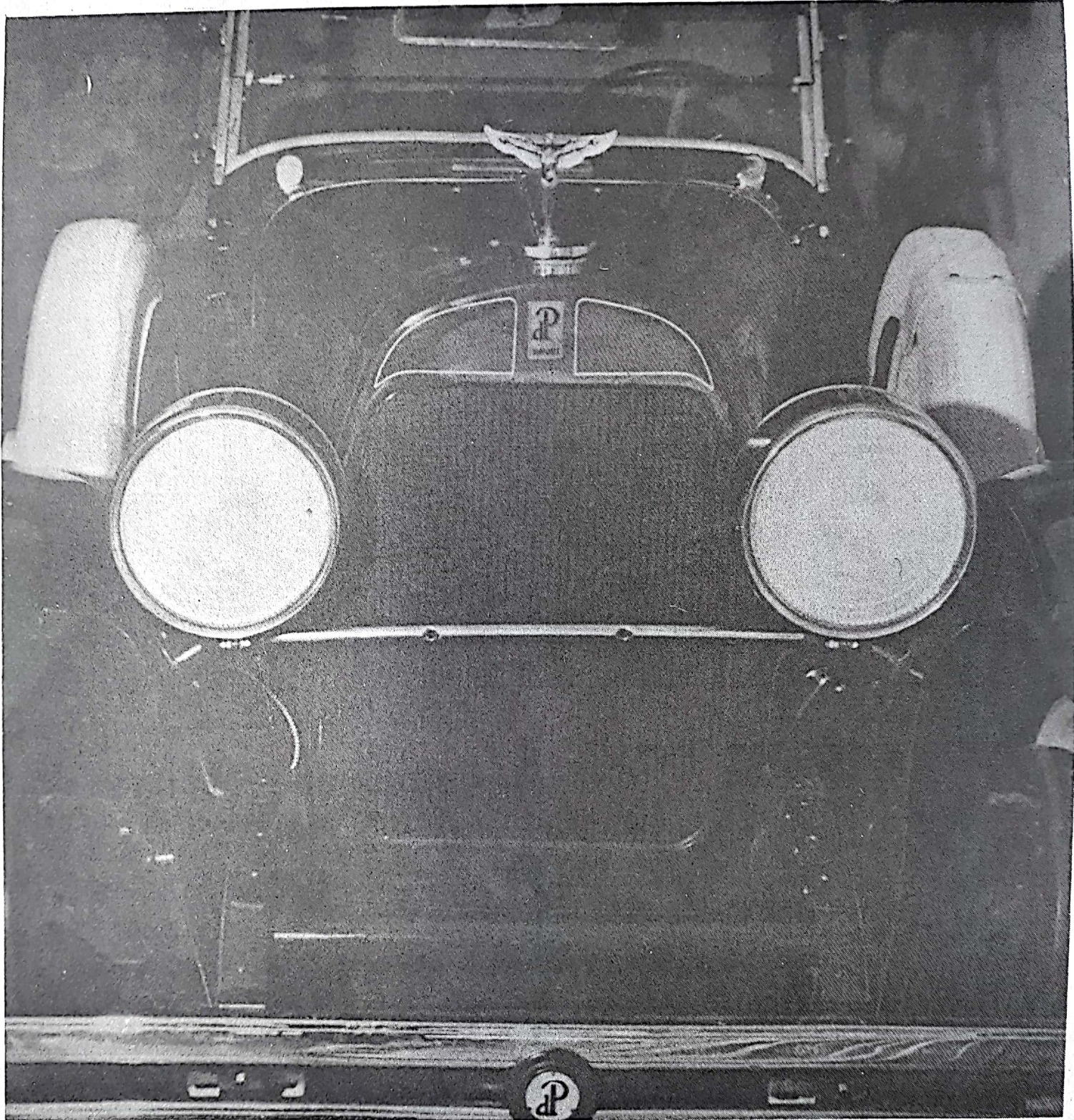


# O RADIADOR

PUBLICAÇÃO MENSAL DO VETERAN CAR DO RIO DE JANEIRO

BIÊNIO 81/82

MARÇO Nº 23





## Aviso aos sócios

- A secretaria do Club está em funcionamento no horário das 15hs às 19hs inclusive aos sábados, na Rua Souza Franco n.º 3. Qualquer informação falar c/ Srt.ª Sandra.
- Estamos iniciando a montagem de nossa biblioteca.

Quem quiser contribuir c/o Club cedendo livros, revistas, folhinhas, jornais que sejam do assunto (automóveis) estamos c/ as portas abertas e desde já agradecemos a colaboração.

### Notas de Agradecimento

- Ao sócio Mário de Oliveira pela sua acolhida ao grupo do Veteran que dia 23/1/82 participou da 1ª subida de montanha.
- Ao sócio Julio Christiano por ter cedido o reboque do Automóvel Club para acompanhar a caravana na subida à Teresópolis, sem custo algum para o Club.

### Nota de Falecimento

Com grande pesar a Diretoria do Veteran Car Club do Rio de Janeiro, comunica aos associados o falecimento do amigo e ex-Presidente do Veteran, Dr. João Manoel de Cerqueira Daltro, ocorrido dia 15 de fevereiro de 1982.

### Eventos para março

- Dia 14 — Reunião na praça às 16hs — sócios levem seus automóveis.
  - Dia 20. Passeio c/ almoço em Rio Bonito, visita ao museu e aos automóveis do nosso amigo Sebastião Cardoso.
- Obs.: Maiores detalhes por carta.

### Premiados na Reunião da Praça

- Dia 10/1 — Proprietário — Joaquim Martins  
Automóvel escolhido — Reo - 1929
- Dia 14/2 — Proprietário — Walter Perez  
Automóvel escolhido — M.G. 1953



## ○ RADIADOR

DIRETORIA BIÊNIO — 1981/82

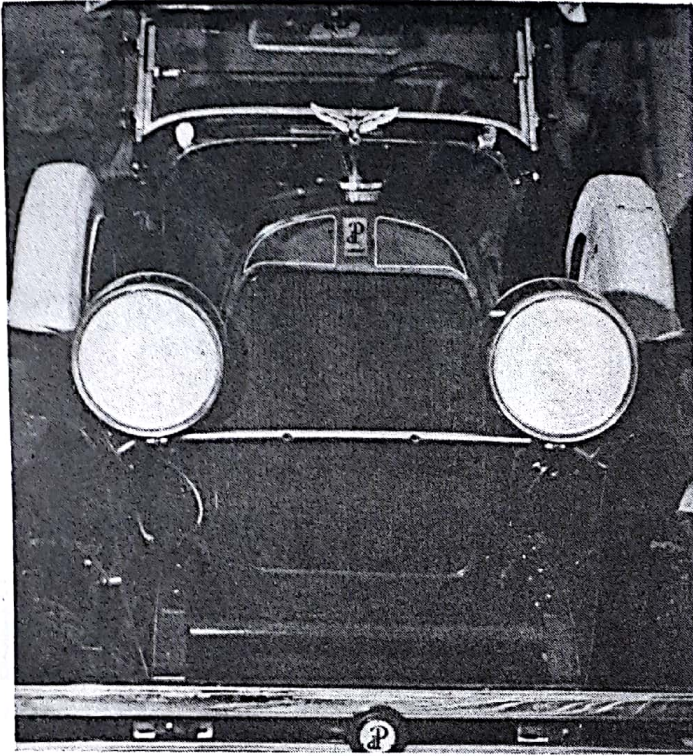
|                |                             |
|----------------|-----------------------------|
| Diretor Pres.  | JOSÉ CÂNDIDO S. MURICY NETO |
| 1.º Vice-Pres. | RICARDO HADDAD              |
| 2.º Vice-Pres. | FERNANDO CARNEIRO LEÃO      |
| 1.º Secretário | WILSON CORREA DE SOUZA NETO |
| 2.º Secretário | ALFREDO RANGEL              |
| Diretor Social | LUIZ CARLOS PESTANA         |
| Diretor Téc.   | PEDRO PAULO VIOLA           |
| 1.º Tesoureiro | DARIO DE ÁVILA MESQUITA     |
| 2.º Tesoureiro | FRANCISCO JORGE BARBERO     |

### Automóveis — Venda

- Cadillac 64 — Presidencial, preto, c/ Ar condicionado, mecânica perfeita.
- Cadillac 61 — Fleetwood, preto c/ Ar condicionado — Mecânica perfeita.
- Oldsmobile 61 — 4 portas — modelo 88, azul claro — Bom estado
- Falar c/o Sr. Ludovico — Tel.: 275-4747 — Horário comercial.
- Ford 1951 coupê e 4 portas — c/ todas as peças, muito bom estado — Cr\$ 100.000,00, falar c/ Dr. Francisco Barbero
- Tel.: 264-8822 — Horário comercial.



# DU PONT



Para a maioria das pessoas, o nome du Pont é sinônimo de tintas, celofane, munições e fibras. Mas para o colecionador de automóveis, o nome du Pont significa um automóvel de rara elegância, um dos mais belos exemplos de alta classe em automóveis.

Entre 1919 e 1932 somente 537 du Pont foram produzidos, um número muito pequeno, mesmo nos dias em que carros de alta classe eram fabricados em pequenas quantidades. Mas, como ocorre com a maioria das grandes marcas, o impacto do nome du Pont foi muito maior que o número de carros fabricados possa sugerir. Embora a média de automóveis produzidos tenha sido de apenas quatro por mês durante a sua existência, os automóveis du Pont estão na mesma categoria dos Duesenbergs, Stutzes, Packards e Lincolns, pela sua graça e estilo, excelência mecânica e desempenho.

E. Paul du Pont, quase ao final da 1.ª Guerra Mundial, decidiu fabricar um automóvel que se comparasse aos melhores da época. Para tanto, começou por contratar alguns dos talentos administrativos da época: Arthur Maris, vice-presidente e gerente geral veio da Biddle, John Pierson, engenheiro chefe veio da Wright Martin, Aircraft Corp, William Smith, gerente de vendas, veio da Mercer Motors.

O primeiro du Pont foi preparado para o Salão Internacional de Nove Iorque de 1919. Este carro possuía um motor de 4 cilindros e era oferecido em três tipos de carroceria: touring, roadster e sedan. Numa época caracterizada por carros quadrados o novo du Pont era bastante gracioso. Ao invés de abaulados para fora, as carrocerias eram côncavas e terminavam em cantos arredondados. O radiador também já possuía a forma característica que posteriormente se transformaria no símbolo do du Pont.

Em outubro de 1920, um novo modelo foi introduzido o modelo B, praticamente igual ao modelo A, com alguns refinamentos. De 1919 a 1924, somente 118 modelos A e B foram produzidos.

Obviamente, E. Paul du Pont não tinha a intenção de disseminar seus carros pelo mundo. Seu objetivo era perfeição. Antes de entregar um automóvel a um comprador, o próprio du Pont levava o carro para casa e o usava por uma semana para testá-lo, após o que instruía o comprador em como cuidar e operar seu automóvel.

Em julho de 1923 a du Pont lançou o seu modelo C com 6 cilindros e motor Herschell-Spillman. Nos dezesseis meses que se seguiram 47 modelos C foram fabricados, saindo então o modelo D com um novo motor de 6 cilindro pela Wisconsin. Nesta época em que um Ford roadster custava 260 dólares, o du Pont roadster custava 2.600 dólares. Os 27 modelos D produzidos em 2 anos (um por mês) possuíam freios hidráulicos nas quatro rodas e sistema de lubrificação central.

Entre 1927 a 1930 60 du Ponts Modelo E foram fabricados, dos quais 11 foram exportados. O Modelo F, fabricado entre julho de 1928 e setembro de 1930 era idêntico ao Modelo E, mas só que construído em chassis que possuía a distância de 136 polegadas entre eixos. Somente três foram fabricados.

O Modelo G foi introduzido com um motor Continental de 8 cilindros e 125 h.p. a 3.200 rpm. Já nesta época o du Pont oferecia amortecedores hidráulicos, molas longas envoltas em tecido emborrachado que não necessitava de lubrificação, carroceria de alumínio, painel de alumínio, coluna de direção e bancos ajustáveis e chassis com distância entre eixos até 141 polegadas. O preço variava de 4.360 dólares para o roadster até 5.750 dólares para o town car.

O prestígio do du Pont era tão grande que o conhecido revendedor americano dos Maybach-Zeppelin e Delage, A.J. Miranda, decidiu representar também a du Pont.

A fábrica nesta época lançou um speedster com um chassis de 135 polegadas para correr em Le Mans. No entanto, o carro nunca chegou lá, já que a atriz Mary Pickford no chamado "casamento do século, 77 com o ator Douglas comprou o automóvel como presente para seu esposo.

Entre julho de 1928 e janeiro de 1932 a du Ponts produziu 273 modelos G, mais da metade de sua produção total, com carrocerias feitas pela Merrmac, Water-house, Derham e Dietrich. Nesta época, E. Paul du Pont comprou as motocicletas Indian e mudou a fábrica para Springfield, no estado de Massachusetts.

Em setembro de 1930, a du Pont lançou o Modelo H, feito num chassis de 146 polegadas de distância entre eixos. Somente três automóveis foram fabricados, um sedan carroceria Dietrich, um phaeton carroceria Berline e um town car.

Com a depressão da década de 30, o mercado para carros de alta qualidade praticamente desapareceu e o du Pont como várias outras marcas, saiu de cena. A elegância, graça, qualidade e produção limitada dos du Ponts não teriam vez nos anos difíceis e austeros da década de 30.

E. Paul du Pont decidiu então suspender a produção dos carros, esperando voltar a fabricá-los quando a situação da economia permitisse. Mas quando os tempos de bonança voltaram, nenhuma das grandes marcas retornaram. O mercado de marcas extravagantes da alta classe sumiu e E. Paul du Pont morreu em 1947 sem poder completar seu desejo.

Mas um pequeno número de automóveis du Pont continuam a existir, nas mãos de colecionadores para perpetuar a marca e atestar a qualidade e excelência dos carros que E. Paul du Pont construiu. São ao todo 31 du Pont conhecidos no mundo, dos quais o mais antigo, um Touring modelo E, encontra-se no Rio de Janeiro.





# Balanço anual — Veteran Car Club do Brasil — 1981

## FLUXO MENSAL (Livro Caixa) — 1981

| MÊS           | ENTRADAS          | SAÍDAS            | SALDO             |
|---------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| JAN.          | 21.750,00         | 2.320,00          | 19.430,00         |
| FEV.          | 24.500,00         | 3.529,00          | 20.971,00         |
| MAR.          | 6.000,00          | 2.169,90          | 3.830,10          |
| ABR.          | 8.000,00          | 22.617,60         | (-) 14.617,00     |
| MAI.          | 28.500,00         | 16.106,00         | 12.394,00         |
| JUN.          | 23.690,00         | 5.765,20          | 17.924,80         |
| JUL.          | 138.200,00        | 7.662,00          | 130.538,00        |
| AGO.          | 48.440,00         | 10.323,50         | 38.116,50         |
| SET.          | 127.646,58        | 351.285,30        | (-) 223.638,72    |
| OUT.          | 39.103,00         | 60,00             | 39.043,00         |
| NOV.          | 169.085,00        | 129.888,00        | 39.197,00         |
| DEZ.          | 24.034,00         | 4.044,30          | 19.989,70         |
| <b>SALDOS</b> | <b>658.948,58</b> | <b>555.770,00</b> | <b>103.178,38</b> |

## RECEITAS

### (1000) — RECEITAS REALIZADAS — ANO 1981

#### 1 010 — SÓCIOS CONTRIBUINTES

|                          |                |
|--------------------------|----------------|
| 011 — TAXA MANUT. ANO 78 | Cr\$ 150,00    |
| 012 — TAXA MANUT. ANO 79 | Cr\$ 3.000,00  |
| 013 — TAXA MANUT. ANO 80 | Cr\$ 12.000,00 |
| 014 — TAXA MANUT. ANO 81 | Cr\$ 84.304,00 |
| 015 — JÓIA — ADMISSÃO    | Cr\$ 27.000,00 |

TOTAL (010) — Cr\$ 126.454,00

#### 1 020 — SÓCIOS PROPRIETÁRIOS

|                          |                 |
|--------------------------|-----------------|
| 021 — TAXA MANUT. ANO 78 | Cr\$ 1.800,00   |
| 022 — TAXA MANUT. ANO 79 | Cr\$ 14.250,00  |
| 023 — TAXA MANUT. ANO 80 | Cr\$ 18.000,00  |
| 024 — TAXA MANUT. ANO 81 | Cr\$ 106.500,00 |
| 025 — VENDA DE TÍTULOS   | Cr\$ 291.944,58 |

TOTAL (020) Cr\$ 432.494,58

SOMA = (010) + (020) = Cr\$ 558.948,58

### 1 030 — APLICAÇÃO — OPEN

Cr\$ 25.987,00

TOTAL GERAL Cr\$ 584.935,58

### (2000) — RECEITAS EM ATRASO À REALIZAR

#### 2 010 — SÓCIOS CONTRIBUINTES

|                          |                 |
|--------------------------|-----------------|
| 011 — TAXA MANUT. ANO 78 | Cr\$ 0          |
| 012 — TAXA MANUT. ANO 79 | Cr\$ 3.250,00   |
| 013 — TAXA MANUT. ANO 80 | Cr\$ 14.750,00  |
| 014 — TAXA MANUT. ANO 81 | Cr\$ 157.800,00 |
| TOTAL (010) —            | Cr\$ 175.800,00 |

#### 2 020 — SÓCIOS PROPRIETÁRIOS

|                          |                 |
|--------------------------|-----------------|
| 011 — TAXA MANUT. ANO 78 | Cr\$ 1.620,00   |
| 022 — TAXA MANUT. ANO 79 | Cr\$ 9.000,00   |
| 023 — TAXA MANUT. ANO 80 | Cr\$ 12.000,00  |
| 024 — TAXA MANUT. ANO 81 | Cr\$ 132.500,00 |
| 025 — PROMISSÓRIAS VENDA | Cr\$ 36.000,00  |
| TÍTULOS                  |                 |

TOTAL-GERAL Cr\$ 366.920,00

### (3000) RECEITAS A VENCER (Previsão)

|                                 |                            |
|---------------------------------|----------------------------|
| 010. TAXA MANUT. S.P. ANO 82    | Cr\$ 434.000,00 (Estimado) |
| 020. TAXA MANUT. S.C. ANO 82    | Cr\$ 480.000,00 (Estimado) |
| 030. PROMISSÓRIAS - TÍTULO S.P. | Cr\$ 220.000,00 (Real)     |
| 040. RESULTADO DE APLICAÇÃO     | Cr\$ 104.013,00 (Real)     |
| (DIFERENÇA)                     |                            |
| 050. NOVA APLICAÇÕES            | Cr\$ 300.000,00 (Estimado) |
| <b>TOTAL</b>                    | <b>Cr\$ 1.538.013,00</b>   |

## CONSIDERAÇÕES

### 1) Valor estimado admitido:

- 1.1. 58 Sócios Proprietários contactados
  - 1.2. 10% destes sócios não pagando
  - 1.3. Crescimento do quadro em 20%
  - 1.4. Anuidade de 5.000,00 para 7.000,00
- 62 sócios x Cr\$ 7.000,00 =

### 2) Valor estimado admitido:

- 1.1. 39 sócios contribuintes
  - 1.2. 10% sócios não pagando
  - 1.3. Crescimento do quadro em 70%
  - 1.4. Anuidade para 8.000,00
- 60 x Cr\$ 8.000,00

## Relação dos Sócios Contribuintes admitidos em 1981

| Nº | DATA | NOME                             |
|----|------|----------------------------------|
| 37 |      | José João Abdalla Filho          |
| 38 |      | Antonio Paulo Teixeira Magalhães |
| 39 |      | Enio Ivan Bock                   |
| 40 |      | Francisco A. Pereira Pinto       |
| 41 |      | Roberto Luiz B. de Carvalho      |
| 42 |      | Francisco Macêdo Fortinho        |
| 43 |      | Luiz Antônio Gualter Krop        |
| 44 |      | Paulo L. de Alcântara Guimarães  |
| 45 |      | Max A. Jácome de Góes Bezerra    |
| 46 |      | Humberto Spilotros               |
| 47 |      | Paulo Pereira Guaraná Guia       |
| 48 |      | Ony Coutinho Júnior              |
| 49 |      | Jader Maranhão                   |
| 50 |      | José Augusto Rosendo da Silva    |
| 51 |      | Marco Antonio N. Oliveira        |
| 52 |      | Guaudelino Martinelli            |
| 53 |      | João Almir Farias                |
| 54 |      | Ernani José dos Santos Neto      |
| 55 |      | Celso Edison da Costa e Silva    |
| 56 |      | Renato Pacheco Americano         |
| 57 |      | Márcio Marzullo                  |
| 58 |      | Caio Furtado de Mendonça         |
| 59 |      | José Alfredo Damásio             |
| 60 |      | Hélio Gomes da Silva             |
| 61 |      | Odilon Alberto Fehlner           |
| 62 |      | Nilton de Azevedo Omellas        |

## Relação dos Sócios Proprietários admitidos em 1981

| Nº | DATA | NOME                            | S.P. |
|----|------|---------------------------------|------|
| 57 |      | Ricardo Haddad                  |      |
| 58 |      | Alfredo A. de Souza Rangel      |      |
| 59 |      | Luiz Gonzaga M. da Silva Filho  |      |
| 60 |      | Gustavo José Seco               |      |
| 61 |      | Waldir Tostes Filho             |      |
| 62 |      | Francisco Arantes Pereira Pinto |      |
| 63 |      | Dario de Avila Mesquita         |      |
| 64 |      | Fernando Ribeiro Escobar        |      |
| 65 |      | Enio Ivan Bock                  |      |
| 66 |      | Paulo L. de A. Guimarães        |      |
| 67 |      | Pedro Paulo Viola               |      |
| 68 |      | Walter Peres                    |      |
| 69 |      | Paulo Cezar de Carvalho Vaz     |      |
| 70 |      | Paulo de Carvalho Scaili        |      |
| 71 |      | Paulo Cezar Couto de Farias     |      |
| 72 |      | Humberto Spilotros              |      |
| 73 |      | Paulo Afonso de Miranda Marquez |      |
| 74 |      | José João Abdalla Filho         |      |
| 75 |      | Luiz Antônio Gualter Krop       |      |
| 76 |      | Max A. Jácome de Góes Bezerra   |      |
| 77 |      | Carlos Barbero Neto             |      |
| 78 |      | Guilherme Ribas Gama            |      |

## DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS DO EXERCÍCIO

|   |              |
|---|--------------|
| (+) Receitas de taxas, vendas de títulos, etc | 1.167.888,58 |
| (+) Receitas financeiras de aplicação de open | 25.987,00    |
| (+) Receitas não identificadas                | 16.424,68    |
| (-) Despesas operacionais                     | 80.770,80    |
| (=) Resultado do exercício — Lucro            | 1.129.509,46 |

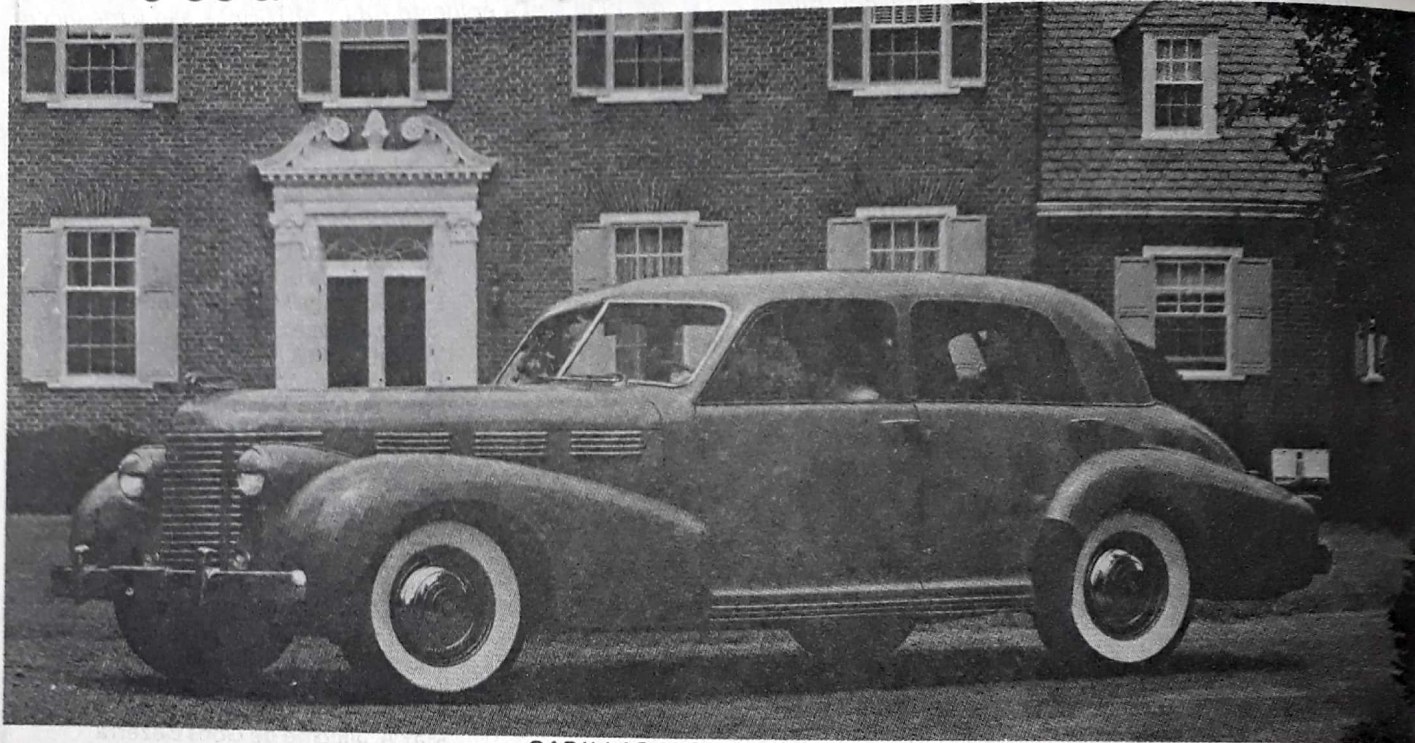
## DEMONSTRAÇÃO DA MUTAÇÃO PATRIMONIAL

|                          |                        |            |              |
|--------------------------|------------------------|------------|--------------|
| <b>Saldo em 31.12.80</b> |                        |            |              |
| Caixa                    |                        | 0,00       |              |
| Banco Itaú               |                        | 0,00       |              |
| Open Market              |                        | 0,00       | 0,00         |
| <b>Saldo em 31.12.81</b> |                        |            |              |
| Caixa                    |                        | 103.178,38 |              |
| Disponível Banco Itaú    |                        | 16.424,08  |              |
| Open Market              |                        | 400.987,00 |              |
| Realizável               | Promissórias a receber | 242.000,00 |              |
|                          | Taxas a receber        | 366.920,00 | 1.129.509,46 |



# LA SALLE/CADILLAC

## e os amortecedores do modelo "60 SPECIAL"



CADILLAC 60 SPECIAL de 1938.

A inconfundível grade do radiador, seus para-lamas de elegante perfil, aliadas às linhas sóbrias da carroceria, imprimiam uma vigorosa e exclusiva silhueta, no meio automobilístico da época.

"Qualquer pessoa interessada na história do desenvolvimento do automóvel, necessariamente dispenderá boa parte de seu tempo ao CADILLAC, pois não somente o Cadillac esteve presente desde o nascimento da indústria automobilística como também, em quase todos os avanços básicos da tecnologia do setor".

Este breve prólogo do catálogo de vendas em 1942 resume todo um passado de prestígio e qualidade, resumindo 40 anos de triunfo tecnológico, desde o motor de arranque, à transmissão automática.

Em 1940, não existia um motor mais suave e equilibrado do que o CADILLAC V-8. Quando em marcha lenta, somente o indicador de pressão de óleo era a única evidência que estava em funcionamento.

O motor V-8 de válvulas no bloco de 1938 a 1948 era basicamente o mesmo desenho introduzido em 1936 e modificado em 1937. Este magnífico motor devidamente testado e aprovado no decorrer do seu desenvolvimento, acoplado a uma estrutura de componentes de alta resistência do chassis, representavam o verdadeiro coração do CADILLAC, pois neste chassis a qualidade e engenharia de projeto perpetuavam a sua tradição de incomparável liderança.

O estilo na concepção de novas carrocerias também teve uma importante participação na história do CADILLAC, de 1927 até o início de 1940. Embora uma rápida evolução atingisse a indústria automotiva naquele período, havia, entretanto uma continuidade nos desenhos da CADILLAC.

A marca de prestígio da GENERAL MOTORS sempre demonstrou uma disposição de levar a arte automobilística além de sua função utilitária e de certos conceitos e padrões de concepção dominantes no período. As modificações nas

linhas do CADILLAC de ano para ano eram às vezes sutis e outras vezes dramáticas, porém sempre determinadas por uma intensa avaliação estética de sua função.

Harmonia, equilíbrio e simetria, os inalienáveis requisitos do belo, eram tão permanentemente evidentes que se tornou um modelo de características muito próprias definindo uma liderança em estilo.

Este conceito de estilo e proporção na CADILLAC desde 1930 e até o início da 2.ª Guerra obedeceram a três etapas:

A primeira começou em 1927 com a fabricação e comercialização do LA SALLE, pela CADILLAC, um carro de produção em série que associava um desenho despojado e de baixo perfil, introduzindo linhas horizontais e de curvas suaves que se equiparavam aos luxuosos produtos dos fabricantes de carrocerias europeus.

A instantânea popularidade do LA SALLE assinalou uma profunda mudança na indústria automobilística e uma antecipação da importância do estilo como um proeminente fator na produção em série dos automóveis americanos. Para-lamas de formas alongadas e mais fechadas lateralmente, grandes molduras de radiador e faróis cromados, rodas raiadas e fino detalhamento e acabamento tornaram-se os pontos de destaque dos carros da era de 27 a 33.

A segunda maior influência veio em 1934. A proposta de Júlio Andrade para o LA SALLE deste ano, combinava princípios estéticos de elegância, juntamente com aerodinâmica. O resultado foi fundamental, não só para o CADILLAC LA SALLE, mas também permitiu à General Motors lançar as bases de um desenho marcante, com seus para-lamas aerodinâmicos, radiadores embutidos por traz



de uma grade cromada de perfil vertical, carenagem dos faróis bem lançadas e de linhas alongadas, produziram uma dramática evolução na forma.

A terceira fase da evolução deve-se ainda a uma proposta para o LA SALLE.

Um grupo de projetistas liderado por William (Billy) L. Mitchell, jovem e capaz estilista da CADILLAC, reavaliou em todos os pormenores elementos de desenho dos carros da época. Eles descartaram o convencionalismo e questionaram a tradição; quando terminaram, todo e qualquer componente, linha ou detalhe do protótipo do LA SALLE 38, revelava uma nova e vigorosa proposta de estilo.

Itens familiares e comuns, até então tais como, estribos, frisos estampados laterais, pneus sobressalentes expostos, faróis separados da carroceria e lanternas trazeiras salientes, foram eliminados ou integrados nas linhas da nova concepção de carroceria.

A estrutura superior se destacava pelas linhas finas do teto, colunas entre janelas mais estreitas e cromadas e extensa lateral trazeira fechada.

Para-lamas imponentes tinham um extenso vinco que imprimiam um ar de leveza no conjunto. O capô do motor era composto de uma só peça integral e uma trazeira alongada, o que permitia para os padrões da época, abrigar um generoso espaço para bagagem, dentro da tampa da mala.

Portanto, cada componente em seus mínimos detalhes, chamava a atenção e causava admiração.

A CADILLAC aceitou o novo e atraente projeto iniciando a sua produção conhecido como modelo 60 SPECIAL.

A entrada deste novo e revolucionário carro no mercado, recebeu ampla e favorável aceitação.

Os protótipos subsequentes deste modelo 60 SPECIAL, de 1938 sob a égide de BILLY MITCHELL são parte incontestável da história do CADILLAC, que atingiu o seu ponto alto em 1941, quer seja pelo seu baixo perfil, quer seja pelas suas linhas clássicas e elegantes.

#### \*INFORMAÇÕES TÉCNICAS:

CADILLAC 1938 modelo 38-6019 S

Carroceria FISHER — Fabricados — 3.587

Motor V-8 135 HP a 3.600 RPM. Diâmetro dos cilindros: 3 1/2". curso: 4 1/2" Cilindrada: 5.670 c.c. Taxa compressão: 6.25x1

Peso: 1.970 kg

Distância entre eixos: 3,22m. Comprimento: 5,28m

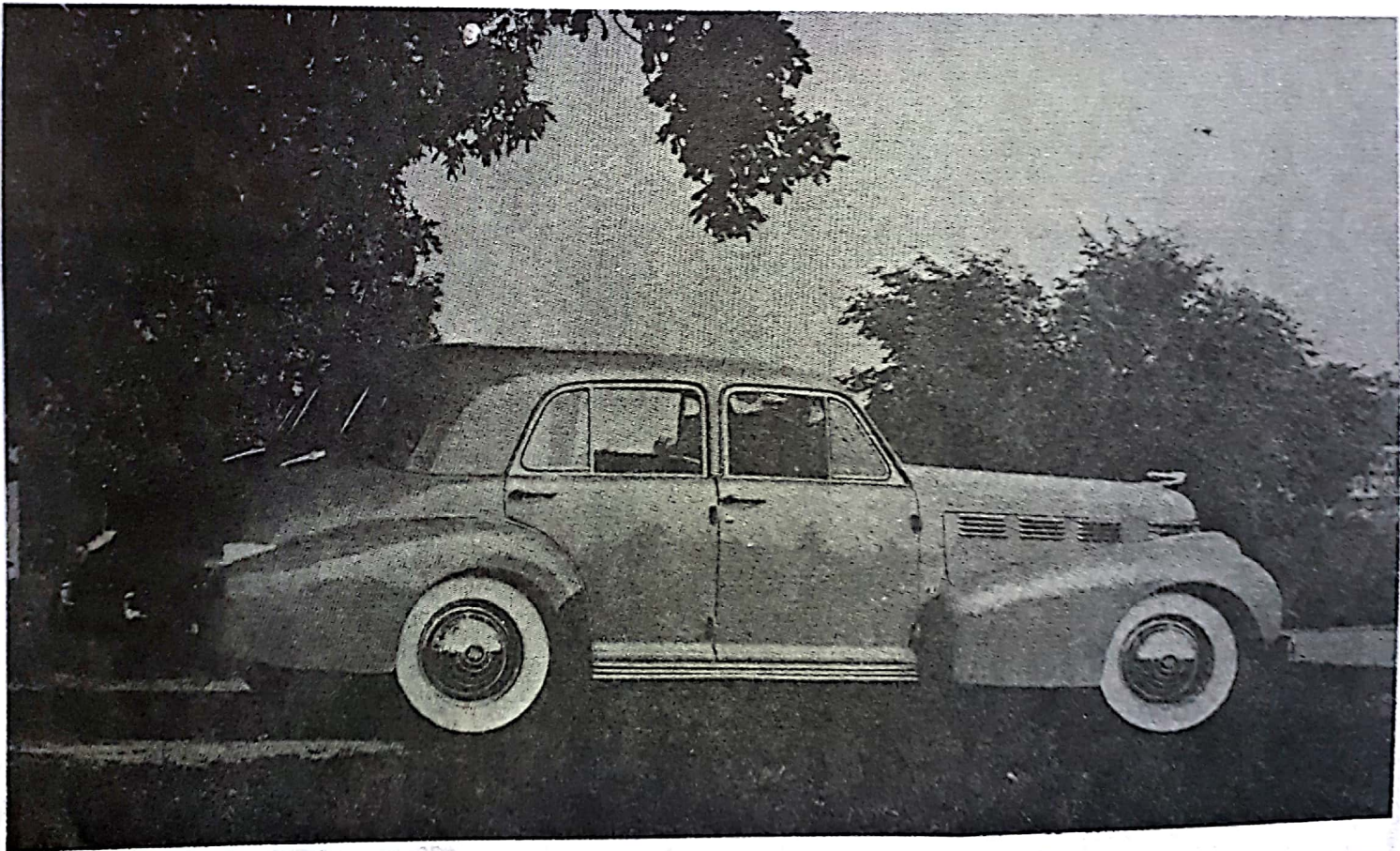
Transmissão: mecânica, caixa de 3 velocidades 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> sincronizadas e ré.

Velocidade máxima: 145km/h

Suspensão molas helicoidais dianteiras, semi-elípticas na trazeira.

Pneus 760 x 16 Pressão: 28 lbs.

Obs.: As carrocerias dos modelos 60S a partir de 1940 foram fabricadas pela FLEET WOOD.



Inovações estruturais tanto na concepção da carroceria como no chassis, permitiam uma redução da altura do carro, em relação ao solo, eliminando-se o estribo.



# 1.ª Subida à Teresópolis

Sábado dia 23 de janeiro de 1982, pilotos e máquinas antigas resolveram fazer uma prova de fogo, subida da serra de Teresópolis com destino a casa do sócio Mário de Oliveira. O encontro foi no posto do Porcão na Av. Brasil, antes da entrada da Rio Petrópolis, horário de saída impreterivelmente 9hs e, como sempre acabamos saindo às 10.15hs. Tivemos no encontro 10 máquinas, acompanhadas por um reboque da Automóvel Club:

Julio Cristiano — Ford 32

Sinval de Sant'anna — Mercedes 51

Ricardo Haddad — Cadillac 58

Ricardo Haddad — Chevrolet 40

J. Candido Muricy — Cadillac 38

J. Candido Muricy — Lasalle 39

Pedro Paulo Viola — Hanomag 38

Dario Mesquita — Citroen 51

Eduardo Coutinho — Volkswagen 52

Saimos e, logo na entrada da Rio Petrópolis paramos, encontramos o Chevrolet 40 do Ricardo c/ os 2 pneus dianteiros furados, já dava para imaginar como seria esta viagem, mas, para surpresa nossa nada aconteceu a não ser a Mercedes 51 do nosso amigo Sinval que teve de parar para beber um pouco d'água (vide foto), dada na boca pelo seu dono. Continuamos o passeio até o ponto de encontro.

Chegamos e fomos recebidos pelo casal, maravilhosamente bem, seguimos para o caramachão que fica localizado ao lado da piscina, que tem como atrativo um pequeno anão c/um enorme turbante, sobre o qual o Gustavo e o Paulo Bad ficaram falando e admirando todo o tempo que lá ficamos.

Como estava chovendo e frio passamos para o interior da casa. Muita bebida, muita comida nos foi oferecido. O clima (não o de Teresópolis) era agradável, o casal não sabia o que fazer para ficarmos mais a vontade, muito papo sobre automóveis, peças, muitas lembranças do passado e muitas brincadeiras, ainda mais quando chegou o Fernando Português, o côitado sofre na mão do Mário.

Neste momento chega o Julinho c/seu Ford 32, com a

água pronta para fazer o café, diz ele que demorou porque se perdeu do grupo.

Tiramos muitas fotos como podem ver e depois fomos em caravana pela cidade para o almoço na churrascaria. O ambiente era o mesmo, parecia uma festa e o Mário o mais alegre o regente. Encerrado a comemoração, retornamos ao Rio.

Passamos pela casa do Mário na volta eu, Muricy, Barbero, Perez e esposa, para pegar o Cadillac 54 que viria para o Moinho da Luz. Chegando em sua casa, o Mário já mais prá lá do que prá cá, quis que o Barbero e eu o acompanhá-se nos licores e nas bebidas especiais, mas conseguimos com muito custo sair de lá antes de anoitecer sem que o Mário ficasse chateado. O piloto premiado para pilotar o Cadillac foi o Barbero, que adora dirigir ainda mais depois de beber whisky, vinho da churrascaria, licor e experimentar bebidas especiais.

Descemos a serra e ao chegarmos à Parada modelo encontramos o Cadillac parado, era para troca de piloto, pois já eram 18hs, e o mercadão estava reclamando a soneca. Perez pilotou até o Porcão na Av. Brasil onde estava seu carro, e o Barbero meio sonolento teve que tomar a direção do Cadillac.

Daí cada um por si seguiu o seu caminho, mas como o motorista do reboque já conhecia o Barbero e a sua Lincoln que foi e voltou do Club dos 500 guinchada, resolveu por intuição e experiência acompanhar o nosso amigo. O destino do Cadillac era o Moinho da Luz e lá estavam todos a sua espera, passados 30 min. já bastante preocupados, eis que surgiu ao longe a Cadillac rebocada e o nosso amigo Barbero tranquilo, ao lado do já conhecido motorista do Automóvel Club.

Assim passamos maravilhosamente o dia de sábado 23/1/82, esperamos que os sócios que nos acompanharam no evento, tenham tido a mesma impressão e contamos com vocês, e com outros sócios para outros programas.

Pedro Paulo Viola

