

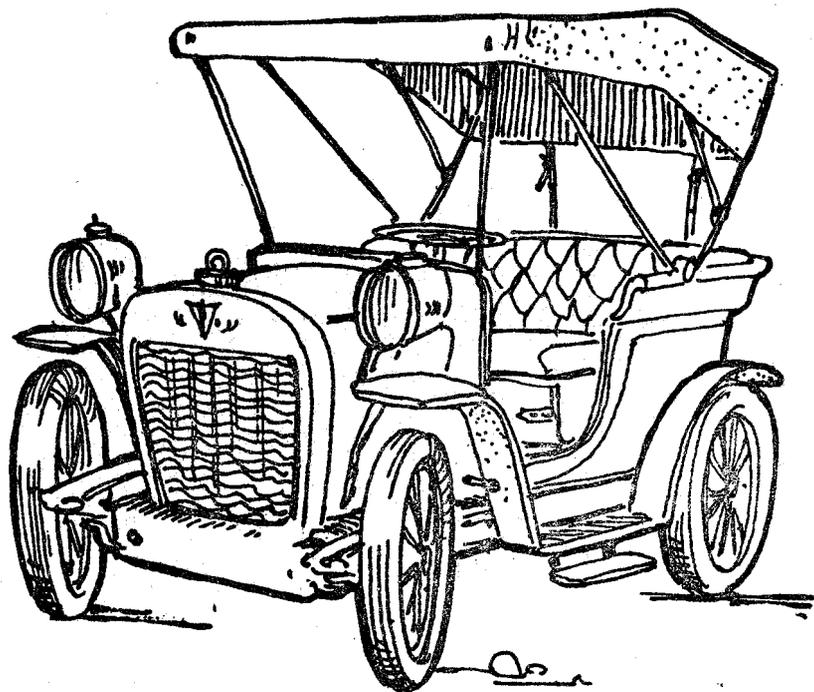


VETERAN CAR CLUB DO BRASIL

CLUBE DE AUTOMOVEIS ANTIGOS

RIO DE JANEIRO — 1977 — ANO I — N.º V

O RADIADOR



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

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

DIRETORIA:

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

Conselho Fiscal:

Carlos Nunes Vilhena

José Maria Velho da Silva

João Francisco Sauwen

O RADIADOR

DIRETOR RESPONSÁVEL

Carlos Nunes Vilhena

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

O RADIADOR

Tendo em vista o artigo escrito pelo responsável deste informativo, nesta mesma página, no exemplar de nº IV, com o título "O importante não é ter o que gosta e sim gostar do que tem", ter dado margem as mais diversas interpretações, colocamos o mesmo espaço à disposição do companheiro José Maria, publicando na íntegra a carta por ele enviada.

Exmo. Sr. Editor

Inicialmente os nossos parabéns pela organização e apresentação do nosso periódico o "RADIADOR".

Vimos a presença de V. Sa, para discordar da opinião emitida pela Direção do Jornal, no seu editorial do último número, quando se refere a críticas porventura feitas por alguns associados à algumas restaurações.

No nosso entendimento, essas críticas têm um sentido construtivo e não pejorativo; quando se procura imitar outros clubes ou outros colecionadores do Brasil ou do estrangeiro, tenta-se somente uma aproximação da perfeição, evidentemente dentro das limitações a que estamos submetidos pelas leis de importação e pelas dificuldades normais de encontrar o que seria desejável.

Não podemos concordar e, disso não abrimos mão, é com o desrespeito completo às regras internacionalmente estabelecidas de pesquisa e de observância, o quanto possível, da originalidade.

Cremos que isto é preceito básico para a conservação do patrimônio automobilístico do país.

Não podemos pois concordar, e, mais uma vez insistimos, é com aplausos a restaurações sem o menor cuidado e respeito às verdadeiras obras de arte que são os automóveis antigos.

Sem mais, com admiração o amigo

José Maria

INFORMAÇÕES ÚTEIS

FICHA TÉCNICA

FORD MODELO A

CILINDRO	- 4
POTÊNCIA SAE	- 24,3HP
CILINDRADA	- 3277 cm ³
COMPRESSÃO	- 4,22:1
ORDEM IGNIÇÃO	- 1.2.4.3
TRANSMISSÃO	- MONO DISCO SECO
CÂMBIO	- 3 MARCHAS CORRE- DIÇAS E RÉ
EIXO TRAZEIRO	- AÇO Co + Mg
EIXO DIANTEIRO	- AÇO CROMO
FREIO PÉ	- TAMBOR 4 RODAS MECÂNICO
FREIO DE MÃO	- INDEPENDENTE 2 SAPATAS SOBRE AS RODAS TRAZEIRAS
ALIMENTAÇÃO	- GRAVIDADE
CARBURADOR	- ZENITH ASCENDEN- TE FERRO FUNDIDO
TANQUE	- 41,5 lts.
SISTEMA ELÉTRICO	- IGNIÇÃO BATERIA- 8 VOLTS
VELOC. MÁXIMA	- 105 km/h

Colab.: Reis Vilhena

sugestões

Tinta verde, resistente ao calor,
para pintar o motor

Uma tinta que resiste até 100
graus, isto é, às temperaturas mais co-
muns do motor e radiador, prepara-se
com:

- Alvaiade em pó	gramas	1200
- Ocre amarelo	"	400
- Litargilio em pó	"	200
- Azul da Prussia	"	100
- Bioxido de manganês	"	20

Mistura-se com óleo de linha-
ça cozido e água Raz. Aplica-se compin-
cel bem duro, e deixa-se secar um par-
de dias antes de pôr o motor em marcha.
O alvaiade pode ser substituído pelo
branco de zinco (750 gramas - serão su-
ficientes). Junta-se mais óleo se re-
sultar demasiadamente espesso.

x.x.x.x.x.x

Combustível a base de gasolina e ál-
cool

Para empregar esta mistura
somente se necessita aumentar um pouco
a entrada de combustível do carburador:

- Álcool (a 98 ou 99 ^o)	litros	3
- Gasolina de boa gra- duação octanica	litros	13
- Benzol	litros	4

Esta mistura fornece um com-
bustível de muitas calorias e que não
golpea.

Colaboração: Rogerio F. Velleda

Entrevista

Nosso companheiro Paulo Guarino já está consagrado entre os melhores co laboradores do Radiador. Sabendo que acom panhou o grupo do Veteran Car Clube -Rio de Janeiro ao encontro com os Paulistas no Club dos 500, resolvemos manter com ele uma conversa quase a nível de entre vista.

x.x.x.x

Realizou-se no dia 24/25 de se tembro, o mais importante evento de nos so calendário de programação para o ano de 1977; o Passeio ao Clube dos 500 e en contro com nossos co-irmãos do VCC-SP. Nem a chuva, que caiu forte no sábado, conse guiu esfriar os ânimos dos intrépidos aficionados por autos antigos do Veteran Car Club.

A concentração para a largada se deu no quilômetro zero da Via Dutra, em frente a estátua de S. Cristovão, às 8h da manhã. Debaixo da chuva fina que caía sem dó, estavam perfilados o Ford 28 do Carlinhos Racy, Ford 29 de Luiz Carlos, Chevrolet 28 e 54 conversível de Joaquim Martins, Ford 32 do Presidente Júlio Christiano e o Dodge 51 de José Emanuel. Os retardatários foram o Francis co Barbero com a vedete (o carro) do des file, a Lincoln 40 coupê Branca em "mint condition", que deixou todo o pessoal atô nito, e o Carlos Eduardo K. pilotando o Cadillac 1941, 4 portas de Mariosinho de Oliveira, outra vedete que repartia com o Lincoln os elogios.

Não houve nenhum problema com os carros durante todo o passeio, salvo um ou outro superaquecimento, normal pa ra a velocidade que desenvolviam, 60km

no plano e 80km nas descidas, chegando ao Clube dos 500 por volta das 2h da tarde.

Quando lá chegamos já nos aguar davam o pessoal do VCC paulista, que nos homenagearam com uma salva de palmas, e em seguida o almoço com muito bate-papo e planos para o dia seguinte.

De São Paulo, ao que me recordo, vieram: um Chrysler 1926 Phaetom, um Packard 36 coupê conversível e um 40, 4 portas, tipo limousine, completamente no vos, ambos de Og Pozzoli, presidente do VCC-SP, um Chrysler 300, um Cadillac 54 coupê de Ville, uma Hudson 51 coupê to da original, um Ford 40 coupê, uma Merce des conversível, etc.

Há de se registrar também, o enorme sucesso dos escudos de carros an tigos feitos pelo nosso companheiro e ar tesão, Joaquim M., atraindo o interesse geral do pessoal de SP, que confessaram não existir um outro trabalho de tamanho capricho e perfeição no Brasil.

No domingo de manhã, o sol apare ceu com toda força, fazendo com que todos começassem a limpar os carros sujos da chuva e da viagem do dia anterior, e se reunissem em frente a sede do Hotel, for mando uma grande exposição de carros an tigos. Aproveitamos também a ocasião pa ra conhecer melhor o Clube, que é real - mente fora de série, com piscina, salão de jogos e um grande lago natural.

Por volta de meio dia houve o al moço de encerramento e confraternização do evento, com entrega de diplomas a to dos os participantes, troféus oferecidos pelo próprio Hotel ao VCC-RJ/SP e cami - sas com o escudo do "Bradesco", foi real

mente uma bonita homenagem, e os troféus entregue pelo nosso presidente para o VCC-SP e vice-versa, para comemorar o encontro. Na ocasião ficou a sugestão, por parte de nosso presidente, para que se fizesse dessa data o "Dia do Carro Antigo", e passassemos, todo ano, a fazer esse tipo de encontro para todos os aficionados do Brasil.

Após o almoço as despedidas, o regresso, e cada um para o seu lado de volta para casa. Em cada um a saudade, um coração feliz, um novo amigo...

Naquela hora quem passasse pela Rio-SP e visse um carro antigo rasgando

toda a estrada de volta, não imaginaria que tão belas coisas àquela viatura, esteticamente ultrapassada, encerra, os momentos de felicidade que ele nos proporcionou, a oportunidade de conhecer e conviver com novas pessoas e, "curtir" a vida.

Não, nem todos teriam essa sensibilidade, somente aqueles que tivessem a felicidade de possuir esse talismã da sorte: seria, sim, para os menos avisados, um "bando de loucos" se aventurando com seus "carros velhos" estrada à fora...

Colaboração de : Paulo Guarino

O CLUBE INFORMA

FORA DO PROGRAMA...

Mais uma vez o Veteran Car Club Clube de Automóveis Antigos do Rio de Janeiro se faz presente a uma reunião de gala.

Convidados a comparecer a Escola Naval para participar de uma exposição comemorativa, preparamos representação de carros antigos e clássicos que deram um toque de beleza e curiosidade, mostrando mais uma vez a união do Clube.

Fomos brindados com uma feijoadinha e tivemos oportunidade de assistir a demonstrações de cães amestrados, de jatos xavantes, turmas de salvamento e os cumprimentos do Comando e do Relações Públicas da Escola Naval. Foi mais uma reunião extra para constar de nossas atividades.

E A PROGRAMAÇÃO FURU...

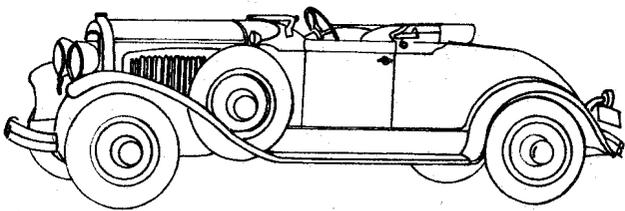
Prevista para 22.10.77 (Sábado) o passeio ao Mirante da Estrada Rio-Petropolis "Belvedere", saída às 9h do Maracanã - Estátua do Beline. Precisamente às 9h começaram a chegar ao local: Reis Vilhena e Nunes Vilhena com a Barata Ford 28, Julio Christiano com Jepp 42 e Armando Maia com a Pontiac 39, Luiz Carlos com Peugeot. Aguardamos até às 10h30min e como a programação se destinava a uma passeata, e o número de carros não condizia com o esperado, resolveu o Presidente do Clube cancelar o passeio. Lamentamos, pois o Sábado estava bem propício para o tipo do passeio programado.

Bons tempos aqueles ...

IDENTIFIQUE O SEU ...

Barata

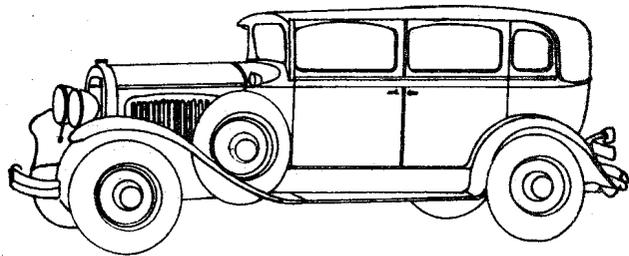
Typo de carroçeria aberta , tendo um unico assento, transversal . Compartimento na parte traseira para acomodação de bagagem. Capota em couro artificial, impermeável que pôde ser arriada. O equipamento incluye cortinas lateraes, desmontáveis, e, pára-brisa articulado, na maioria dos casos.



Barata

Barata-Sport

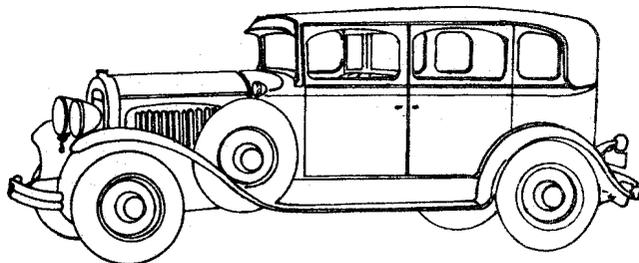
A parte traseira é ocupada por um assento para mais dois passageiros. Pára-brisas articulado, capota arriavel, de couro artificial impermeabilizado. Em geral o equipamento incluye mala para utensílios. As restantes características são idênticas às do modelo anterior.



Sedan

Sedan

Carroçeria fechada de 4 portas. Capota fixa. Assentos deanteiros e traseiros, transversaes. Lotação de 5 a 7 passageiros segundo a distancia entre eixos e o typo da carroçeria. Nos modelos de maiores dimensões, as assentos supplementares na parte traseira. Nem todos os modelos são providos de janelas lateraes na parte traseira. Os diversos typos são em geral denominados: Sedan 2 portas, Sedan de tres janellas, Sedan Club, Landalet-Sedan etc., mas taes denominações não obedecem a uma uniformidade rigorosa, por forma a serem consideradas typos perfeitamente definidos.

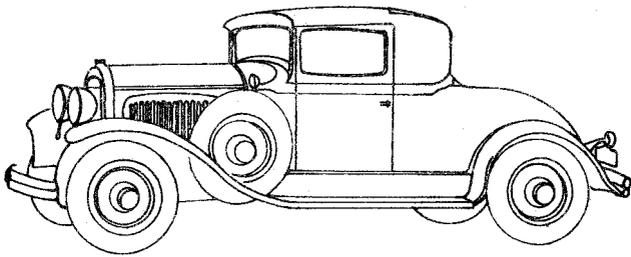


Sedan Imperial

Coupé

Carrosseria fechada com um único compartimento. A lotação é variável de acordo com o número de assentos e com a maior, ou menor, distância entre os eixos. A capota é fixa e o assento trazeiro é unicamente destinado à acomodação da bagagem. Os modelos de menores dimensões, tem único assento transversal para dois ou três passageiros. Os modelos maiores tem em geral um outro assento suplementar atrás do assento do chauffeur, e podem praticamente acomodar cinco passageiros.

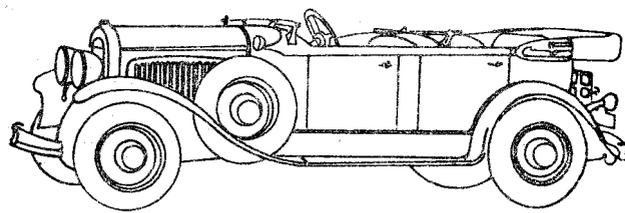
Estes modelos tem em geral 4 janelas.



Coupé

Coupé-Sport

Um coupé especialmente destinado a fins esportivos. Capota fixa. A parte trazeira é geralmente provida com um assento que permite um aumento de lotação. É caracterizado por um acabamento mais caprichado. Do equipamento normal, constam rodas de arame, e mala para utensílios. Por uma forma geral este modelo tem as mesmas características do modelo anteriormente citado.



Phaeton Imperial e Sport

Phaeton

Carrosseria aberta com dois assentos transversaes, cuja lotação é em geral de 5 passageiros. Pára-brisas articulado, capota arriavel, de couro artificial impermeabilizado. Cortinas lateraes desmontáveis. O modelo para 7 passageiros é, em geral, identico, apenas um pouco mais largo na parte trazeira, para mais commoda disposição dos assentos suplementares.

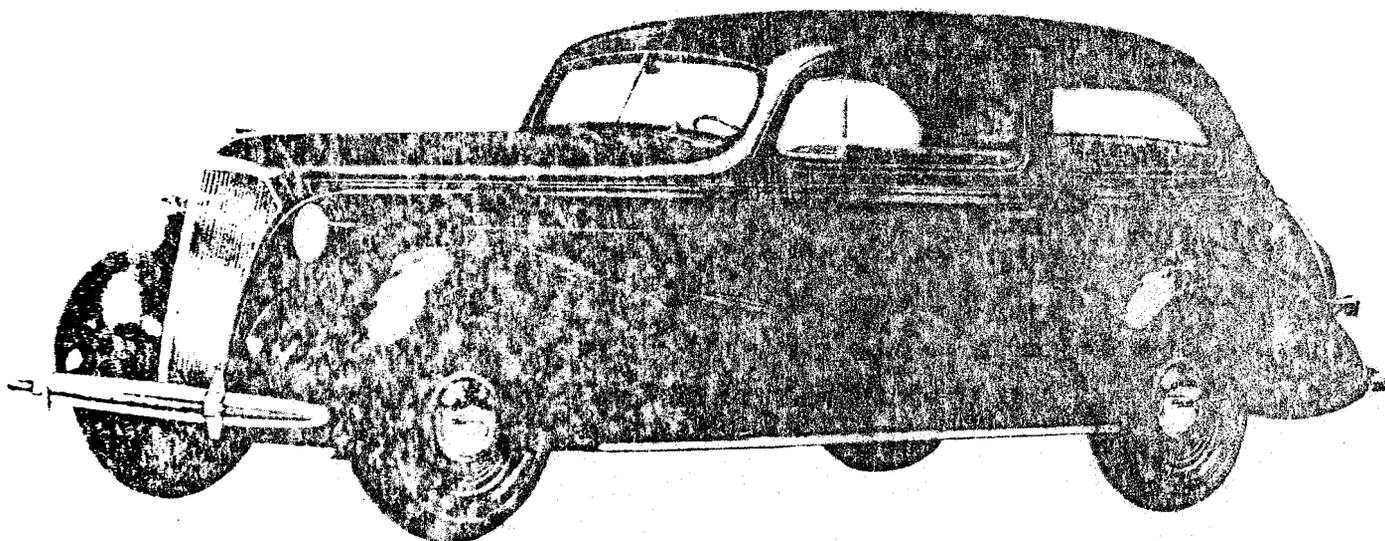
Phaeton Imperial e Sport

Diverje do anterior em alguns detalhes de acabamento, ou elementos extra que figuram como equipamento. Rodas de arame, mala para utensílios, acabamento luxuoso e moderno, são em geral as características deste modelo. O modelo Imperial é em geral provido de pára-brisas para abrigo dos passageiros do assento trazeiro.

Carro de Turismo

Carrosseria geralmente maior do que a do Phaeton, o que permite sejam usados assentos suplementares. Semelhante ao Phaeton quanto às outras características.

CHEVROLET - 1937



Marcio Cintra

A primeira grande mudança, após o lançamento do motor de 6 cilindros em 1929, ocorreu no ano de 1937 na linha chevrolet.

Este modelo é considerado um marco divisório entre o aprecimento do 6 cilindros, e do motor V-8 em 1955.

James Crawford, engenheiro chefe da G.M., aperfeiçoando o motor "Blue-flams", mudando o diferencial, modificando a transmissão e lançando o "uni-steel boby", fez praticamente um carro novo.

A pergunta que fica, é porque não divulgar o fato? porque não fazer propaganda ?

Parece que houve um certo receio da G.M., no sentido de evitar a retração de mercado, observada pela Ford, em 1932, quando do lançamento do motor V-8.

Outro fato interessante, talvez justifique esta atitude : é sabido que o chevrolet é um automóvel "simpático", meio "s sofisticado-popular", um carro "classe-média". O comprador chevrolet, é por natureza, algo "conservador". Aproveitando estes detalhes, a G.M. lançou um "slogan" realmente genial: "Chevrolet, o carro que nunca teve inimigos", com isso, foi possível garantir o sucesso do lançamento e, iniciar a "briga publicitária" Chevrolet x Ford, pois parece que o motor V-8 Ford'32 conseguiu alguns...

Em 1933 Louis Chevrolet tentou um protótipo, com motor V-8, para corridas, sem grande sucesso. Mais um detalhe para retardar o V-8, metade dos carros fabricados nos EE.UU., entre 30 e 40, era constituído de chevrolet e Ford.

A Ford Motor Co. então, lembrou-se do "Pescador" ... o "Pescador", tão famoso entre os motorista de praça, do Rio antigo, nada mais era que um ressalto (na verdade eram 3) no eixo de manivelas ("Árvore") cuja função era lubrificar as partes altas do motor. Não havia bomba de óleo. Este sistema, era tão eficiente que só foi abandonada em 1963 ...

No ano de 1937 foi instituído o motor de 4 mancais, por Alex Taub e Crowford, sendo que, o projeto original, não aprovado, seria o "L-Head 6", semelhante ao pontiac, com válvulas laterais.

Alex não teve seus méritos devidamente reconhecidos e, foi "exilado" para a G.M. inglesa, onde desenvolveu o Vauxhall. O motor "Blue Flame" lançado em 1934 serviu de base até o modelo 1954.

Além das modificações mecânicas, o Chevy-37 apresentou uma nova grade desenhada por Frank Humer e John Morgan.

Agromonte, criou a "Speed-line", ressalto na carroceria ao longo da porta dianteira, que daria origem aos paralamas longos nos modelos 1942.

Lew Simon desenhou o novo "capot". Cabe aqui lembrar, que, lá em Detroit, a Indústria também se engana...

As aberturas laterais para refrigeração do motor, foram fabricados invertidas, como se fossem vistas em espelho !! o risco principal não ocorreu, ou seja, não entrava água pelo capot, e assim, o capot do Chevy-37 que nós conhecemos, está ao contrário ...

A suspensão Dubonnet ("Ação de Joelho") estava em pleno uso. Por sua maciez, alguns problemas de estrutura da carroceria começaram a surgir. Com o advento da estrutura metálica, e em aço, do automóvel, em 37, a ação de joelho conquistou outras divisões da G.M., como a Pontiac (vide 1936 do Armando Maia)

O Chevy-37 diversificou vários modelos, como o Standard, luxo e master.

Deles todos, o master é o mais raro, pois reunia os requintes do modelo luxo, e a solidez do Standard.

O luxo, além de cromados e enfeites, vinha forrado de casemira, com ação de joelho.

- O Standard trazia forração em pano-couro.

- O Master vinha em dois modelos: "GA" e "GB".

O "GA" vinha com ação de joelho, forração em pano-couro e mala (trunck);

O "GB" vinha com estepe na trazeira, suspensão opcional e forração de casemira. Num destes, eu aprendi a dirigir, e a fazer outras coisas...

Num destes, eu saí da casa de saúde, recém-nascido. Um destes é meu, foi de meu pai desde novo, e acho que escrevi isso tudo, porque estou com muita saudade dele...

EXTRA:

VETERAN Campanha de Segurança

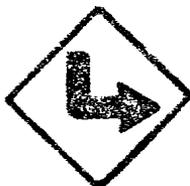
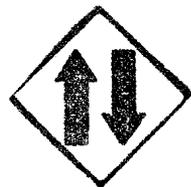
Não é apenas o carro que
deve ter freios.

O motorista também.



A distância
que separa você
do carro da frente
pode encurtar
sua vida.

Uma revisão no carro
custa muito menos que uma vida.



Fazemos estradas
para você gozar a vida.

Não para encurtá-la.