



O RADIADOR

PUBLICAÇÃO DO VETERAN CAR CLUB DO BRASIL - RIO DE JANEIRO

Biênio 1995/1996
Gestão da Consolidação

SETEMBRO - OUTUBRO/96 Nº 44

PILOTOS CLÁSSICOS

Denny Rulme

CARRO EM DESTAQUE

Studebaker Commander
Starlight, de José
Aurélio Affonso Filho



Se você é amante do carro antigo, que tal ter uma amizade colorida com O RADIADOR?



Para ficar cada vez mais colorido, bonito e atraente, O RADIADOR precisa da sua fidelidade. Por isso estamos lançando a campanha "AMIGOS DO RADIADOR", a maneira mais correta que a gente encontrou para não precisar te fazer uma proposta indecente. Os AMIGOS podem ser pessoas físicas ou jurídicas. Sendo "AMIGO DO RADIADOR" você vai receber o seu exemplar na sua casa, escritório ou até em lugares mais exóticos, só depende da sua imaginação.

Para mostrar que nossas intenções são as melhores, ofereceremos a você um título de SÓCIO NÃO-RESIDENTE do VETERAN CAR CLUB DO BRASIL-RJ. Isso significa, sem meias palavras, que você vai poder frequentar a nossa sede quando estiver no Rio de Janeiro e gozar de momentos inesquecíveis, com direito a usar a biblioteca e biela-quente. **Por tudo isso você vai pagar apenas R\$ 15,00 por trimestre. Ou apenas uma parcela anual de R\$ 50,00.** E vai mostrar para todos o quanto você é responsável pela preservação de uma revista que está fazendo o maior sucesso no Brasil e até no exterior. Seja AMIGO DO RADIADOR. Sua família vai dar o maior apoio e vai se divertir bastante. Isso a gente garante.

O RADIADOR



8

VCC-RJ - Rua Atilio Milano, 105 - Del Castilho - Rio de Janeiro - RJ - tel/fax: (021)281-6393

**PARA SE TORNAR AMIGO DO RADIADOR LIGUE OU PASSE UM FAX PARA O VCC-RJ.
OS 50 PRIMEIROS CONCORREM A UMA LINDA CAMISETA COM A CAPA DA ÚLTIMA EDIÇÃO.**

Novos ares sopram no VCC-RJ.



Estamos atravessando uma época de mudanças. A par da velocidade das telecomunicações, que já atingiu o nosso Veteran, prestes a inaugurar a sua home page, temos encontrado em nossas vidas alterações freqüentes nos mais diversos setores, seja no trabalho ou no lazer.

A atividade veterana está cada vez mais fervilhante em todo o mundo e o VCC-RJ participa deste movimento. Depois do *Raid São Paulo-Brasília*, temos o Vicente e o Muricy participando, com um tão minúsculo quanto intrépido Midget, nas *1000 Millas Sport Argentinas* - com direito a cobertura jornalística do Mahar - e, não fosse o bastante, o nosso Guilherme Pfisterer lidera a primeira equipe sul-americana a concorrer na famosa London-to-Brighton Run, com um Clement-Bayard do Automovil Club del Uruguay. Esta atividade conjunta é resultado do alto sentido de esportividade e amizade que une as nossas agremiações. Através do Alvaro Tatlock, desejamos levar o nosso maior agradecimento ao ACU.

Do nosso VII Encontro, no Forte de Copacabana, só temos boas lembranças. Renovamos o agradecimento a todos os participantes que, sem feriado para ajudar e contra um temporal para atrapalhar, reuniram o melhor espírito de aventura e companheirismo e trouxeram o brilho de seus automóveis à nossa cidade.

Quanto ao RADIADOR, estamos inovando, criando o Sócio Não-Residente, uma categoria de participação no VCC-RJ interessante ao amigo que não mora no Rio mas que deseja ter o RADIADOR para participar deste renovado Mundo Maravilhoso do Automóvel Antigo! Contem conosco!

O RADIADOR - Edição 44

Índice

NOSSA CAPA

Studebaker Commander Starlight, fotografado por José Rezende Mahar, em Teresópolis.

EDITORIAL 3

HISTÓRIAS 4
De volta à Paula Freitas

AUTOMODELISMO 6
O modelista da Antiga

CORREIO TÉCNICO 8
Anatomia de uma tragédia

DEUSAS DA PALAVRA 12
1969, um ano que acabou

CURIOSIDADES 14
1600 S, Chegou a Bizorrão

VARIEDADES 17
Anos Cromados

CARRO EM DESTAQUE 18
O Studebaker da capa

SONHO DE CONSUMO 22
Piu Testa Rossa

PASSADO A LIMPO 25
Pilotos Clássicos - Denny Hulme

EVENTOS 28
XIX Rallye Rio-Teresópolis
II Encontro de Itaperuna
Reunião da Turma do Jaguar
Ony Coutinho e a Rio 2004
VII Encontro do Rio de Janeiro

Anunciam nesta edição

Brink Center	J Afonso
Benett Foam	Nova Texas
Costa Santos	Rainer
Ferrogens Universal	Wilson & Sons
Gráfica Wagner	

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

Jornalista Responsável
José Aurélio Afonso Filho

Coordenação Editorial
Fernando Gameleira
Roberto Dieckmann

Projeto Gráfico
G2 Publicidade e Marketing Ltda
Tels.: (021) 232-9896/973-2736

Repórter Fotográfico
José Rezende - Mahar Press
Tel.: (021) 205-4666

Fotolito (capa/contracapa)
Rainer Rio Artes Gráficas
Tel.: (021) 286-8597

Impressão
Gráfica Wagner
Tel.: (021) 580-1181

Colaboradores
Carlos Alberto Candelot
Isabel Poncio
José Cândido Muricy Neto
João Rocha Lagoa

Veteran Car Club
Rua Atilio Milano, 105
Del Castilho - Rio de Janeiro - RJ
Telefax: (021) 281-6393
E-mail: gameleira@ax.ibase.org.br

Tiragem
2500 exemplares/Distrib. dirigida

Diretoria Biênio 1995/1996

DIRETOR-PRESIDENTE
José Aurélio Afonso Filho
1º VICE
Wilson Saraiva
2º VICE
José Cândido Muricy Neto
1º SECRETÁRIO
Carlos Alberto Candelot
2º SECRETÁRIO
Sergio Nobre
DIRETOR SOCIAL
Edison Ferreira
DIRETOR TÉCNICO
José Cândido Muricy Neto
1º TESOUREIRO
Henry Braunstein
2º TESOUREIRO
Sergio Fortes

DE VOLTA À PAULA FREITAS

Sergio Fortes



SÃO CLEMENTE, 1932. O carola Sergio Fortes, da Santa Inácio, ia todo sábado passear com o avô e sente saudades da vida pacata de antanho, dos bons modos de outrora e do Corcovado sem o Cristo, uma modernidade que ele ainda reluta em aceitar.

As manhãs de sábado eram sempre parecidas. Acordar cedo, um banho rápido, o café tomado às pressas e uma corrida curta pela Rua Paula Freitas, do número 44 ao 26.

No 44, eu era vizinho de porta da atriz Rosamaria Murtinho. Na garagem do prédio, nada de especial. O apartamento, minha mãe comentava, pertencia a um oficial da aeronáutica, piloto particular do então Vice-Presidente João Goulart. No 26 da Paula Freitas, moravam meus avós maternos. Lá, sim, havia uma peça capaz de causar orgasmos múltiplos ao Tinoco: um Belair 1957 Coupé, verde clarinho com teto marfim. Uma maravilha. Destaque, também, para um Buick azul marinho, quatro portas (1952, 53?), que na ocasião não me emocionava mas que reconheço, hoje, como peça colecionável.

Meu destino nas manhãs de sábado era o Colégio Santo Inácio, onde frequentava, devo admitir, as reuniões da Cruzada Eucarística. Mediante uma certa quantia em dinheiro, posso até fraquejar e mostrar fotografias, com fita amarela ao peito e tudo o mais. O objetivo era a carona do meu avô, em seu Belair 56 de quatro portas, preto e reluzente, conduzido pelo

Batista, elegantíssimo motorista que, durante muitos anos, prestou-lhe bons serviços.

Os sábados eram dedicados pelo meu avô à sua coleção de moedas. O cardápio incluía visitas a outros colecionadores, acerto de trocas exaustivamente discutidas durante a semana através do telefone, etc. Não ousou afirmar, mas imagino, hoje, que ele pudesse também usar o pretexto das moedas para dar uma volta alternativa, no bom ou no bom sentido. Muito justo, diria o Ony.

Minha carona se incorporou aos hábitos do meu avô. O Belair deslizava elegantemente pelas ruas de uma Copacabana charmosa, nada a ver com o bairro punk em que se transformou nos dias de hoje.

Estamos em 1959. Terezinha Morango foi coroada Miss Brasil, vencendo um concurso que paralisara o Rio de Janeiro. Para variar, o pau comeu num jogo entre brasileiros e uruguaios pelo Campeonato Sul Americano de Futebol. Tudo resolvido com muita competência por Didi, gênio da “folha-seca” e insuspeitado mestre na arte de aplicar mortais “tesouras-voadoras” em nossos abusados adversários.

Copacabana, repito, era o máximo. Paula Freitas.

Tonelero, Siqueira Campos, Túnel Velho... Trânsito? Nenhum. Apenas o prazer do passeio, embalado pelo noticiário da Rádio Jornal do Brasil, anunciando providências relacionadas com a construção de Brasília, futura capital do país.

A programação no Santo Inácio era atraente, inesquecível. Os mais jovens, como eu, pertenciam à Cruzada Eucarística. Os mais velhos integravam a Congregação Mariana.

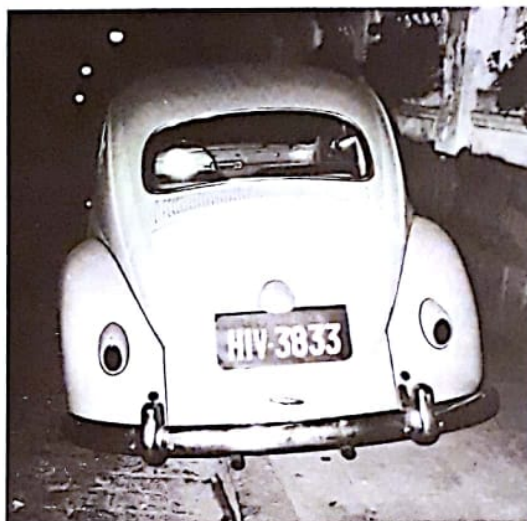
Tudo começava com uma reunião de hora e meia com o Padre Gil, envolvendo muitos conselhos e alguma cantoria. Depois dirigiamos-nos ao campo de futebol, onde eram disputados frenéticos torneios que se estendiam até a hora do almoço. Da pregação do Padre Gil às botinadas do velho e violento esporte bretão. Do céu ao inferno, sem escalas.

Essas lembranças me ocorrem no momento em que aqueço as turbinas para dar uma "ajeitada" no Belair 56 Coupe que comprei do querido Julinho Christiano. A maré não está pra peixe e o bicho vai ter que se contentar com isso: uma guaribada.

Penso até mesmo em cortar relações, temporariamente, com o Mahar e com o Tinoco. Seus refinamentos técnicos resultam sempre em influências incompatíveis com o meu saldo bancário. Também a amizade do Synval, com seus novos métodos de pintura importados de Peeble Beach, está a merecer um prazo de carência.

Meus automóveis têm a ver com minhas lembranças. O Belair 56 não foge à regra. Quando estiver pronto, com ele vou refazer o percurso: Paula Freitas, Tonelero, Siqueira Campos, Túnel Velho... ■

Momentos Inesquecíveis Veteran Car



EXPLICADO O SUMIÇO DO COMANDANTE. Depois de faltar a várias reuniões no seletor Clube do Bonde, em Santa Tereza, Skipper - mais conhecido como "Pluft, o fantasminha" - reaparece, chega na porta, mas não entra. Ele descobriu, depois de vários testes na oficina do Rogério, que todos os seus carros estão contaminados e alguns já em estado terminal. Sua última esperança é o coquetel de lubrificantes que ele encomendou ao Muricy, que está fazendo o maior jogo duro porque detesta se envolver com grupos de risco.

QUALIDADE

é importante em tudo o que se faz na vida. É por isso que, quando é necessário mostrar toda a beleza de uma raridade, a

RAINER RIO Artes Gráficas e Editora,
rua Guilhermina Guinle, 151 - Botafogo



RAINER

é chamada. Se você também exige qualidade em folhetos para impressão, fale conosco.

Tel.: 286-8545,
286-8597, Fax: 266-3123



O modelista da Antiga

Por Iran Brigatto Medeiros

O modelista à antiga Josenildo Heavy Chevy, o popular Tinoco das pinturas Zás-trás, tem estranhos hábitos e atitudes. Apaixonado por caixas de modelos Ferrari, Josenoco reage assim, seja pelo carnê atrasado da escola dos filhos, seja por ver um modelo montado, pintado, pronto.

No dia 7 de Setembro, no Forte de Copacabana, nós modelistas, tivemos a rara oportunidade de contemplar alguns exemplares de nossos modelos em seu tamanho e exuberância originais. Infelizmente, nem todos os automóveis presentes foram reproduzidos em escala 1:24 ou qualquer outra. Eu, particularmente, possuo um kit da AMT, exatamente igual ao Belair '55 vermelho e branco que ali estava. Este teve seu interior devidamente fotografado para que a minha montagem seja a mais fiel possível, quando chegar a sua vez. Sim, porque o modelista assemelha-se demais com o colecionador da escala 1:1. Primeiro ele compra o exemplar, faz mil planos, viaja na maionese várias vezes, para que passados alguns anos, ele venha a

trocá-lo por outro que no momento lhe é mais interessante.

Fotografei detalhadamente também um Ford Victoria '56 verde e bege impecável, vindo de Ribeirão Preto, cujo modelo na escala 1:25 também possuo. Lamentavelmente estes dois modelos a que fiz referência, estão fora de linha. O Chevy '55 é mais difícil de obter-se porém não impossível, e o Ford '56 encontra-se ainda com certa facilidade em várias lojas aqui no Brasil.

Modelo muito bem feito e detalhado é o Belair '62 da AMT, cujo irmão rico "Impala", podia ser visto naquela reunião. Os Impalas '61 que compareceram, terão em breve seu modelo na escala 1:24 lançado pela Lindberg (outubro próximo) na versão SS Coupe.

Conforme análise obtida na Internet, trata-se de trabalho primoroso do fabricante.

Curioso é observar-se o fato interessante que ocorre nas indústrias de modelos. Existem inúmeros automóveis antigos que modelistas de todo o mundo sonham em ver reproduzidos em escala, e que jamais foram fabricados, ou o foram até 20 anos atrás e pararam. Observando-se as prateleiras das lojas de hobby, verifica-se que os modelos de autos antigos são vendidos rapidamente, enquanto os modernos permanecem por um longo período. De que forma pensam os departamentos de marketing destas empresas? Por vezes, penso que teríamos nós brasileiros exportado para eles os nossos super-criativos estilistas de tapeçaria automotiva.

aqueles que desenham os padrões de tecidos de forração dos nossos carros. Lembram-se do plástico xadrez do Opala '71 Especial? Ou o dos Fiats Uno '89/90, também xadrez preto e branco? Não ficou para trás o tecido dos Escorts L em '91, cujo desenho fora inspirado nos cobertores de mendigo. Talvez para dar um toque popular ao veículo. Se não são estes os profissionais que lhes orientam sobre a preferência do consumidor, devem ser aqueles que desenhavam as versões "esporte" de nossos carros nas décadas de 70 e 80. Somente os seus criadores gostavam daquelas faixas ridículas.

O modelista que teve a sorte de gostar do hobby há 30 anos, pode hoje deleitar-se com modelos belíssimos adquiridos naquela época. Ou então garimpar catálogos de lojas no exterior e adquiri-los por até 20 vezes mais do que os 9 dólares que custam os novos (aqui 20 reais). Na opção anterior, encaixa-se o nosso Veterano Tinoco. Uma visita ao seu covil vale o esforço de se transpor uma barricada de peças automotivas que ficam amontadas ao chão de seu quarto, juntamente com pirâmides de revistas afins, um computador CP500, uma escrivaninha velha entulhada de papéis inúteis e outros elementos que compõem esta barreira proposital. Passada esta prova, na qual o *Indiana Jones* já foi eliminado 3 vezes, você chega ao maravilhoso mundo do automodelismo, onde se encontra os mais diversos modelos, jamais vistos pelos mortais da minha geração.

Citando alguns exemplos, temos ali a réplica do WILLYS '34 pilotado por Ohio George Montgomery, famoso piloto de dragster da época. Por ser descontinuado, este kit é cotado nos EUA em 100 dólares. Um outro bastante interessante é o FORD '48 Coupe da extinta IMC. Um belíssimo Chevrolet '51 conversível da AMT vale hoje 60 dólares, nos EUA. Muito raro é o

Chrysler 300 Coupe da JO-HAN.

Um Chevrolet '37 Coupe, que a AMT há tempos não produz mais. Um Oldsmobile Toronado '68 da antiga MPC, vale hoje uns 70 dólares. O Mercury '49, que eu particularmente aprecio, é fabricado até hoje, e ele possui uma das primeiras versões produzida em 1963. O Thunderbird '60 conversível da AMT, também fora de linha, já sofreu entretanto nas mãos transformistas do Tinoco, perdendo seus frisos para tornar-se um Hot Rod. Todos possuem suas caixas originais interessantíssimas.

Ele hoje, em sua insana lucidez, ao adquirir um modelo novo, não abre sua caixa, deixando para fazê-lo apenas quando for montá-lo. Para mim, isto é algo como

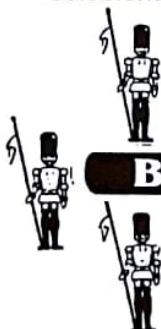
conseguir aquela garota tão almejada, e não desfrutar de seus encantos, enquanto não chega aquele dia em que tudo é possível. Retirar com carinho parte do celofane da caixa e abri-la, revelando-se assim alguns segredos de seu conteúdo. Ver e tocar seus faróis, pois estes têm que ser delicados num bom modelo. Apreciar as formas da carroceria agora revelada, conferindo com as mãos os seus relevos e acabamento. Isto é algo por demais prazeroso. Normalmente, neste primeiro contato, não irei montá-la, digo montá-lo, mas não dispensaria por nada estes prazeres. Mas o Tinoco é um cara "da antiga". Ele só abre a caixa quando for realmente montar.



Bel Air 55 e Ford 56, da coleção do Iran, o imperador de Liliput.

COMO OCUPAR O SEU TEMPO SEM OCUPAR SUA GARAGEM.

Na Brink Center você encontra diversos veículos em metal ou em kits plásticos para você montar e colecionar. Temos automóveis antigos e novos, aviões e barcos, das marcas SOLIDO, MAISTO, BURAGO, MIRA, ERTL e REVELL. E Kits AIRFIX, ITALERI, TAMIYA, GUNZE e AOSHIMA.



BRINK CENTER

Brink Center.

Para quem gosta de carro antigo, é brincadeira.

CENTRO: R. da Alfândega, 84/86 - Tel.: 221-1616
SHOPPING RIO SUL: 3 Piso - Tel.: 542-8591 - Fax: 542-9495

ANATOMIA DE UMA TRAGÉDIA

José Candido Muricy Neto

○ incêndio na fábrica Hydra-Matic em Livornia, no estado norte-americano de Michigan, em 18 de agosto de 1953, foi um dos maiores desastres industriais das últimas décadas no setor automotivo.

A FÁBRICA

No início de 1953, uma bela e moderna fábrica entrava em operação, como sede da Divisão *Hydra-Matic* da GM - produzindo as famosas transmissões automáticas. Anteriormente estas vinham sendo fabricadas em um antigo prédio na avenida Riogelle, em Detroit, prédio este que em sua vida útil vira a produção dos mais variados itens para a indústria automotiva, mas que tornara-se pequeno e obsoleto para a

expansão desejada. A nova fábrica, em Livornia, era altamente automatizada e moderna para os padrões da época.

A GM fornecia estas transmissões automáticas para diversos fabricantes independentes. Hudson, Ford Motor Co. (leia-se Lincoln), Nash Motors, Rolls Royce, Kaiser Frazer eram clientes habituais, além das suas próprias divisões Cadillac, Oldsmobile, Pontiac, Chevrolet e também para outras aplicações em caminhões leves.

Entre outras modernidades

havia uma calha transportadora que captava o óleo que pingava das diversas peças e das transmissões completas, em movimento contínuo por outra esteira. Estas calhas corriam acima da cabeça dos operários, os quais podiam movimentar-se livremente e em segurança entre as linhas de montagem. O óleo coletado retornava ao tanque central onde era reciclado e devolvido novamente aos pontos de utilização. A quantidade de óleo em circulação, portanto, exigia, medidas de



segurança extremas, proibindo-se o ato de fumar ou qualquer outro que pudesse provocar um incêndio. Aliás, era enorme a quantidade de extintores de dióxido de carbono espalhados em diversos pontos estratégicos da linha de montagem. Embora a fábrica não tivesse muitas paredes corta-fogo, era considerada uma obra-prima da engenharia industrial e um modelo no emprego de equipamentos de segurança e prevenção de incêndios em geral.

O INCÊNDIO

A GM, em vista da enorme demanda das transmissões *Hydra-Matic*, começou a produzi-las com a fábrica ainda em fase de montagem em algumas seções. Muitas operações de solda elétrica estavam em processo, quando uma pequena e mísera fagulha, desprendida de um dos aparelhos de solda, caiu na calha transportadora de óleo, incendiando-se imediatamente. Em poucos minutos todo o sistema de recuperação de óleo da fábrica tomou-se rio de fogo. Os extintores de CO² pouco puderam fazer, em função da altura que corria a calha (variava de 2,5 a 5 metros). O fogo se espalhou rapidamente engolindo a fábrica e, em poucas horas, a destruiu totalmente. Felizmente, não houve mortos nem feridos.

APÓS A FUMAÇA

A atividade que se seguiu ao rescaldo foi febril, ágil e objetiva, agindo em duas frentes de trabalho. A primeira foi convocar todos os mecânicos *seniors* de várias outras fábricas GM para avaliar o estado das centenas de máquinas e ferramentas da fábrica incendiada.

Rapidamente teriam que decidir entre reparar ou sucatear, pois não havia condições de se construir uma nova fábrica. Dinheiro e tempo eram escassos. Recorreu-se novamente à velha fábrica de Riopelle que não havia cessado completamente a fabricação de componentes. Muitas seções de fabricação *Hydra-Matic* foram reativadas, utilizando-se, inclusive, o ferramental de outras divisões da GM. A reengenharia de outras transmissões automáticas disponíveis tais como *Dynaflow* (Buick) e *Power Glide* (Chevrolet) foram efetuadas para equipar os automóveis que utilizavam a *Hydra-Matic*.

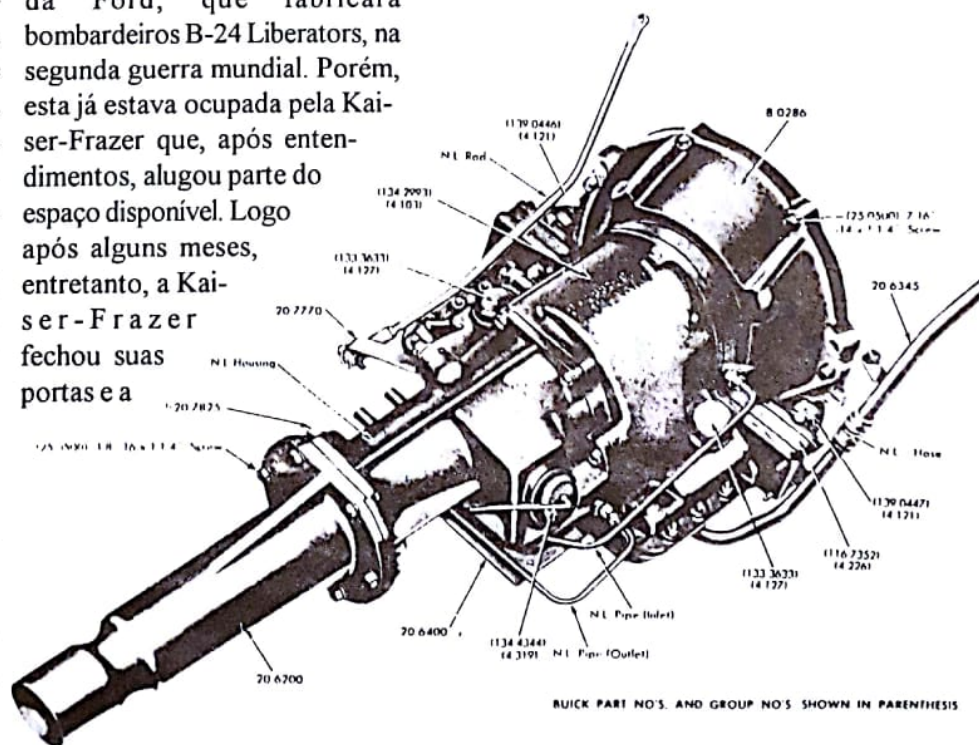
A segunda frente de trabalho, pela impossibilidade de se construir uma nova fábrica, decidiu arrendar algum espaço grande e conveniente para a completa ressurreição da transmissão *Hydra-Matic*. A disponibilidade surgiu em Willow Run, na antiga fábrica desativada da Ford, que fabricara bombardeiros B-24 Liberators, na segunda guerra mundial. Porém, esta já estava ocupada pela Kaiser-Frazer que, após entendimentos, alugou parte do espaço disponível. Logo após alguns meses, entretanto, a Kaiser-Frazer fechou suas portas e a

GM comprou o restante da fábrica. Conta-se que parte das máquinas e ferramentas estavam intactas e foram transportadas por helicópteros, instaladas, alinhadas e niveladas em Willow Run, ainda com peças semi-acabadas em suas bancadas, como estavam por ocasião da interrupção pelo incêndio.

AS CONVERSÕES MECÂNICAS

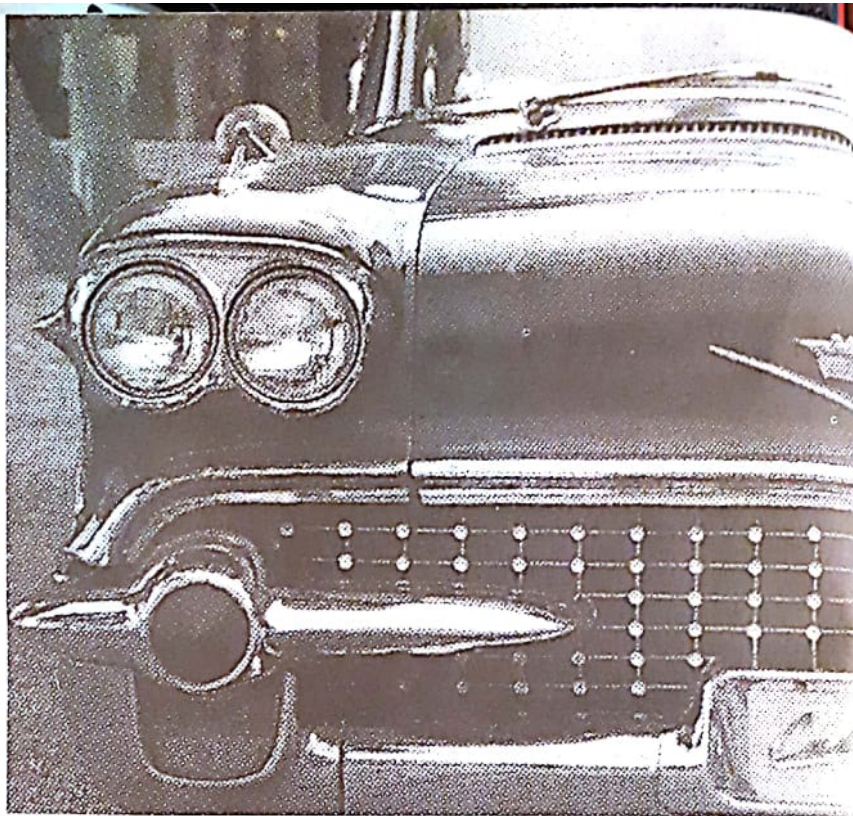
Em 1953, por um período de alguns meses de tensão e nervosismo nas linhas de montagem das divisões Cadillac e Oldsmobile, estes automóveis tiveram as suas transmissões equipadas com a *Dynaflow*, da divisão Buick. O Pontiac foi equipado com transmissões *Power Glide* produzidas pela Divisão Chevrolet.

Felizmente para a General Motors a Buick tinha uma excelente capacidade instalada de produção

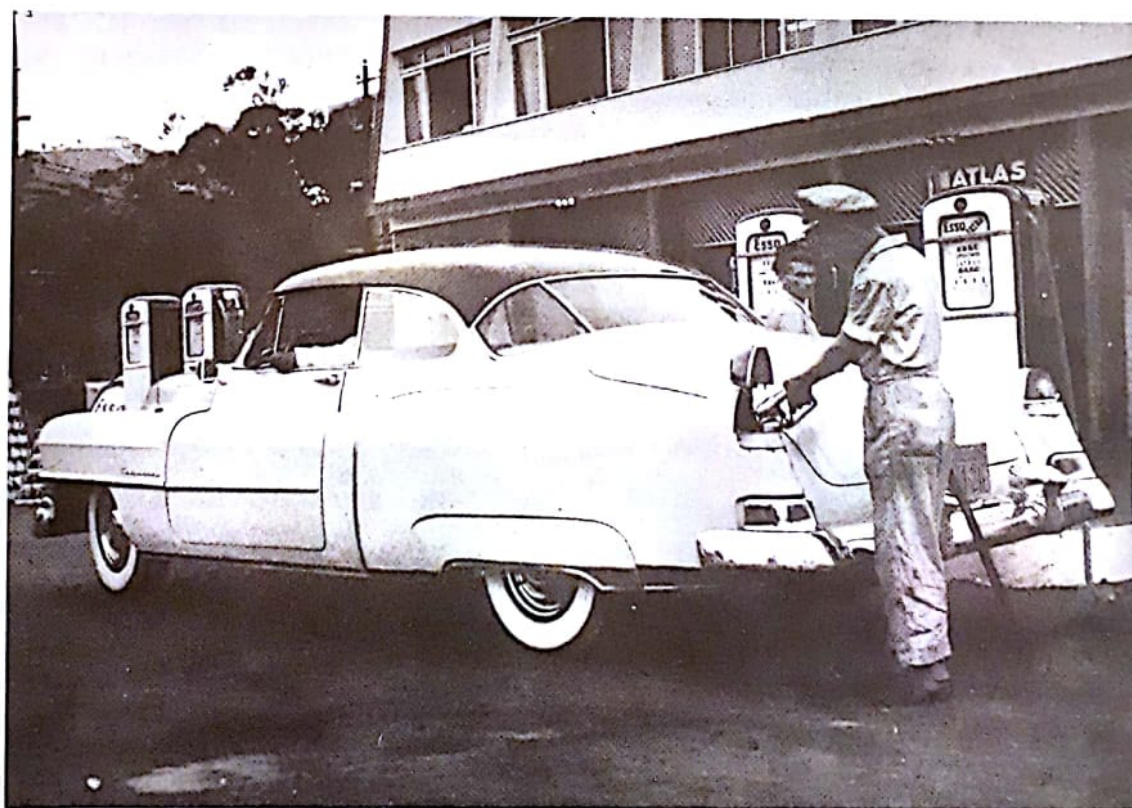


TWIN TURBINE TRANSMISSION — CADILLAC SERIES 1953

de transmissões *Dynaflow*. Desde os primeiros anos da produção de transmissões semi-automáticas introduzidas pela Oldsmobile em 1937/39 e Buick série 40 (de 1938), a GM capacitou-se tecnologicamente para o seu constante desenvolvimento. Portanto, não é de se estranhar que ambas as divisões Chevrolet e Buick, após o incêndio de Livonia, suportassem as exigências ditadas pelas outras três divisões (Cadillac, Oldsmobile e Pontiac) para suprir as suas linhas de montagem, privadas temporariamente de suas transmissões automáticas originais.



Momentos Inesquecíveis Veteran Car



SERGIO FORTES APARECE E REABASTECE - Depois de prolongada e dolorosa ausência, Sergio Fortes reapareceu em grande forma, mandando encher o tanque com aditivada. O frentista, porém, entendeu que era para trocar as lâmpadas e assim procedeu.



159 anos
a todo vapor
no Brasil.

Wilson Sons
Tel: (021) 296.4422

No caso específico da Cadillac a conversão para uso da transmissão automática vai aqui ilustrada e com algumas especificações constantes do Manual de Serviço Especial para o uso provisório da transmissão *Twin Turbine* - Cadillac séries 1953. O manual de oficina da Cadillac daquele ano saiu como suplemento do manual de 1952.

- Os calços do motor foram redesenhados;

- A extensão da caixa de transmissão original (mais curta e com a esfera do tubo do eixo de transmissão cardan integrado) foi substituída pela extensão mais longa e respectivos calços originais da Cadillac;

- Os liames do comando da alavanca de mudanças foram modificados;

- O quadrante da seleção de velocidades na alavanca de comando foi modificado, por ser totalmente diferente da sequência da transmissão *Hydra-Matic*. *Dyna-Flow* tinha a posição "Park" e isto era novidade no quadrante original do Cadillac. Estes são os aspectos mais visíveis da aplicação *Dyna-Flow* nos Cadillac de 1953, que muitas vezes podem deixar dúvidas aos nossos companheiros sobre a originalidade deste componente em seus automóveis.

A produção de 1953 foi ampliada até dezembro para usar todas as transmissões já convertidas. Normalmente a produção se encerra em outubro para o lançamento dos novos modelos. Com isto a produção dos Cadillacs de 1954 foi adiada, para que os carros pudessem sair de fábrica exclusivamente com as transmissões originais *Hydra-Matic*, já então em plena produção.

1969. Um ano que, ao contrário de 68, acabou.

Branca Rodrigues

Um ano de grandes feitos: o homem chegou à Lua e eu me casei. Sinceramente, seqüestros, exílios e repressão passaram ao largo da minha consciência, muito mais voltada para a excitação de ficar noiva e casar.

Para atingir o objetivo, enfrentamos eu e Martinho os percursos usuais; enquanto eu me encarregava da cerimônia, ele projetava a lua de mel. Ficou decidido que iríamos de carro até a Argentina, costeando o mar. Com tempo e dinheiro necessários (quer mais felicidade?) só nos faltava decidir o carro.

Ora, exatamente àquela altura, um inquilino do prédio onde Martinho morava punha à venda um JK semi-novo, pouquíssimo rodado. Martinho examinou, gostou do preço e comprou o carro. Fiquei radiante, o modelo era elegante e a cor branca sempre me atraía. Felizes proprietários, rodamos algum tempo antes de casar sem qualquer contratempo.

Até que um dia... fui encontrar Martinho e esbarrei em frente ao tal prédio com um tremendo aparato militar. Metralhadoras e capacetes não são paisagem tranquila e não o eram especialmente naquele momento político do país. Preocupada, indaguei do motivo da barricada. Fiquei sem resposta, porém em compensação, fui minuciosamente revistada antes de receber permissão para subir. Lá em cima, não consegui saber muito mais: sabia-se apenas que acabavam de prender o inquilino do quinto andar, justo o ex-proprietário do nosso JK.

Mil perguntas afloraram, é claro, a primeira delas - por quê? A coisa era meio vaga, mal costurada, o locatário era funcionário do Banco do Brasil e morava ali havia poucos meses. É verdade que apresentava condições financeiras surpreendentes para alguém com o seu cargo e discreto endereço. Pensou-se em desfalque, mas nos perguntávamos, que espécie espetacular de desfalque teria acontecido, para mobilizar aquele exército lá embaixo?

O tal apartamento fora vistoriado e ficara interditado; uma história cheia de "furos" que ficava devendo explicações. A nós, pessoalmente, perturbava a recente aquisição, além, evidentemente, da exposição súbita e pública do prédio.

Documento por documento, a transação fora perfeitamente legal e consumada, éramos de fato e por direito, os legítimos e insuspeitos proprietários do veículo. Já quanto aos porquês, ainda viriam muitos capítulos... as notícias nas ruas, nos jornais, virou tudo um grande alvoroço, um suspense total. Dias mais

tarde estourava a "bomba", o capturado era nada mais nada menos que o comandante do MR-8, Jorge do Vale, "o bom burguês" que José Wilker encenaria alguns anos depois.

Clima inédito para uma lua de mel sobre rodas - ou não? Pois embarcamos nela arrebatados pela aventura e a viagem começou. São Paulo, a primeira cidade a nos receber. Amor, conforto, comidas, aí, a parada paulista! As curvas da estrada de Santos comprovando a estabilidade do JK.

Rumamos ao Guarujá com a intenção de curtir suas praias, mas como éramos donos do tempo, decidimos circular antes pelas redondezas: Santos, São Vicente e na época, a famosa ilha Porchat. Tudo ia às mil maravilhas, até surgir o primeiro problema: o carro acabava de enguiçar. Não sei mais qual era o defeito, não devia ser grave, mas Martinho achou que precisava de oficina. Sem grandes dificuldades, deixamos o companheiro em mãos bem recomendadas e buscamos onde nos "instalarmos".

A cidade era simplérrima, vizinha pobre de Santos e pensões eram o melhor em matéria de hotel por ali. Embalados pelo amor de recém-casados, encaramos numa boa o primeiro que se apresentou, uma casa simpática, de ar convencional, sacadas nos quartos grandes e acolhedores. Mas um porém constrangedor: banheiro comum para os hóspedes do andar! Quis desistir, mas Martinho ponderou: "É só por uma noite, amorzinho, amanhã já estamos de carro." Venceu. Qualquer coisa avisava o meu coração de mulher, não vai ser o melhor programa...depois, meu ânimo estava exaltado demais para ambiente tão residencial. Mas, pisquei o olho com bom humor e rebati: "com essa fachada de lar, doce lar, vou ter que me emocionar muito pensando que ainda não estamos casados!"

O calor era abrasador - maior que qualquer paixão. Dormir, só se fosse no chão da sacada, coisa que obviamente não quis e fiquei a noite inteira pensando o que imaginariam as pessoas olhando lá de baixo e avistando os pés de Martinho encarapitados sobre a mureta?

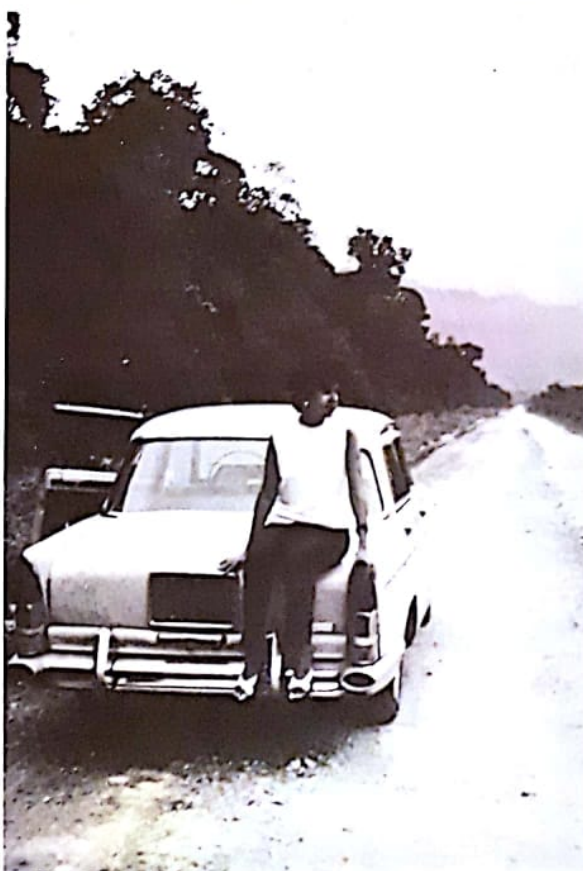
Que noite! Esperei ansiosa e acabou raiando o dia. O dia e a bomba: o presidente Costa e Silva morrera e decretaram luto oficial. Beleza, não teríamos o carro a não ser dali a três dias. Emburrei.

"Não fico sem você e sem banheiro!" Martinho me apoiou e foi encerrar a conta.

"Ah, não senhor, vamos dar um jeito, é claro. Amanhã de manhã vamos transferi-los para um apartamento no Anexo." Que Anexo? Fomos ver.

Realmente, no pátio atrás da casa existiam dois ou três apartamentos. Meio a contragosto, cedemos, afinal uma noite... só que, curioso, o estacionamento de noite enchia e de manhã não se via um carro. Mal acordamos, fomos cobrar a promessa e lá veio a conversa - "imaginem, a família avisou que ainda fica um dia, mas podem ficar tranquilos, etc,etc." Nos olhamos, Martinho arqueou as sombrancelhas, eu não queria parecer ranzinza, capitulei. Verdade que já não dormia sozinha na cama, mas em troca, enrolava uma toalha molhada nos pés de Martinho e ia substituindo por outra assim que o calor voltava. Que gueixa, um assombro. Sem contar que ir e vir do banheiro implicava em ficar de tocaia para não esbarrar em alguém. Aí, Costa e Silva, por que é que não te convidei pro casamento? Só podia ser castigo.

Nem um, nem dois dias; os três dias de luto se passaram e não conseguimos a tal vaga. Pegamos o carro assim que a oficina abriu e apesar de tudo, bem humorados com o fim do interregno, voltamos para acertar as contas e partir. Foi quando, ao ver a rapidez das arrumadeiras nos apartamentos lá de fora e os últimos carros zarpando, nos veio o estalo: aquilo não era anexo coisa nenhuma, era um MOTEL! ■



"Colosso de carro, de lua de mel", Branca não quis conversa: mandou torrar o carro assim que chegou!

1600 S, chegou o Bizorrão!

Synval de Sant'Anna Reis Neto

Tropeçando no vernáculo, em 1974, a Volkswagen recorre à uma chamada inusitada, junto à mídia: BIZZ-BIZZ-IZZUUUMMM! Chegou o Bizorrão!

Com um texto repleto de "PUTZ, ZUNCADOR, ZÁS - TRAZ, ZAPT!, ZUM, etc", com apelo onomatopéico - na vã tentativa de imitar o ronco do motor - com imagem repleta de "hippies", assemelhando-se à capa do disco "The yellow submarine", dos Beatles, a VW lança o seu modelo fora-de-série: um Volkswagen Sedan esportivado (aproveitando-me do neologismo) por mais paradoxal que possa parecer...

Lançado nas cores branco lotus, vermelho rubi e amarelo imperial, com intuito de abiscoitar uma parcela de consumidores adeptos da marca pela sua resistência, mas insatisfeitos com o desempenho, esta efêmera série, vive seus dias em meio a uma crise do petróleo, quando os preços dos combustíveis atingem os maiores patamares de toda a história.

Neste contexto, aliado à falta de aprofundamento nas avaliações de custo-benefício, bastante característica do brasileiro, este diferenciado automóvel, possuidor de peculiaridades interessantes, caiu no ostracismo, pois pairava no ar, e ainda paira, a lenda que "carro com dois carburadores gasta mais". Muitos dos que adquiriram este veículo tiveram que descaracterizá-lo para conseguir vendê-lo, pois nos anos próximos, sucedâneos, o 1600 S carregou a pecha de um gastador, sendo rejeitado pelo público.

Aqueles que deixaram de adquiri-lo baseando-se na lenda, perderam a oportunidade de usufruir de um VW que realmente oferece



prazer ao dirigir.

Segundo o teste da revista 4 Rodas, Nº 171 de outubro de 1974, o carro fazia de 0 a 100 Km/h em 16,5 segundos, desempenho bastante razoável para um Fusca.

O motor de 1584 cc, com eixo comando de válvulas especial, taxa de compressão 7,2:1, dois carburadores Solex - 32 PDSIT, com coletores de dupla entrada, filtro de ar seco, garantem mais 5 HP do que o motor que equipava o Brasília.

A suspensão possui feixes e barras de torção ligeiramente mais duras do que o VW standard e as

rodas, de aço, de aro 14" e tala de 5" com pneus 175 x S14. Por este motivo, o carro fica mais próximo ao chão e como solução para possíveis batidas em pedras, o conjunto mecânico traseiro (caixa de marchas, diferencial e motor) possui uma chapa de aço protetora.

A alavanca de câmbio possui engates mais curtos, possibilitando uma dirigibilidade mais esportiva.

No que tange ao aparato estético, o 1600 S é identificado pela entrada extra de ar, preta, em relevo, com a identificação 1600 S, sendo a letra esse na cor vinho

fosforescente.

O escapamento tem uma única saída voltada para o lado esquerdo (item este, que nunca foi oferecido como reposição pela rede de Autorizadas), apesar do bordo inferior da carroceria continuar com as duas reentrâncias por onde passavam os canos, no modelo tradicional.

Há, ainda, outros detalhes bastante interessantes: todo o piso é forrado com carpete escuro, que torna o carro mais aconchegante. Os bancos dianteiros dispõem de mecanismo que, além de permitir que sejam escamoteáveis, faz com que seja possível recliná-los até encostarem nos assentos traseiros.

O painel possui um contágiros localizado no canto esquerdo, sobre a grade do alto-falante, velocímetro que marca até 160 Km/h; há um pequeno painel, no centro, sob o cinzeiro, que contém mais três instrumentos: temperatura do óleo do carter, amperímetro e relógio. O volante é do tipo esportivo (marca Walrod), cônico, de três raios e sua empunhadura é coberta de curvin preto.

O carro é equipado com duas buzinas, e faróis bi-iodo Cibíe.

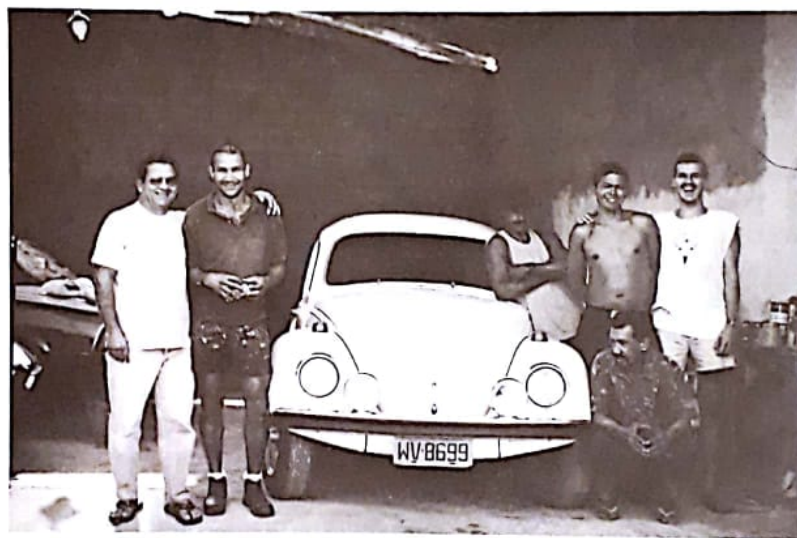
Este Besouro esportivado, 1974, modelo 1975, de um modo geral é bastante agradável no que tange ao desempenho, e os testes da 4 Rodas desmentem a pecha de gastador: "Na estrada, andando até 120 Km/h, foi possível fazer até 14,5 Km/litro (descendo a serra). Voltando pelo mesmo caminho e pisando mais fundo o acelerador, o consumo ficou por volta de 7,5 Km/litro".

O Super Fuscão, como também é chamado, é pois um perfeito colecionável que podemos adicionar, ainda, a sua praticidade e resistência.

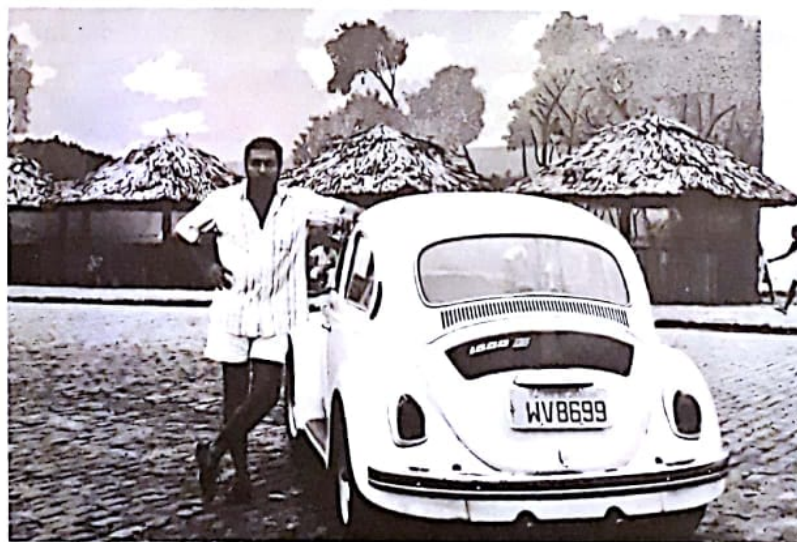
Em agosto de 1985, fui trabalhar na implementação da Albás, fábrica de alumínio do grupo Vale do Rio Doce, em Barcarena, Pará, bem na selva amazônica. Com a neces-



Putz, o Bizorrão taí: ZAPTI ZUPTI ZIINGI CRÁSI POW



Fim da obra: maio de 1996.



No antes e depois, um irreconhecível paraense e o fuscão do Synval.

sidade de levar um carro para lá, que oferecesse praticidade e resistência (os carros que possuía na época não preenchiam o primeiro quesito), comprei, então de um amigo, o VW 1600 S, que ilustra este artigo.

Utilizado por mim, desde então no dia-a-dia, há coisa de um ano atrás resolvi restaurá-lo e aproveitar o momento para re-exercitar a árdua tarefa de administrar este projeto, experimentando uma nova técnica de pintura, usando tinta à base de poliuretano, que requer um ritual próprio, com materiais específicos, totalmente diferentes daqueles que conhecemos ao longo dos trinta e oito anos de dedicação à preservação de autos antigos.

Bem, neste momento inicia-se então, a minha penitência, que durou nove meses, por todos os pecados cometidos nesta vida terrena, material e carnal.

De início padeci nas mãos das Autorizadas Volkswagen, que embora possuíssem, sempre, alguns exemplares de Fuscas novos em suas vitrines, para venda, não possuíam mais estoques de peças de reposição. Tive que contar com a prestimos a colaboração do companheiro Fabio Vasone, de São Paulo, que após criar o maior salseiro nas Autorizadas locais, acabou por me remeter duas caixas de ar e algumas miudezas, envolvendo muita novela para o transporte.

Padeci mais ainda, nas mãos do pintor Josenildo Pereira, "um artista que só trabalha quando vem uma inspiração muito forte, daquelas que ninguém consegue aguentar", e nessa época, a "figura" encontrava-



O painel era um ouriço, tinha até conta-giros.



Bizz-Bizz-Bizzuuuummm!
Chegou o Bizorrão!

V. viu o que a VW aprontou agora? Outra boa! Ela pegou as maceias mais curtidas por aí, juntou tudo bem juntado e saiu com este tremendo carangão que é o Bizorrão. Putz! Um ouriço, partes ver pra crer: Motorão zunador, com 1600 cc de veneno. Entrada extra de ar, em

relevo, zi fôlego! Rodas ano 14 rás-trás, fazendo o carro marar buro e agarrado na pista. Já tá sentido a barra da performance? Então, saca como v. vai comandar a malquira. O volante zorra e o câmbio zig-zag são pequenas, tipo competição. Tá sabendo, quanto menor o

movimento que o piloto tem que fazer, mais depressa o carro obedece. Zup! Zup! Os bancos zum-zum, com encosto que segura v. nas curvas. (Reclinam até o assento de trás pra v. transar bem uma parada.) E o painel tem conta-giros, e tudo que é marcador, pra v. ficar sempre duna da

situação num passar de olhos zung! Agora, não fique tranquilo aí, que a esta altura tem bicho demais vdrado no Bizorrão. Se v. quer descolar o seu, tem que pintar depressa num Revendedor VW. **SUPER FUSCA 1600 S**



se sem inspiração, requerendo que eu partisse diariamente, de Botafogo para o aprazível Cordovil para colocá-lo à toque de caixa, cama afora para trabalhar no veículo, às 7:30 h da manhã.

O alento, ficou por conta da fase mecânica, nas mãos de Jairo Rodrigues, de Água Santa, que há 38 anos mantém com muita eficiência a minha frota.

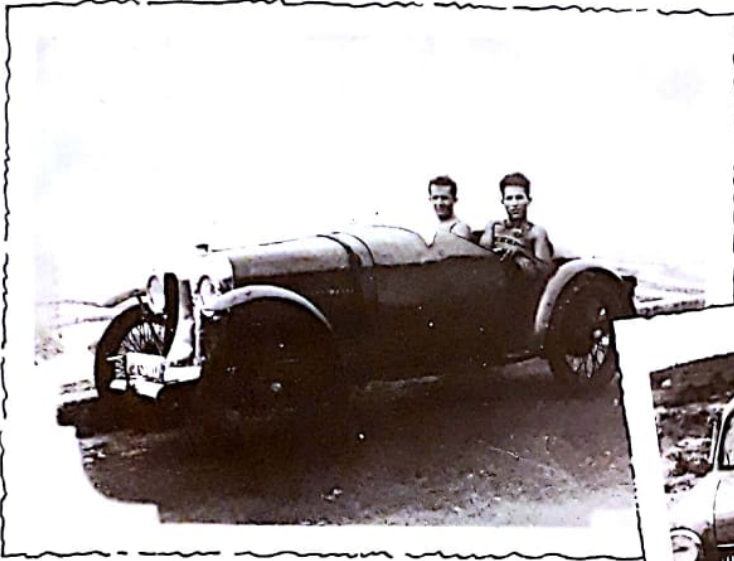
As missões impossíveis, de conseguir peças originais que não se encontram mais disponíveis, ficaram por conta de José Veloso que, como piloto que é, percorre o território aéreo nacional e lá de cima, com equipamentos que o próprio desenvolveu, detectava ferros-velhos e, quando chegava ao solo, ia em busca das raridades, sempre que possível pegando carona, ou quando não, pegando um taxi e me apresentando a conta, naturalmente.

"PUTZ GRILA, SARAVÁ, PÉ DE PATO, MANGALÔ 3 VEZES, chegou o Bizorrão aí novamente", para rodar bravamente pelas ruas, no meu cotidiano. Será que aguentarei outra restauração desta? Creio, seja mais fácil restaurar um Dusemberg... Este projeto teve direito a álbum com fotografia registrando todas as etapas para que possa me lembrar das dificuldades, sempre que me ocorrer a idéia de me aventurar em outra restauração desta, e tudo e tudo e estas coisas todas... O carro tem sofrido exaustivos testes e posso considerar o trabalho realizado como excelente. Contudo, ao final da operação, tive que me internar em uma clínica para um tratamento do stress, à base de sonoterapia. - Eu adoro este hobby!...

O Veteran Orgulhosamente Apresenta

Anos Cromados

Continuem enviando suas fotos de antigamente. Se ela for escolhida será publicada nesta seção, no próximo número de O RADIADOR.



SEU WALDEMAR ESTÁ DE PROVA: Bob Dieckmann nasceu pelado em Santos e o Consul 51 também. Skipper diz que este carro anda muito, mas muito mesmo.

MARIOZINHO DE OLIVEIRA na sua eterna Copacabana, em 1928. Ao seu lado, Tião, um guarda-costas que tinha pavor do mar e que, mais tarde, viria se tornar pai do maior sucesso de público do zoológico do Rio.



VARIEDADES



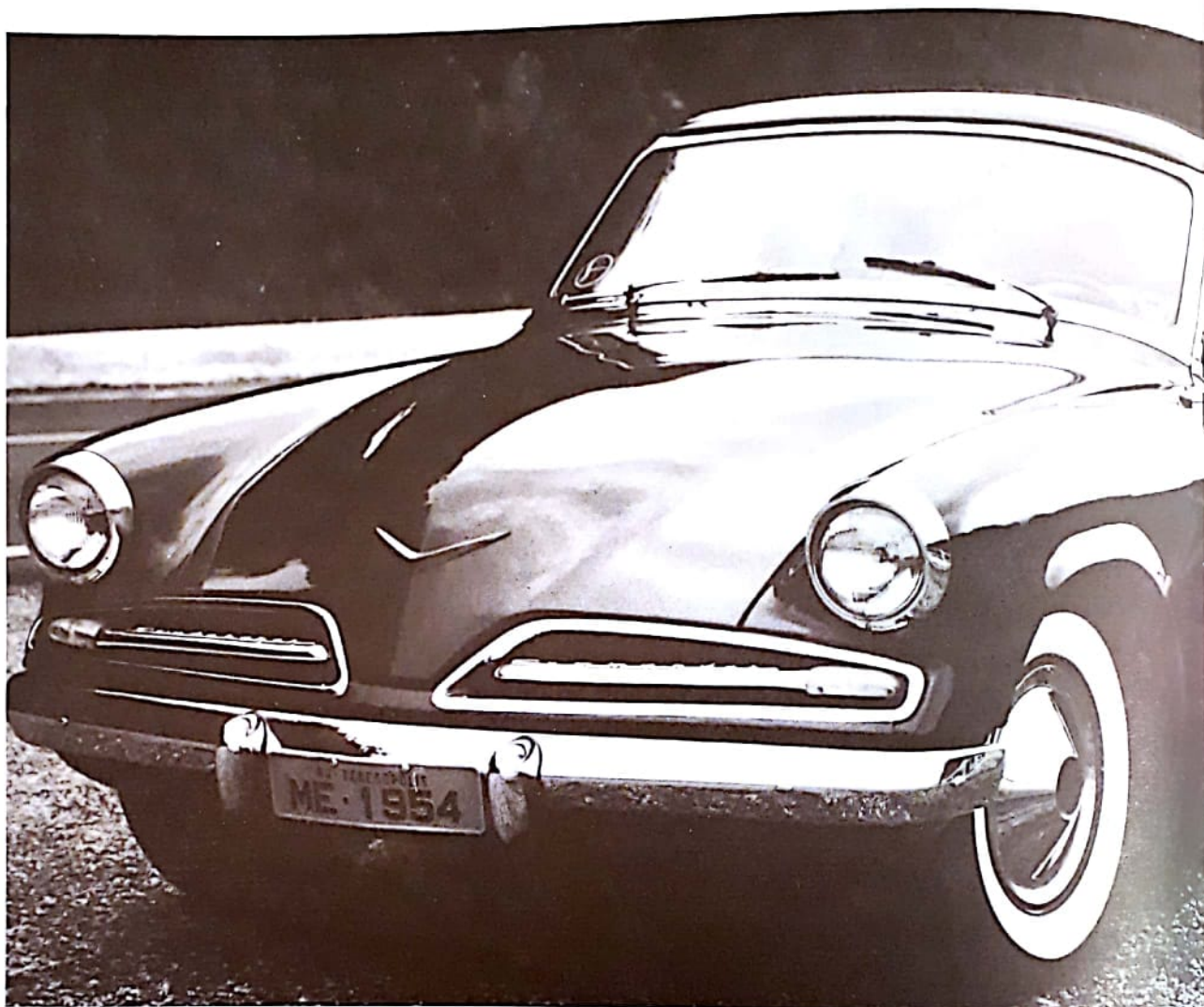
Pneus banda-branca ou especiais.

IMPORTAÇÃO DIRETA DA COKER TIRE COMPANY
(CHATANOOGA, TENNESSEE, USA)

- Várias medidas em estoque
- Consulte-nos sobre pneus em estoque ou para importação de medidas especiais
- Peça nosso catálogo

J. AFFONSO

J. Affonso Comércio Internacional Ltda.
Av. Mal. Floriano, 19 S/1003 - CEP 20.080-003 - Tel.: (021) 263-4668
Fax: (021) 253-8117 e 233-3655 - Rio de Janeiro



O Studebaker tinha o toque do designer Raymond Loewy, o criador da famosa garrafa da Coca-Cola e do maço de Lucky Strike.

A história do Davi automotivo contra os três Golias de Detroit começa com a chegada dos irmãos Clement e Henry Studebaker a South Bend, Indiana, em 1852. Descendentes de alemães, eles ali instalaram uma pequena oficina de construção e reparo de carroças e carruagens. Especializaram-se na construção dos famosos carroções Conestoga, que foram imortalizados por John Wayne e os milhares de filmes da conquista do Oeste, tornando-se em poucos anos a maior fábrica de veículos dessa época.

O primeiro carro aconteceu em

1902: era um elétrico, mas o motor a gasolina chegou em 1904 com o Studebaker Garford, que deu origem a uma larga descendência de carros de alta qualidade, desejados em todo o mundo, inclusive no Brasil. Para o centenário da marca, a Studebaker deu a luz um modelo esteticamente inédito, proposto por um consultor externo de nome Raymond Loewy. Nascido em Paris em 1896 e morto em Mônaco em 1986, Loewy ficou na história como um dos mais importantes *designers* do século: da garrafa de Coca-Cola ao navio de passageiros, do maço de cigarros *Lucky Strike* aos aparelhos eletrodomésticos da

Maytag, a sua *griffe* se encontra um pouco por todos os lados. Sua primeira colaboração com a Studebaker aconteceu em 37, e o modelo de 1947, um dos únicos americanos do imediato pós-guerra realmente originais, junto com a Kaiser, também foi obra dos Estúdios de Loewy, um criadouro de talentos. Julgue-se pelos nomes que dali fizeram parte: Gordon Buehrig (Auburn e Cord), Virgil Exner (Chrysler e Willys) e outros como Robert Bourke e Holden "Bob" Koto, aos quais se deve o projeto de um cupê rebaixado que deliberadamente chocava-se com as recentes realizações de Hollywood, perdão, Detroit. Loewy,



STUDEBAKER COMMANDER STARLIGHT

NADANDO CONTRA A CORRENTE

Texto e fotos por José Rezende Mahar

CARRO EM DESTAQUE

que sempre foi mais um líder que um peão da prancheta, teve o mérito de convencer a diretoria da Studebaker de que este projeto revolucionário podia tornar-se um carro de série, mostrando que o seu lugar no mercado podia ser assegurado por automóveis que não se pareciam com os outros...

Decidiu-se adotar o mais longo entreeixos disponível na época para acentuar a pequena altura do conjunto e, ainda que tenha sido planejada uma linha convencional, o Presidente Harold Vance optou por lançar a linha "Loewy" de cupês, também conhecida como *Centennial Line*, estendendo sua estética aos sedans de duas e

quatro portas com base curta. Sem nada em comum com os cupês, esses carros eram bem menos equilibrados de aparência, com sua capota e linha de cintura mais alta e comprimento total menor.

Foram esses sedans que chegaram primeiro ao mercado, em fins de 52, com uma acolhida fria dos consumidores. Mas os cupês foram uma outra história, tendo tido um sucesso imediato e imprevisto, que causou muita confusão e queda de rentabilidade, devido ao replanejamento necessário.

Os cupês foram propostos ao mercado em duas séries: Champion de seis cilindros e 2.800 cc, de 82 cavalos e muita economia, e a

Commander V8. Duas também eram as formas de acabamento, Regal e De Luxe, que diferiam por detalhes de interior. Custavam de US\$ 1.868 a 2.374, enquanto o Chevrolet Belair custava 2.051 e o Ford Victoria V8 2.120.

Os opcionais incluíam couro no interior, *overdrive* automático em 2ª e 3ª, que desligava ao pisar fundo, faróis de neblina nas garras de para-choque e rádio AM *pushbutton*.

Nestes dois primeiros anos, os Studebaker escaparam dos excessos de cromo que afligiam os americanos de época e que chegaram para eles em 55, tendo para 54 só a adição de barras



A linha de montagem do modelo coupé Studebaker, nos Estados Unidos, em South Bend, estado de Indiana, 1954.



O interior do Studebaker, com acabamento em vermelho e branco, irretocável.

verticais na grade, melhores freios e um V8 pouco mais possante, além da camioneta Conestoga em homenagem ao passado de glórias no Velho Oeste.

A TÉCNICA

Os motores eram de cilindrada relativamente modesta, com o V8 objeto do nosso estudo contando com somente 3.800 cc e 120 hp, que subiram para 127 em 54. Bem de acordo com os princípios de seu tempo, ele tem curso curto para poder girar rápido e data de 1951. Tem cinco mancais e tuchos mecânicos e contava, em 55, com

uma opção chamada "Power Kit", que trazia um carburador de quatro bocas e um escape duplo, que dava mais 20 cavalos, e teve em 57 e 58 disponível um compressor mecânico que levava sua evolução de 4,7 litros a 275 hp. As caixas de câmbio eram: uma com três marchas na coluna, comandada por cabos e com a primeira seca, e outra *Automatic Drive* com embreagem monodisco a seco (sem pedal) acoplada a um conversor de torque e dois trens planetários, sendo comandada por uma capelinha clássica P-N-D-L-R na coluna. Muito cara de fabricar, ela ficou em linha até 56, quando foi trocada por uma automática convencional Borg Warner. Um detalhe interessante é o *Hill Holder*, que impedia o carro de três marchas rolar para trás em uma subida quando parado, sem precisar manter o pé no freio: uma bilha no circuito de freios descia por gravidade e bloqueava os freios até que a embreagem fosse solta. Era para ser oferecida uma assistência mecânica para a direção Saginaw de setor e sem fim, que funcionava por pinhões acoplados ao motor e que, uma vez começada a curva, puxavam a direção a favor do esterço, mas acabou sendo usado um sistema hidráulico convencional. Os freios eram os melhores de sua época na América, sendo interessante saber que os últimos modelos tinha discos na frente a partir de 63, com servo. O resto do Starlight é bem convencional, com um chassi de longarinas unidas por um "X", eixo traseiro rígido com feixes de mola e triângulos superpostos na dianteira com molas helicoidais.

Por ter sido o carro americano mais baixo de seu tempo e ter as linhas que tem, o Baker do Aurélio impressiona: é muito bonito! O

painel é bem completo, com tudo e mais relógio, sendo bastante despojado para um americano dos anos 50; a posição de dirigir é confortável e correta, com ótima visão para todos os lados. Os pedais ficam em bom lugar, enquanto o câmbio é bastante preciso. A direção é meio pesada em manobras apesar de sua desmultiplicação de 5,75 voltas de batente a batente, mas razoavelmente precisa em marcha, enquanto os freios são o que se sabe dos Baker desse tempo, segurando carro mas sem inspirar confiança, como muitos de seus compatriotas, embora fosse reconhecido como o melhor freio dos americanos do começo dos anos 50. Já a suspensão tem seus méritos por não deixar o Studebaker inclinar muito em curvas, mantendo o carro estável. A verdade é que este carro não foi feito para a montanha, estando

IMPRESSÕES AO DIRIGIR



mais feliz nas retas das auto-estradas, onde seu V8 possibilita mais de 150 de final com um som agradável e rouco.

É mister vigiar a traseira

em solo molhado, pois o V8 não é uma arma de guerra e pode faltar potência para corrigir uma rabeada, mas no seco ele sai pouquinho de frente, graças à sua quase perfeita distribuição de peso entre os eixos. Em pisos ruins ele tem dificuldades de manter a trajetória. Puxando um pouco para os lados, o Baker deve ser mantido sob vigilância o tempo todo, como os outros americanos dessa época, e seria muito beneficiado por pneus radiais, bem como os discos assistidos dos modelos mais novos. Mas o verdadeiro prazer desse carro é andar com uma revolução estética rodante, que até hoje faz muito sucesso na rua, sendo moderno sem ser modernoso como seus sucessores. Em suma, uma linha pura digna de um italiano.

José Rezende Mahar

CARRO EM DESTAQUE

Momentos Inesquecíveis Veteran Car



POR QUE PAROU, PAROU POR QUÊ? - Ony recorre aos transeuntes na tentativa de reanimar o De Soto 52



P I U T E S T A R O S S A

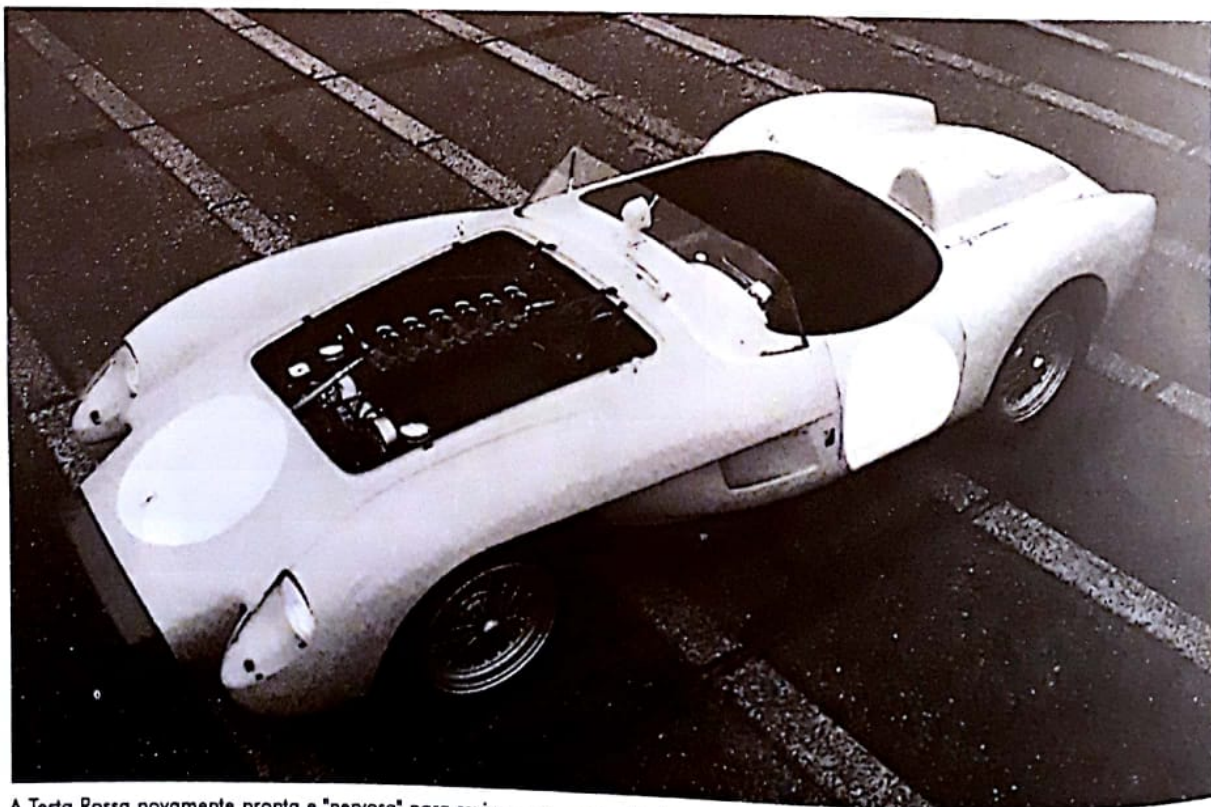
João Rocha Lagoa

Há aproximadamente um ano atrás, contamos a trajetória de um carro que ficou marcado em nossa memória de maneira extremamente forte, a famosa Ferrari de nosso amigo Paulo Cesar Newlands que, em 1967, venceria brilhantemente em Petrópolis, num circuito de rua inadequado a corridas e em especial, para este tipo de carro.

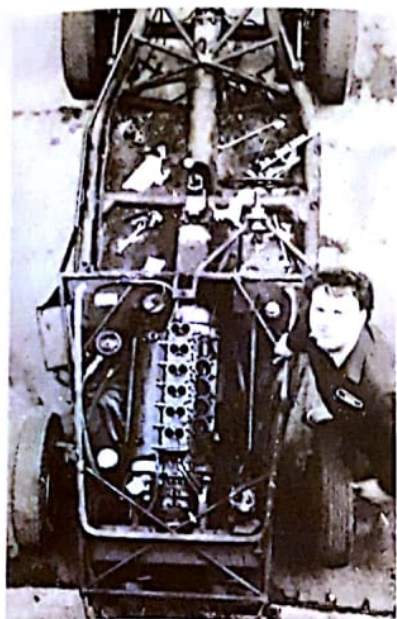
Sabíamos que o carro tinha retornado a São Paulo às mãos do saudoso Camillo Christófar, tendo sido por ele vendido para a Inglaterra, onde fora recarregado na forma original e vendido.

Mais detalhes, no entanto, obtivemos agora, após informações dadas por um amigo residente nos EUA, que teria tentado adquirir o carro através de uma oferta mirabolante mas inútil, infelizmente.

Está confirmado que o carro (0738) fora encomendado à fábrica, juntamente com outro veículo semelhante (0726), por

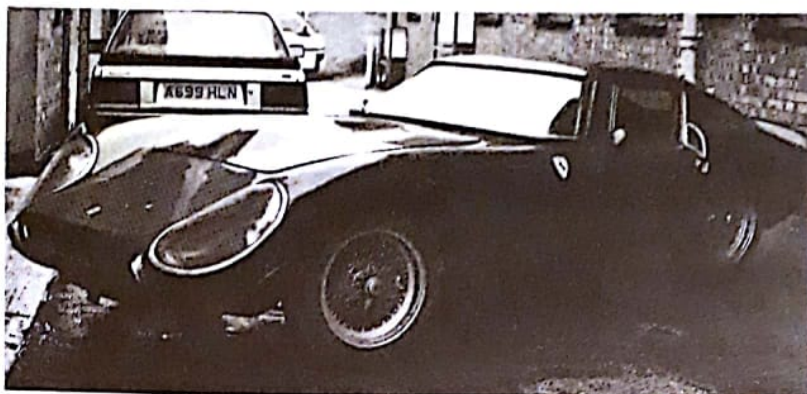


A Testa Rossa novamente pronta e "nervosa" para reviver o seu passado de glórias.



A Testa Rossa 0738 ganhou uma carroceria Drogo coupé pelo seu proprietário brasileiro. (acima, no canto direito)

Jean Louis Lacerda Soares, proprietário, na época, da famosa Escuderia Lagartixa. Não se conhecem ainda muitos detalhes deste período, mas sabe-se que em 1960, o marquês Luciano Della Porta participou com este carro da corrida na Barra da Tijuca, prova a que assistimos na época. O outro veículo, de nº. 0726, estaria sendo usado nas ruas até ser um dia totalmente desmontado. Então, o 0738 começou a ser usado também nas estradas, quando a carroceria começou a sofrer, por ser toda de alumínio e bastante frágil, apesar do belíssimo desenho de Scaglietti. Há notícias de que o carro teria participado do Grande Prêmio de São Paulo, ainda em 1960. No entanto, em 1962, a família Lacerda Soares decidiu enviar o carro à Itália para ser reencarroçado, trabalho este que coube à famosa "Carrozzeria Drogo", sempre no intuito de viabilizar o uso do carro em estrada. Fato comum na época, Drogo executou o trabalho com perfeição, uma belíssima obra que



Depois esta seria retirada para dar lugar a uma nova "Pontoon", criada pela RS Panels.

deu ao carro uma carroceria semelhante às Ferrari GTO.

Existe uma controvérsia que reside no fato do carro ser já então de propriedade do corpulento Giorgio Moroni, que adquirira o carro e por isso, ordenara a carroceria com linhas inusitadas, com enorme parabrisas e o teto em ângulo, para poder oferecer o espaço físico necessário ao seu proprietário.

Sabe-se que o marquês Luciano Della Porta já citado, participou das 500 Milhas de Interlagos, prova corrida no anel externo do circuito, já com esta carroceria, em 1964, segundo relato da Auto Esporte. A única modificação mecânica era a colocação de freio a disco, em lugar dos enormes tambores.

Giorgio Moroni cederia o carro a Camillo Christóforo para vencer

Momentos Inesquecíveis Veteran Car



VCC-RJ INAUGURA SEU SERVIÇO DE ENGRAXATE! Agora o veterano carioca pode exibir o seu pisante, como se bom gaúcho fosse, bem lustrado pelo engraxate do VCC-RJ. No flagrante da festa de inauguração, Waldir Tostes e Gustavo, tal pai, tal filho

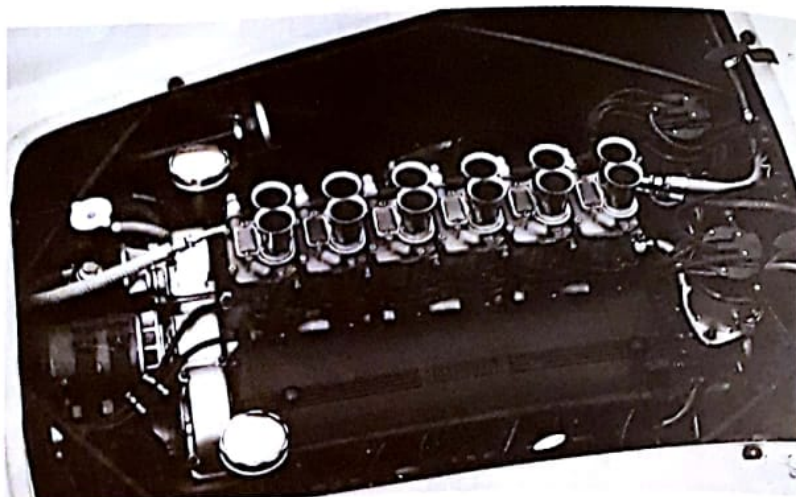
o Grande Prêmio do IV Centenário, em 1965, na Barra da Tijuca, quando o carro foi adquirido por Cláudio Klabin, que depois o trocou pelo JK de Paulo Cesar Newlands. Este último, excelente piloto e entusiasta emérito, participou como sabemos de diversas provas, até decidir modificar a carroçaria nas oficinas de sua mineração, em Brumadinho, Minas Gerais, de novo com a finalidade de usá-lo na rua. Como o carro não era realmente construído para este uso, foi posto à venda no início dos anos 70, passando às mãos de um americano de nome desconhecido. Este chamou Camillo para regular o carro certo dia e acabou por vendê-lo ao Camillo, que o guardou em sua oficina no Canindé até 1988, quando Nick Harley soube da existência do carro, por informação de Colin Crabbe.

Aqui começa então a parte não conhecida até agora desta verdadeira saga, quando Bob Rubin o restaurou à condição original. A esta altura, o carro passou às mãos de outro dono, Paul Vestey, que o levou à DK Engineering, de David Cottingham, onde uma restauração total teve lugar.

É duvidoso se foi correto devolver o carro à sua forma original, já que a carroçaria de Drogo era magnífica, estando ainda quase intacta, mesmo após as modificações de Paulo Cesar Newlands, que apenas rebaixou o teto e aumentou as entradas e saídas de ar, como vemos na foto anexa.

No entanto, quantas Testa Rossa de 1958 ainda existem com sua carroçaria original?

A resposta a esta pergunta



Aqui a prova de que o coração da Ferrari continua batendo mais forte do que nunca.

justifica o esforço feito, tendo libras esterlinas, aproximadamente como consequência uma última 4 milhões de dólares, a um novo e venda por apenas 2,5 milhões de feliz proprietário!

SHOP CENTER DOS FILTROS

Elementos de filtros para linha automotiva, industrial e marítima
Nacionais e estrangeiros, inclusive os antigos
Combustível, lubrificante, transmissão, hidráulico, água e ar

COSTA, SANTOS E CIA LTDA.

Rua Darke de Matos, 92-A - Higienópolis - RJ - Tel. PABX: (021) 270-8946 - Fax: 590-4749

FABRICAMOS RADIADOR E OUTRAS PEÇAS SOB ENCOMENDA.

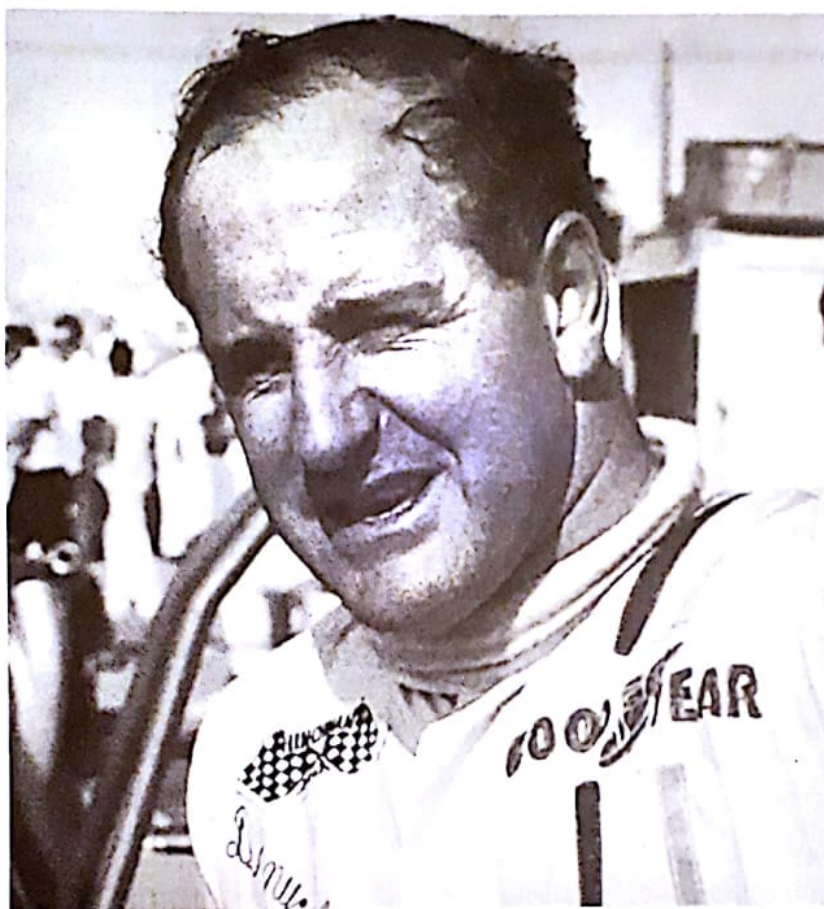
A Gráfica Wagner tem o prazer de imprimir O RADIADOR, o veículo do Veteran que é sucesso no Brasil inteiro. Mas a gente também imprime folhetos, catálogos, livros, bulas, revistas, rótulos e muitos outros tipos de trabalhos gráficos. Se você não quer esquentar a cabeça, deixe seu impresso por nossa conta.



GRÁFICA WAGNER LTDA.

R. Amazonas, 125 - São Cristóvão - Tel.: 580-1181 - Fax.: 580-1584

PILOTOS CLÁSSICOS



PASSADO A LIMPO

DENNY HULME - "THE BEAR"

João Rocha Lagoa

Denis Clive Hulme nasceu em Te Puke, na Nova Zelândia, Ilha do Sul, em 18 de junho de 1936.

Tinha grande gosto pela mecânica, estreando em competições locais aos 21 anos, em 1957, a bordo de um MG TF 1500. Após participar de provas de Fórmula 2 na Europa em 1960, juntou-se à equipe Brabham, como mecânico, em 1963. Graduou-se como piloto de Fórmula 1 três anos depois, como o número 2 da equipe. Nesta temporada, em 1966, Jack Brabham e ele dominaram completamente os adversários, sobretudo na Fórmula 2, então limitada a 1 litro de

cilindrada, com os famosos Brabham-Honda. Jack, australiano e Denny, neozelandês, eram grandes amigos, o que sem dúvida contribuiu decisivamente para o sucesso da equipe.

A maior consequência deste entrosamento fantástico foi o título conquistado por Denny em 1967, de Campeão Mundial de Fórmula 1. Denny era amigo de outro famoso piloto neozelandês, Bruce Mac Laren, também seu companheiro de equipe.

Aparentemente, nunca houve nenhum campeão de Fórmula 1 tão forte e resistente quanto Denny,

extremamente cauteloso com suas refeições e bebidas, robusto por natureza e muito bem dotado de corpo e alma. Tanto assim, que tornou-se conhecido no tempo do time MacLaren/Teddy Meyer/ Phil Kerr, como "Denny, the Bear" ou simplesmente "The Bear" (O Urso). Era dedicadíssimo aos treinos e corridas, com pouquíssimo espaço para sorrisos e palavras para a mídia. Somente após sua aposentadoria formal é que se tornaria mais relaxado e simpático, atraindo então mais patrocinadores para suas aparições ocasionais em provas históricas, carros de turismo ou até

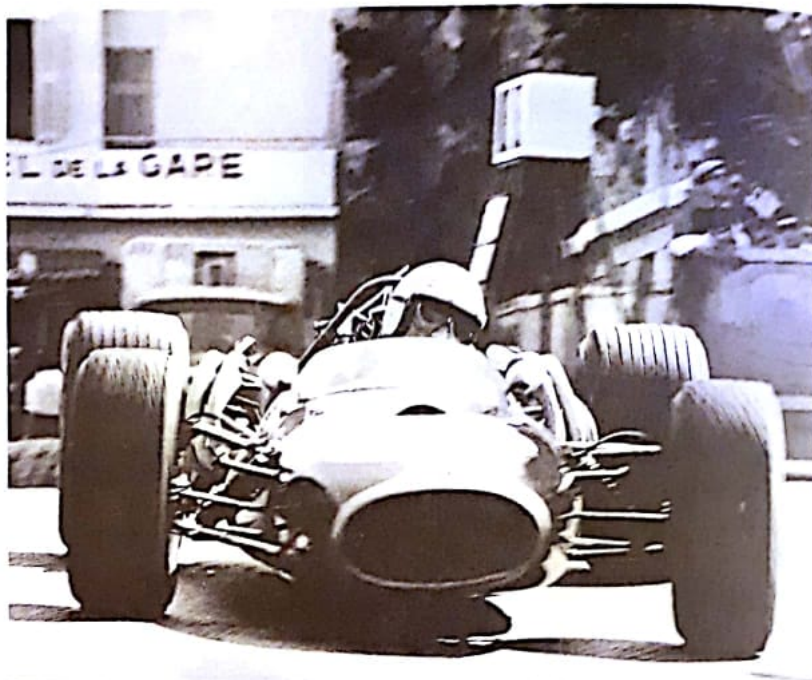
caminhões de corrida, sempre formidavelmente rápido.

No ano de 1967, quando conquistou o título de campeão de Fórmula 1 na prova final, no México, dirigiu maravilhosamente um incrível Brabham-Repco baseado no F-2 de chassi tubular e com o famoso motor V-8 Repco australiano, desenvolvido a partir do bloco de alumínio do Oldsmobile F-85 da época.

Venceu brilhantemente em Mônaco com um BT-20, modelo antigo, antes de receber o novo BT-24, pequeno e maravilhoso, com o qual venceria no difícil circuito de Nürburgring, tendo chegado em segundo, atrás de Jack Brabham em Le Mans (circuito Bugatti) e no Canadá (Mosport Park), e atrás de Jim Clark, na Inglaterra (Silverstone).

Após o título, deixou a equipe Brabham atendendo a convite de seu amigo e compatriota Bruce McLaren, para quem já disputara provas de Can-Am, pilotando a McLaren-BRM M5A V-12.

Na África do Sul, rebocaram o carro na estrada de Johannesburg a Kyalami e receberam por isso uma multa considerável, junto com seu único mecânico Alastair Caldwell. Chegaram em 5º lugar ganhando já 2 pontos, enquanto as outras equipes de 40 pessoas, 9 toneladas de



Denny superava o excessivo sobesterço do BT 20, provocando a saída de traseira com o acelerador na curva da Estação no GP de Mônaco, uma das suas vitórias em 1967.

ferramentas, etc, etc, nada ganharam.

Disputando uma corrida em Indianápolis em 1970, seu bólido incendiou-se a 290 km/h e Denny nele permaneceu até aproximadamente 110 km/h, para então saltar e rolar na grama do autódromo, com as mãos completamente queimadas e com o visor do capacete totalmente derretido, salvando-se apenas pela roupa antifogo. No entanto, um mês após já estava

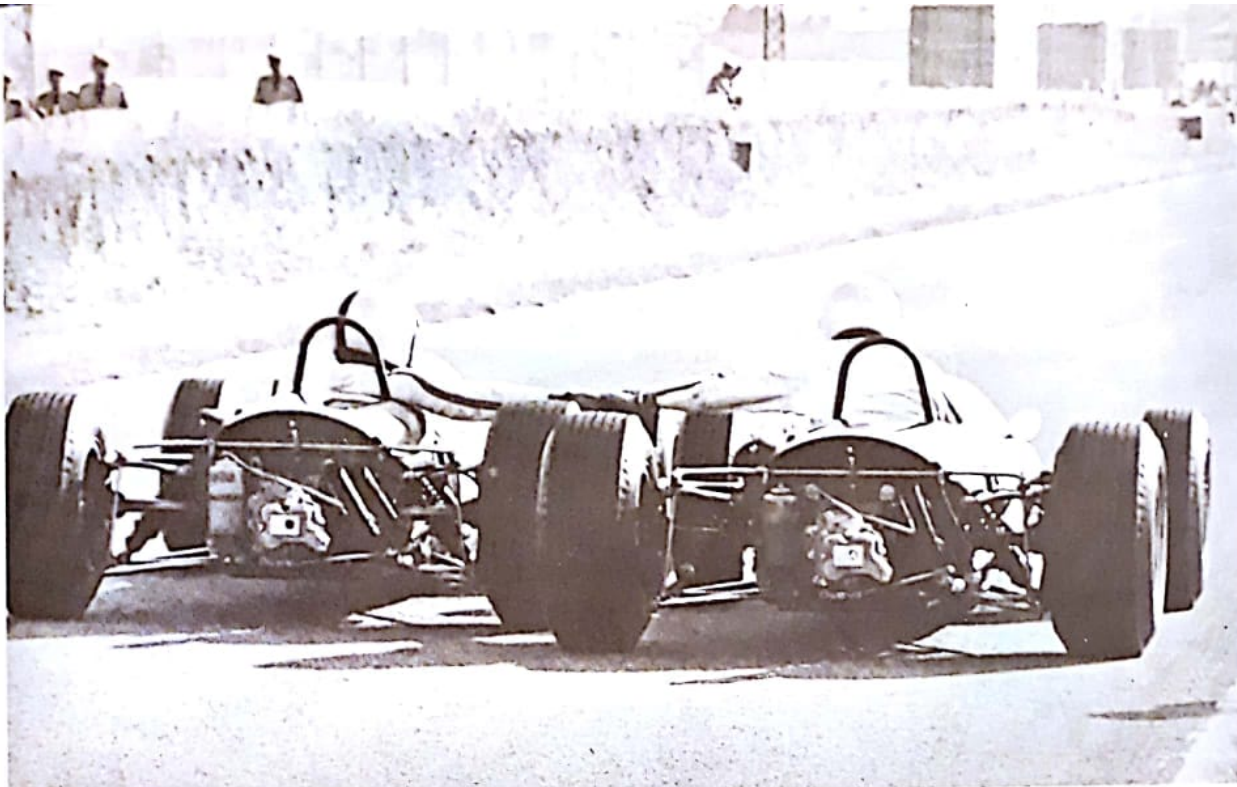
pilotando em Mosport Park em prova de Can-Am, chegando em 3º lugar com as mãos cobertas de bandagens e cheias de bolhas sangrentas. Um mês após estava em Brands Hatch, no GP da Inglaterra e chegou em 3º. lugar, mas sofrendo tanto que permaneceu sentado por longos minutos no cockpit de seu carro, congelado pela dor. Quando todos se aproximavam apenas dizia: "Dêem-me um minuto, estou bem". Assim era "Denny the Bear", uma



Momentos Inesquecíveis Veteran Car

LONDON TO BRIGHTON

O intrépido Guilherme Pfisterer foi para Londres elegantemente trajado, com cachorro e tudo mais. O que não pegou muito bem foi se utilizar da bela mocinha para dar o tranco no molhado, enquanto ele a orientava, entre seco e severo.



Jack Brabham e Denny Hulme, grandes amigos e de mãos dadas, motivo do sucesso da equipe.

verdadeira lenda nas provas de Can-Am e Indy, rápido e feroz, dirigindo estes enormes carros de mais de 700HP como pequenos brinquedos, brilhando sempre, na Fórmula 2, nos carros esportes e nos GTs.

Em Mônaco, jogava o carro de traseira nas curvas fechadas, única maneira de vencer a tendência à saída de frente, de forma espetacular, magistral.

Após sua retirada oficial tornou-se muito simpático, relaxado e por vezes bastante eloquente, conquistando a todos após ter disputado 112 GPs, vencido 8, sendo pole-position 9 vezes, segundo lugar 9 vezes, terceiro lugar em 17 ocasiões e vencendo a última vez no GP de Buenos Aires, em 1974.

Faleceu em outubro de 1992, com 56 anos, durante uma prova de turismo em Bathurst, dirigindo um BMW de Frank Gardner, quando sofreu um ataque cardíaco, fulminante, 25 anos após sua brilhante vitória em Mônaco.

Aparentemente, nada poderia destruí-lo. ■

ESPAÇO CULTURAL BENNETT FOAM



ROBERT DOISNEAU - Bolidex, Paris, 1956

PASSADO A LIMPO

XIX RALLY RIO-TERESÓPOLIS

Sábado - 27.06.96



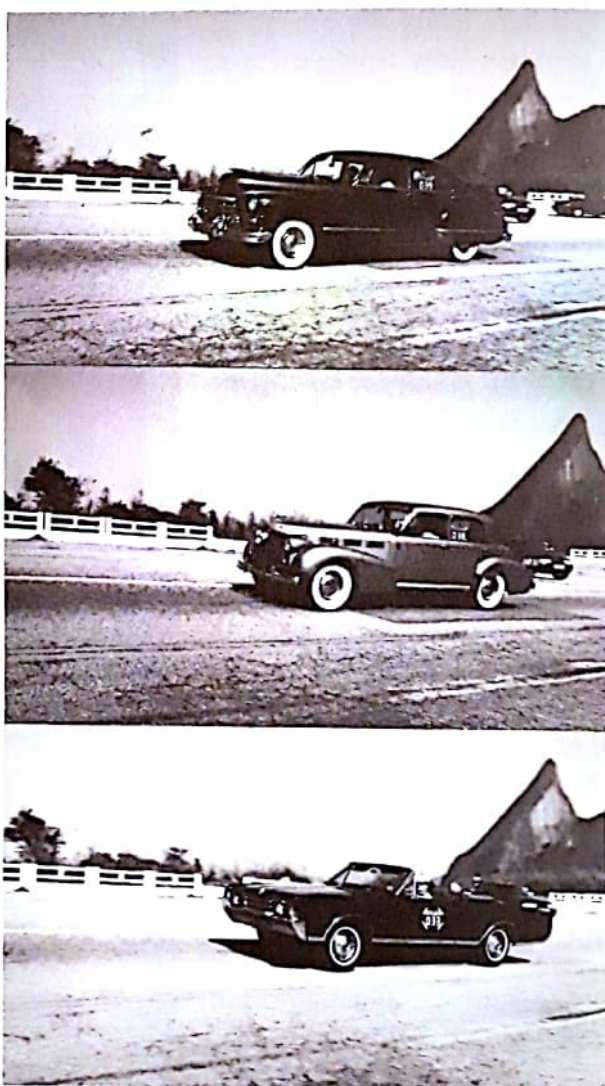
Em torno da banheira dourada a galera. Ao centro, abraçadinho, o casal Gameleira que sumiu e só reapareceu no 7 de setembro.

O nosso tradicional Rallye de Teresópolis foi corrido em novo percurso, sempre com o intuito de confundir as duplas competidoras.

Desta vez, o ponto de encontro foi deslocado para o Posto Garrafão, por força das obras na estrada e a farra lá estava tão gostosa, que quase não sai rallye nenhum, como aliás desejava O RADIADOR sempre presente, certamente para nada ter que reportar.

Mas, quando a fome apertou, o bom humor começou a desaparecer e então decidimos cumprir as etapas programadas, pondo-nos em marcha. Por falar nisso, lembramos que a dupla da Volkswagen-Bentes com a sua Variant e o Sergio Fortes, com a sua Variant Santana 2.0 MPFIM - distribuiu biscoitinhos caramelados, supondo assim que o evento realmente não transcorreria.

Serra acima, os automóveis partiram com seus intrépidos e audazes condutores toureando o sinuoso circuito de 5,5 km para então, serra abaixo, e quase em reta, completarmos o total de 14,4 km até o ponto em que o presidente Aurélio definiu como final, atravessando sua banheira dourada na Rio-Bahia. O que deu certo, não fosse o Gameleira, que resolveu seguir as orientações de sua cônjuge e foi dar noutra freguesia, e o chofer de um caminhão de bananas, que obedeceu a todas as marcações com precisão e que queria pontuar a qualquer custo. ■

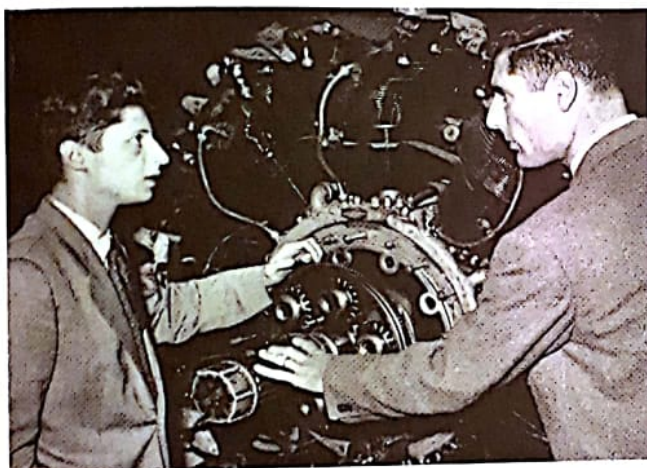


Muda o carro, fica a bela paisagem.

RESULTADO OFICIAL DA COMPETIÇÃO

COLOCAÇÃO	PILOTO	CARRO	PONTOS	PERDIDOS
1º lugar	Francisco van Hoogstraten	VW MP Lafer 77	0	
2º lugar	Pedro Paulo Viola	Porsche "Diesel" Targa 74	17	
3º lugar	José Aurélio Affonso Filho	Chevrolet Impala Conv. 63	18	
4º lugar	Carlos Candelot	Oldsmobile Cutlass Conv. 66	20	
4º lugar	Roberto Dieckmann	Mercedes-Benz 220 S 64	23	

NOTA: Fernando Gameleira e cônjuge, Simone, não apareceram, não cruzaram a linha de chegada, enfim, não sabemos nem mesmo porque foram.



Momentos Inesquecíveis Veteran Car

 MELHOR PREVENIR DO QUE REMEDIAR -
s vésperas de sua partida para as Mil Milhas
Argentinas, nossos intrépidos representantes
Vicente e Muricy completam a revisão do
intrincado sistema elétrico do seu MG.

**A GENTE SABE TUDO DE CARRO ANTIGO.
DE FIAT NOVO, NEM SE FALA.**

Estoque variado, excelente avaliao do seu usado na troca, oficina especializada e atendimento personalizado. Nova Texas: a sua concessionária Fiat do passado, do presente e do futuro.



Nova TEXAS

R. Gen. Caldwell, 193/197 - Centro - Rio de Janeiro - RJ
Tels.: (PABX) 221-8672 - (VENDAS) 224-8922

II Encontro de Itaperuna

20 e 21 de julho de 1996

Estivemos no Mercado do Produtor para participar deste evento carinhosamente organizado pelo nosso amigo ReiReinaldo. Para dar uma idéia do espaço, cabiam uns 120 carros na área coberta e outros 60 na frente do mercado. Uma suntuosa lona de circo abrigava todo o comitê de recepção, que alardeava a chegada dos visitantes por estrondoso sistema de som, sob o comando do Homem de Aço, o Celso de Volta Redonda.

Anotamos as delegações presentes: Volta Redonda (impossível esquecer), Campos, Muriaé, Juiz de Fora, Niterói, Vitória e também Rio de Janeiro, que desta vez levou o prêmio de menor delegação presente. O prêmio de delegação ausente foi muito justamente conferido ao pessoal querido de BH; soubemos depois que o Miltoso partira para Itaperuna uma semana antes com o seu *pedal car* ilustrado no último Magneto



Uma suntuosa lona de circo abrigava todo o comitê de recepção. Bons exemplares não faltam.

(às vezes a gente pensa, que história é essa de magneto, será porque Minas tem muita magnetita, ou magnésia bisurada? É uma daquelas dúvidas que persistem por tempos verdadeiramente imemoriais) mas foi vencido por uma baita fome, ou seja, pane alimentar, e ficou ali mesmo, em São Gonçalo do Rio Abaixo...

Mas voltando ao evento, chamou muita atenção o Roberto Miranda, puxando uma carreta com 4 carros, uma cortesia da Fink. Bestas ligavam o Mercado a cada hotel e fica aí uma idéia para o Rio de Janeiro utilizar,



Impala, lona de circo, Ford e até ... Rural.

quando transferirem os seus eventos para o Pavilhão de São Cristóvão.

Um fim de semana extremamente agradável, onde campeou a confraternização e o amor pelo mundo maravilhoso do automóvel antigo!

Wilson Saraiva

Reunião da Turma do Jaguar (Felix Lucas)



A Turma do Jaguar se reúne em todo sábado de chuva seguinte a uma sexta-feira de chuva também, o que confere aos *meetings* um ar todo londrino, ou se preferirem, petropolitano mesmo, o que é quase a mesma coisa.

Assim procedendo, ninguém perde nenhum programa melhor do que ir ao Carrefour e todos se divertem muito, pois essa é a tônica do excêntrico grupo, organizado com base na anarquia geral e irrestrita, onde a lenda prevalece sobre o fato e a meia-verdade sobre a verdade e sobre a mentira também.

Para participar, é óbvio, não precisa ter Jaguar andando, nem parado e nem mesmo gostar de Jaguar, basta receber um telefonema do Peixotão, o delicado e super-atencioso secretário-geral da agremiação e receber o código de acesso e endereço da próxima reunião. Na foto, está comprovado que já existem seis XJ-6 no Rio e agora o Peixoto está tentando completar a dúzia de XJ-12, quantidades preconizadas pelo fabricante como essenciais, enquanto aguardamos as novas séries 200 e 300 chegarem ao país.

Ony Coutinho vai participar da Rio 2004



Encerrada a reunião do Forte de Copacabana, eis que mais uma polêmica envolve os círculos antigomobilistas do Rio de Janeiro.

A questão é: teria ou não Ony Coutinho batido nesse evento o record de enguiços do Sergio Fortes, alcançado nos idos de 1991, depois que o próprio Ony imaginou haver solucionado com quilo e meio de veda-junta o vazamento de gasolina detectado no carburador do Chevrolet 52 do nosso indigitado companheiro?

Para as novas gerações do Veteran convém lembrar que o título de "Rei do Reboque" vem sendo arduamente disputado nos círculos veteranos. Em suas etapas mais recentes ele foi atribuído ao Guga e sua Mercury 1948, que alcançaram a extraordinária marca de 16 enguiços numa simples volta em torno da Lagoa Rodrigo de Freitas, em 1979. Doze anos depois, quando este feito extraordinário já se afigurava insuperável, eis que o Sergio Fortes consegue enguiçar 43 vezes num pequeno "passeio-teste" pela Praia do Flamengo, depois dos já citados ajustes de carburador.

E agora é o próprio Ony que volta ao noticiário, com uma brilhante sequência de panes registradas por suas De Soto e por seu Plymouth rubro-negro ao longo dos três dias

da reunião do Forte.

Mas é aí, exatamente, que reside a polêmica apontada no início da nossa reportagem.

Seria válido o novo record do Ony (112 enguiços!)? Considera-se a nova marca, alcançada com o concurso de não um, mas quatro automóveis? E registrada ao longo das diversas etapas que compuseram o nosso evento, e não "de uma tacada só"?

Além dessas circunstâncias, que já são suficientes para motivar o acirramento da discussão, as facções contrárias ao reconhecimento da nova marca têm ressaltado o fato de que os carros do Ony foram pilotados durante o encontro por inúmeros motoristas, aspecto esse que também prejudicaria a averbação do novo record.

Na sua eterna peregrinação em busca da verdade, a reportagem do Radiador procurou entrevistar, infelizmente sem sucesso, alguns dos personagens envolvidos na façanha do tresloucado membro da família Coutinho.

Nosso companheiro Mahar, um dos pilotos contratados pelo Ony, permanece recolhido à prisão do Forte de Copacabana, depois de eletrocutar um jovem sentinela daquela dependência militar, intimado a auxiliá-lo na tarefa de trocar a bobina da De Soto 52 sob o gigantesco temporal que se abateu sobre o Rio de Janeiro na véspera do grandioso encontro. Skipper, competente piloto da Coupe 47, teve o azar (ou sorte?)

de enguiçar durante a carreata do sábado em frente ao tradicionalíssimo Garota de Ipanema, na esquina de Vinícius de Moraes com Prudente Idem. Ali, para passar o tempo, consumiu 18 chopps, 5 doses de Drury's (Special Reserve), 9 Cointreau e 12 Underberg. Desde então a informação mais precisa sobre seu paradeiro dá conta de que ele estaria dividindo aposentos com o astro Diego Maradona, numa clínica de desintoxicação na Suíça.

Tentamos, finalmente, entrevistar o próprio Ony sobre os aspectos questionáveis da sua extraordinária marca.

Não conseguimos. Ony também está desaparecido, desde o evento do Forte. Azar dos azares, ele tentava a duras penas recolher sua Plymouth vermelha e preta à garagem do Veteran quando, inadvertidamente, naquele domingo em que jogavam no Maracanã Flamengo e Corinthians, foi barrado, próximo ao estádio, por uma turba enfurecida da Gaviões da Fiel. O pior aconteceu. O maravilhoso automóvel foi imediatamente incinerado. Colocado no compartimento de bagagens de um ônibus do Expresso Brasileiro, Ony foi levado para a capital paulista onde desde então permanece recolhido a um porão úmido, amarrado, alimentado exclusivamente com pamonha. A título de recreação só lhe é permitido assistir a Hebe Camargo e ouvir gravações da Inezita Barroso.

Nosso grande causídico Armando Maia já solicitou a intervenção dos companheiros Claudio Borrego, Helio e Mingo Abonante no sentido de solucionar tão angustiante problema.

Nada foi conseguido, até o momento. "Ele merece", foi tudo o que declararam, sobre o assunto, nossos confrades de São Paulo. ■

R. C. Coelho

O RADIADOR 31



Depois do desempenho do Ony o VCC-RJ tem certeza de que o Rio será a sede da Olimpíada de 2004.

VII ENCONTRO DE AUTOMÓVEIS ANTIGOS DO RIO DE JANEIRO

6 a 8 de setembro de 1996

Choveu a semana toda. A diretoria do VCC-RJ se debruçava todo dia sobre os mapas do tempo, procurando uma brecha entre as frentes frias ou mais frias que se aproximavam.

Choveu no dia 6, arrumamos os "heróicos" veteranos como foi possível, no meio de muita água e de um vento frio que gelava a medula. Vieram 138 veículos, um sucesso. Todos pegaram estrada debaixo de muita chuva, estão de parabéns, essa raça muito honra toda a turma veterana.

No dia da Pátria, no entanto, não choveu; não foi aquele sol radioso, mas secou a alma da gente. Os carros limpos e brilhantes recepcionaram os quase 500 visitantes, que somados aos



A logomarca oficial do evento, que foi impressa nos anúncios, camisetas e adesivos.

expositores, familiares e militares incansáveis no apoio, totalizavam uma população colorida e divertida.

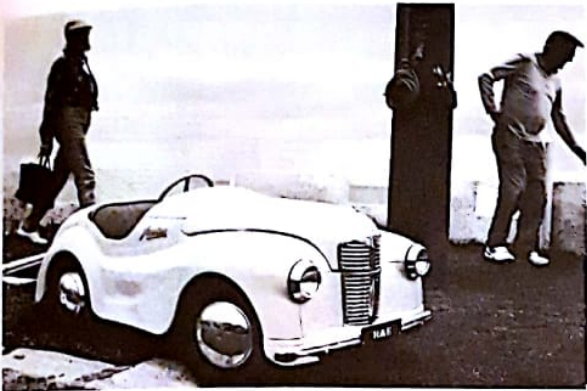
Onze e meia, chegaram os batedores e aprontamos o desfile dos automóveis, liderados pelo enorme GMC. Seguiram a fila setenta carros, a Avenida Atlântica aplaudiu e o veterano sorriu. Carreata é sempre meio complicado, atrapalha um pouco o movimento, mas que baita festa! Dos edifícios, nas ruas, das crianças e das não-crianças.

Voltamos, estacionamos e depois sentamos nos choppinhos da orla e descansamos. Muito justo. Mais um pouco de Forte e nos rendemos, afinal.

De noite, o jantar e a premiação, ambos dançantes, demonstravam a afeição do carioca pelos visitantes, visitantes que somos todos.



Alfazoni, um clássico nacional, elegantemente exposta na Forte de Copacabana. (foto Peixotão)



Mariozinho, nosso paraquedista de plantão, experimenta saltar da murelinha do Forte, sob o olhar atento e preocupado de Elza, que acabava de estacionar o seu chique carrinho de verduras.



O seu, o nosso, o presidente Aurélio de todos nós, feliz da vida encostado no Chandler do Vilhena, foi o juiz imparcial da pelada em que os visitantes deram de 4 a 0 no time da casa. Observamos que seis pênaltis foram marcados contra a cariocada, que não sabia a quem apelar.



Sergio Fortes se afasta do seu porta-malas 1941, cupê conversível, azul escuro com capota branca.



Depois da pelada entre os visitantes e os cariocas, Gameleira ficou assim horas.



Brasil, anos 60 - Fusca, Simca, Aero e Gordini. O DKW estava escondido. (foto Peixotão)



Jaguar e Rolls-Royce deram um ar britânico ao evento. (foto Peixotão)



Despedida da Turma dos 8 cilindros. Alinhado, só o Zé do Gipe; o resto estava no ritmo quatro pra lá, quatro pra cá.

A precisão que você precisa.



**BOSCH • RIDGID
RÖHM • BELZER • GEDORE
DORMER • TWILL • ETC**



Rua dos Invalidos, 23 e 25 - Tel. PABX: (021) 221-7791 - Fax (021) 232-5677
Telex (21) 35318 - (21) 40444 FULA - CEP 20231-040 - Rio de Janeiro - RJ

RELAÇÃO OFICIAL DOS PREMIADOS NO VII ENCONTRO

Destaques

CARRO	ANO	PROPRIETÁRIO
Ford Modelo A	1928	Milton Zupirulli
Ford Phaeton A	1929	Toloiy Marien
Ford 6 janelas Briggs	1929	Roberto Machado
Ford Roadster	1932	José Fróes
Packard Sedan	1938	Nilson Carratu
Ford Fordor	1941	Armando Maia
Mercury Coupé	1948	Og Pozzoli
Buick Riveira	1950	Elier Santos
Oldsmobile Super 88	1951	Alexandre De Luca
Chevrolet Conversível	1952	Alexandre Murad
Ford Crown Victoria	1956	Diogenes Feitosa
Oldsmobile Super 88	1957	Romeu Siciliano
Chevrolet Hard Top	1957	Sergio Oliveira
GMC Caminhão	1957	Mario Titoto
Panhard-Levassor	1959	Francesco Cafarelli
Vauxhall Victor	1959	Eugênio Leite
DKW Candango	1961	Ronaldo Kyllar
Interlagos Coupé	1963	Wilder de Mello
Mercedes-Benz 230	1966	Paulo Galiano
Ford Mustang GT	1968	Fernando Eugênio
Chevrolet Impala	1968	Nelson Afonso
Mercedes-Benz 280-S	1969	Werner Hacker
Pontiac Grand Prix	1972	Waldyr Tostes
Corvette Stingray	1973	Nelson Rigotto

Troféus Gastal/ Chrysler do Brasil

Melhor Chrysler

Chrysler 1926,
de Carlos Nunes Vilhena

Melhor Plymouth

Plymouth Belvedere 1956,
de Ony Coutinho

Melhor De Soto

De Soto 1955,
de Norberto Melro

Melhor Dodge

Dodge Dart 1970,
de Aníbal Olival

Troféu Nova Texas

Melhor Cadillac

Cadillac 1940 Coupé,
de Antonio Wagner

Troféu Punta Tacco do Jornal dos Sports

Melhor esportivo

Triumph 1947,
de Carlos Couto

Troféu Lover Chevrolet da Mesbla

Chevrolet Impala 1961
Conversível,
de Milton Lapertosa

Troféu Se Meu Fusca Falasse Dirija/Trevo

Volkswagen 1959,
de Joaquim Aires

Troféu Piu Bella Fiat /PST

Fiat Topolino 1938,
de Roberto Machado

Troféu Old Park Place,

O carro mais antigo

Chrysler 1926,
de Carlos Nunes Vilhena

Troféu Classic Technic

Melhor BMW

BMW 2002,
de Alfredo Amaral

Troféu Piu Bella Alfa Romeo/ Cia Auto Sport

Alfa Romeo 1973,
de Antonio Tuzollo

Troféu Ford de Bigode, Cia. Santo Amaro

Club do Fordinho SP,
para Roberto Medici

Troféu Intercar Melhor Mercedes-Benz

280 SL 1970,
de Boris Feldman

Troféu Memória Nacional /CBA

Romi-Isetta 1958,
de Plínio Aguiar

Troféu Coker Tire

Melhor conversível

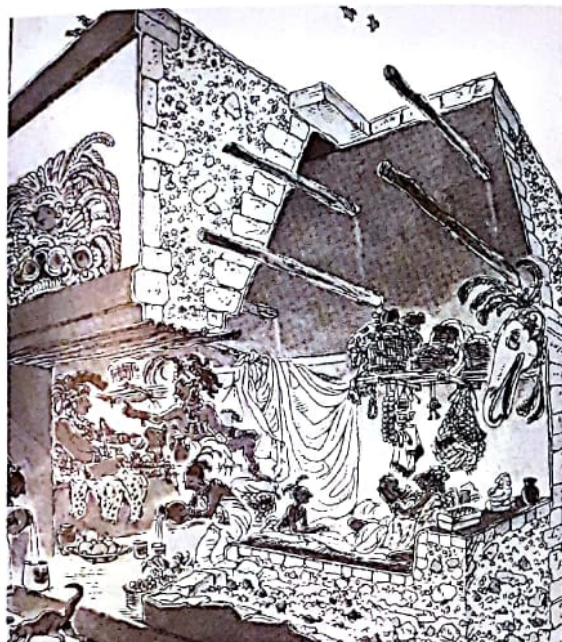
Packard 1937,
de Otávio Carvalho

Troféu Best of Show /Ibrahim Sued

Cadillac 1941,
de Oswaldo Borges e
Clemente Faria

Momentos Inesquecíveis Veteran Car

- ENCONTRO NO FORTE -



O VCC-RJ está sempre preocupado com o conforto dos expositores e criou o Espaço Asteca, um centro de lazer e repouso, reunindo em um só ambiente, creche, sauna e clínica geriátrica. Nativas exuberantes de plantão cuidavam, com igual carinho e atenção, desde do mais tenro bebê até dos mais enrustidos cardeais antigomobilistas, que precisavam, volta e meia, de uma carguinha nas baterias.



Federação atuante é assim: muito material didático nas paredes, interesses abrangentes e participação engajada. Aurélio mostra seus planos para a platéia embevecida: cuidado, Pepsil



O nosso amigo Waldyr recebeu da Glória do SFAA, o merecido troféu ASSENTO DE OURO, instituído pela crescente ala feminina para premiar o estofamento mais macio, sedoso, cheiroso, charmoso, aconchegante, essas coisas... Chato foi que o troféu pulou das mãos calejadas do experiente colega e se esborrachou qual um tomate vermelho cozido no asfalto quente da Av. Atlântica.



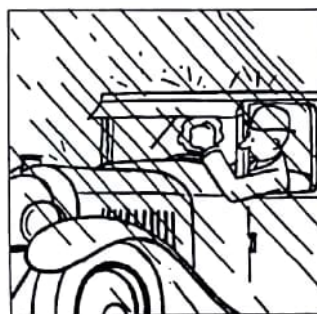
O ar militar praiano que encontramos no Encontro do Forte de Copacabana contagiou a nossa numerosa ala jovem, que aderiu ao jeito marcial musical das cerimônias e soprou a plenos pulmões, como só os jovens podem soprar. Aqui vemos a trinca de Gustavos, Tostes, Muricy e Dinho's Place, arrebatando a olímpica admiração geral com um dó-de-peito, depois, dó-de-borboleta e finalmente dó-golfinho, como mandam os regulamentos castrenses.

Importação de pára-brisa?

A J. Affonso talvez tenha a solução. Ligue para a gente.

J. AFFONSO

J. Affonso Comércio Internacional Ltda.
Av. Mal. Floriano, 19 S/1003 - CEP 20.080-003 - Tel.: (021) 263-4668 - Fax: (021) 253-8117 e 233-3655 - Rio de Janeiro





Aqui, os melhores momentos do VII Encontro de Automóveis Antigos do Rio de Janeiro. (fotos Mahar Press)



Ano que vem tem mais. Valeu.

