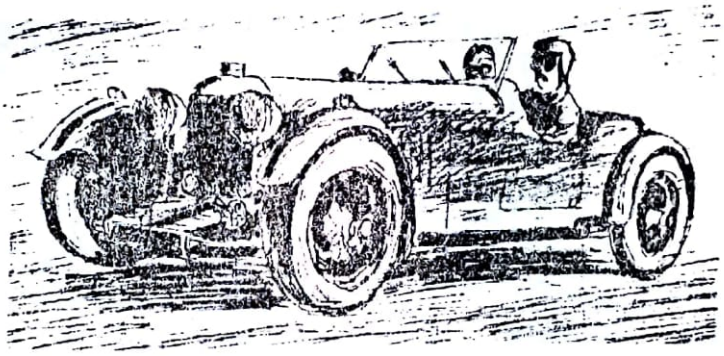
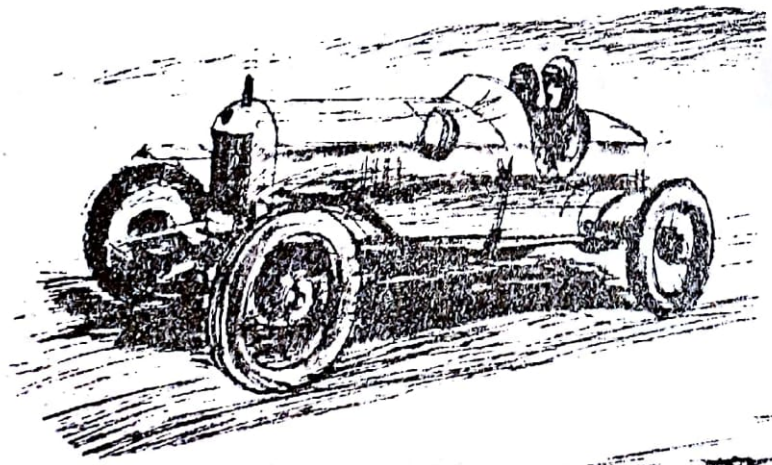
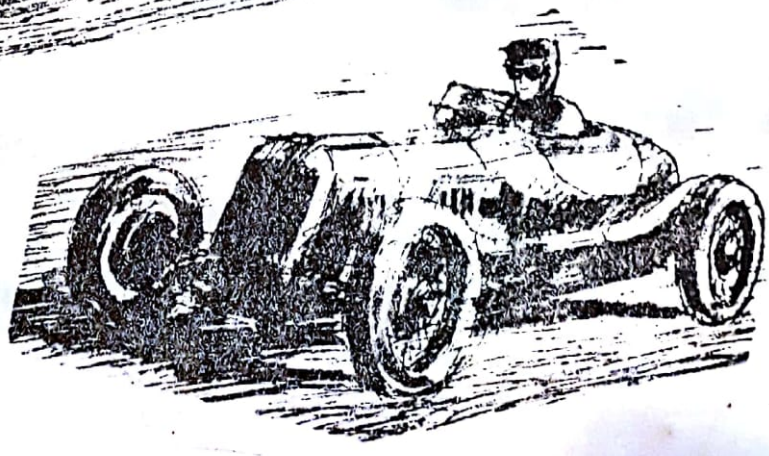
VETERAN CAR CLUB DO BRASIL

CLUBE DE AUTOMOVEIS ANTIGOS
RIO DE JANEIRO — 1979 — ANO II— N.º XIV

O RADIADOR







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

SEDE PRÓPRIA : *Estrada da Matriz - Guaratiba*

DIRETORIA:

Diretor Presidente	- João Manoel de Cerqueira Daltro
Diretor 1º Vice Presidente	- Carlos Nunes Vilhena
Diretor 2º Vice Presidente	- José Cândido Muricy Neto
Primeiro Secretário	- Roberto Daltro
Segundo Secretário	- Ricardo Haddad
Primeiro Tesoureiro	- Rogério Firmino Velleda
Segundo Tesoureiro	- Wilson Correa de Souza Neto
Diretor Social	- José Luiz dos Santos Machado
Diretor Técnico	- Paulo Cesar Lemos Guarino

CONSELHO FISCAL:

Efetivos:	- Fernando Carneiro Leão
	- Roberto Pedro Domingos Machado
	- José Roberto Xavier Bentes
Suplentes:	- Francisco Jorge Barbero
	- Carlos Vitor Simão Racy
	- Hildebrando Cardoso Pereira

O RADIADOR

DIRETOR RESPONSÁVEL

Carlos Nunes Vilhena

Rua Martins Pena, 41/301 - Tijuca - CEP/20.270

(Circulação interna)

O RADIADOR

Nosso informativo tem por natureza um caráter diferente daqueles que recebemos do exterior.

É muito comum, principalmente nos Clubes dos Estados Unidos, a existência de revistas ou jornais específicos, dedicados a certas fábricas ou marcas de automóveis.

Para os sócios daqueles Clubes , interessa somente os assuntos que atingem sua coleção ou sua marca preferida. Tal fato não ocorre com o VCC Rio de Janeiro. Nossa composição de marcas é eclética e nosso informativo visa principalmente satisfazer a todos aqueles que apreciam carros antigos, razão pela qual o "RADIADOR" procura explorar dentro da literatura que encontra todas as informações relacionadas com automóveis antigos.

Face ao exposto, sentimos a necessidade de possuir o Perfil de cada sócio com informações pessoais, seus carros com as características principais e ainda fatos importantes que predominem sobre a aquisição ou origem dos mesmos.

Seria ideal se possuíssemos um arquivo fotográfico, porém, sabemos das dificuldades que acarretam esse tipo de pedido, desse modo anexamos neste número, uma ficha que encarecemos seja enviada à nossa Redação, cujo endereço se encontra na parte inferior da contra-capa, ou entregar pessoalmente ao Diretor responsável pelo "RADIADOR".

Agradecemos a sua colaboração e desejamos que você faça um bom uso e proveito do Clube, se sentindo bem em nosso convívio.

O CLUBE EM AÇÃO

Transcrevemos a colaboração do Diretor Presidente, concernente à reunião do VETERAN CAR CLUB de São Paulo, denominada " Concours D'elegance", realizada na Sociedade Hípica Paulista, em Santo Amaro.

Saimos do Rio, no sábado dia 19 último, no trem de aço das 23:10 horas, participando entre diretores e associados quase vinte e cinvo companheiros.

A viagem, já por tradição, é um congraçamento pois a "conversalhada" no carro-restaurente do início da viagem até às 3 da manhã, e depois das 6 até São Paulo dispensa comentários, de vez que somente os participantes, como eu, poderiam entender a alegria e descontração existente.

É um dever também fazer um elogio ao serviço apresentado pela extinta Central, não sei o nome atual, referente ao serviço de bar, de cabine, de ar condicionado, e de pessoal, valendo o elogio pela impossibilidade do VETERAN ou seu atual Presidente terem em mente, pretenderem algum favor da ex-Central. Em tempo: a composição chegou à São Paulo no horário certo, em "marcha lenta" e "contando os cilindros".

A reunião anual de São Paulo é realmente um espetáculo fora de série, tanto pela qualidade dos carros apresentados quanto pelo número de participantes, devendo-se a tudo isto a organização imposta pelo Bird Clemente e seus diretores, aliado enormemente pela colaboração dos associados, que além de manterem suas mensalidades em dia (Cr$300,00 mensais) ainda coloboraram expontaneamente, inclusive no pagamento do total da taxa de inscrição (Cr$250,00) por veículo participante.

Nós que iniciamos conversações preliminares para uma reunião anual, se possível em outubro no Rio Center, ficamos pensando se obteremos a colaboração igual à recebida pela Diretoria de São Paulo. Vale lembrar que aqui no Rio, grande número de sócios ofende-se quando nosso competentíssimo Rogério Velleda cobra Cr$250,00 por trimestre, e o mais revoltante é que há amigos devendo trimestre de 1978 !!!

Para encerrar agradecemos a atenção dos companheiros do VETERAN de São Paulo a nós dispensada, inclusive honrando-nos com convites para fazermos julgamento de seus belíssimos automóveis, tarefa que realizamos com muito prazer.

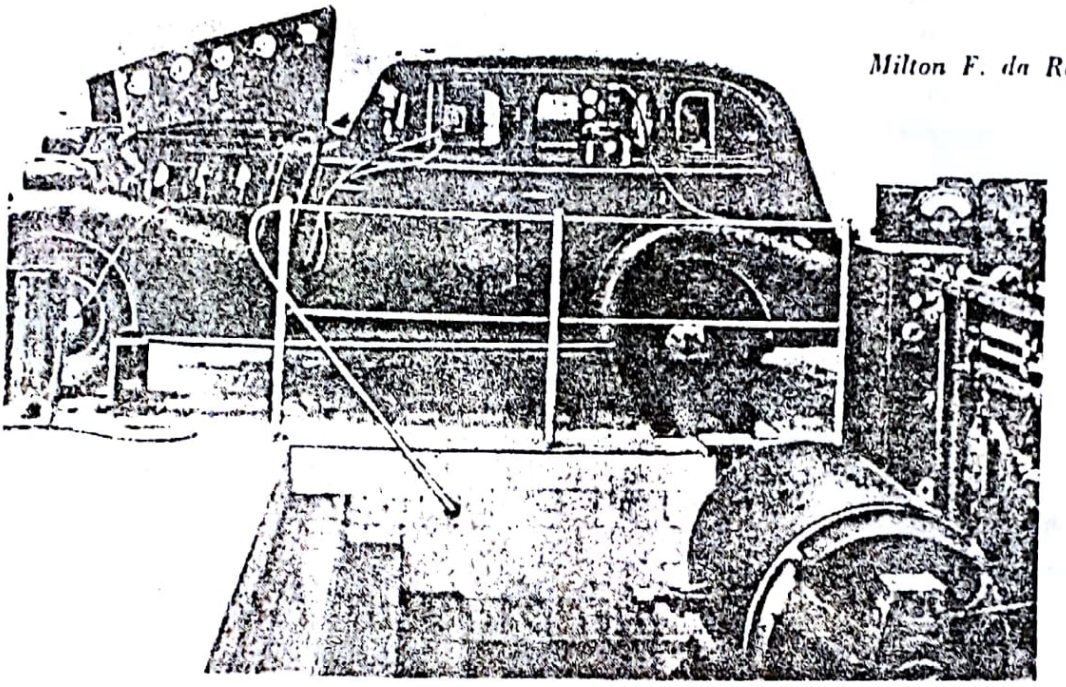
Atenciosamente,

João M. Cerqueira Daltro

Curiosidade

Programa do Álcool nasceu na década de 30

Milton F. da Rocha Filho



São Paulo — O Programa Nacional do Álcool nasceu na década de 30, através de estudos do cientista Eduardo Sabino de Oliveira, um pesquisador inveterado de assuntos energéticos. Foi ele quem descobriu a mistura de 20% de álcool com gasolina como viável para o uso no automóvel. Em 1936, no Rio de Janeiro, usou-se a mistura carburante, com um corante, que ficou conhecida como gasolina rosada. O seu uso era optativo, uma vez que também havia a gasolina comum. O Governo imprimiu na ocasião uma pequena caderneta, com o título "Álcool-Motor — Carburante Nacional. O que se deve saber sobre o uso do Álcool Motor". Para ele, "o álcool carburante é um fato que não se pode adiar mais".

Esse homem é hoje respeitado mundialmente pelos seus conhecimentos a respeito da utilização do álcool, e preconiza que "no Brasil, o óleo de dendê pode substituir perfeitamente o óleo diesel. Pesquisas feitas pela Mercedes Benz mostram claramente que ele conserva todas as qualidades do diesel. Para o óleo combustível, poderemos utilizar o metanol". Olhando para suas anotações, ele diz em voz pausada: "Tudo o que está acontecendo hoje em relação ao petróleo, Graham Bell já havi alertado na década de 20. Ele considerava que os países não deviam assentar suas economias em cima do petróleo. A visão de um gênio."

Colaboração de CARLOS REIS, VILHENA

Transcrito do jornal "O Globo".

O CLUBE INFORMA.

A exemplo de anos anteriores, a Diretoria do Veteran Car Club - Clube de automóveis antigos do Rio de Janeiro, está programado eventos, que deverão congregar o maior número de sócios e respectivos automóveis.

Dentre as várias previsões serão organizados sob a forma de passeata, viagens que poderão gradativamente aumentar as distâncias a fim de que sejam testados todos os carros.

Ainda sem data fixada estão previstos:

- Passeio a Niteroi
- Passeio a Petrópolis ou Terezópolis
- Passeio ao Clube ods 500 (encontro com paulistas)

Serão cobradas taxas aos participantes, taxas estas que serão investidas em segurança para os participantes (Reboque), refeições e possivelmente lembranças(prêmios)como estímulo de companheirismo.

Estas notícias deverão ser mais esclerecedoras no próximo número de "O RADIADOR", quando já deverá existir um plano concreto especificando inclusive o calendário. No momento o amadurecimento da idéia, bem como as sugestões e oferecimento que esperamos receber, completarão a idéia.

As instruções para inscrições nos eventos, serão amplamente divulgadas no próximo número.

PREPAREM SUAS MÁQUINAS.

§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§

Em reunião de Diretoria entrou em pauta o assunto: PAGAMENTO DE TAXAS.

Lembramos aos nosso companheiros que é muito importante o pagamento dos trimestres correspondentes.

Existem ainda dívidas de trimestres de 1978.

Foi solicitado ao Tesoureiro Rogério Velleda que apresente uma relação nominal dos sócios em débito a fim de constar no próximo número.

Aproveitamos também o ensejo para convocar, por intermédio de amigos, ou parentes, todos os sócios proprietários, principalmente aqueles que estão afastados do Rio para entrar em contato com qualquer companheiro da Diretoria a fim de regularizar sua situação.

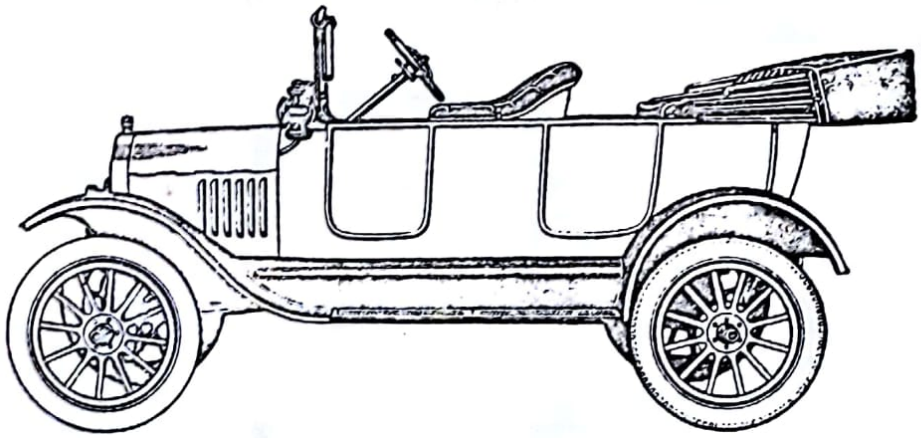
££££££££££££££££££££££££££££££££££££££

Pretendemos deixar um espaço em nosso informativo, à disposição dos clubes similares de outros Estados ou Municípios, com a finalidade de divulgar "O que vai pelos Clubes".

Atenção - São Paulo, Paraná, Distrito Federal, Ceará, Niteroi e outros, enviem notícias.

UM POUCO DE FORD

MODELO T



3º CAPÍTULO

ERA DO FERRO - (IRON ERA) - 1917-1927

Os veículos deste período são os mais conhecidos entre nós, pois os "carros de latão" isto é, anteriores a 1917, poucos devem existir no nosso País. É a idade adulta do modelo. Os componentes de latão desaparecem completamente e o modelo T aparece na sua negra simplicidade, só reluzindo o tampão do radiador e das rodas, agora niquelados.

A estandardização é a palavra de ordem, a maior simplicidade é zingida. As principais alterações que caracterizam este período são o radiador arredondado com carcaça pintada de preto, o coup-vent de chapa, os guarda-lamas redondos e mais abaulados e os faróis elétricos pintados de preto.

Nos últimos dois anos da "Era do Ferro", 1926-27, voltam a aparecer as carroçarias do radiador e aros dos faróis.

1917-18 (agosto 1916)

Grande alteração. O latão desaparece completamente sendo substituido pela chapa pintada.

RADIADOR - com carcaça arredondada em chapa pintada de preto, tampão niquelado.
COWL - curva menos pronunciada e em linha com o capot.
GUARDA-LAMAS - da frente curvos como os de trás e mais abaulados.
BUZINA - elétrica acionada por botão na coluna da direção.
ESTOFO - deixa de ser almofadado tipo "Diamond" e passa a ser aos gomos com botões. Já desde 1914 que o estofo não tem o trabalho dos primitivos carros.
CAPOTAS - três janelas verticais na parte traseira.
JANELA TRASEIRA DO COUPÉ - passa a ser retangular arredondada em vez de oval.
TAMPÕES DAS RODAS - niqueladas, como aliás as partes brilhantes que substituem, o latão brilhante.
PEDAIS - lisos em vez de listados.
RODAS - aparecem neste período, como opção, rodas desmontáveis nos carros fechados.

1919-22 (Novos modelos de agosto a agosto)

Os carros deste período são idênticos aos de 1917-18, exceto algumas modificações na construção e certos detalhes.

LANTERNAS LATERAIS - no fim deste período são equipamento opcional.
MOTOR DE ARRANQUE - aparece como opção nos carros fechados. Os carros assim equipados têm bateria, dínamo e interruptor combinado para ignição e ignição e comutador de luzes, bem como amperímetro.
CARCAÇA DO RADIADOR - adaptável ao suporte do motor de molas.
EQUIPAMENTO ELÉTRICO - em 1920 novo equipamento.
VOLANTE - em 1920 passa a ser de massa com 16" Ø com porca em aço em vez de bronze.
VIDROS DOS FARÓIS - a partir de 1921, lentes listadas tipo H, até final da produção.
MANETES DAS PORTAS - os carros fechados deixam de ter argolas para abrir as portas. Manetes tipo T em 1920.

1923-25

RADIADOR - mais alto e capot mais comprido com avental por baixo do radiador, que tapa o suporte do motor e através do qual passa a manivela. O torpedo é mais curto e menos curvo.
CAPOTAS - mais baixa e simplificada para ser aberta ou fechada por uma só pessoa (One man top).
PNEUS - em 1925 são oferecidos como opção pneus balon 4,50 X 21 em rodas desmontáveis que se tornam standard no final do ano nos modelos de 1926-27.

Nestes carros a direção ratio é 5:1 e o volante passa para 17" Ø.

1926-27

Último período de produção. Grandes modificações, introdução de cores, niquelados e rodas de raios de metal.

PRINCIPAIS ALTERAÇÕES:

- Chassis mais baixo, exceto Fordor.
- Carroçarias baixadas e redesenhadas exceto FORDOR
- Radiador niquelado e aros dos faróis nos carros fechados depois também abertos. Radiador mais alto e longo Cowl mais curto exceto nos carros fechados.
- Depósito de gasolina no Cowl com enchimento pelo ventilador exceto no Fordor que continua debaixo do assento.
- Pára-brisas duma peça no Tudor e Coupé.
- Carros fechados com cores (depois também nos abertos)
- Caixa de bobines dentro do capot.
- Nos fins da produção os faróis eram montados em vara de ferro direito como os do moedlo A.
- Em fins de 1926 e 1927 eram fornecidos pára-choques no tipo dos do futuro modelo A, com escudetes ovais e sem espaçadores nas pontas, como equipamento opcional.
- Estribos com marca FORD nos extremos.
- Equipamento opcional: Farolins traseiros com "STOP", tipo tambor, como os do futuro modelo A de 1928, amortecedores marca SNUBBERS, luz no tablier, limpa pára-brisas, pára-ventos laterias (windwings).

- CORES:

COUPÊ e TUDOR - Chanel verde e marron.
FORDOR - Marron windsor, cinzento.
MODELOS ABERTOS - Geralmente pretos e alguns em azul Gunmetal e castanho Phoenix.

- RODAS:

De madeira ao natural ou pintadas de preto com opcionais pneus balon.

- Opcionais rodas metálicas raiadas, parecidas com as do futuro modelo A, eram fornecidas nas seguintes cores: Vermelho casino, Vermelhão inglês, Verde claro, Amarelo palha e Preto.

Esquema:

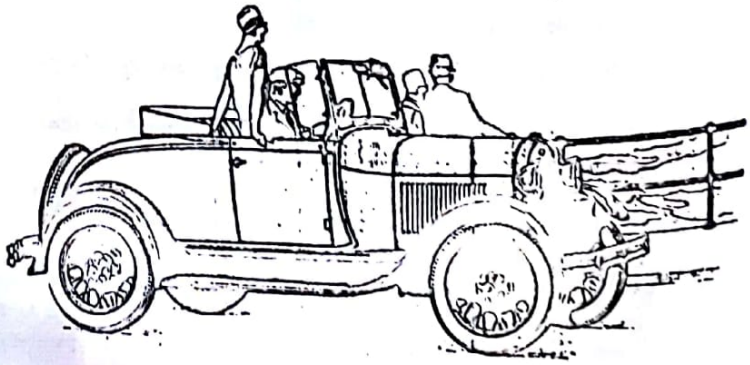
- carros marron com rodas vermelhas.
- carros verdes com rodas verdes ou vermelhão.
- carros pretos com rodas palha ou vermelhão.

Em 1927 as rodas de raios passam a equipamento "standara". Os tampões destas rodas, niquelados, com Ford Made in USA em relevo e as porcas hexagonais eram usadas nos futuros modelos A de 1927-28.

Assim, nos últimos 2 anos de produção (1926-27), o modelo procurando sobreviver, ou procurando dar tempo à preparação do seu substituto, modernizou um pouco as suas linhas, niquelou-se, apresentou-se novamente de cor e brilho, enfeitou-se com vários extras, calçou rodas metálicas com pneus "balon", mas a sua época tinha passado, o seu fim veio inevitável, dando lugar ao seu digno sucessor..... o Modelo A.

HAPINESS IS THE MODEL A FORD !

AH! OS BONS TEMPOS.



Transcrito do Boletim Informativo do Clube Portugues de Automóveis.

Carlos Nunes Vilhena

ESPECIAL

Com grande tristeza envio ao "RADIADOR" a notícia para seus leitores, do desaparecimento prematuro do nosso 1º Secretário, Dr.Ivan de Carvalho.

Por mim levado para os "carros antigos", com muita honra, não chegou Ivan de Carvalho a ser muito conhecido dos associados, pois do início de seu convívio no Veteran, até sua morte, não transcorreu um ano.

Conheci suas virtudes, pois trabalhamos juntos em diversas oportunidades, podendo sem exagero, afirmar que sua inteligência e conhecimentos profissionais eram acima do normal, sendo desnecessário comentar sua figura de chefe de família.

Guardamos de Ivan de Carvalho uma única mágoa:não deu ouvidos aos apelos de seus amigos como eu e Fernando G. Leão, particularmente, que lhe rogamos para que se tratasse, antes de empreender a fatídica viagem Salvador-Bahia.

Como homenagens póstumas, eu, diretores e associados comparecemos à chegada de seu ataúde, posterior sepultamento e em seguida a missa de 7º dia.

Finalizando, fica a saudade dos companheiros, e do que esta subscreve; além das saudades, o agradecimento em ter podido conviver com um amigo como Ivan de Carvalho.

Nossas homenagens ao Sócio
Secretário
Colecionador
e bom Companheiro

João Daltro
Diretor Presidente