



VETERAN CAR CLUB DO BRASIL

CLUBE DE AUTOMOVEIS ANTIGOS

RIO DE JANEIRO — 1977 — ANO I — N° VI

O RADIADOR



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

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

DIRETORIA:

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

Conselho Fiscal:

Carlos Nunes Vilhena

Josê Maria Velho da Silva

João Francisco Sauwen

O RADIADOR

DIRETOR RESPONSÁVEL

Carlos Nunes Vilhena

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

FELIZ ANO!

O RADIAADOR

VETERAN CAR CLUB DO BRASIL -
Clube de Automóveis Antigos de S. Paulo
Av. Pedro I, nº 715 - Ipiranga
São Paulo - SP

VETERAN CAR CLUB-BRÁSILIA
Correio Brasiliense -
Setor Gráfica Lote 300/350
Brasília - DF

VETERAN CAR CLUB-BELO HORIZONTE
Rua Pium, 1 - 787
Belo Horizonte - MG

CLUBE DE AUTOMÓVEIS E ANTIGUIDADES
MECÂNICAS DO PARANÁ
Av. Cândido Hortmann, 2300-Parque Barigui
Curitiba - Paraná

CLUB DO FORDINHO
Rua Visconde de Parnaíba, 2699-Braz
São Paulo - SP

VETERAN CAR CLUB DO BRASIL -
Clube de Automóveis Antigos do Paraná
Rua General Dautro Filho, 55
Curitiba - Paraná

VETERAN CAR CLUB DO CEARÁ
Rua Professor Dias Rocha, 1335-Aldeota
Fortaleza - Ceará

VETERAN CAR CLUB DO JAGUAR-
São Paulo

Vamos nos abraçar

VALEU A PENA?

Transcrito do livro "Apóstolos Cansados"

Neimar de Barros

Um dia você vai ver que não valeu a pena tanta correria para ganhar dinheiro e não usufruir.

Vai ver que o tempo passou e o cansaço tomou conta do seu corpo.

Vai ver que mesmo rodeado de muita gente, você se sente só.

Um dia você vai recolher-se no quarto e vai ter vontade de abraçar o travesseiro porque não sobrou mais ninguém para abraçar.

Vai ver que foi entrando numa roda-vida e agora não é mais dono do tempo que dizem que é seu.

Vai ver que o carro é problema e não conforto; o telefone é chato ; a gravata incomoda ... e por mais que tente livrar-se de tudo é um escravo invejado por muitos.

Vai ver que não valeu a pena os anos sem férias, sem descanso.

Vai ver que não tem mais ilusões e a esperança anda com vontade de dormir.

Um dia vai ver que passou pela vida sem viver.

Frequentou o mundo sem saber porquê.

Rodou, rodou, rodou e não saiu do lugar.

Pensou que foi e ficou.

Teve tudo e não sentiu nada.

Um dia você vai ver que o tempo escoa pelo dedo como areia que passa. Vai ver que o que resta é parar e gritar de cima do edifício: "Chega !
Chega!"

Vai ver que é hora de rir, de amar, de ser família, de misturar-se com as crianças e mandar os afobados ... sabe pra onde ?

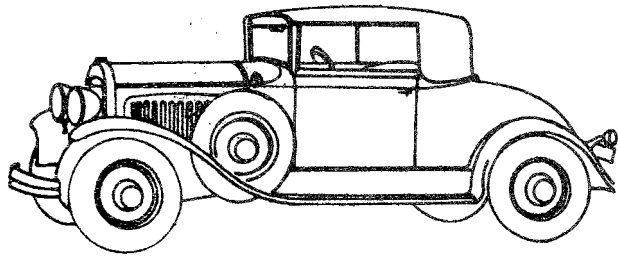
PARA O INFERNO!!!

Bons tempos aqueles ...

IDENTIFIQUE O SEU...

Sedan-Imperial

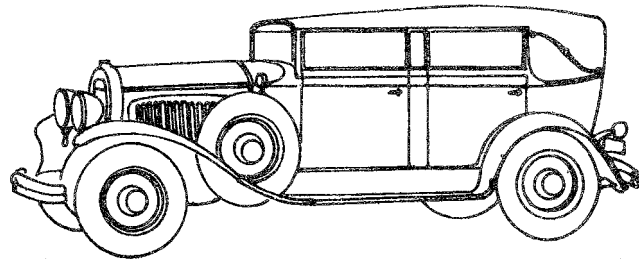
Divisão de vidro entre os assentos dianteiro e traseiro, como elemento de diferenciação entre este modelo e o Sedan, ao qual se assemelha nos restantes detalhes mais importantes.



Cabriolet ou Coupe Convertível

Cabriolet ou Coupe Conversível

Semelhante ao Coupe Sport, podendo porém ser convertida em carro aberto. O assento traseiro e os para-lamas especiais para pneus sobressalentes, são comuns, mas não exclusivos deste modelo.

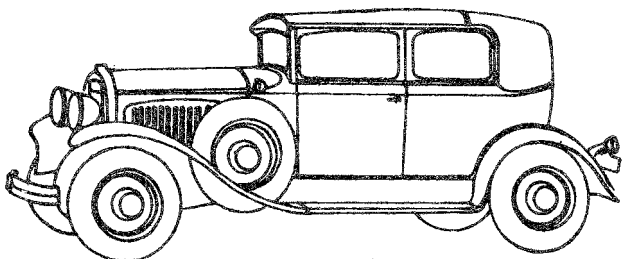


Sedan Convertível

Coche

Carrosseria fechada, com duas portas. Parte traseira da carrosseria e capota fixas. Dois assentos, separados, na parte dianteira. Um desses assentos, dobrado permite entrada fácil para os lugares de trás.

Geralmente mas não obrigatoriamente, guarda lamas especiais para pneus sobressalentes e mala para utensílios.



Coche

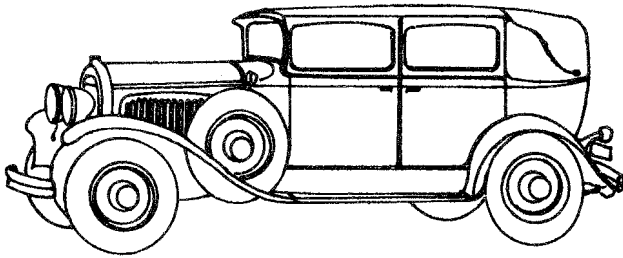
Carro para cidade

Semelhante ao Sedan imperial provido, ou não, de janelas traseiras, sem capota fixa sobre o assento dianteiro, que é substituído por uma cobertura movel, de couro artificial impermeabilizado. Esta característica não é todavia essencial.

Sedan Convertível

Semelhante ao tipo Sedan podendo todavia ser transformado em carro aberto. Toda a parte superior da carrosseria pôde ser desmontada.

Modelo de carroceria fechada, cuja capota, na parte superior, traseira, pode ser arriada para o que é provida de braços articulados, o que impede sejam adoptadas as janellas traseiras.



Landau

Landaulet-Sedan

Semelhante ao Landau- Sedan.

Capota inteiramente fixa, os braços dispostos na parte superior traseira da capota. São apenas um adorno.

x-x-x-x-x-x

Esta nomenclatura automobilística é um produto de pesquisa em revista especializada, existente na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

As expressões, a ortografia e denominações seguem totalmente a publicação de novembro de 1930.

"Das almofadas de um Chrysler pode-se olhar com superioridade para o mundo" (Esposa, marido e filha, em traje de gala, vistos pela janela de uma Imperial 1929.

"Chrysler" Domina todos os caminhos (Roadster Luxe 29).

"Chrysler" A joia de maior tamanho que se conhece...

Ver o Rio recostado nas poltranas de um Chrysler, é como admirar as suas bellezas na distincção e no conforto de um terraço palaciano (Arcos, Baia e Pão de Açúcar e pessoas em um terraço), carro Double Phaeton de 7 passageiros, De Luxe 29 (Dual - Cowl Phaeton).

"Imperial" ... A mais alta expressão da inventiva Chrysler - Carro Salão Imperial para 7 passageiros, 7 windows.

DA LINCOLN EM 1929

Conduzir um cavallo de puro sangue, agíl, e vigoroso, sentil-o obedecer, docil, às mais subtis exigencias sem hesitações, comprehendendo instinctivamente a vontade do cavaleiro, ou ainda lançal-o a galope para contel-o, repentinamente, com uma simples pressão da mão ou do pé - é prazer identico ao que experimenta quem dirigg um carro Lincoln-Cena Jogador de Polo, pé estribo, taco na mão, fala moça dentro coupe Conversível (All-Weather) Detalhe Buzina bôca grande ovalada.

INFORMAÇÕES ÚTEIS

- O MOTOR NÃO FUNCIONA (1a. parte)

Além das "panes" de partida, em que o motor de arranque não gira o motor, existem ainda as "panes" de funcionamento grupadas em tres modalidades, a saber: a) o motor não funciona; b) o motor funciona irregularmente e c) o motor funciona, porém mal.

No primeiro caso em que o motor não funciona, embora com todos os recursos do motor de partida, a primeira providência que se tem de tomar é o desligamento do fio da vela de ignição, para pesquisa da presença da corrente elétrica. Retirando o fio da vela, aproxima-se a extremidade dele ao bloco do motor, ao mesmo tempo que, com o auxílio do motor de partida ou manualmente, por meio da manivela, se faz o motor girar. Nessas condições, um dos tres fatos poderá ser verificado: a) pode não haver centelha; b) a centelha observada é fraca, saltando somente de uma distancia de $1/32$ a $1/16$ de polegada, entre a extremidade do fio e o bloco do motor e c) finalmente pode haver uma centelha normal, saltando de uma distancia de $3/16$ a $1/4$ de polegada.

a) Não havendo centelha - particular atenção deverá ser prestada ao amperímetro, pesquisando-se, aí, um possível defeito no sistema elétrico.

Se o amperímetro estiver acusando descarga constante é um indicio seguro que não há interrupção do circuito primário, sendo o defeito provável devido a:

- 1 - platinados que não se abrem;
- 2 - fuga de corrente no contacto isolado;
- 3 - curto-circuito no fio de baixa tensão entre a bobina e o distribuidor ou entre este e o interruptor de ignição.

Se o amperímetro não estiver acusando carga nem descarga é uma indicação segura de que o circuito primário está aberto, devendo ser procurado o local onde está havendo interrupção de corrente. Usa-se para tal um fio de prova, lâmpada ou voltímetro. A interrupção da corrente pode-se encontrar:

- 1 - nos fios condutores;
- 2 - no próprio interruptor;
- 3 - no amperímetro;
- 4 - nos platinados que não se tocam ou têm suas superfícies de contacto queimados ou corroídos;
- 5 - terminais da bateria frouxos ou oxidados;
- 6 - bateria descarregada.

Se a leitura no amperímetro é normal, com o ponteiro sempre oscilando e mostrando uma descarga de 1 a 2 amperes, é prova que o circuito primário está funcionando regularmente. Provavelmente, o defeito deve localizar-se no fio de alta tensão, entre a bobina e o distribuidor, o qual pode estar desligado, em curto circuito, ou ainda:

- 1 - se houver curto na bobina, experimente outra;
- 2 - se houver curto no condensador, substitua-o e se estiver montado no interior da bobina, troque-a;
- 3 - ligação errada, não estando o condensador unido em paralelo com os platinados;
- 4 - rotor do distribuidor com ponta queimada ou com o carvão central defeituoso;

5 - platinados desregulados;

6 - fricção, tampa do distribuidor ou rotor molhados, sujos ou sem bom isolamento, provocando o desvio da corrente;

- O MOTOR NÃO FUNCIONA (2ª parte)

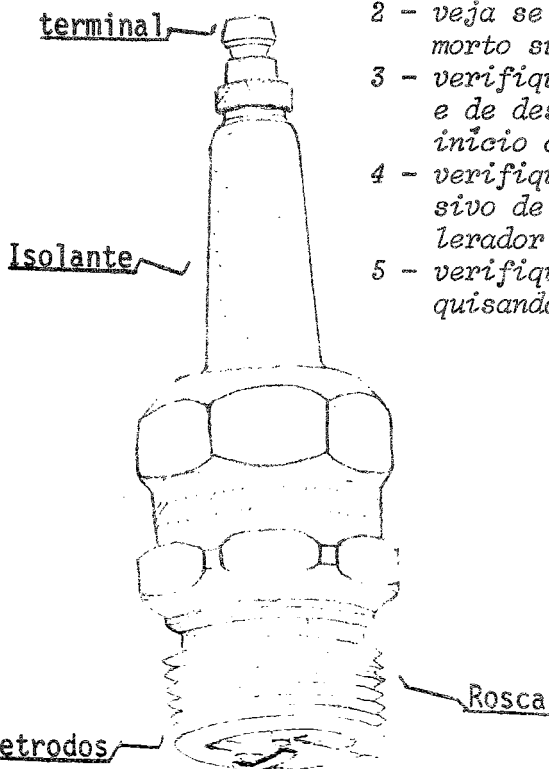
b) Centelha fraca, saltando somente de 1/32 a 1/16" - Supondo que a bateria esteja fornecendo uma carga de 6 volts necessária ao sistema e que os condutores tenham grossura suficiente, neste caso admite-se que o circuito primário funcione corretamente. A origem do defeito pode ser no material isolante dos fios de alta tensão que se pode apresentar com imperfeições. Outras causas deverão ser verificadas no circuito secundário, seguindo a rotina do item anterior.

c) Centelha normal, saltando de 3/16 a 1/4" - Havendo combustível no tanque e notando-se que o motor apenas funciona quando se lhe injeta gasolina pela entrada de ar do carburador, é indicação de que provavelmente a irregularidade se encontra no sistema de combustível. Nesta situação, as causas podem ser:

- 1 - mistura excessivamente pobre, devendo acionar o afogador, uma vez que clima frio e motor frio necessitam de mais gasolina;
- 2 - nível baixo na cuba do carburador;
- 3 - entupimentos nos canos entre o tanque e o carburador;
- 4 - bomba de combustível desregulada;
- 5 - água na gasolina ou combustível velho;
- 6 - fendas no cano de admissão ou vazamento pelas juntas;

Notando-se que o motor não funciona quando se lhe injeta gasolina e que as explosões são irregulares, deve-se primeiramente verificar a compressão de cada cilindro, girando o motor a mão, procurando se há válvulas sem vedação, eixo comando de válvula quebrado, com a engrenagem de distribuição solta, conferindo o tempo de todas as válvulas. Outras causas ainda com relação à compressão podem ser: junta do tampão arrebentada, anéis de segmento gastos, presos ou quebrados, pistões furados, quebrados ou folgados e invasão de água nos cilindros, quer pela junta do cabeçote, quer por fendas no tampão ou nos cilindros. Não sendo verificado o defeito, observe-se ainda:

- 1 - velas com porcelana partida, molhada, quebrada, suja ou com seus eletrodos desregulados ou queimados;
- 2 - veja se a centelha ocorre quando o pistão está no ponto morto superior no tempo de explosão em cada cilindro;
- 3 - verifique se há o balanceamento das válvulas de admissão e de descarga, no mesmo cilindro, no fim da descarga e início da admissão;
- 4 - verifique se o motor não está "afogado" pelo uso excessivo de afogador, girando o motor sem as velas com o acelerador e afogador completamente abertos;
- 5 - verifique se o motor está trabalhando superaquecido, pesquisando as causas dessa anormalidade.



Colaboração de: Paulo Cesar Lemos Guarino

VIMOS E OUVIMOS

Reis Vilhena está debruçado no Motor da De Soto 28, tentando fazer a sua apresentação ainda este ano.

Vamos torcer...

x.x.x.x

Luiz Carlos está escondendo seu Roadster 29 ou então colocou em reforma. Porém vem comparecendo ultimamente com um Double-Phaeton muito bem cuidado. E isso aí Luiz ...

x.x.x.x

Está em fase final de reforma a Buick 40 do nosso companheiro Eduardo Coutinho, o carro foi totalmente desmontado e pintado, e agora está na reta final, faltando só uns cromados e tapeçaria. Ele nos disse que está dando tudo que pode para deixar o carro em "mint condition". Parabéns, continue assim.

x.x.x.x

Ultimamente tem comparecido a reunião mensal do Clube a La Salle 39 Coupê conversível do Muricy, o carro é realmente um colírio para os olhos.

x.x.x.x

O "Mestre", José Luiz, adquiriu recentemente um Cadillac 50 Fleetwood todo original. Estamos aguardando ansiosos a apresentação de ambos em nossas reuniões.

x.x.x.x

João Daltro se prepara em câmara lenta para apresentar seu novo galpão, onde com grande justiça sua frota bem o merece.

Roberto Machado enveludou sua pik-up Ford 29. Já pensaram quanto ele vai cobrar pelo frete. É isso mesmo Roberto vá em frente...

x.x.x.x

Paulinho (Buick) precisa voltar a movimentar a máquina. Seu carro não pode e não deve ficar escondido.

Vamos fazer um pouco de força para a Buick voltar ao nosso convívio.

x.x.x.x

Paulo Guarino já é tão popular entre nós, que ninguém pergunta pelo seu carro.

Sua participação Paulo, tem sido tão útil a tantos companheiros que nem eu, vou perguntar por automóvel.

x.x.x.x

Companheiro que merece uma nota especial pelo seu trabalho, dedicado na restauração de sua Chrysler é Rogério Velleda. Modela, pesquisa, percorre todas as fontes possíveis para levar a bom termo seu intento. Adiante Rogério insista.

x.x.x.x

Izaac continua prestigiando o Club, comparecendo as reuniões sempre, trazendo carros de boa qualidade, sem medir esforços de viagem-Niterói Rio-Niterói. Temos ainda o detalhe de que comparece sempre acompanhado de seus familiares. Nosso abraço.

x.x.x.x

CLASSIFICADOS

Hildebrando está arrumando a casa e vende. (Telef. 228-5930)

- Caminhão Ford 1924
- Berlineta Willys
- Ford-Double-Phaeton-4 portas - 1929
- Studbacker Farina 1955
- Cadillac 1960-4 portas
- Fiat 500 - Teto solar 1946
- Jupter 1952
- Mercedes Benz 1951 - 4 portas

x.x.x.x

Paulo Cesar Almeida tem as "Dicas" para compra de lentes plásticas dianteiras e trazeiras de quase todos carros antigos: Cadillac, Buick, Ford, Chevrolet, etc...

x.x.x.x

Martins continua a disposição dos seus amigos, com seus emblemas esmaltados e agora arrumando seu grande estoque de peças de carros antigos, compradas em lotes, cedendo a preços de reposição.

Telefone: 2290793

A redação do "RADIADOR" so^u licita ao sócio que porventura for^u mou os Boletins de 1 a 5 do Veteran Car Club do Brasil - Clube de Automóveis Antigos, que na época foi im^u presso pela Cia. Editora Gráfica Barbero e com redação a Rua Jardim Botânico, 94 casa 2, ceda por empréstimo, a fim de que possamos organizar um acervo, para que venha constituir o patrimônio do Clube. Devolveremos após providenciarmos as cópias.

x.x.x.x

Os Vilhenas continuam esperando que apareçam 4 rodas, com raios de madeira, aro 19, com os respectivos sobre-aros, para comprar.

Telefone: 248-2615

x.x.x.x

Carlos Vitor troca 5 rodas aro 19, com pneus em ótimo estado, por 5 rodas aro 21, com pneus no mesmo estado.

Telefone: 287-0143

PESQUISA DA FORD

A FORD quer saber quantos veículos "Modelo A", produzidos entre 1903 e 1904, ainda existem em todo o mundo. Uma pesquisa internacional procura localizar esses carros, que marcaram o início da produção em série e da própria indústria automobilística. A pesquisa faz parte do "Jubileu de Diamante", que comemora

o 75º aniversário do primeiro automóvel produzido por Henry Ford na sua fábrica instalada às margens do Rio Detroit, Estado de Michigan, a 16 de junho de 1903. Nessa fábrica, uma linha de montagem produziu 1.708 unidades do "modelo A" que está sendo procurado.

x.x.x.x

em 78

SE TIVER:

OLHOS: Para ver o trânsito e os semáforos e saber que não adianta acelerar mais para brecar logo adiante.

NARIZ: Para cheirar onde o trânsito não está congestionado.

BRAÇO DIREITO: Para saber usar o câmbio e evitar de buzinar pras meninas (a paquera gasta muita gasolina)

SACO: Para aguentar "fechadas" e maus motoristas sem sair atrás deles para revidar ou para aguentar o trânsito sem sair costurando.

CÉREBRO: Para planejar os percursos mais racionais com menos trânsito e menos paradas que consomem mais combustível.

OUVIDOS: Para ouvir quando o motor está com excesso de rotações.

CORAÇÃO: Tem que ser mole para ajudar o trânsito a fluir rápida e facilmente.

FÍGADO: Para ficar de bom humor e não sair por aí querendo doido, mandando a bomba, cantando pneu curvas e freando violentamente.

PÉ ESQUERDO: Serve para dosar a embreagem direita evitando o uso excessivo do acelerador, principalmente durante as manobras.

PÉ DIREITO: Tem que ter peso pena, para trabalhar direito freio e acelerador. Imagine que os pedais sejam feitos com cristal bem fino e que podem quebrar-se se você pisar muito forte.

SUGESTÕES

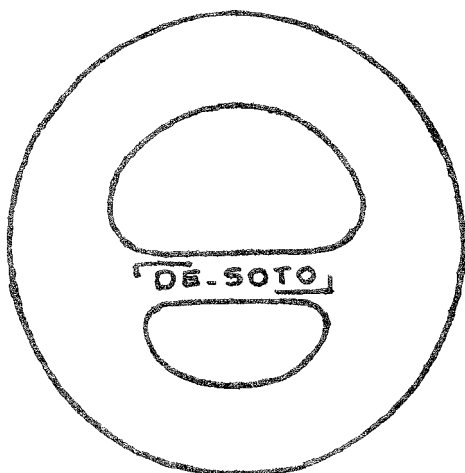
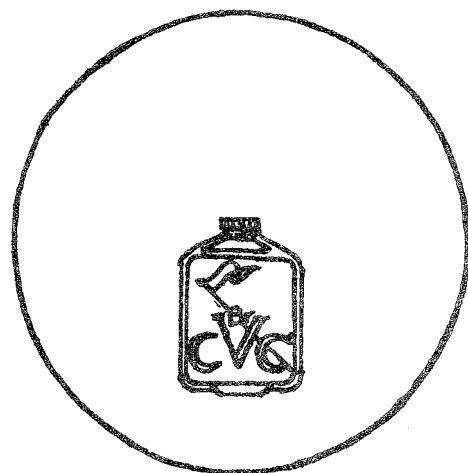
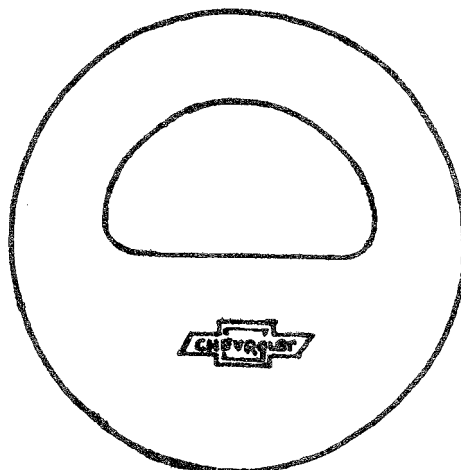
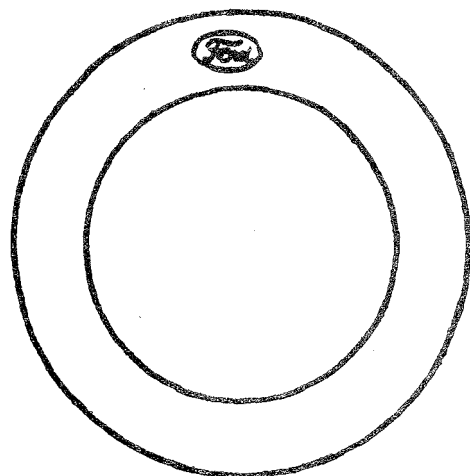
CAPA PARA ESTEPE TRASEIRO

Todos nós, aficionados por autos antigos, sabemos como é importante os detalhes finais numa boa restauração, ou mesmo um toque para tornar um carro antigo que tenhamos, e que não esteja reformado, ainda mais agradável.

Para tanto, nada melhor do que uma capa para o estepe do carro, que além de enfeitar o carro antigo compõe ainda mais o estepe, escondendo o pneu e harmonizando com a capota, pois ambos são feitos de material semelhante.

Damos aqui algumas sugestões que encontramos em algumas das melhores revistas americanas de carros antigos. Agora vai da imaginação de cada um bolar um outro feitio, a escolha da cor, padrão e também os escudos, nomes marcas, etc., que cada um pode colocar na capa.

É importante lembrar que a capa varia com cada tipo de rodas, isto é, de madeira, raios e disco... e agora mãos a obra!



Colaboração de : Paulo Guarino

ESPECIAL

OG POZZOLI
HENRIQUE HUMBERTO JACQUES
PAULO CANECA PESSOA DE ANDRADE
THEO CORREA DE OLIVEIRA RAMOS MARTHA
ROMERO DE ALMEIDA GRAÇA
ROBERTO FREDERICO SANCHEZ
JOSÉ CHIARA
FERNANDO CARNEIRO LEÃO
DECIO GUIMARÃES DE ABREU
IVAN MICHEL KNOX
LUIZ MAURÍCIO DA COSTA MEMORIA
LUIZ CLAUDIO DE ARAUJO MATOS
FRANCISCO JORGE BARBERO
ROBERTO DE SOUZA NEVES
JULIO LOPES CHRISTIANO
LUIZ CARLOS PESTANA
MARIO DE OLIVEIRA
ROBERTO CARNEIRO LEÃO
JOSÉ CANDIDO DA SILVA MURICY NETO
MARCIO DE CASTRO COELHO CINTRA
ROLF WERNER HÜTHER
CARLOS AUGUSTO CAMARGO
JOSÉ JOAQUIM ARGOLO
JOÃO CARLOS THEMUDO
IZACHAK REDINGER
JORGE DANE COSTA
GERALDO CANECA PESSOA DE ANDRADE
CARLOS AUGUSTO GARCIA PAULA
PAULO EUGENIO DROLSHAGEN
INACIO DE LOIOLA BARROS FILHO
JOÃO LUIZ DE SOUZA MATOS ROCHA
ARMANDO DIAS MAIA FILHO
JOÃO MANOEL DE CERQUEIRA DALTRO
PAULO CEZAR ALVES DE ALMEIDA
JOSÉ MARIA VELHO DA SILVA
ROBERTO DIECKMANN
JOSÉ LUIZ DOS SANTOS MACHADO
CARLOS NUNES VILHENA
FRANCISCO DE AZEVEDO PINTO PESSOA
JOÃO FRANCISCO SAUWEN FILHO
HILDEBRANDO CARDOSO PEREIRA
CARLOS EDUARDO K. FONSECA
EDUARDO CORTE REAL BAPTISTA COUTINHO
ROBERTO PEDRO DOMINGOS MACHADO
JOAQUIM MARTINS COELHO
LUIZ CARLOS DE MAGALHÃES
CARLOS REIS VILHENA
CARLOS VITOR SIMÃO RACY
ROGERIO FIRMINO VELLEDA
PAULO CESAR LEMOS GUARINO
JOSÉ EMANNUEL PEIXOTO
NILSON CORREA SOUZA NETO
JOSÉ ROBERTO XAVIER BENTES
LUIZ PEDRO SAISSÉ

saudade

Edson Barreira

da Silva Castro