

O RADIADOR

PUBLICAÇÃO DO VETERAN CAR CLUB DO BRASIL - RIO DE JANEIRO

EDIÇÃO ESPECIAL - DEZ/97 Nº 49



EVENTOS

VIII Encontro:
a festa do Rio de Janeiro

DEUSAS DA PALAVRA

Luiza Aquim: uma
veterana de carteirinha



CARRO EM
DESTAQUE
Fiat Topolino
1938, de Roberto
Machado



Encontros, despedidas e a
certeza do dever cumprido.
Obrigado pela sua presença.

Fotos: José Rezende Mahar,
Eneida Ribas e Stan.

VIII Encontro: um barato.

Foto: Maria Clara



Foi barato mesmo, pois tínhamos alguma incerteza em relação ao tamanho dos patrocínios, embora houvéssimos partido de um projeto ambicioso que envolvia verbas para divulgação do evento, para entretenimento e para uma administração profissional. O jeito foi dizer não para tudo, o que foi feito com firmeza e pena imprescindíveis, mas depois, com a confirmação dos recebimentos, chegamos a um resultado equilibrado.

É certo que corremos algum risco e vamos evitá-lo no próximo evento. Em matéria de retorno, já podemos apregoar o sucesso – foram 12 minutos de reportagens na TV, sendo quase dois minutos em horário nobre – e todos os jornais cariocas com cadernos especializados deram notícia com fotografias. A placa de identificação dos participantes, com as logomarcas dos nossos parceiros TEXACO e GM, as camisetas do evento, tudo foi levado ao ar, ao vivo e em cores, junto com o brilho dos carros. Esta nossa placa, ainda por razões de economia, foi impressa em duas cores, mas ano que vem virá com certeza como um arco-íris, permitindo a reprodução das marcas com alta visibilidade.

O curso de automóveis atravessou a Zona Sul do Rio e foi visto por 120000 pessoas, segundo a estimativa dos nossos bateadores, os Águias de Ouro, e ainda parou o trânsito, no bom sentido, no posto Texaco da Lagoa para o reabastecimento dos veteranos.

Por outro lado, a participação do público visitante foi sensacional, pois quase 5000 pagantes passaram pelas roletas do Museu Histórico do Exército-Forte de Copacabana, cujos

administradores nos apoiaram desde o primeiro minuto e receberam um retorno de bilheteria acima do imaginado. Aliás, estes 5000 visitantes queriam a todo custo comprar as churrasqueiras da Prochef, que certamente renovará seu apoio em 1998 e as venderá diretamente.

Os troféus dos desfiles foram também uma maneira de divulgação e conseguimos com a venda dos belos Troféus-Radiadores criados pelo Atelier Aun, um reforço orçamentário que cobriu quase todo o custo dos brindes de participação. Falando de premiação, festa que só deixou saudade pela categoria da nossa super-parceira Aquim Eventos, vale lembrar que ano que vem teremos o troféu Havoline, para o maior caráter em capacidade e esperamos o retorno do Rolls-Royce 20 HP, preto e amarelo, pois carro inglês é campeão de caráter.

Não deixe de ler a reportagem sobre o evento, com placa preta e fofocas.

Finalmente, um lembrete. Nas fotos de São Lourenço publicadas no último RADIADOR, uma chamou a atenção dos nossos leitores e que, obviamente, não foi tirada pelo Mahar, visto de costas largas, à texana, pronto para sacar. Xavier van Hoogstratten fotografou com seu bom gosto e humor e fica aqui registrada a informação tão pedida. ■

Roberto Dieckmann

O RADIADOR - Expediente

JORNALISTA RESPONSÁVEL
José Aurélio Afonso Filho

COORDENAÇÃO EDITORIAL
Fernando Gameleira
Roberto Dieckmann

PROJETO E EDITORAÇÃO
G2 Publicidade e Marketing
Telefax: (021) 508-7378
g2os@axibase.org.br

REPORTER FOTOGRAFICO
José Rezende - Mahar Press
Tel.: (021) 205-4666

FOTOLITOS
Rainer Rio Artes Gráficas
Tel.: (021) 539-2597

IMPRESSÃO
Rainer Rio Artes Gráficas
Tel.: (021) 539-2597

COLABORADORES
Carlos Alberto Candelot
Daniela Sabat Daudt
Iran Brigatto de Medeiros
Isabel Poncio
José Cândido Muncy Neto
Sergio Xavier Fortes

Veteran Car Club do Brasil
Rua Oriente, 55 - Santa Teresa
20240-120- Rio de Janeiro - RJ
Tel: (021) 253-0136
E-mail: vccrj@axibase.org.br
http://www.vccrj.com/vccrj

Diretoria Biênio 97/98
DIRETOR-PRESIDENTE
Roberto Dieckmann
1º VICE

José Cândido Muncy Neto
2º VICE

Carlos Alberto Candelot
1º SECRETÁRIO

Fernando A. B. Gameleira
2º SECRETÁRIO

Paulo R. Rodrigues Júnior
DIRETOR SOCIAL

Sergio Xavier Fortes
DIRETOR TÉCNICO

Vicente von der Schulenburg
1º TESOUREIRO

Odávio José B. da Mello
2º TESOUREIRO

Alfredo da Silva Amaral Neto
TIRAGEM

2500 exemplares
Distribuição: dingida

ÍNDICE

NOSSA CAPA

Fiat Topolino 1938, de Roberto Machado, fotografado por José Rezende Mahar, no Forte de Copacabana.

3 EDITORIAL

4 EVENTOS
VIII Encontro
Segunda-feira
A Grande Dúvida
Claudio Borrego

10 AUTOMODELISMO
Avançando Em Direção
ao Passado

12 DEUSAS DA PALAVRA
O Automóvel e a Mulher

13 INTERNET
Viagens Virtuais

14 CARRO EM DESTAQUE
Fiat Topolino

16 HISTÓRIAS
Citroën
Você coleciona Dinky Toys?
André, o precursor
Andrei, o percursor

24 CARTAS

26 SÓCIOS DO FUTURO

Anunciam nesta edição

A & C Contabilidade, Arte & Pão, Autoleb, Brink Center, Despachante Emani, Ferragens Universal, GM do Brasil, Incenna Locadora de Veículos, J. Afonso Imp. e Exp., Nova Texas, Orly Comércio Exterior, Romeu Siciliano, Sulam Acessórios, Wagner Manuais, Wilson & Sons

EDITORIAL

O RADIADOR

3

VIII ENCONTRO DE AUTOMÓVEIS ANTIGOS DO RIO DE JANEIRO



As estatísticas demonstram o sucesso nacional deste evento, afinal, dos 148 automóveis inscritos, apenas 38 eram registrados no município do Rio de Janeiro e nada mais, nada menos de 110 veteranos vieram de cada canto do Brasil.

Um número recorde de público afluiu ao Museu Histórico do Exército para ver de perto as maravilhas – foram quase 5000 pessoas que pagaram o ingresso a preço reduzido – com direito a conhecer as dependências da fortificação.

Tudo começou na sexta-feira, a partir das 8 da manhã, quando entraram os primeiros paulistas – sempre eles – que já haviam chegado na véspera. Rapidamente, 50 automóveis reluzentes estavam enfileirados no campo gramado, um número que aumentava a cada dois minutos. As marcas variavam ao sabor da gostosa brisa que envolvia o Forte,

ora subia ao gramado um Ford, ora um Impala, um Cadillac ou um Mercedes e do lado nacional, que cada vez faz mais bonito, os Aero-Willys, Simca Chambord e Volkswagen que marcaram época. Entre estes, é justo mencionar as raridades, como o Willys Interlagos Conversível e o DKW-Malzoni GT.

Já no entardecer, o panorama era completo e os últimos retoques eram dados nos automóveis. Para os expositores, estava programada uma festa animada por um conjunto de bossanova (Charles Rio e seus Niteróis) com direito a incursões na música americana, o que combinava perfeitamente com o clima automobilístico.

O sábado era o grande dia, tempo perfeito, crianças e adultos se misturavam nesta grande área de lazer-patrimônio da cidade que é o Forte de Copacabana. Às 10 horas, chegaram os batedores do grupo Águias de Ouro, todos conduzindo Harley-Davidson sirenadas e pontualmente às 11 horas teve início um curso



Zé Luiz Tenório Leite Silva, o Homem da Placa Preta, recebe os cumprimentos do presidente do novo Detran, coronel Garcia.



As emplacadoras oficiais, Teresa e Renata, posam para a postemidade, colocando a primeira Placa Preta do Rio de Janeiro: LKI-1928.



Teresa, Renata, coronel Garcia, o Homem da Placa Preta e Roberto Dieckmann, presidente do Veterano do Rio: missão cumprida.



Como a Harley do Romeu estava lá dentro da mala do Galaxie? Pergunte ao Henry, anestesista do Veterano.

automobilístico que percorreu a orla marítima carioca, promoveu um buzinação em frente ao Garota de Ipanema em mais uma homenagem à Bossa-Nova e acabou fechando a Lagoa em um mega-abastecimento no posto de gasolina da TEXACO.

Ainda dentro do espírito-maratona do Sábado, houve o emplacamento dos primeiros nove automóveis antigos cariocas com a já famosa placa preta. O presidente

do DETRAN, coronel Garcia, realizou a cerimônia, auxiliado por duas funcionárias, Teresa e Renata, que foram veteranamente mais fotografadas do que os carros.

À noite, houve a entrega dos prêmios aos que se destacaram, como já é praxe. Entretanto, outra surpresa estava reservada para os participantes, pois a dupla superquerida Carolina Dieckmann e Marcos Frota abrilhantou a festa, com muita alegria e espontaneidade. Carolina é veterana desde garotinha e o Marcos, logo, logo vai comprar o seu antigo-môvel.

Domingo era o dia do retorno, mas a população queria mais e lamentava nos portões a partida de cada automóvel. Todos entendiam que era um dia de estrada para os 110 automóveis de fora, mas não escondiam a frustração de ver encerrado tão cedo um evento de tanta beleza, charme e simpatia. ■

Veja, na página 2 desta edição, as melhores cenas do evento.

Foto: Mario Cauti



Marcos Frota e Carolina Dieckmann entregam o primeiro brinde sorteado. O ganhador foi Roberto Dieckmann. Parece coisa de novela...

AUTOMÓVEIS PREMIADOS

Destaques da década de 20

- Ford 1929, de Antonio Wagner Henriques (MG)
- Ford 1929 Tudor, de Milton Lapertosa (MG)
- Chandler 1927, de Carlos Nunes Vilhena (RJ)

Destaques da década de 30

- Plymouth 1933, de José Froes (MG)
- Ford 1934, de Paulo Panariello (SP)
- Chevrolet Pick-up 1930, de Elier Oliveira (SP)

Destaques da década de 40

- Austin A-125 Princess 1948, de Francesco Caffarelli (RJ)
- Mercury Sedan 1948, de Alfredo Rangel (RJ)
- Ford Coupe 1940, de Nelson Fidelis (SP)

Destaques da década de 50

- Pontiac Starchief 1958, de Nelson Affonso (RJ)
- Ford Thunderbird 1956, de Odair Jacinto (SP)
- Chevrolet Conversível 1950, de Eugênio Camargo Leite (SP)

Destaques da década de 60

- Ford Mustang 1968, de Eduardo Sarkis (RJ)
- Chevrolet Camaro 1967, de José Claudines Gianfrancesco (SP)
- Ford Mustang Conversível 1967, de Paulo Lomba (RJ)

Destaques da década de 70

- Cadillac Fleetwood 1974, de Roberto Suga (SP)
- Chevrolet Chevelle Malibu, de Rodolfo Machado (SP)
- Volkswagen SP-2 1974, de Julio Lopes Christiano (PR)

TROFÉU NOVA TEXAS – Melhor Cadillac

- Cadillac Sixty Special 1963, do Museu GM (SP)

TROFÉU TRANSPEV – Melhor Lincoln

- Lincoln 1949, de Osmar Oliveira Jr. (MG)

TROFÉU TRANSPEV – Melhor Buick

- Buick Super Conversível 1947, de Claudio Borrego (SP)

TROFÉU HOTEL RIO-ATLÂNTICA – Melhor Nacional

- Simca Chambord Tufão 1966, de João Perez (SP)

TROFÉU HOTEL RIO-ATLÂNTICA – Melhor Conversível

- Chevrolet Impala Conversível 1964, de Odair Jacinto (SP)

TROFÉU HOTEL RIO-ATLÂNTICA – Automóvel mais antigo

- Ford modelo T 1926, de Gentil Queiroz (RJ)

TROFÉU HOTEL RIO-ATLÂNTICA – Automóvel de mais longe

- Chevrolet Caminhão 1929, de Ronaldo de Castro (ES)

TROFÉU O RADIADOR – Automóvel de mais perto

- Fiat Topolino 1938, de Roberto Machado (RJ)

TROFÉU TEXACO BRASIL – Melhor esportivo

- De Tomaso Pantera 1974, de Paulo Lomba (RJ)

TROFÉU FORÇAS ARMADAS – Melhor veículo militar

- Jeep modelo 42, de José Delatorre (RJ)

TROFÉU JORNAL DOS SPORTS – Melhor esportivo nacional

- GT Malzoni 1966, de Paulo Lomba (RJ)

TROFÉU HOTEL RIO-ATLÂNTICA – BEST OF SHOW

- Cadillac Conversível 1954, de Ederaldo Persinotti (SP)



SEGUNDA-FEIRA...

Branca Rodrigues

Roberto Dieckmann disse que eu chegasse lá pelas nove na rua Triunfo. Ah, se eu soubesse...

Eu até sabia que era Clube do Bolinha, mas não pensava que estava com aquela bolinha toda. Foi um choque. O primeiro minuto só deu para recuperar o fôlego daquela escada íngreme e o segundo, para verificar - arrasada - que era pouca Luluzinha para o clube.

Mas o terceiro, graças a Deus tem sempre um terceiro, serviu para me recompor e até enxergar outra estrela naquele lindo céu de Santa Teresa: a Luísa, do Protos Café, sentadinha lá no fundo. Com a respiração ainda uma oitava acima, esmиеcei o que sempre me soara como um grupo de andróides - hummm, pra começo de conversa, até que bem normais; gente animada, bom astral, interessada até em modelo novo de convidada, olha só. Sinceramente, não estava preparada. A conversa, que geralmente me é fértil, ficou dando voltas, revirando na cabeça sem chegar à boca.

O convite, eu achava que tinha vindo por mera delicadeza, retribuição do amigo sensível às brincadeiras. Explico: entre a herança de uma velha companheira de aventuras, bati com os olhos num pequeno carro antigo, miniatura enferrujada montada sobre madeira já muito sofrida também. O "Veteran" me veio à lembrança e resolvi doar a relíquia em carinhosa malandragem. Nem

esperava recepção calorosa, quando comuniquei a doação ao senhor Presidente. Pois veio o convite para participar da próxima reunião no Clube do Bonde, convite que se consumava agora, às nove horas, segunda-feira, eu parada ali no alto da escada de frente para um horizonte covarde e infernalmente masculino (desculpe, fora você, Luísa).

Quedê os andróides? Que andróides, que nada. Tudo homem du bão, piada na ponta da língua, educação e simpatia à prova de bala. E olha, que à prova de bala muito pouca coisa consegue ser nessa cidade! E mais, ali se fala sobre qualquer assunto, não é aquela coisa de "stripper" automobilístico, não; é papo legal que vai da mecânica pura ao

mecanismo da atração social, dão até endereço da melhor empadinha do Rio sem titubear.

Taí, virei freguesa. É só me convidarem que acabo aprendendo com quantos cavalos se faz um bom motor. ■

Branca Rodrigues é advogada e se garante para escrever o que lhe dá na telha. Suas participações no RADIADOR são sempre muito divertidas para todos nós e ela sabe disso. É convidada permanente do famoso clube ferro-carril e seu memorável discurso na inauguração da Estátua do Automóvel Antigo, doada por ela nessa mencionada segunda-feira ainda ecoa entre nossos pouco polidos ouvidos.



Romeu Siciliano

AUTOMÓVEIS ANTIGOS
ESPECIAIS E DE COLEÇÃO

SHOW ROOM

Av. dos Bandeirantes, 5051 - Planalto Paulista - SP - CEP 04071-000
Telefax: (011) 533-0877

LOJA, OFICINA, PEÇAS E SERVIÇOS

Av. Almirante Delamare, 85 - Ipiranga - São Paulo - SP
CEP 04230-040 - Tel.: (011) 6914-7357 Fax: (011) 274-3355

Existem algumas questões que somente serão esclarecidas no Juízo Final: Por que o Zagalo convoca o Taffarel? Tostines é fresquinho porque vende mais ou vende mais porque é fresquinho? Por que o Synval marcou sua mudança para o 7 de setembro? Por que o Itamar mantém aquele topete horroroso? Quem é o sócio número um do Veteran?

A estas dúvidas cruciais acaba de se juntar mais uma. A mega-festa promovida no Forte de Copacabana no dia 15 de setembro foi uma reunião ampliada do Clube do Bonde, onde sorrateiramente o Marcos Frota e a Carolina Dieckmann pegaram uma carona para se casar, ou foi exatamente o contrário, o Presidente Dieckmann é que resolveu impressionar a turma da reunião das segundas-feiras conduzindo a galera para o supercasamento da Carolina e do Marcos?

A reportagem do **RADIADOR** circulou durante todo o tempo de realização do evento tentando chegar a uma conclusão. Se é verdade que o imenso circo montado no pátio do Forte estava apinhado de personalidades globais, por outro lado o ambiente estava também



A GRANDE DÚVIDA

Ribamar Bandeira de Mello

coalhado de veteranos. E muitos deles somente por milagre não são astros da telinha, como é o caso do Tinoco, do Ony e do Mariozinho de Oliveira.

Tinha pipoca. Não quer dizer nada, no clube do Bonde também tem. Devidamente salgadas pelo Dilson.

De repente, uma chance de eliminarmos a dúvida crucial. Tem início a cerimônia do casamento

propriamente dita e Djavan começa a cantar. A reportagem se aproxima tentando tirar suas conclusões. Mas não consegue chegar perto o suficiente para ouvir. O que ele está cantando? Alguns dizem: "Carolina", de Chico Buarque e Tom Jobim. Ony está chegando do centro dos acontecimentos. O repórter indaga sobre a música, obtendo do Ony a resposta: o "Hino do Veteran", de Pacífico Mascarenhas. Belíssima interpretação...

Se havia carro antigo? Claro que sim. As duas super-Cadillacs do clube, a 47 do Aníbal e a 38 do Muricy, designadas para conduzir noiva e familiares.

Pois foi no momento da chegada da noiva que a nossa reportagem concluiu que havia algo mais no ar além de uma reunião do clube do Bonde.

Quem guiava o carro da noiva? O Mahar. Elegantíssimo. Perfumadíssimo. E, pasmem, extraordinariamente comportado. Para bem se desincumbir da sua tarefa, fez até curso de noivos. Chorou durante a cerimônia. E, mico maior, foi o agraciado quando a Carolinha jogou o buquê em direção aos convidados.

No clube do Bonde nada disso acontece. ■

Momentos Inesquecíveis

Mesmo sabendo, com muita antecedência, que a reunião do 7 de Setembro ia acontecer no 7 de Setembro, Synval resolveu fazer a sua mudança no 7 de Setembro. Com isso, não pôde ir à reunião do Forte. No flagrante do **RADIADOR**, o Gênio do Mal é saudado por suas novas vizinhas da Rua das Palmeiras



Sexta-feira, dez horas da manhã. Estou no pátio ensolarado do Forte de Copacabana ajudando Muricy, Dieckmann, Sergio Nobre e Cia. na tarefa de posicionar os automóveis que começam a chegar para o nosso VIII Encontro.

A cabeça está a mil por hora. Tento me concentrar no serviço mas o pensamento está longe, voltado para os automóveis que ainda devo resgatar na garagem para participar da reunião. Será que a 49 do Aníbal está limpa? A minha Cadillac está super empoeirada... A que horas vou arranjar tempo para limpar dois alqueires de automóvel?

No telefone, Cadú começa a berrar, empolgadíssimo. Estava na Dutra, em andanças políticas a serviço do Deputado, quando avistou uma caravana de carros maravilhosos, que passou a descrever: Uma Buick conversível azul-claro de rasgar as cuecas! ... Uma Cadillac saia e blusa de largar a família!... Outra Cadillac preta, mais moderna, melhor do que zero quilômetro!...

Pela empolgação do Cadú percebi que chumbo muito grosso estava a caminho do nosso Encontro. Depois de tanto trabalho, de comer cinco quilos de amendoim

Claudines Gianfrancesco e o raríssimo Ford 1940 coupé do Nelson Fidelis.

Os recém chegados e seus fantásticos automóveis foram imediatamente cercados e festejados. Muitos outros automóveis maravilhosos foram chegando, para abrilhantar a nossa reunião. O Thunderbird 1957 do Odair Jacinto causou taquicardia generalizada. O Impala 64 conversível, também do Odair, com seu incrível *hit parade* dos anos 60, atraía todas as atenções no centro do pátio. Isso para não falar do excepcional Impala 1958 conversível do Giacomo Favretto,

Claudio Borrego e seus seguidores

Sergio Fortes



A Buick Super Conversível 1947, de Claudio Borrego, foi escolhida a melhor Buick do Evento (Troféu Transpev): nada mais justo.

Penso, também, no sucesso do encontro. Será que vai dar tudo certo? Virão muitos carros? O pessoal de São Paulo vai prestigiar? E a turma de Belo Horizonte, será que não vão ter uma insolação, viajando 500 quilômetros a bordo dos seus Fordinhos?

De repente, toca o celular. É o Cadú. Carlos Eduardo Galvão Porto, para os menos íntimos. Colega de escritório, assessor político do Ronaldo Cezar Coelho. Correu de automóvel, Turismo e Fórmula Vê, no Brasil e também no Paraguai e no Uruguai. Conhece todo mundo, foi da turma do Postinho e está sendo dramaticamente incentivado por mim a escrever um artigo sobre aquele grupo de pilotos, apaixonados e malucos diversos que se reunia nos anos sessenta no Posto Esso que divide as praias de Ipanema e do Leblon.

em reuniões na casa do Muricy, respirei aliviado. Claro que a reunião ia ser um sucesso.

O tal chumbo grosso chegou ao Forte logo depois do almoço. Uma cena de arrepiar. A caravana era liderada pela Buick Super 1947, conversível, do também Super Claudio Borrego. Vinha em seguida a Cadillac Coupe de Ville 1954 do Ederaldo Persinotti. Para atestar o incrível padrão desse automóvel, basta mencionar que ele foi agraciado com o Troféu Best of the Show. A Cadillac Fleetwood Brougham 1974 do Roberto Suga vinha em seguida, confirmando a avaliação do Cadú. Melhor do que zero quilômetro.

Completando a caravana, três outros automóveis incríveis: o imaculado Chevelle 1971 conversível do Rodolfo Machado Filho, o Camaro 1967 zerado do José

da impecável Plymouth 1933 do José Fróes, do sensacional Cadillac do acervo da GM, trazido pelo Mingo, dos Fordinhos de Belo Horizonte...

Foi graças a esses grandes amigos que pudemos promover um encontro por todos considerado um dos melhores já realizados no Rio de Janeiro.

À noite, já em casa, cansado de tantas emoções e devidamente calibrado pelo maravilhoso coquetel servido pela Luiza, ainda encontrei forças para consultar meus alfarrábios e conferir: Buick Super 1947. Oito cilindros em linha, 110 HP. Foram produzidos 28.297 conversíveis. Junto com os Roadmaster, cuja produção alcançou 12.074 *ragtops*, a Buick foi quem mais produziu conversíveis em 1947. Mais do que Ford e Chevrolet... Nesse ponto, exausto, eu dormi. ■

Momentos Inesquecíveis

Mahar finalmente deu a mão à palmatória e contratou os serviços do Daniel para finalizar o Projeto Mahalet. Progressos já foram alcançados. Daniel até já descobriu onde é a frente do automóvel.



Direito de Resposta

Com base na Lei de Imprensa, acatando ordens e bastante contrariado, O RADIADOR publica a carta do nosso problemático colaborador, que insiste em brigar com o mundo para levar adiante o seu Projeto Mahalet. Apesar de reconhecido fotógrafo e jornalista, esse senhor - freqüentador assíduo dos Momentos Inesquecíveis (vide quadro acima) - mantém um distância razoável da realidade, o que o impede de colidi-la pela traseira e também de terminar o seu "projeto". Pedimos aos leitores que prestem muita atenção nas palavras que lerão a seguir, pois as mesmas poderão servir de provas no processo que está sendo aberto contra a pessoa do Sr. José Rezende - o demolidor.

"Sr. Editor:

Apesar da sanha de meus detratores, reafirmo o meu caminho rumo à história do MMCA, o mundo maravilhoso do carro antigo. Enquanto eles se refocilam na lama das três pragas, o injúria, a calúnia e a difamação, a Fundação Mahar resfolega IMPÁVIDA pelos aclives da realização mecânica e estética de seu veículo presidencial, o famoso Mahalet.

Àqueles que pregam uma suposta incerteza nos rumos desta afamada restauração, causando até consultas a supostas videntes, na busca incessante de rumos para a mesma, informamos que a luta continua. Os frisos que me faltam estão longe e perto, pois fazem parte do acervo de conhecido comerciante de origem Sul Italiana radicado na Paulicéia,

que insiste em que esta presidência entre em seu covil - perdão, loja - movendo-se de costas com o fito de participar mais facilmente na operação de compra, para a qual fala-se na necessidade de montões de Reais. Haverá uma negociação de proporções bíblicas já que Mamãe Mahar não criou otários, ajuntando-se a isso uma reconhecida rejeição da parte deste presidente em usar em suas transações comerciais o portão do jardim dos fundos, como chamam na China o fim do aparelho energético humano. Em nossas inúmeras viagens antigomobilistas temos tido o apoio de muitos da nossa tribo, que serão vistos como irmãos nesta batalha, para desgosto das Matildes anteriormente citadas que babarão e uivarão seu

desespero ante a nossa pujante vitória final.

Neste momento temos os assoalhos prontos, bem como triunfamos sobre o câncer que afetava as soleiras e colunas com vastas doses de radioterapia lusa, aproximando-se célere a hora em que a nova cor será aspergida como num ato religioso e místico.

Os problemas de diferencial estão caminhando para a solução final e, provavelmente, em dezembro, haverá um desfile oficial pelas ruas do Rio, com direito a chaves da cidade, Prefeito e multidões ululantes no seu regozijo por nossa vitória acachapante.

A inveja é uma m....."

JOSÉ REZENDE

PRESIDENTE MÁXIMO DA FUNDAÇÃO MAHAR



Avançando em Direção ao Passado

Iran Brigatto Medeiros

Após várias edições de O RADIADOR terem saído sem esta importante seção, estou aqui de volta, tentando limpar a minha barra com meus leitores. Creio que, explicá-los que tenho andado muito ocupado, e consequentemente sem tempo para escrever, seria um desrespeito ou no mínimo pouco caso. Será que existe alguém tão ocupado, que durante dois meses, não pode dedicar uma hora, para escrever as bobagens de sempre?

Nossos leitores são fiéis e ficam ansiosamente aguardando a próxima edição desta revista, para finalmente deleitar-se com as futilidades e sandices que escrevemos. Eles merecem mais respeito. A desculpa de falta de tempo seria realmente grosseira. Mas infelizmente, sendo honesto e sem querer enganar-lhes, esta é a minha única desculpa. Só que tem um detalhe: a falta de tempo a que me refiro, é para a montagem dos meus modelos, pois sem tal atividade fica difícil ter assunto para contar-lhes. Realmente tenho estado afastado da escala pequena.

Na escala 1:1 tive oportunidade de visitar o Encontro do Forte em Setembro último e fotografar momentos interessantes, com personagens interessantes (vejam fotos), além de alguns belos exemplares da indústria auto-

mobilitica de outrora, quando os carros tinham detalhes e personalidade própria.

Não sou contra o design contemporâneo porém, os carros hoje são desenhados da forma mais limpa possível, em favor do menor Cx (coeficiente de penetração) e outros itens que irão vender a imagem de arrojo e tecnologia.

Importante salientar que este Coeficiente de Penetração não serve como padrão de medição de outras atividades físicas.

Os exageros do apelo aerodinâmico chega a níveis absurdos, tal como no recém lançado FIAT 156 italiano (por sinal, belíssimo), que em prol desta melhor aerodinâmica, as maçanetas das portas de trás não estão na linha normal da cintura do carro, mas sim camufladas nas colunas traseiras. É um detalhe bastante interessante, mas não me venham com esta de aerodinâmica, neste automóvel de passeio.

Com a preocupação da proximidade do ápice desta "limpeza" nos designs, algumas divisões das fábricas estão se inspirando nos antigos modelos e

explorando os desenhos retrôs. Como consequência, estão arrebatando uma legião de admiradores. O Corvette conversível 98, por exemplo, já traz aquele charmoso detalhe que vem da traseira e desce entre os bancos dividindo-os, exatamente como o primeiro de 1953.

O gostoso no modelismo, é que se pode materializar todos estes detalhes, inclusive dos carros antigos, vendo-os em 3 dimensões, conhecendo cada relevo, saliência ou depressão no design, que determina ou determinava, a personalidade de cada modelo.

Importante é mencionar que, os kits plásticos para montar, em geral nas escala 1:24 ou 1:25, são os que melhor conseguem reproduzir estes detalhes. Ou seja, são bastante mais fiéis às proporções originais dos veículos, sem contar o detalhamento do interior, motor, chassis e suspensão. Pela natureza de sua fabricação, os modelos de metal, até de escalas maiores como 1:18, deixam um pouco a desejar. Entretanto, não deve-se desmerecer alguns bons fabricantes, que fazem milagres nos modelos prontos, em

Momentos Inesquecíveis

Apressado como sempre, Skipper deu apenas uma passadinha rápida na reunião do Forte. Não adiantaram os apelos da Daniela para que ele descesse e fizesse sua inscrição.



metal. Nas escalas 1:24 ou 1:25, Franklin Mint e Paul Model's Art são dois bons exemplos. A Maisto e Burago, já bem conhecidas por aqui, também possuem vários bons exemplares nestas escalas, facilmente encontrados em nosso comércio, e que com certeza farão bonito em sua vitrine.

Não são todos os aficionados em automóveis que possuem tempo, paciência ou habilidade para pintar e montar modelos. Para felicidade destes existem os modelos prontos em metal.

A outra alternativa está nos modelistas profissionais, que por encomenda montam o kit plástico na cor e detalhes que forem solicitados, como o do seu carro por exemplo. Infelizmente, nem todo o universo de quatro rodas existe em modelo reduzido.

Como já fiz anteriormente com a Chevrolet, listo aqui ao lado os modelos veteranos da FORD que podem ser encontrados em kits para montar.



O nosso Tom Cruise recebeu dos agentes do DETRAN a Missão Impossível de colocar uma placa preta, cheia de letras e números em seu automóvel. Para esta difícil tarefa lhe foi entregue apenas uma chave de fenda.



Após várias tentativas de fazer coincidir a ponta da terrível chave com a fenda dos parafusos, nosso habilidoso agente foi flagrado em grande satisfação com o sucesso com a complicada missão. Tempo da missão: 6 horas, 22 minutos e 20 segundos.

Listagem dos Modelos FORD Veteranos Produzidos em Kits

Ano/Modelo	Fabr. do Kit	Tipo	Observação
29	AMT	Roadster	1
31	REVELL	Furgão/Pick-up	1
32	MONOGRAM	Roadster	3
32	REVELL	3 window	3
32	AMT	5 window	1
34	AMT	3 window	3
34	LINDBERG	pick-up	3
36	AMT	5 window	1
37	REVELL	Cabrio 4 lug.	3
37	MONOGRAM	Sedan 2 portas	1
39	AMT	Sedan 2 portas	1
40	AMT	Coupe 5 window	1
46/47/48	IMC/TESTORS	Coupe/Conv.	1
49	AMT	Coupe	3
50	AMT	Conversível	1
53	LINDBERG	Coupe	2
56	AMT	Coupe	1
57	AMT	Coupe	3
59	AMT	Coupe	1
60	AMT	Coupe	2
63	AMT	Galaxie Coupe	1
64	AMT	Galaxie Coupe	1
65	AMT	Galaxie Coupe	3
66 até 70	AMT	Galaxie Coupe	1

Observações:

- 1- Kit fora de linha porém encontrado nas "mail orders americanas, via Cartão de Crédito Internacional.
- 2 - Kit recém lançado ou em lançamento.
- 3 - Kit em produção, encontrado até no Brasil.

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

coleccionar. 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.

Para quem gosta de
carro antigo, é brincadeira.

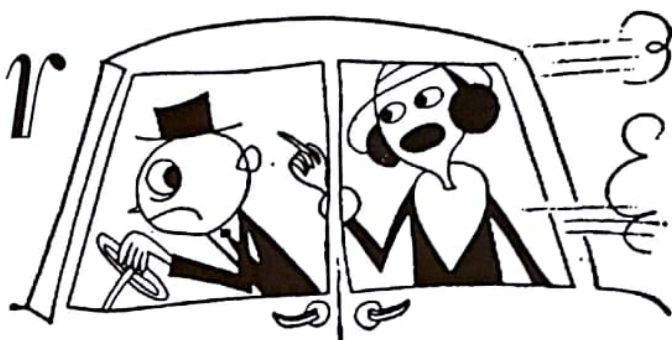


BRINK CENTER

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

O Automóvel & a Mulher

Luiza Akim Tamiroff



Sai da frente minha tia!
Mulher só serve para atrapalhar o trânsito!
Assim como: engarrafamento com certeza tem dedo de guarda.
Batida: só pode ser coisa de mulher no volante!

Oficina, graxa, mala de ferramenta, barulho do motor ... nem pensar!
Mulher tem que ter carro para:
Buscar filho no colégio,
fazer compras no supermercado,
tirar férias com as crianças,
ir ao cabelereiro,
e, no máximo, ao clube.



Nossa, tudo isso parece coisa do passado, coisa antiga.
Mas não tão antiga assim,
ainda hoje não vingou pilota na Fórmula 1.
Este espaço a mulher ainda não conquistou.

Acho que foi por isso que me aventurei à subida da montanha.

Enquanto todos se inscreviam eu tinha que torcer por uma carona,
foi quando o Sergio mencionou a possibilidade de eu pilotar o Notchback.
Nem pestanejei, logo disse SIM,
antes que ele desistisse, é claro.

Escolhi meu número favorito e paguei a inscrição.
Mas minha maior satisfação foi o fato de ser a única mulher inscrita,
e ainda mais sem saber nada desse tipo de prova.

Ouvi atentamente todas as explicações,
mas como não entendi muito bem,
resolvi mesmo foi andar a 24,5 km por hora!

Parei o trânsito!
Um verdadeiro Caos!
Mas, por fim, interiorizei aquele ritmo.

Chegou o dia!

Sem o mapa, mas com o co-piloto à postos,
foi dada a largada.

E fui vencendo várias barreiras,
com dúvidas, é claro.
Ou estávamos absolutamente certos,
ou havíamos enlouquecido,
quase todos nos ultrapassavam!

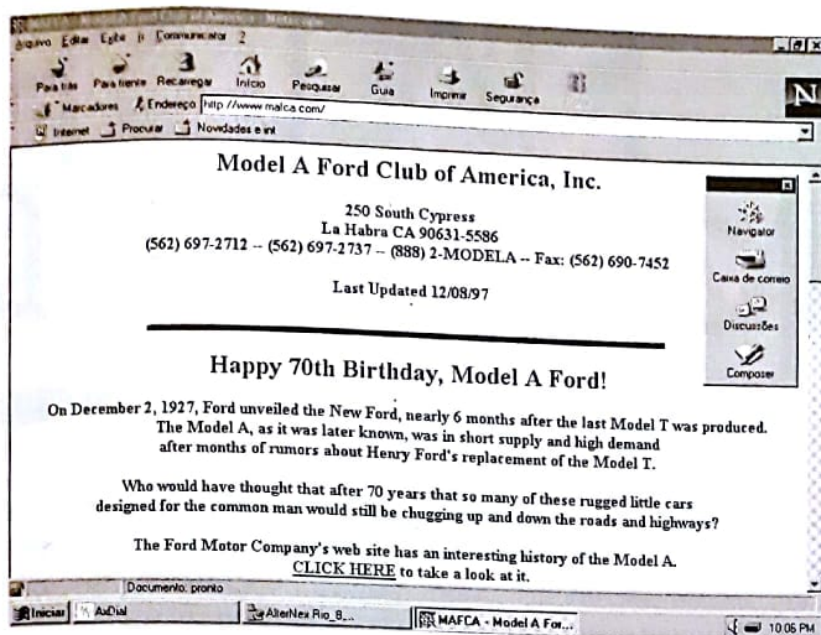


Veio a premiação,
mal pude acreditar,
será que aquele era mesmo o meu número?
Pulei feito criança, segundo lugar

Agora sei,
Mulher, além de pilotar fogão,
pilota Notchback!!

É, hoje me sinto a mais nova integrante,
bem integrada ao grupo.

Só falta o carro,
alguém tem dúvida de que ele virá? ■



VIAGENS VIRTUAIS

Jason Vogel

Numa das últimas edições do Radiador, esta coluna indicou o site "Virtual Junkyard" (<http://www.cosmic.uga.edu/doug/vj2.html>), com fotos de um ferro-velho perdido nos cafundós da Geórgia (EUA). Aos que gostaram, recomenda-se uma outra página do gênero - e com mais fotos ainda. É de um ferro-velho chamado Gillys Auto Wreckers, na Califórnia, especializado em carros americanos fabricados antes de 1972. Tem tudo, principalmente modelos dos anos 50 e 60: Cadillac, Buick, De Soto, Mercury e montanhas de Chevrolet e Ford dos tipos mais variados. Na maioria são escombros, mas alguns dos automóveis do Gillys não estão de todos mortos. Para acessar, o endereço é <http://spider.innecite.com/~ianjhunt/>.

Um site de puro vandalismo mas que vale uma conferida por curiosidade mórbida é o "Cadillac Ranch Page" (<http://uc2.unicall.be/gruwez/new/cadillacranch/crmmain.htm>). Como o nome diz, mostra em detalhes o Cadillac

Ranch. É o lugar, onde, em 1973, uns artistas doidões bancados por um milionário idem enterraram 10 belos GM deixando para fora só os rabos-de-peixe. Virou atração turística e, com o tempo, os carros foram depredados. O pior é que os autores da obra permitiam a "interação com o público", que pode contribuir usando latas de Colorjet. A página conta ainda a história da aquisição dos dez Cadillacs, produzidos entre 1949 e 1963. A maioria foi comprada em ferros-velhos, mas alguns ainda andavam e estavam em bom estado.

Para tranquilizar o Muricy, é indicada a página "The Cadillac-La Salle Database" (<http://www.xpanet.com/yann/index.htm>), que tem história dos carros, fotos e, principalmente, fichas técnicas dos modelos desde 1902. Outro site de bom gosto e bastante completo é o do Model A Ford Club of America (<http://www.mafca.com>), o maior clube de Fordinhos do mundo. Há de tudo, desde uma seção que ajuda

a resolver técnicas até anúncios de época e fotos para referência. Os que têm Fords mais novos, especialmente dos fabricados entre 1932 e 1953, não podem deixar de visitar a página "The Flathead Ford V8" (<http://members.fullnet.net/user/mulligan/fmain.htm>) inteiramente dedicada ao motor mais quente daqueles tempos. Mostra as variações de cilindrada e potência, ano a ano, num tabelão bem completo. O site dá ainda antigas receitas de veneno. Quem precisar de peças para o velho motor, incluindo aí cabeçotes e coletores de admissão Edelbrock e Offenhauser, deve acessar também a página "The Ford flathead page" (<http://www.roadsters.com/flatheads.html>). E para Chevrolet seis em linha dos anos 30/40/50? É possível fazer um bom veneno de época através da loja Engine Stovebolt Company (<http://www.stoveboltengineco.com/main.html>), sem precisar apelar para um motor de Chevrolet Brasil.

Os adeptos dos carros ingleses não podem deixar de conhecer o "The Wire Whell" (<http://www.plantagenet.com/~mowogmg/lbclinks>), que tem ligação com centenas de sites relacionados a Jaguar, MG, Austin, Rover, Morgan e tantas outras máquinas pouco práticas.

Aproveitando o embalo, vale visitar um inglês exilado na Índia: o Hindustan Ambassador (<http://www.stud.unit.no/~jacob/BILSIDOR/Hindustan/Ambassador.html>). O modelo nada mais é que um Morris Oxford, na versão de 1953 a 1956, que atualmente é fabricado em Calcutá com um motor Isuzu movido a diesel. A home page traz curiosidades sobre o carro, dados técnicos e até dá acesso ao importador europeu da marca. Mais estranho ainda é o fato de a página ter sido criada por um aficionado norueguês.

Em tempo, na Inglaterra, um Hindustan Ambassador pode ser comprado pelo equivalente a US\$ 12.700... ■

FIAT TOPOLINO, O ENCANTO DE SER MÍNIMO

Jose Rezende Mahar

A partir de 1936, Dante Giacosa influenciou uma geração inteira de carros da Fiat, começando por esse carro corretamente denominado de Fiat 500, mas apelidado carinhosamente de Topolino, ou Mickey Mouse em termos de Italiano.

Ele é a prova de que não são necessários 200 cavalos para mover duas pessoas. Seus quatro cilindros e 569 cc geram 13 cavalos, que o movem num bom dia a praticamente 85 por hora através de uma caixa de quatro marchas e tração traseira, assegurando, assim, transporte a uma Itália carente de motorização e gasolina cara - num ritmo de 16,6 km por litro - principalmente depois da Segunda

Guerra.

Pode-se dizer que a 500 foi a evolução natural da Lambretta, a primeira opção de motorização depois da guerra.

O motor é alimentado por um minúsculo carburador de boca única e tudo foi inspirado pela busca de simplicidade e facilidade de manutenção, mas com uma certa sofisticação onde possível. Basta reparar na frente em forma de cunha, com o radiador colocado atrás do motor, naturalmente sem bomba d'água e funcionando pelo sistema de termo sifão, como os DKW.

A suspensão dianteira tem um feixe de molas transversal superior, completado por duas balanças ou

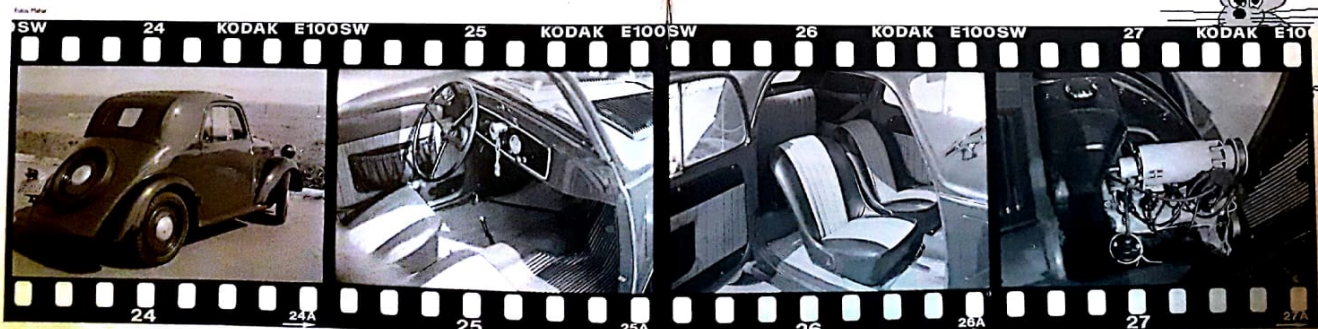
triângulos inferiores. Nos eixos destes é fixado um amortecedor que pode ser chamado de bracinho, enquanto atrás o eixo rígido é sustentado por feixes de um quarto de elipse ou meia balestra, coadjuvados por amortecedores hidráulicos de bracinho, mas com braços de reação para fixar melhor o eixo traseiro. Tudo bem de acordo com as mais finas tradições de comportamento dinâmico esperadas de carros italianos, mesmo nessa classe.

Outro exemplo são os freios, hidráulicos na época em que todos os Ford ainda eram por acionamento mecânico, além do sistema elétrico, de 12 Volts já em 1936.

O Topolino do Roberto Machado está em perfeito estado de conservação após uma bela restauração, funcionando como um brinquedo suíço de relojoaria e encantando crianças de todas as idades.

Como surgiram outros Topolino nas mãos de colegas do Veteran, quase podemos falar de um Club Mickey Mouse em formação no Rio, apesar do chapéu identificativo pender para o ridículo, com suas orelhonas...

N.R.: Não foi possível publicar Impressões ao Dirigir, pois o autor não cabe dentro do automóvel em destaque.





Citroën Um passado para esquecer

Pauline Sens Souza

Não queria acreditar na cena que via da janela da Brasília, um sem parar de pensamentos que vinham à tona, submergiavam, me sufocavam e faziam de um passado já de mais de trinta anos um berrante out-door, um neon luminoso laranja e azul dentro do meu cérebro, queimando, incendiando tudo em volta. Em chamas estava a minha velha memória, e as telas, cavaletes, paletas e pincéis, intacto só o que eu julgara extinto, quanto maldade a renascer, por quê? Eu não podia acreditar, por que acontecia aquilo comigo?

Dez anos depois da fuga de meu pai, ocorrida em 43 - eu recém-nascida - por caminhos que jamais procurei conhecer, tudo era paz em nossa casa. É verdade que ele adotara um estilo que hoje chamaríamos de "low profile" para não chamar nenhuma atenção para o colaboracionista que ele havia sido. Havia procura de ex-nazistas por aqui, minha mãe explicaria mais tarde, mas ninguém prestava atenção a um francês com documentos muito bem arrumados e que aparecera como refugiado, bem antes do fim das hostilidades.

Seu trabalho, numa firma de origem canadense, ainda lhe garantia mais isenção e só mesmo muito azar e o seu radicalismo em

relação aos burocratas de nossa terra poderiam explicar a confusão da qual jamais sairia. Como não tinha nada a temer, possuía um Citroën 51, preto e do qual pouco me recordo. Aliás, caberia a qualquer francês ter um carro francês naquele tempo, era mostrar um pouco de patriotismo misturado com a saudade da terra, eu penso.

Nossa casa, no alto do morro, permitia uma visão completa da Lagoa Rodrigo de Freitas e eu me lembro como era lindo o colar de luzes à noite, olhando os faróis dos carros que passavam e que, ora iluminavam as matas que a cercavam, ora provocavam reflexos na água; eu já tinha quase treze anos e ficava na minha janela dos fundos, maravilhada com aquele vai e vem de brilhos até me mandarem dormir.

Acordei com a voz de meu pai que ouvira tiros após uma discussão. Hoje, nada disso chamaria atenção, estamos todos acostumados e sabemos por experiência que o melhor é não procurar saber o que se passa, mas aqueles eram outros tempos e meu pai, que conhecia munições, armas e calibres, foi à rua em total desacordo com o estilo de vida até então praticado e que certamente lhe era conflitante.

Seu carro era idêntico ao do

morto e acho que um pouco por isso, dois dias depois ele começava a depor o que sabia para uma investigação que seria manchete durante doze ou mais anos, sobre o crime da Ladeira do Sacopã. Depois que seu nome e foto ficaram conhecidos, os interrogatórios já queriam também o que ele não sabia, era isso ou a deportação. Aí, seu radicalismo se impôs e piorou ainda mais a situação. Deportado para a França, chegou condenado, embora afinal, sua pena não fosse tão grande assim. Mas eu nunca mais o veria. E passaria toda a minha vida longe de Citroëns, o nosso fora logo vendido para pagar o custo da vida apertada que teríamos desde então.

O contraste entre uma vida agradável que eu levava e o que viria depois foi se apagando com o passar dos anos. Afirmo que não me lembrava mais, não havia mais Citroën na rua, minha mãe se casara de novo e mudara para Curitiba; a própria Ladeira, antes um ermo cheio de matagais, exibia, nos anos 80, calçadas e prédios quase sem interrupção. Uma amiga que ali residia me convidara para um jantar e eu já estava de saída, dentro da minha Brasília, quando deparei com a cena: um Citroën branco, estacionado uns vinte metros abaixo e embrulhado com um

celofane vermelho, como um presente. Estarrecida, chocada, sei lá, não conseguia me mexer, nem dar a partida, nem sequer soltar o freio de mão e vi saírem 5 ou 6 pessoas de outro prédio, ainda mais abaixo. Me pareciam bêbados, ou quase, mas uma moça que deveria estar aniversariando olhava encantada o que me aterrorizava. Ela entrou no carro, um homem entrou no lugar do carona, deram a partida com celofane e tudo e desceram a rua. Os outros ainda ficaram falando um pouco, depois despediram-se e sumiram.

Eu fiquei ali não sei por quanto tempo, tudo girava, meu pai, minha mãe, meus cavaletes, tudo queimava. Depois, acho que acabou, pude sair, com a cabeça pesando mil quilos. ■

Pauline Sens de Souza viu O RADIADOR e gostou. Escreveu sua história, mas exigiu que não fosse publicada como Deusas da Palavra porque não gosta de concorrência.

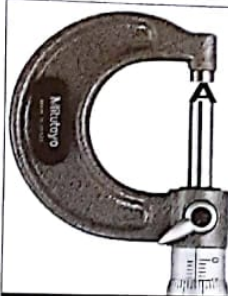
**SÓ NÃO HÁ
SOLUÇÃO PARA
A MORTE.**

Ernani Freitas - Despachante

Rua Conde de Bonfim, 792 - Box 4
Usina - CEP 20530-002
Rio de Janeiro - RJ - (021) 278-2361
Fax: 208-1413 - Celular 985-8839

Momentos Inesquecíveis

Candelot tem se queixado de falta de espaço na nova sede do Veteran, na Rua Oriente. O café tomado em cima da banheira, segundo ele, tem sempre um gostinho de sabão.



precisão que você precisa.

BOSCH - RIDGID
RÖHM - BELZER - GEDORE
DORMER - TWILL - ETC



Rua dos Inválidos, 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



COMÉRCIO EXTERIOR E TRANSPORTES LTDA.

*Assessoria de
Comércio Exterior
(DESPACHOS ADUANEIROS)
TRANSPORTES*

Eliel S. Oliveira
despachante aduaneiro

**Santos/Matriz: rua Visconde de São Leopoldo, 476
CEP 11010-200 - PABX: (013) 219-7712 - FAX: (013) 219-6949**
SÃO PAULO - CAMPINAS - LIMEIRA - RIO DE JANEIRO - URUGUAIANA (RS) - FOZ DO IGUAÇU (PR)

Você coleciona Dinky Toys?

Sergio Fortes



Capa do catálogo da Corgi Toys de 1966, destacando o Aston Martin do James Bond, miniatura super premiada no ano do seu lançamento.

Poucas indagações foram tão repetidas quanto essa pelos garotos da minha geração.

Todo mundo colecionava. Na realidade, chamávamos de Dinky Toys qualquer miniatura de automóvel na escala 1/43 que chegasse às nossas mãos. Possivelmente porque a Dinky era o maior fabricante, o mais popular, o que chegou primeiro ao Rio de Janeiro... quem sabe?

O certo é que as miniaturas faziam um sucesso enorme entre a garotada. O preço era alto e somente podiam ser encontradas em um número reduzido de lojas. Uma delas era a Bebê Conforto, na Praça General Osório, em Ipanema. Outra era o Bazar Francês, no Centro. Alguém ainda se lembra da musiquinha? Rua da Carioca, número cinco... É com esse que eu brinco... Definitivamente, estou ficando velho. Havia ainda o Bazar Enigma, na Rua Barão da Torre, a Feira de Leipzig, na Sete de Setembro... Mais tarde os Dinky Toys começaram a ser vendidos na

vezes à Bebê Conforto acompanhado de minha mãe, para adquirir miniaturas francesas da Solido. Como o nome indica, a Bebê Conforto era uma loja especializada em roupas e apetrechos para bebês. Nos sábados pela manhã, quando eu lá aparecia, enfrentava um grande congestionamento de grávidas antes de chegar até a vitrine onde ficavam expostos os Solido, uma especialidade da casa. Na época, impaciente e ansioso, eu achava que aquela profusão de futuras mães circulando no local tinha como único objetivo atrapalhar minhas compras.

Mas no final tudo dava certo. Uma de cada vez, meu precioso acervo foi crescendo: Jaguar Tipo "D", Porsche 1.500 R.S., Maserati

Hobby Center, na Galeria do Cinema Bruni Copacabana.

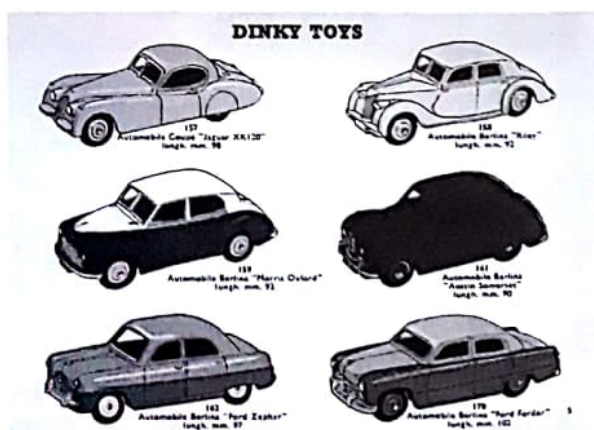
O jeito era economizar a semana até juntar o dinheiro suficiente para visitar um desses endereços e comprar o carrinho desejado. Foi assim que compareci um sem número de

250 F, Renault Floride, Simca Oceane, Mercedes 190 SL, Cabriolet Peugeot 403, D.B. Panhard, Ford Thunderbird, Rolls-Royce Silver Cloud... estes dois últimos incluídos até hoje entre os meus favoritos. O catálogo declarava, solenemente: "*La précision et la qualité des fabrications Solido vous permettent de constituer la plus homogène et la plus vivante des collections de miniatures*".

Na época eu e meus amigos não pensávamos em coleção. Nossos carrinhos não ficavam em cima de cavaletes. Rodavam à beça. Na mureta que cercava a piscina do Santo Inácio minha Ferrari Testa Rossa deve ter "andado" mais de 100 mil quilômetros...

Admito minha preferência pelas miniaturas Solido. Principalmente aquelas fabricadas entre 1959 e 1965, a chamada "Nouvelle Serie". Isso aprendi mais tarde, consultando a literatura especializada.

Descobri, também posteriormente, que o número de fabricantes de miniaturas na escala 1/43 já era



Página de Catálogo da Dinky Toys de 1956. Note-se que o catálogo é italiano.

grande, àquela época. Poucas marcas, no entanto, chegavam às lojas especializadas. Elas eram cinco, basicamente: Dinky Toys, Solido, Corgi Toys, Tekno (maravilhosas miniaturas procedentes da Dinamarca) e Marklin (tradicionalíssimas, um pouco rústicas mas altamente colecionáveis).

Alguns lançamentos causavam furor. Em comparação com a concorrência, a Corgi Toys era um fabricante relativamente novo, tendo lançado seus primeiros produtos na British Industries Fair de 1956. No entanto, já na metade dos anos 60 a Corgi batia records sucessivos de produção, ao lançar com extraordinário sucesso o Batmôvel, o Oldsmobile do Agente da U.N.C.L.E. (alguém ainda se lembra da dupla Napoleon Solo e Illya Kuryakin?) e, finalmente, o Aston Martin DB 5 de James Bond, com direito a metralhadoras, chapa de proteção contra balas na traseira, assento ejetor de bandidos e tudo o mais. Milhões de miniaturas do Aston Martin foram vendidas em todo o mundo, ganhando o carrinho, no ano de seu lançamento, em 1965, todos os prêmios possíveis e

imagináveis de "Toy of the Year", "Best Boys Toy for 1965", etc.

No meu grupo era imperdoável não possuir o carro do James Bond. A falha transformava o sujeitinho em cidadão de segunda classe. Perder o boneco que fazia o papel de bandido, isso sim, não chegava a ser um pecado mortal. O sumiço acontecia com frequência nas operações em que Bond acionava o assento ejetor do Aston Martin. No meu caso, acredito que o desafiante do famoso agente secreto repouse

até hoje no fundo da piscina da casa de minha tia, em Petrópolis.

Acabei falando pouco dos Dinky Toys propriamente ditos, justamente a mais tradicional das miniaturas. Que isso não seja interpretado de forma alguma como desprezo pela marca. Na realidade, os Dinky merecem um artigo dedicado somente a eles, o que eu prometo para um próximo número do Radiador.

E você, coleciona Dinky Toys?

solido

CABRIOLET RENAULT
"FLORIDE"



ASTON-MARTIN
2922 cm³

FORD THUNDERBIRD
4785 cm³ - Vitesse 180 km/h.



Página de Catálogo da Solido em que aparecem três modelos da "Nouvelle Serie" mencionada no artigo



*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 RADIADOR

O primeiro antigomobilista que conheci se chamava André. Morava na Paula Freitas, bem próximo ao prédio do meu avô. Era um cara bem nascido. No seu edifício, colado ao então recém-inaugurado Hotel Trocadero, morava o poeta Augusto Frederico Schmidt, em grande evidência na época, por conta de sua atividade literária, empresarial e, também, da estreita amizade que mantinha com o Presidente Juscelino Kubitschek. A notoriedade do poeta fazia com que a Paula Freitas fosse invadida



1941 amarelo, também em estado terminal. Em seguida a dupla virou trio, com a chegada de uma Pontiac 1947 caindo aos pedaços. Lembro de minha avó dizendo: "Não fica bem. Esse rapaz devia ser internado".

Essa última aquisição precipitou o Waterloo do André. Três carros caindo aos pedaços, enfileirados numa rua classuda como a Paula Freitas dos anos 60...

A antipatia dos vizinhos aumentava a cada dia,

André, o precursor

Sergio Fortes

com frequência pelos gigantescos caminhões que eram então utilizados nas transmissões externas de televisão. TV Tupi, TV Rio, TV Continental... todas interessadas em ouvir o que Schmidt tinha a declarar sobre os mais variados assuntos, colhendo, ainda, imagens de um gigantesco papagaio branco que habitava o jardim de inverno do poeta.

Nunca entrei no tal prédio mas sabia, de boa fonte, que seus apartamentos eram descomunais, imponentes.

Na época, início dos anos 60, eu tinha doze, treze anos. O André, nosso personagem, portador de carteira de motorista, teria pelo menos dezoito. Nunca lhe dirigi a palavra. Naquele tempo, essa diferença de idades configurava obstáculo intransponível.

A fama do André teve início no dia em que ele invadiu a Paula Freitas com um enorme Hudson, cinzento e enferrujado, do final dos anos quarenta. O carro chegou resmungando até a frente do imponente prédio e lá ficou meses, imóvel como o Cristo Redentor. Capot sempre aberto, ali nosso herói permanecia mergulhado durante horas, num monta e desmonta sem fim, executando tarefas que em nada contribuíam para que o Hudson voltasse a rodar.

Com o passar do tempo, esses saraus mecânicos tornaram-se alvo dos comentários da vizinhança. Diziam os porteiros que o pai do rapaz não se conformava com a mania do filho. E, sobretudo, não entendera como ele havia encarado com tamanha indiferença a sugestão de abandonar a Hudson em troca da permissão para utilizar, sem restrições, a maravilhosa Cadillac Fleetwood que habitava a garagem da família.

O pior é que a coisa havia mal começado. Logo a Hudson ganhou a companhia de um Chevrolet Coupe

inconformados com aquelas ruínas estacionadas em tão nobre recanto.

Nosso precursor cedeu, finalmente, às inúmeras pressões recebidas. Optou por racionalizar a coleção. A providência adotada foi dar um sumiço no Hudson, no Chevrolet e no Pontiac, substituindo-os por um Packard 1940, em estado bem razoável de conservação. O importante é que o Packard andava! Ou melhor, andava e parava. Nas minhas caminhadas por Copacabana acostumei-me a detectar com razoável frequência a presença do André, enguiçado com o Packard. Os sintomas eram sempre os mesmos: um ajuntamento de gente, o teto do automóvel preto se sobressaindo em meio à multidão e fumaça por todo lado, anunciando o super-aquecimento do bicho.

Tento não ser maldoso mas era evidente que em seus enguiços o Packard revelava uma atração fatal pelos recantos boêmios do bairro. O Le Rond Point, na esquina de Fernando Mendes com Avenida Copacabana, onde Antonio Maria curti sua tristeza depois de brigar com Dolores Duran, era um *must* para o Packard. Ali suas panes criavam grande confusão, sendo a Fernando Mendes uma rua muito estreita. Mais tranquilos eram os enguiços em frente ao Bolero, na Avenida Atlântica, ou próximos ao Beco da Fome, no Lido. Civilizadas eram as panes que ocorriam no Posto Esso que ficava embaixo da boite Fred's, na esquina de Atlântica com Princesa Isabel. Onde hoje se localiza o Hotel Meridien. Lá o Packard enguiçava e passava verdadeiras temporadas, até que o André conseguisse convencê-lo a retornar à Paula Freitas.

Enguiços do Packard eram, assim, triviais. Passavam despercebidos.

Acordei naquela manhã de 1958 com um grande alvoroço na minha rua Teresina, calçada com pé-de-moleque. Pouquíssimo movimentada, a Teresina tinha ainda vestígios dos velhos casarões do início do século, que pouco a pouco iam cedendo o terreno propriamente dito a uns poucos prédios, como o que eu morava. Nesse tempo, viver nos casarões não era a moda e muitos foram transformados nas chamadas

Naquela manhã, eu fui. Estava lá um carro da polícia, um Chevrolet jardineira 54, se não me engano. O que todos olhavam, e disso não me resta dúvida a menor, era um Mercedes 170 S com vários furos de bala na traseira e que estava sendo virado e revirado pelos policiais. Logo, logo, a curiosidade amainou e voltei com um grupo liderado pelo porteiro do meu prédio. Isso era coisa do Andrei,

entender. Aliás, ninguém entendia, como um filho de russos, criado por russos, podia ser tão bom no batuque, mas o fato é que Andrei o era, passava dos repiniques aos pandeiros, evoluía nos surdos e ainda dava aula de cuíca.

Nas voltas que a vida dá, eu já me esquecera do Andrei e seus talentos, o 170 S furado era uma sombrinha nas névoas da memória, quando ouço onde menos poderia

Andrei, o percussor

Ribamar Fortes Dieckmann

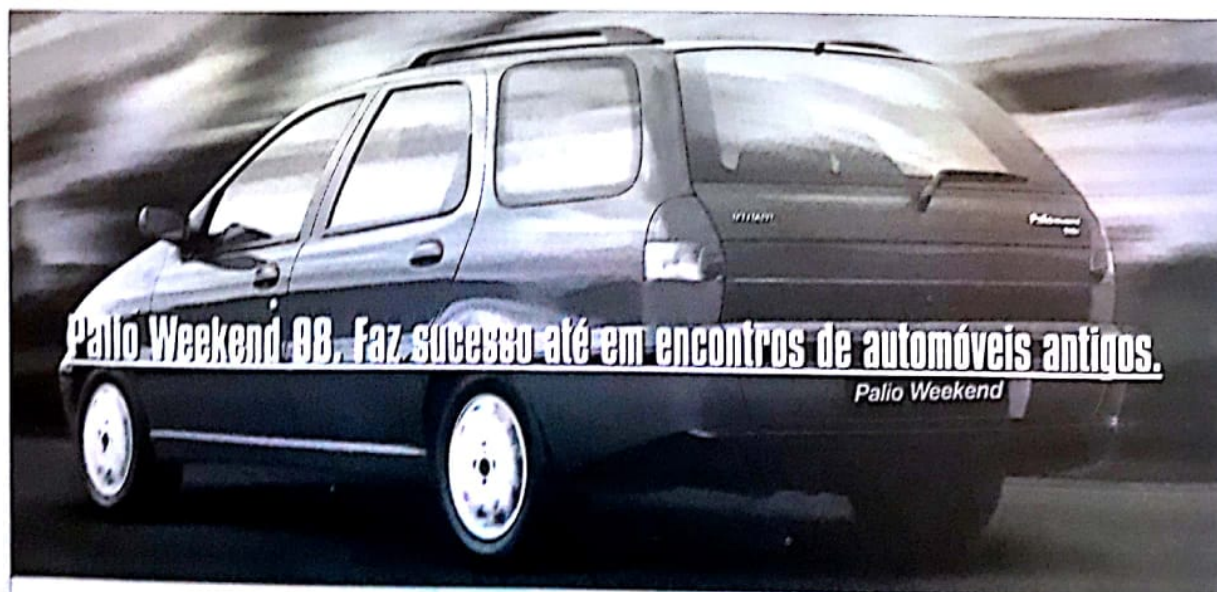
casas de cômodos, onde se alugavam quartos para famílias de poucos recursos, ou pior, quando a casa era menos visível da rua do bonde, para serem redutos da marginalia da época. Era o caso do número 29. Abandonada por uma família abastada, a casa era ideal para esse tipo de gente e raramente alguém ia ao fim da rua. Pelo menos era o que me diziam para não fazer.

falavam; e eu escutava, porque não tinha idade para emitir opinião sobre um assunto daqueles e muito menos para formular uma acusação.

O Andrei, de quem eu conhecia pouco, fora criado por uns russos que se aglomeravam em torno de sua igreja na rua Monte Alegre, mas se afastara de sua gente por força de seu amor pelos tamborins, coisa que russo que se preza não poderia

esperar, uma referência a uma fuga, num Mercedes, acabando na velha Teresina. Um pouco mais de conversa, entra o personagem tema. Não havia como retroceder, a história estava começando a fechar, uma laçada de 40 anos de um fio tão fino quanto interminável virava um nó, era só puxar.

Andrei estava na Glória, que era uma dissidência da velha Lapa. Uma



R. Gal. Calduell, 193/197 - Centro - Rio de Janeiro - RJ
Tels. (PAIX) 509-8672 - (VENDAS) 224-8922



Nova TEXAS

roda de iguais, parecia que ignoravam seu passado ortodoxo, afinava os instrumentos de percussão e era preciso o bloco sair da daí a dias, a malandragem se disciplinava, ninguém melhor que o Andrei, passando entre eles, dando o tom, comandando o espetáculo.

Uma pequena e fiel assistência já se habituara àqueles ensaios, alguns de Santa Teresa e um amigo de Botafogo, que não se sabe mais como, estava com o tal Mercedes. Quando explodiu um sururú no botequim, Andrei já pulara felinamente para a rua, o grupo se dispersara, todos correram, menos, para azar do Andrei, seus companheiros da assistência.

O batuque educado e compassado fora trocado pelo breque arrepiado que é, afinal, o pai do funk atual:

*Navalha aqui, navalhada pra lá,
Zip, ziiip, vê se o sangue jorrou,
Que nada, o pescoço alguém puxou,
E o aço, aí, passou vazio,
mas o moço até hoje sente frio.
Foi então com total habilidade,
Que o Andrei o monte chutou,
Do teto, a cadeirada despencou,
Dando espaço pra fuga da cidade.*

Em situações como essa, pouco se pode explicar, mas o nosso herói rapidamente arrastou os dois já bem surrados e a fuga em desabalada carreira no Mercedes foi o próximo passo da trinca, acelerada por alguns seguidores hostis.

Com o nervosismo e a pouca prática, logo atingiram boa velocidade na Augusto Severo e deram a volta na praça Paris, fazendo os pneus uivarem em duas curvas. Na terceira, bateram num taxi solitário - a penúltima percussão - e a perseguição ganhou então outra dimensão, com tiros e novos taxis solidários.

Tocaram para o morro, as balas no cangote. Em Santa Teresa, Andrei era rei, jogaram o 170 na Teresina, o pé-de-moleque breçou a velocidade dos taxis. Na esquina, pularam para dentro do número 29 e saíram de volta na rua de cima no exato instante em que os perseguidores chegavam no Mercedes. Ouviram primeiro os palavrões, depois os disparos da munição remanescente... ■

Momentos Inesquecíveis



Gustavo foi designado pelo Waldir para representar a família Tostes no Encontro do Forte de Copacabana. Mahar, o fotógrafo oficial do RADIADOR, captou o momento exato em que ele prometia ao pai o máximo empenho no cumprimento de sua missão.

QUANDO O ACESSÓRIO É FUNDAMENTAL.

Acessórios

Kits completos e acessórios especiais, como pára-choques, retrovisores, abas laterais, rodas, bancos, ar-condicionado, tapeçaria em geral e muito mais. Nunca o complementar foi tão essencial.

Bancos de Couro

100% naturais, criação própria, design exclusivo para todos os veículos nacionais e importados. Também fazemos revestimento em tecido.

Pick-ups e veículos especiais

Transformações em chapa de aço ou fibra de vidro que valorizam a estética e o desempenho. O serviço é perfeito, os acessórios da mais alta qualidade, e o resultado é o melhor possível.

Transformações

Transformações em ambulâncias e carros de bombeiros.

SULAM, AGORA NO RIO DE JANEIRO

Rua Figueira de Melo, 421 - São Cristóvão - RJ - tel.: (021) 589-8518
S. PAULO - Al. dos Guatás, 494 - Planalto Paulista - SP - tel.: (011) 578-7966/577-0922



sulam



São Paulo, 11 de setembro de 1997

Expressamos nossa grande satisfação em ter viajado ao Rio de Janeiro e, assim, além de visitar a Cidade Maravilhosa e termos curtido um dia nesta linda Praia de Copacabana, pudemos ver de perto as verdadeiras raridades que fizeram o sucesso do evento.

Ao par de tudo isso, queremos também registrar a indescritível alegria de conhecer pessoalmente o Sr. Ony Coutinho Jr., que já dispo de todos os atributos do grande ser humano que é, tem também a dádiva de ser um aficcionado de Automóveis Antigos De Soto.

Tudo, tudo, tudo estava muito bem organizado, sem falar no Forte de Copacabana, sem dúvida dever ser preservado pelo próprio bem da história do nosso querido Brasil. Tive a honra de dirigir um De Soto do Ony, desde a sua casa até o Forte e, posteriormente, fazendo o caminho de volta. Grande Ony. Grande carro o De Soto.

Durante o almoço no restaurante do Forte, aliás, excelente restaurante - fomos entrevistados pela TV Record, e tanto em São Paulo quanto em Jundiaí, muitos amigos, parentes, clientes e outros tiveram a oportunidade de assistir ao Jornal da Record e recebi vários telefonemas dessas pessoas. Também é um motivo de alegria para nós. Vamos torcer para continuar a promoção da ponte-aérea com 50% de desconto nos preços das passagens.

A todos vocês, aceitem, em nome do Clube do Carro Antigo de Jundiaí, cujo presidente é o Sr. Aluisio Prandini, em nome do meu amigo, o qual esteve conosco no evento, Ariovaldo Vicentini, do Clube do Chevrolet-SP, em nome do meu filho Murilo e em meu nome: os nossos sinceros parabéns !!!

Antigomobilismo é isso, união, garra, determinação e participação, que

geram GRANDES AMIZADES e MUITAS ALEGRIAS, que só os participantes desse meio podem desfrutar.

Um grande abraço,

Celestino B. Junior
CLUBE DO CARRO ANTIGO DE JUNDIAÍ
Secretário Geral

Rio de Janeiro, 8 de setembro de 97

Prezado Roberto Dieckmann,

Gostaria de cumprimentá-lo pelo belíssimo evento - VIII Encontro de Automóveis Antigos - realizado no Forte de Copacabana nos dias 05, 06 e 07 de setembro. Considero que este evento está historicamente ligado à tradição da TEXACO e confirmo o nosso interesse em participar deste encontro anual, como patrocinadores.

Um abraço,

Bruce A. Comrie
Vice-Presidente



URGENTE

VETERAN CAR CLUB
DO BRASIL
ILMO DR. ROBERTO
DIECKMANN

Recebi, honrado, convite para participar do VIII Encontro de Automóveis Antigos do Rio de Janeiro nos dias 05, 06 e 07 de Setembro, mas, infelizmente, não foi possível como gostaria, estar presente a esse significativo momento, por força de compromissos inadiáveis e inesperados.

PREFEITO LUIZ PAULO
FERNANDEZ CONDE
(por telegrama)

Manuais & Literatura de Automóveis Antigos



Manuais de proprietário, de peças, de serviços (originais), catálogos de venda e publicidade

COMPRO - VENDO - TROCO
TEL.: (011) 442-3446 WAGNER

Caro Editor:

Diante da virulenta catilinária dirigida, por razões subterrâneas e inconfessáveis, ao projeto Mahalet, quero hipotecar minha irrestrita solidariedade ao insigne jornalista Mahar. Consigo vislumbrar as motivações torpes que movem os detratores de tão formoso projeto. É difícil suportar a excelência do conjunto mecânico/estético que o Mahalet representa. Ele é equipado com o sistema elétrico Delco Remy, mais conhecido como o Mensageiro da Luz. Ao contrário de outras viaturas que possuem bobinas que não bobinam, distribuidores que não distribuem e motores que não motorizam, o Mahalet é o estado da arte automotiva. Numa concessão à modernidade, ele está equipado com um poderoso 261 Stovebolt acoplado à precária transmissão 3-speed original e ao eixo traseiro com tubo de torque. Talvez seja esse o Calcanhar de Aquiles do Mahalet. O drivetrain original foi projetado para um motor de 90 cavalos e torque modesto. Por outro lado, talvez aí resida a grandiosidade do projeto. Mahar demonstra confiança irracional na boa interação do disparatado conjunto. Deus proteja os bêbados, as crianças e os idealistas.

Em breve, quando o inquietante Mahalet deixar as instalações modestas porém adequadas da oficina do Seu Henrique - Master of Sheetmetal - artesão que massageou com infável graça os quadris do meu Chevelle SS, a malta de fariseus boquirrotos engolirá os impropérios. Criatura e criador desfilarão pelas estradas e ruas do Rio como um general conduzindo sua biga, em triunfo, pelas ruas da Roma Imperial. Ave Chevy!

Luiz Augusto Tinoco
tinoco@geocities.com
(via internet)

São Paulo, 24 de setembro de 1997

Queridos Companheiros,

Gostaria de agradecer em nome do MG CLUB DO BRASIL, MG Clube para os íntimos, a cobertura feita por vocês de nosso evento, que já começa a ficar famoso, o INTERLAGOS CLASSIC ENDURANCE. Parabéns também pelas fotos!

Faço somente uma correção: atualmente as rédeas do Conselho do Clube estão nas mãos do prezadíssimo Edgard Oliveira de Queiroga, já no seu segundo mandato.

Um grande abraço octagonal,

AUGUSTO DE ARRUDA BOTELHO FILHO

Rio de Janeiro, 9 de setembro de 1997

Caros amigos do Veteran,

Lendo a seção de cartas do número 48 do nosso RADIADOR fui surpreendido pela resposta dada por nosso querido Antonio Pinho à cobrança pela falta de comunicação assinada por influentes participantes de nosso hobby. Como um dos responsáveis diretos pela ida da sede do Veteran para Del Castilho, não posso ficar sem expressar a minha opinião e pensar: Quem somos? Aonde estamos? Para onde vamos?

A saída de Del Castilho não foi uma conquista. Conquista sim foi nossa ida para lá, porque, queiram ou não os opositores, foi lá que o nosso Veteran tomou impulso, onde pudemos nos reunir, conseguimos montar uma biblioteca com secretária e tesouraria funcionando, e sendo nosso clube conhecido nacionalmente, mesmo estando em Del Castilho, recebemos visitas de companheiros de Hobby de outros estados e até mesmo do exterior.

Caros amigos, vocês lembram quando a secretaria e a tesouraria funcionavam na mala do carro do presidente? Pois é ...

Lembro bem quando o tesoureiro era apenas um cobrador e mensalmente armava uma barraquinha em nossa reunião da praça e não fazia mais nada além de cobrar nossos sócios, não podendo acompanhar a reunião... não é Dario?

Também lembro que para a diretoria se reunir mensalmente, tínhamos que recorrer a um dos diretores para que nos cedesse suas salas de trabalho, inclusive a sala do nosso amigo Pinho.

Conquista sim seria se tivéssemos um local melhor para a sede, o que não tenho conhecimento que tenha ocorrido até o momento.

Surpreendeu-me também que nosso amigo Pinho tenha mudado sua radical opinião quanto a frequência feminina em nosso clube, quando dizia: "Automóveis antigos não são coisas para mulheres".

Parabéns Pinho!

EDISON FERREIRA

Registramos o recebimento do Grease News, o Jornal das mais antigas novidades automobilísticas, editado por Jorge Califrer, frequentador das reuniões da Cobal do Humaitá.

No periódico você pode encontrar diversas curiosidades sobre veículos antigos, tais como datas de inventos, marcas etc.

CARTAS

Amor em qualquer idade. Do veterano ao semi-novo.



AUTO LIEB

Rua Itapiru, 421 - Catumbi - RJ - Tel.: 502-1545/273-9557 - Fax.: 502-9542

O RADIADOR

Sócios do Futuro

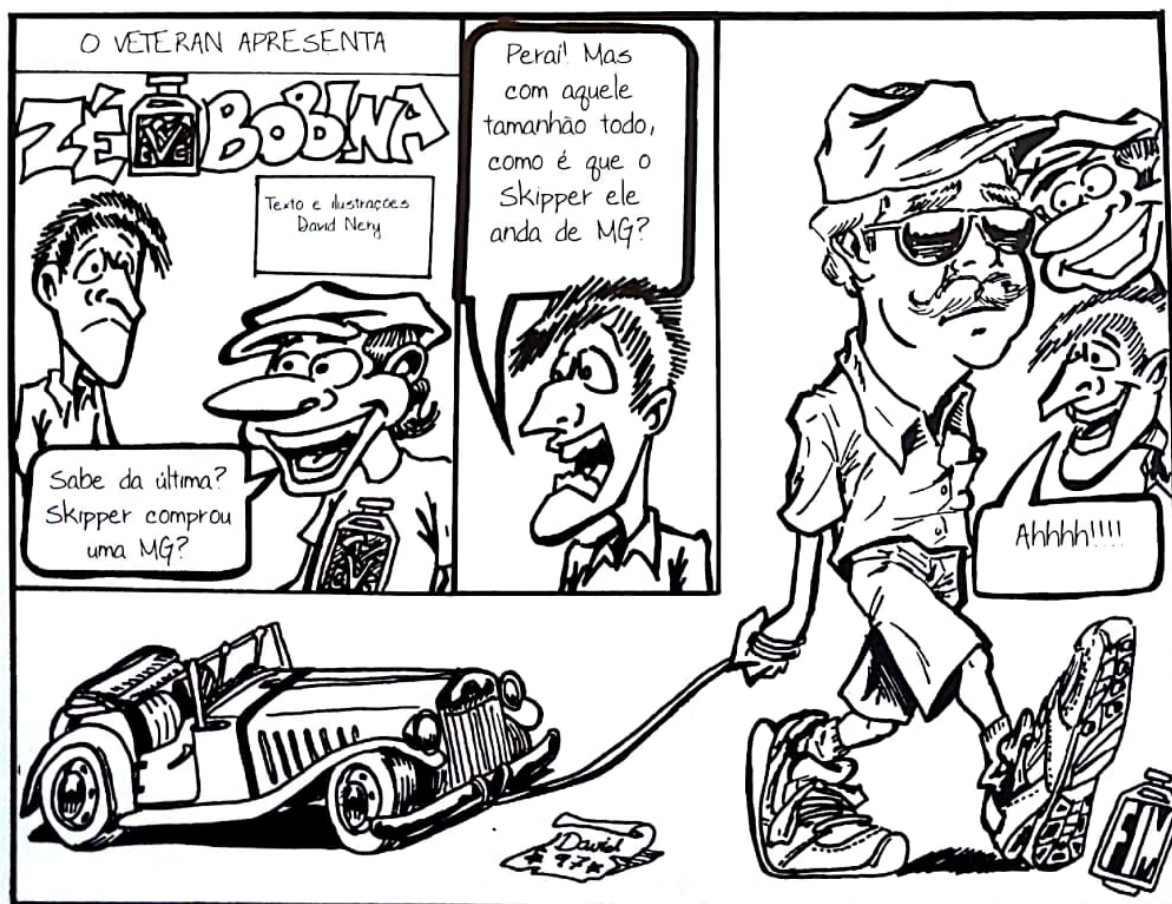


Miguel Candelot sabe tudo de carro antigo. E já está começando a entender desse estranho veículo aí da foto.

O RADIADOR garante: mande as fotos dos herdeiros que elas serão publicadas. A menos que eles não permitam, é claro.



José Luiz vive falando da dupla dinâmica aí da foto. Apesar de frequentarem com mais assiduidade os eventos paulistas, Rodrigo e Filipe quando vêm ao Rio não deixam de botar o Fordinho do vovô pra funcionar (só assim o carro anda).



Homenagens Veteranas

Cia. Fabril Paranaense
de
Fósforos
RIO DE JANEIRO

Fabricantes de fósforos de alta qualidade
das seguintes marcas afamadas



Fabrica MARINA - CURITIBA - PARANÁ

AGENTES EXCLUSIVOS NO BRASIL
WILSON, SONS & CO., LTD.

Esta página é dedicada aos colaboradores do Veteran Car Club do Brasil-RJ que mais se destacaram no ano de 1997.

Nossa homenagem especial vai para a Wilson, Sons, que completa 160 anos no Brasil prestando relevantes serviços. A reprodução à esquerda é um anúncio tirado do Anuário Wilson, Sons & Co., Ltd., do ano de 1953. Parabéns, Wilson, Sons!

Nossa homenagem de carinho e gratidão vai para a veterana Luiza Aquim, que além de demonstrar todo o profissionalismo do Buffet Aquim - responsável pelo evento do Forte de Copacabana -, provou que é uma verdadeira apaixonada pelo automóvel antigo, preparando não só um jantar maravilhoso, como também o bar temático montado no salão do Forte, reproduzido na foto abaixo, que fez o maior sucesso entre todos os presentes.

Valeu, Luiza! O Veteran agradece, de coração.



FOTO STAN