



O RADIADOR

PUBLICAÇÃO DO VETERAN CAR CLUB DO BRASIL - RIO DE JANEIRO

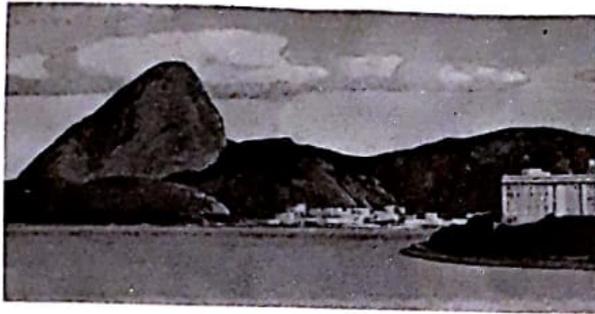
Biênio 1993/1994
Gestão Jubileu de Prata

JANEIRO - FEVEREIRO/94 Nº 32



ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT VELOCE 1962
Confortevole, Serie 101

João Rocha Lagoa



VAMOS REATIVAR NOSSAS REUNIÕES MENSAS

Em sua primeira reunião de 1994 a Diretoria do Veteran decidiu que iria empreender um grande esforço voltado para a reativação dos encontros promovidos no segundo domingo de cada mês, no Aterro do Flamengo.

Se é verdade que 1993 foi um ano de importantes realizações para nosso Clube, devemos admitir que nossas reuniões dominicais perderam substância, em termos de qualidade e também de quantidade dos automóveis expostos.

As causas do problema parecem estar identificadas. As péssimas condições de conservação da nossa área de exposições, a dificuldade de obtenção das grades de proteção da RIOTUR e a coincidência de datas entre vários encontros e outros importantes eventos ligados ao automóvel antigo, inclusive fora do Rio de Janeiro, se incluem entre os motivos desse esvaziamento.

O mais grave, no entanto, são os efeitos perversos que decorrem da redução do nosso **quorum**. Encontros vazios parecem incentivar a participação de automóveis que não reúnem condições mínimas de exposição. Um Aero Willys caindo aos pedaços foi flagrado recentemente estacionado ao lado da antológica La Salle conversível do Muricy... Esse estado de coisas desestimula a presença dos nossos colecionadores mais credenciados.

Para reverter essa situação uma "comissão de praça" foi especialmente constituída, sendo integrada pelo Presidente José Aurélio Affonso e pelos sócios Paulo Drolshagen, Ony Coutinho, Roberto Dieckmann e Sergio Fortes. Sua primeira providência foi manter contato com o Sub-Prefeito do Aterro do Flamengo, Antonio Pedro Índio da Costa, para expor as demandas relacionadas com a recuperação do local da reunião. Ficou então estabelecido que enquanto esta não se completar, nossas reuniões serão provisoriamente realizadas nos estacionamentos do Restaurante Rio's.

Outra providência da Comissão foi a de empreender um trabalho intenso de convocação dos sócios para participar da reunião mensal.

Esse trabalho alcançou, já em nosso encontro de janeiro, um enorme sucesso.

Este registrou a presença de aproximadamente cinquenta automóveis, numa época desfavorável do ano, quando muitos companheiros se encontram ausentes por força de férias e o calor excessivo castiga sem piedade alguns radiadores menos competentes.

Destaque, na reunião, para a presença de cinco sensacionais Cadillacs (Aurélio, Anibal, Dieckmann, Muricy e estréia de uma espetacular 57, aquisição de Francesco Cafarelli) e para a Lotus Seven de João Rocha Lagoa, entre muitos outros belos automóveis expostos.

O sucesso do primeiro encontro de 94 abre perspectivas sensacionais para nossa mega-reunião de março, quando teremos por meta reunir mais de duzentos automóveis no Aterro do Flamengo.

Muitas outras providências serão adotadas para garantir o sucesso das demais reuniões do ano, entre as quais os encontros de marcas, que não alcançaram bons resultados em 93 mas que serão reativados com toda força no corrente ano.

Aguardem as novidades.

Os Editores

○ RADIADOR - Publicação Bimestral do Veteran Car Club do Brasil - RJ

Jornalista Responsável
José Aurélio Affonso Filho
Editoração Eletrônica e
Concepção Visual
André Gelli
Tels.: 285-5527/538-9220
Impressão
Gráfica MEC
Tel.: (021) 577-5221/Fax: 577-9065
Publicidade e Coord. Geral
Fernando Gameleira

Colaboradores
José Candido Muricy Neto
Roberto Dieckmann
Sergio Fortes
Daniela Sabat Daudt

Propriedade do
Veteran Car Club do Brasil
Rua Atilio Milano, 105
Del Castilho - Rio de Janeiro
Tel.: (021) 281-6393

Diretoria Biênio 1993/1994
Diretor-Presidente:
José Aurélio Affonso Filho
1º Vice: Wilson Saraiva
2º Vice: Nelson Affonso
1º Sec.: Sergio Fortes
2º Sec.: Carlos A. Candelot
Dir. Social: Ony Coutinho
Dir. Técnico: Pedro Paulo Viola
1º Tes.: Edison Ferreira
2º Tes.: Henri Braunstein

O VETERAN É NOTÍCIA

A imprensa continua a se ocupar do assunto carro antigo, o que nos leva a utilizar este espaço do Radiador para fazer um registro das reportagens e entrevistas ocorridas nas últimas semanas.

Primeiro foi a revista Ele e Ela, em sua edição de novembro, que apresentou uma ampla reportagem intitulada "Colecionadores de Carros - Paixão sobre quatro rodas", contendo depoimentos de colecionadores e esplêndidas fotos dos automóveis que estiveram presentes ao nosso encontro de Angra do Reis. Os automóveis e os comentários de Og Pozzoli, José Aurélio Affonso, José Cândido Muricy, Sergio Fortes, Jeferson Rios, Wilson Saraiva, Milton Lapertosa, Otávio Carvalho e Francesco Cafarelli ocuparam as seis páginas dessa bela reportagem.

Dias depois chegava às bancas a revista Manchete, também com



uma ótima matéria sobre colecionadores e seus automóveis. Ony Coutinho, Carlos Candelot, Edison Ferreira e Nelson Afonso Jr. foram os companheiros entrevistados. Destaque especial para a sensacional foto em página dupla da família Ony Coutinho, à frente da belíssima De Soto 1947 que há tantos anos enriquece o acervo do nosso clube.

No dia 26 de janeiro foi a vez de O Globo, através do caderno "Carro etc.", destacar uma página inteira, a cores, para mostrar belas peças dos companheiros Sergio

Fortes, Ony Coutinho, Paulo Drolshagen, Bill Brisbane e Izak Redinger.

Finalmente, o Radiador destaca a extensa entrevista que Roberto Dieckmann concedeu ao programa Sem Censura, da TV Educativa, no dia 3 de janeiro. Na oportunidade nosso entrevistado procurou abordar questões importantes que envolvem os automóveis antigos, destacando o papel relevante que o Veteran cumpre ao incentivar sua manutenção, evitando o tom de "excentricidade" que se tenta conferir, nessas ocasiões, à idéia de colecionar carros antigos.

Um dos pontos altos da entrevista ocorreu quando Lúcia Leme indagou do nosso Dieckmann a opção que ele faria entre um Ford 29 excepcionalmente bem conservado e uma linda mulher, perfeita de tudo, recebendo do nosso mordaz representante a merecida resposta: "Eu não gosto do Ford 29 ..."

PNEUS BANDA BRANCA OU ESPECIAIS.

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



- Várias medidas em estoque
- Nova importação chegando em 45 dias
- Consulte-nos sobre pneus em estoque ou p/ importação de medidas especiais
- Peça nosso catálogo

J. AFFONSO

Comércio Internacional Ltda.

Telefone: (021) 263-4668/ Fax: (021) 253-8117
Tratar com Renata ou Neiva

A-40 DEVON 1949

Um Austin Longe Demais

Roberto Dieckmann

Santa Tereza, Junho de 1983

Acaba o sábado frio como deve ser, uns quatorze graus, a temperatura correta para o que interessa - vinhos, defumados e atividades veteranas. O carro foi polido sem suar, a rua Triunfo encana o Sudoeste com facilidade, secam os varais e tudo o mais.

Vejo nos Classificados o anúncio do Austin, em Petrópolis. Falo com D. Elza, o contato, que descreve a maneira de visitar o carro, em Piraf. Meio confuso, desisto da idéia, mas D. Elza registra.

Piraf, 27 de novembro de 1993

D. Elza marcou, combinou e explicou. Fomos lá em dose dupla, Eliane e Paulo Defensor, Isabel e eu, era só seguir o rio.

O Piraf, neste sábado, descia sedoso, sem tumulto e sem borbulha, espelho perfeito de imagens verdes ou muito verdes. Um flamboyant debruçado n'água que brava toda essa verdolência e alertava que o endereço estava próximo.

O sítio dos Hammelman é do outro lado do rio. Para saberem da nossa chegada, duas marretadas na roda de caminhão pendurada, acionando o interfone. Aguardamos e atravessamos o Piraf em bote vigorosamente movido a Karl, com seus 60 anos de natureza e trabalho, desde 1956 morador naquele sítio. D. Elza nos aguarda na margem para uma subida íngreme no meio da mata densa. Mata, diz Karl, que acabara na 2ª Guerra Mundial para a

produção de lenha para gasogênio e que levou esses 50 anos para recuperar-se a contento. Subimos a ladeira, D. Elza à frente, chega-se à varanda cercada de colméias e flores.

Lá, soubemos mais sobre o Piraf em conversa animada enquanto Karl Hammelman demonstrava dotes culinários preparando um pernil de paca assado com batata doce e mel. Pois que o Piraf é sedoso porque represado e, às vezes, tem até seu curso invertido com águas poluídas do Paraíba do Sul, acumuladas ali para garantir a produção elétrica nos meses de seca. Vira o pernil, mais mel. A conversa sai do Piraf para capivara, de paca para as abelhas, mas não pára. Conversa animada, preparação do almoço, cadê o Austin?

Vira o pernil, mais mel para a dourada final, vamos ver o carros. Mais subida na mata, uma estrada larga o suficiente para um Austin e meio e, afinal, um galpão. Mais conversa para recobrar o fôlego,



O sítio dos Hammelman é do outro lado do rio. Skipper supera o medo.

abrimos a porta e lá está, minúsculo, intacto, lavado mas não polido, este magnífico representante da maior crise que os bretões já superaram: o Austin of England.

Inteiríssimo, sem batida, frisos no lugar, porta de geladeira, rodas aro 16, calotas imaculadas, cromados ótimos, mostradores e botões perfeitos, só a pintura do painel estava mal e a capa do banco deixava o pano-couro original gasto aparecer; enfim, detalhes de um carro usado fora das condições de vandalismo a que nos habituamos a conviver e que poderia se prestar facilmente a uma restauração de alto nível.

Logo em seguida, ao acompanhar e ajudar Karl com o portão do galpão, percebi atrás do Austin os severos contornos de uma Rural Willys 59, monocromática em azul. Percebi e nada revelei a Paulo Defensor, sabedor da paixão deste por aquela. Não adiantou nada, mal o Austin deixou a escuridão, o pouco mais de luz que atingiu a Rural foi suficiente para que o Defensor, com aquela acuidade que a madureza ainda lhe reserva para a média longa distância, saltasse dedo em riste, qual um atilado perdigueiro e perguntasse óbvia e redundantemente:

- O que? O que é aquilo?

Vergonha geral por cinco minutos. Observada a Rural, escutamos o ron-ron do Austin que pegara de estalo e nada fumara.

Exame completado, retornamos à varanda e ao papo que, ainda rural, agora mesclava aqui e ali eventuais condições comerciais sobre o



O Austin A-40 deixa a escuridão. A Rural ficou, acredite, se quiser.

Austin, acompanhado por café e bolo especialíssimos.

De volta ao Rio, deixamos Paulo Defensor na Mariu's entre costelas e bistecas e seguimos pensando no Austin longe demais.

PACA COM BATATA DOCE E MEL

O difícil é a paca.

Tendo o pernil, salga-se, coloca-se em vinha d'álho por 24 horas e põe-se a assar em fogo brando envolvido em papel alumínio. Depois de assado, retira-se o papel alumínio, juntam-se batatas doce pré-cozidas, cortadas e cobre-se tudo com mel para dourar, virando o tanto necessário. ■

Momentos Inesquecíveis Veteran Car



Em visita às obras da nova sede do VCC-RJ, a alegre delegação dos colecionadores de Chartered-ES e arredores. Nossa secretária Sandra, que não é funcionária pública, acordou cedo no sábado e acompanhou o os simpáticos veteranos e senhoras, pelo que o O RADIADOR, reconhecido, agradece.

MGA 1600 c.c. 1960

O CHARME do Esportivo Inglês

Max Acéfalo



Tinoco e Max no MGA - Rallye Rio-Teresópolis, 1991.

A série "T" contribuiu de forma importante para a popularização dos MG's, a partir de 1936, com a introdução do MG TA. Em 1939 foi lançado o MG TB, em 1945 o MG TC, em 1949 o MG TD e em 1953 o MG TF.

Mas a marca, na realidade, remonta a 1923, quando Cecil Kimber, gerente geral da Morris Garages (das iniciais MG), iniciou a fabricação e venda de automóveis Morris Cowleys adaptados.

O MG TC, cuja fabricação teve início ao término da II Guerra Mundial, apresentava poucas modificações em relação ao TB. Mesmo sendo produzido apenas com direção do lado direito, foi o primeiro carro da marca a ser exportado em números significativos para os Estados Unidos.

O MG TD, lançado em 1950, buscava atender as demandas dos consumidores norte-americanos, destacando-se entre estas, evidentemente, a direção do lado esquerdo. As vendas estouraram.

Em 1952, ano em que todos os records de produção foram batidos, 90% das vendas foram destinadas ao mercado externo.

Os planos para lançamento do MGA já estavam então muito avançados mas a British Motor Corporation, que havia absorvido a MG, decidiu adiar esta providência em favor do lançamento do novo Austin-Healey 100. Quanto ao MG, a decisão da BMC foi proceder uma remodelação superficial no TD, da qual resultou o modelo TF, de reduzido sucesso.

Assim, o MGA, projetado em 1952, somente foi lançado em 1955, constituindo-se num sucesso imediato.

Uma aerodinâmica bem concebida e um motor de 1.489 c.c. permitiam ao carro alcançar uma velocidade próxima aos 160Km. O desempenho do MGA ainda era inferior ao do Triumph TR2, equipado com motor de 1.991 c.c., ou ao dos Austin Healeys de 2,6 litros. Mas essa diferença foi sendo atenuada com o lançamento dos moto-

res de 1.588 c.c. em 1959 e de 1.662 c.c., que equipava o modelo MK II, de 1961.

Quando a produção do MGA foi encerrada, em 1962, todos os records de produção haviam sido batidos. Durante sete anos, 101.081 automóveis foram produzidos, dos quais apenas 5.815 destinados ao mercado interno.

Feitas estas considerações sobre o lançamento do MGA, passo a relatar um pouco da história de meu convívio com este automóvel, que está em meu poder há cerca de vinte anos.

Certamente ele não vai admitir o fato, nem mesmo submetido a mais impiedosa tortura, mas a realidade é que meu MGA foi inicialmente adquirido por nosso amigo Luís Augusto "Chevy" Tinoco, no início dos anos 70, num momento em que não resistiu ao charme arrebatador do pequeno esportivo inglês.

Quando recobrou a lucidez, Tinoco constatou que as únicas semelhanças que poderiam ser apontadas entre o MGA e seus idolatrados Chevrolets 55, 56 e 57 eram a existência de quatro rodas e metade de um motor V8. Percebeu ainda, com desapontamento, que o câmbio do minúsculo veículo era mecânico.

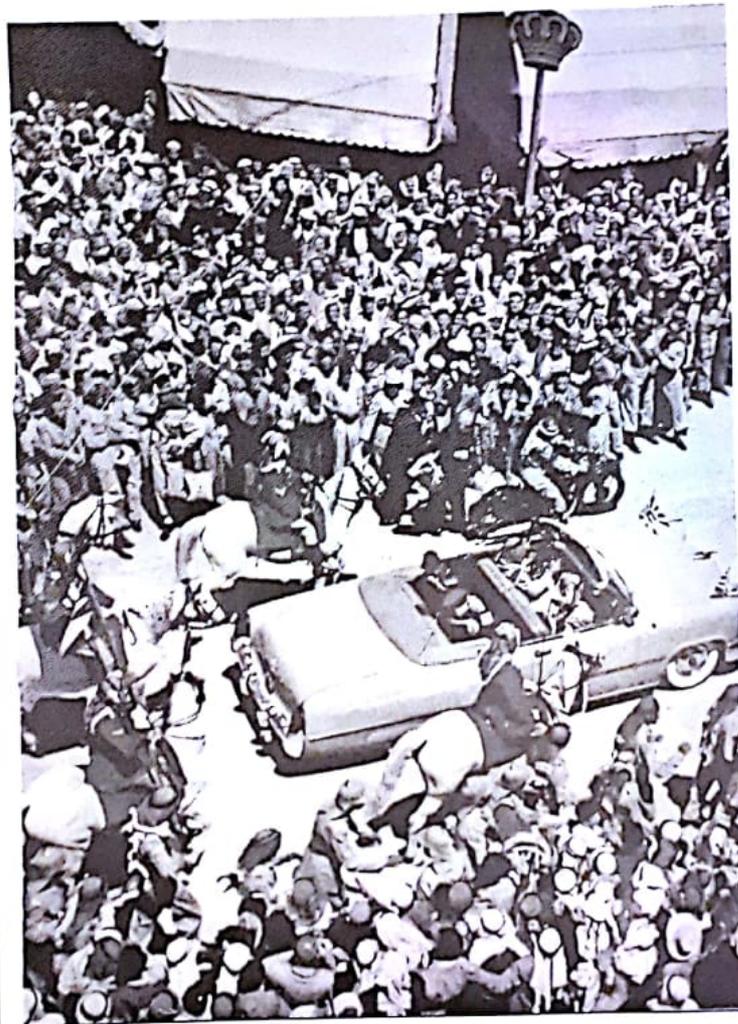
Foi demais para ele, que resolveu, ainda hesitante, é bem verdade, vender o automóvel. Cadidatei-me de imediato e, mediante o pagamento de dez suaves prestações, tornei-me o feliz e orgulhoso proprietário do MG.

OMG foi carro de uso quando eu estava concluindo meu curso de Engenharia, no Fundão. Era normal chegar em casa imundo, coberto de

poeira ou pintado de fuligem, quando não molhado devido a uma poça d'água ou mesmo por causa da chuva. A ciência já comprovou que chove um pouco menos dentro de um MGA com a capota levantada do que com ela abaixada.

E, para quem não sabe, aí vai mais uma informação relevante. O MGA tem fundo de madeira. Como a descarga passa muito próxima, o calor, aumentado pela incandescência da caixa de mudanças, se torna infernal. Acredito que na Ingla-

Momentos Inesquecíveis Veteran Car



Flagrante de Edison Passos Dias Aguiar sendo resgatado pela PM após ameaça de linchamento por parte da turba ululante que reclamava do excesso de bromato no pão do lanche.

UM CARRO EM DESTAQUE

For my kind of motoring -

it must be an M.G.



Safety first!



M.G. SERIES M.G.A. - Now with HARD TOP. Elegance and all weather comfort for the sporting driver. Available now with an optional extra.



M.G. MAINTENANCE SPECIAL (M.G.S.) - Luxury motorcar in the M.G. sporting tradition. Full leather upholstery, polished walnut interior woodwork, and more - distinctive driving with the new Magna-Matic Gearbox (optional extra).



M.G. SERIES M.G.A. - Vivid acceleration, remarkable roadholding, contemporary styling. Blends beauty with stamina, performance with safety.

THE M.G. CAR COMPANY LIMITED, SALES DIVISION, COWLEY, OXFORD
 London Showrooms: Stratton House, 80 Piccadilly, London, W.1
 Overseas Business: The British Export Limited, Cowley, Oxford, and 41 Piccadilly, London, W.1

MGA. À época, na Rua Ana Neri, Fernando Carneiro Leão possuía um galpão frequentado por João Daltro, Luizinho Pestana e Skipper, entre outras atrações turísticas. Tínhamos lá, também, o Valdo, sensacional lanterneiro. Um grande artista, até que virou macumbeiro.

A reforma foi então iniciada e concluída onze anos e muitas cenas de desespero depois. Desespero provocado particularmente pelo pintor, Luís Augusto "Chevy" Tinoco, que sempre que podia voltava a lixar o carro todo ao som do repetido argumento: "Bicho, eu acho que ainda não está bom...".

Minha MGA teve uma trajetória interessante no show business nacional. Foi o carro do José Wilker na série Anos Rebeldes; participou de um número musical do Fantástico, estrelado por Regina Res-

terra isto seja considerado um leve e agradável aquecimento. No Rio de Janeiro, nem tanto. Lembro-me de uma oportunidade em que estava indo para a faculdade e, ao entrar no Túnel Rebouças, achei-o particularmente enfumaçado. A medida em que avançava, mais a poluição aumentava. Tudo isso seria natural se a fumaceira não tivesse se tornado insuportável exatamente no intervalo entre os dois túneis, no Cosme Velho. É verdade. Meu MG começava a pegar fogo. Ou, como alguns observaram na ocasião, possuía uma lareira a bordo, a título de calefação.

Após alguns anos de uso decidi finalmente emprender uma reforma ampla, geral e radical no

telli e Nuno Leal Maia; na televisão francesa, foi o carro da heroína de "L'histoire d' O", clássico da literatura erótica.

Resumindo, o MGA proporcionou-me muitas alegrias ao longo desses vinte anos. Seus problemas já estão, pelo menos, razoavelmente identificados.

Entre eles, um devidamente diagnosticado pelo Mahar, e ratificado pelo Roberto Dickson, qual seja "A Maldição de Joseph Lucas". Trata-se de um inexplicável aquecimento de bobina, sem razão convincente, capaz de levar qualquer um à loucura. Para finalizar, solicito aos Editores do Radiador a publicação do quadro abaixo, útil para os estudiosos do MGA.



ESPECIFICAÇÕES



MODELO	CILINDRADA	POTÊNCIA	ANOS	OBSERVAÇÃO
1500	1.489	72	55-59	
1600	1.588	80	59	Primeiro MG de uso urbano a ultrapassar 100 mph; freios a disco nas rodas dianteiras
Twin Cam	1.588	108	58-60	4 freios a disco; extremamente raro, mal afamado
1600 De Luxe	1.622	93	60	fabricados a partir dos chassis não utilizados do Twin-Cam; ultra-raro: somente 395 unidades produzidas.
1600 MK II	1.622	85	61	Raros: menos de 9.000 produzidos
Coupés			56	Teto rígido; vidros acionados por manivelas



UM CARRO EM DESTAQUE

SE O SEU NEGÓCIO É

CARRO ANTIGO,

ENTRE PARA O VCC-RJ.

SE O SEU NEGÓCIO É

CARRO NOVO OU USADO,

ENTRE NA NOVA TEXAS.



Na Nova Texas você encontra o carro zero dos seus sonhos e o usado da sua confiança, além de assistência técnica com mecânicos treinados na fábrica e peças genuínas FIAT.



R. Frei Caneca, 53/55/57 - Centro - Rio de Janeiro - RJ
Tels.: (PBX) 224-8922 - (PEÇAS) 224-9766

BREVE HISTÓRIA TÉCNICA DO AUTOMÓVEL

PARTE II

José Candido Muricy

TÉCNICA EVOLUÍDA NO PRINCÍPIO DO SÉCULO

É interessante notar que fabricantes independentes produziram motores com inovações tecnológicas bem avançadas para a época, com uma configuração bem “moderna” que, aperfeiçoadas através dos anos, são hoje comumente adotadas. Como exemplo disso, temos o motor desenvolvido para concorrer à conquista da taça Vanderbilt de 1904 e que equipava o PREMIER SPECIAL de Carl Fisher. Tinha 4 cilindros refrigerados a ar, 5.600 cilindradas e a novidade: eixo comando, válvulas no cabeçote (OHV-over head valves) e que funcionavam ao ar livre. Era uma “encrenca” ensurdecadora e a vibração era incrível.

Outro exemplo, alguns anos mais tarde, em 1916: o motor BRISCOE V8 projetado por Alanson Brush era surpreendentemente moderno para a época: OHV, cabeçotes removíveis e juntas de asbestos de malha trançada, balancins roletados e bloco do motor com os cilindros dispostos assimetricamente afim de permitir a colocação das bielas lado a lado aos pares no mesmo colo do virabrequim, encurtando-o por consequência. Era uma espetacular obra de engenharia para a época. Haja vista que o Cadillac, que já tinha optado pelo motor V8 em seus automóveis de série desde 1914, empregava o sistema de válvulas montadas no bloco que seria mantido até 1948 (os famosos “flat heads”). Entretanto, para os seus motores V12 e V16 fabricados entre 1930 e 1937, a opção por válvulas e eixo comando no cabeçote resultou na produção de verdadeiras jóias de engenharia mecânica. Surpreendentemente, a fábrica retomou entre 1938 e 1940 a produção do V16 com válvulas no bloco, mas isto já é outra história.

VÁLVULAS NO BLOCO OU NO CABEÇOTE?

Os exemplos anteriores demonstram as opções com que os fabricantes se defrontaram nas décadas de 20 e 30. Hoje podemos dizer que o “lay out” do motor de válvula no cabeçote levou vantagem e a maioria das indústrias automobilísticas de hoje o adota. A configuração do motor com válvula no bloco era a mais usada tendo em vista a complexidade encontrada nos processos de fundição e usinagem de um cabeçote com válvulas (OHV).

Por outro lado, a baixa rotação dos motores anteriores a 1930 também contribuía para a adoção do sistema de válvulas no bloco, uma vez que o problema de flutuação das válvulas ainda inexistia.

Entretanto, a partir do momento em que as rotações foram aumentando, houve necessidade de adotar válvulas com ação mais rápida e melhor circulação dos gases de explosão. As câmaras de explosão podiam ser mais compactas e a localização das velas de ignição mais centradas em relação às válvulas. O “lay out” do motor com válvulas no cabeçote se tornou uma norma efetiva.



Não temos a foto do motor Briscoe. Entretanto, para ilustração dos leitores de O RADIADOR, aqui está a foto do casal Wyatt e Amanda Earp, ex-vizinhos de Briscoe e que se refugiaram no Canadá para escapar da barulheira infernal.

Interessante notar ainda que o tucho hidráulico chegou à frente de sua época no que se refere aos óleos lubrificantes utilizados naqueles motores. Esses óleos, de alto conteúdo parafínico, costumavam deixar, após alguns anos de funcionamento, uma borra, uma lama espessa e negra que ia se depositando nas partes internas do motor, principalmente nas pequenas e delicadas passagens e orifícios dos tuchos hidráulicos, causando, não raramente, o mal funcionamento deste componente mecânico. Não era por outra razão que nos folhetos técnicos do Cadillac recomendava-se a intervalos de 35.000Km retirar o carter para uma limpeza completa, inclusive da peneira da bomba de óleo.

Eu mesmo fui testemunha ocular disto, ao ajudar meu pai nestas revisões feitas em casa, nos idos da década de 40, no motor do nosso La Salle Sedan 1939, um "flat head" V8 até hoje em uso!

Somente com o advento de óleos altamente de-

tergentes é que o tucho hidráulico se tornou o durável e eficiente componente do motor tal como o conhecemos hoje em dia.

Ao se falar do desenvolvimento técnico do automóvel não podemos deixar de mencionar as sedes de válvulas removíveis. Antes desta inovação as válvulas atuavam diretamente sobre as superfícies retificadas no próprio material do bloco do motor. Válvulas mal ajustadas ou muito folgadas em suas guias danificavam o bloco que aceitava, às vezes, uma retífica das sedes, quando não se perdia o bloco todo, exigindo a sua substituição. Solução cara e dispendiosa. Naturalmente, a durabilidade maior ou menor, nestes casos, dependia muito da qualidade do material fundido dos blocos de motor e o seu tratamento térmico. De qualquer maneira, o emprego de sedes de válvulas substituíveis foi outro passo importante para diminuir, tanto em preço com em tempo, a manutenção do motor.

Momentos Inesquecíveis Veteran Car



Em mais um sensacional furo de reportagem, o RADIADOR apresenta em absoluta primeira mão o elenco da "Família Adams III", cujas filmagens estão sendo concluídas nos estúdios da OAK BROTHERS PICTURES CORPORATION, em Little Thomas.

BRONZINAS

Novamente a General Motors foi a primeira a introduzir as bronzinas removíveis, os casquilhos, tornando possível trocar as bronzinas de maneira rápida e econômica.

Anteriormente a isto, as bronzinas utilizavam o metal patente, como era conhecido, derramado em ponto de fusão diretamente nas duas capas, dos mancais fixos e das bielas. Em seguida eram laboriosamente raspadas até a folga apropriada. O ajuste obedecia o seguinte procedimento: depois de raspadas até mais ou menos a folga desejável, colocava-se azul da Prússia nas superfícies trabalhadas e apertava-se o mancal ou a biela no respectivo colo do virabrequim. Soltava-se novamente e, onde as partes mais altas do metal patente ficassem brancas pelo esmagamento, eram novamente raspadas. Era um trabalho insano, repetido muitas vezes e nunca se chegava a um ajuste perfeito. Quando, ao se retirar o material patente em excesso, se conseguia um assentamento uniforme, porém ainda não dentro da folga especificada, costumava-se usar espaçadores de metal como calços, com milésimos de polegadas de espessura. Presenciei pessoalmente, na década de 40, mecânicos ajustadores, usando raspadores improvisados com pedaços de anéis de segmento, executando este trabalho delicado e moroso em mancais fixos de motores Ford de 20 e 30. Hoje, para aqueles companheiros especializados em recuperar estes motores, o sofrimento inexistente diante das modernas mandriladoras das retíficas de hoje.

O CARBURADOR

A história do carburador é, na realidade, a busca constante da perfeita mistura ar-combustível, ou seja, um atomizador/vaporizador ideal. Desde o início do desenvolvimento do motor a 4 tempos os engenheiros tinham consciência de que o bom desempenho deste dependia em larga escala de uma solução adequada e correta para a introdução do combustível na câmara de explosão. E, para atingir este objetivo, a indústria automobilística em sua infância viu um desfile infindável de invenções e inovações.

MAIS, EM TODOS OS SENTIDOS

COM Mercury

As mulheres julgam um carro pela sua beleza, conforto, segurança, facilidade de manuseio e perfeição de detalhes. Para os homens é mais importante a potência, desempenho, economia e construção. Não admira, pois, que tantas mulheres e homens considerem Mercury—o carro do ano! Porque, seja o que for que se exija de um carro, Mercury apresenta mais!

MERCURY—DIVISÃO DA FORD MOTOR COMPANY

Mais conforto. Espaço, com assento largo. Mercury oferece a amplitude de um sofá. Suas portas extra-largas e seu assento de encosto integral, facilitam as entradas e saídas.

Mais segurança. Visibilidade imediata em todas as direções. Seus freios hidráulicos, extra-grandes, permitem parar instantaneamente um carro duas vezes mais pesado.

Mais prazer no volante. Grande, mas tão simples de dirigir! Fácil nas manobras de tráfego e estacionamento. Veja, por si mesmo, porque Mercury lhe oferece mais, em todos os sentidos.



Os primeiros “carburadores” nada mais eram do que pavios de lâmpadas à querosene com uma extremidade mergulhada no combustível e a outra na entrada do ar na admissão. Uma certa quantidade de vapor do combustível era sugado juntamente com o ar para dentro da câmara de explosão, pelo cilindro em movimento, mas é evidente que estes primitivos instrumentos não permitiam nenhum controle na relação ar/combustível. A quantidade de combustível que então entrava no cilindro era completamente aleatória.

Estes equipamentos primitivos e inseguros deram lugar aos carburadores com gicleurs e atomizadores. Os primeiros carburadores com estas inovações eram equipados, a princípio, com atomizador único que requeria regulagem constante em razão do gicleur necessitar ajustes seguidos em função da variação de velocidade do motor. Os projetistas se diferenciavam em suas preferências, ao adotar as configurações da aspiração descendente, ascendente ou lateral. Na sua constante evolução, introdução dos circuitos de combustível separados para operação em marcha lenta e para velocidades médias foi uma inovação importantíssima, tornando os car-

buradores mais eficientes tanto em altas temperaturas como em altitudes elevadas. O engenheiro aeronáutico de motores Wilhelm Maybach fez avanços significativos em carburação, talvez movido pelas exigências dos motores de aviação que precisavam manter a alimentação de combustível em vôos invertidos. Entretanto, hoje em dia os modernos, caros e complexos carburadores parecem estar com os seus dias contados ao serem paulatinamente substituídos pela injeção direta computadorizada, muito mais eficiente em precisão e economia.

SISTEMA DE REFRIGERAÇÃO

Os primeiros motores de combustão interna tinham como sistema de refrigeração uma enorme jaqueta envolvendo os cilindros. O espaço

entre a jaqueta e o cilindro era preenchido com água. Com o funcionamento contínuo do motor esta acabava se evaporando, obrigando o motorista a paradas constantes. Com o desenvolvimento do motor multicilindros, a demanda do volume de água aumentava consideravelmente. Ao se introduzir tubos aletados a capacidade de refrigeração melhorou, mas eram volumosos e exigiam mão de obra intensiva para produzi-los. O tipo de concepção do radiador semelhante aos que conhecemos hoje começou a ser desenvolvido no final da primeira década deste século.

Em muitos dos primeiros automóveis a água circulava entre o radiador e o bloco do motor pelo sistema de convecção ou termo sifão, baseado no princípio da física de que o líquido quente sobe e o frio ou refrigerado desce. O Ford modelo T funcionava neste princípio, adotado por muitos

anos, mas com o aumento da potência dos motores crescia a exigência de uma melhor refrigeração e a solução encontrada para aumentar a eficiência através da circulação forçada da água foi a introdução da bomba de água. Esta se tornou uma opção prática, adotada rapidamente por toda a indústria automobilística da época.

Outra inovação notável, usando também um princípio da física, foi aumentar a temperatura da água e consequentemente o seu ponto de ebulição através da pressurização das tampas do radiador, no final da década de 20.

Não podemos deixar de mencionar outro sistema de refrigeração do motor, que não utilizava a água, mas sim o ar.

A refrigeração a ar foi utilizada por muitos fabricantes com maior ou menor rendimento. Entretanto, a marca que se destacou nos idos de 20 e início de 30 foi o Franklin. Atualmente, o exemplo mais notável e persistente é o Volkswagen, não es-

Inteiramente novos em 1948! CAMINHÕES FORD — em cada peça um *valor extra!

Mais sólida construção para maior duração



Novos de Ponta a Ponta!

Novos Motores! Um Seis, inteiramente novo... E Dois Novos V-8!

Novas Carrocerias! Cabine ampla e cômoda: o conforto de um carro de passageiros.

Novos Chassis! Mais sólidos do que nunca!

Extra-Grandes! Os maiores Caminhões Ford até hoje fabricados!

Novos Modelos! Mais de 139... cinco novas séries!

***Valores-Extra. O EXTRAORDINÁRIO RESULTADO DE UM NOVO PRINCÍPIO MECÂNICO QUE ASSEGURA MAIS LONGA VIDA AO CAMINHÃO... E QUE SÓ OS CAMINHÕES FORD OFERECEM!**

Os grandes Caminhões Ford para 1948 são fruto de um novo princípio mecânico, comprovado pelo tempo... a **Construção Ford com Valores Extra.**

Valores-Extra—Cada uma de suas peças, cada um de seus pontos vitais, foi desenhado e construído com **valores extra!**

Valores-Extra—Esta nova construção super-reforçada, proporciona **RESERVAS DE TRABALHO** que resultam, em:

Valores-Extra—Maior Campo de Utilização! Dão ao novo Ford maior variedade de usos, permitindo trans-

portar cargas além das necessidades normais do trabalho!

Valores-Extra—Maior Duração! Estas mesmas **RESERVAS DE TRABALHO** permitem aos Caminhões Ford realizar seu trabalho com menor desgaste e menos esforço. Os Caminhões Ford **duram mais** porque realizam o trabalho **mais facilmente.**

Conheça a grande linha dos novos Caminhões Ford, para 1948 construídos com valores extra!

Divisão Internacional • Ford Motor Company

OS PERITOS DE SEGUROS PROVAM QUE OS CAMINHÕES FORD DURAM ATÉ 10,6% MAIS!

quecendo, por um breve período, o Corvaair. Mas, de um modo geral, são realmente consideradas exceções, tendo em vista o emprego maciço do sistema de refrigeração a água pela indústria automobilística.

SISTEMA ELÉTRICO

Os primeiros automóveis não tinham sistema elétrico algum (lembrem-se do sistema de tubo quente para provocar a ignição, já relatado no artigo anterior). A ignição elétrica teve o seu "debut" por volta de 1900, com o desenvolvimento do magneto.

Evoluindo para a ignição alimentada por bateria, que consistia de uma bobina cujo enrolamento primário (circuito primário) era energizado por baterias secas do tipo telefone ou "úmidas", que tinham que ser carregadas externamente.

O sistema elétrico tal como o conhecemos hoje, ou seja, bateria no carro e carregada pelo próprio sistema através do dínamo, apareceu pela primeira vez no Cadillac 1912. Conhecido então pelo nome de Sistema Delco foi desenvolvido pelo famoso inventor Charles Kettering (foi presidente da Society of Automotive Engineers - SAE - em 1918), que incluía também a iluminação elétrica e o motor de arranque. Este sistema e outros semelhantes, entretanto, eram utilizados somente nos carros mais caros e sofisticados até a metade da década de 20. Somente a partir de então se tornou de uso genérico na indústria automobilística.

No início, os dínamos tinham que regular a intensidade da corrente através de um disjuntor eletro mecânico, que ao mesmo tempo impedia a reversão da corrente (da bateria para o dínamo). Eram equipados também com uma terceira escova (tenho dois exemplos deste tipo em meu "museu") que podia ser ajustada para regular com um certo grau de imprecisão a saída da corrente. Esta se reduzia para viagens extensas ou se aumentava quando se tratava de circular na cidade.

O grande inconveniente deste tipo de ajuste se prendia ao fato de que o motorista muitas vezes se esquecia ou de reduzir nas viagens, o que causava sobrecarga na bateria, rompendo as suas placas pelo aquecimento, com perda total da mesma, ou de aumentar, quando no meio urbano, acarretando

a falta de corrente para suprir as necessidades elétricas do carro (bobina e luzes).

Estes tipos de acidentes foram superados com a introdução, na década de 30, do regulador de voltagem eletro-mecânico que controla a saída de corrente do dínamo de acordo com o nível de carga da bateria.

Entretanto, mesmo assim o gerador, através do disjuntor, só passava a carregar aproximadamente a 1.000RPM e aqueles automóveis cujo uso era basicamente urbano e à noite, como os taxis, enfrentavam ainda problemas de bateria descarregada.

A chegada do alternador e seu uso prático no automóvel eliminou estes inconvenientes ao manter a bateria plenamente carregada em qualquer condição de uso. O primeiro carro a utilizá-lo foi o Chrysler, no início de 1960. O uso do alternador juntamente com a utilização de corrente elétrica de 12 volts (nos anos 50) resultou em um feliz casamento, cujo melhor produto foi o confiável e eficiente sistema elétrico dos nossos dias de hoje.

SUPER COMPRESSOR E TURBO COMPRESSOR

Como muitos outros desenvolvimentos automobilísticos, o uso da compressão da mistura ar/combustível na câmara de explosão era utilizado há bem mais tempo do que se supõe geralmente.

O primeiro carro de que se tem notícia de utilizar a técnica do super compressor foi o Chadwick de 1908, considerado de alta performance na época. Caiu entretanto no esquecimento para ser lembrada novamente nos idos de 30, com sua utilização nos carros Duesenberg, Cord e Auburn, sendo depois muito utilizada também pelos hot-rodgers da década de 50. Era comum ver os de marca Paxton e Mc Cullough sob os capots da época. Em Teresópolis existe um Ford 36 semi-destruído que participou de diversas corridas na época, com um compressor Mc Cullough, verdadeira raridade, lamentavelmente praticamente perdido.

Já o turbo-compressor, que passou a ser utilizado na década de 70, inicialmente em competições, aproveita a energia dos gases de descarga para movimentar um compressor que comprime o ar de admissão, preenchendo o cilindro mais rapidamente e com mais quantidade de mistura ar-combustível, vindo em consequência aumentar a eficiência do motor. ■

SOFISTICAÇÃO



Gustavo Secco no Concurso de Sofisticação do VCC-RJ.

Em completo segredo a equipe do Radiador promoveu um concurso para escolher o mais sofisticado sócio do Veteran Car Club do Rio de Janeiro.

Para tanto, contamos com a ajuda de um júri composto por

colunistas sociais e damas da nossa sociedade, que se dedicaram, ao longo dos últimos meses, a analisar o comportamento de nossos associados, sua maneira de vestir, presença nos acontecimentos "in", etc.

Foi difícil a escolha do vencedor. Afinal, colecionadores de automóveis antigos são pessoas da mais alta categoria.

Ficou decidido, desde o início, que apenas o nome do vitorioso seria anunciado. Os desclassificados nas diversas etapas da contenda, por conta de pequenas gafes cometidas, não teriam seus nomes divulgados.

O concurso se aproximava do seu prazo final e permanecemos diante de um impasse: mais de vinte candidatos empatados no primeiro lugar!

Eis que, de repente, cai do céu a solução do problema. Gustavo Secco, síntese de sofisticação, glamour e refinamento, acostumado a guiar os carros do Muricy neles apontando uma série de defeitos, foi flagrado em recente reunião do Aterro do Flamengo saboreando um sorvete de Kiwi em lindíssima taça de cristal bacarat, ao tempo em que empunhava uma rica colherzinha do melhor christofle.

Palmas para o imbatível campeão! ■

RADIADOR CHOCA SÃO PAULO

O Radiador é uma publicação altamente especializada em retaliações pessoais e jurídicas.

O pessoal de São Paulo anda chocado - como se isso fosse possível, já que paulista também é mamífero - com o fato de os veteranos do Rio ainda se falarem depois de cada edição do Radiador.



É simples, Mingo! Carioca fala muito e não ouve nada. Muitos não sabem nem ler, o que facilita muito as coisas ...

É o que a vida ensina: onde todo mundo fala e ninguém escuta, vem cá filha querida, fingiu que não ouviu, foi o bule que caiu. ■

CONTORCIONISMO



João Rocha Lagoa tentando abandonar a Lotus Seven.

Nossas barrigas crescem. Os cabelos se tornam ralos. A flexibilidade já não é a mesma. O sono chega cada vez mais cedo, nas reuniões do Clube do Trem.

O tempo é inexorável e trava-lha no sentido de agrupar todas as alas e dissidências do Veterana numa única e imbatível facção: a ala geriátrica.

Alcançar a idade da razão seria um bom consolo para todo esse processo de decadência e decrepitude. Nem isso, no entanto, nos é concedido.

Prova irrefutável desta assertiva obtivemos em nossa gloriosa reunião de janeiro.

Anoitecia. Um calor insuportável castigava os participantes do encontro. De repente, trovões. Uma tempestade? Nada mais normal. Mas não era. O barulho ensurdecedor provinha de uma minúscula Lotus Seven, pequena a ponto de não per-

mitir a identificação do seu piloto.

Estacionado o artefato, viu-se cercado pela multidão curiosa. Quem seria o intrépido chauffeur?

Suspense. Todos acompanhando com curiosidade e crescente preocupação o dramático esforço do piloto para abandonar seu apertadíssimo habitáculo. Tentou sair de frente, de costas e de lado. Nada feito. Finalmente, fazendo uso de truques dos contorcionistas de circos do interior, obteve sucesso, ante o aplauso da platéia aliviada.

Surgiu então João Rocha Lagoa, ao vivo e a cores. Minutos depois João foi flagrado pela nossa reportagem mantendo entendimentos com Edison Ferreira, tentando negociar o escorregador de parque infantil que era utilizado pelo nosso guru para entrar no seu antigo SP-2, pela porta traseira. ■

O DOCE LADO DA VIDA VETERANA

É dura a vida Veterana...

Carregar baterias no braço, trocar pneus sem parar e mais todo o tipo de adversidades, que vão desde o retentor encravado até a unha idem, depois da última marretada.

Tudo isso, no entanto, é compensado pelo prazer insuperável de encontrar, num domingo de sol do Aterro, nossos amigos queridos enrolados em suas lulús.

Um deles, o conhecido Troféu Chupeta, participa sempre das páginas do Radiador por conta de seus desmandos, excentricidades e omissões.

O outro desfilou em nossa última reunião também atracado com a sua lulú, alva a ponto de ofuscar banda branca, fofa como algodão de polimento e dona de uma fidelidade a prova dos olhares do mais garboso Rotweiler.

É doce a vida Veterana... ■

Enquanto ele fica no "troninho" V. pode continuar seus afazeres...

porque o

ASSENTO INFANTIL GOYANA

- de polopós

- o único material tecnicamente indicado para assentos sanitários.

CONVERSA FIADA

PROCURA-SE UM OLDSMOBILE

Sergio Fortes

Quem vos fala tem culpa no Cartório. Afinal, estou completando a restauração de uma Cadillac Coupé de Ville 1950, inaugurada a toque de caixa por insistência de Ony Coutinho, a tempo de constar da reportagem publicada na edição de 26 de janeiro de O GLOBO.

Se o objetivo desta matéria é exortar os colecionadores de automóveis antigos a ampliar o leque dos seus interesses, reduzindo a atenção que crescentemente vem sendo dedicada a projetos de restauração dos carros "da moda", entre os quais destaco os Cadillacs em geral e os Chevrolets de 55 a 57, confessar a recuperação de mais uma Cadillac é, certamente, um mau começo.

Em minha defesa devo dizer que estou cumprindo um ciclo de restauração de automóveis que trazem boas recordações da minha infância. Meu Fleetline 1947, por exemplo, é igual ao que pertenceu ao meu tio-avô Max Gomes de Paiva, advogado com refinados dotes de mecânica, um precursor do Muricy.

Minha nova Cadillac certamente é parente próxima das Coupé de Ville que J.G. de Paiva, outro tio-avô, importou nos anos 50. Fica faltando um Ford Conversível de 1946, semelhante ao do meu avô, projeto que está ameaçado de contar com a ajuda do Sergio Nobre.

A bem da verdade, devo confessar minha admiração pelas Cadillacs e Chevrolets em referência, sensacionais automóveis que incluem entre os meus favoritos. O que busco combater, entenda-se bem, é a repetição, a monotonia, a mes-mice.

Minhas observações resultam de impressões colhidas nos grandes encontros nacionais de automóveis antigos, principalmente Araxá, desde 1989.

"ROCKET!"
HYDRA-MATIC!

Oldsmobile has both!

The famous high-compression
"Rocket" Engine—plus our
Oldsmobile Hydra-Matic Drive!
Try this thrilling combination at your
nearest Oldsmobile dealer!

John Oldsmobile "off" Modeler's
"Rocket" Engine Drive system is
more used on all Oldsmobile models.

A GENERAL MOTORS VALUE

OLDSMOBILE

Cresce a cada ano o número de Cadillacs, todos eles excepcionais. Formam-se filas de Chevrolets 55 e 56, coupés e conversíveis em sua grande maioria. É verdade que os Ford dão ainda o ar da sua graça, principalmente quando esses encontros contam com uma participação expressiva dos nossos amigos de Curitiba.

E as outras marcas, por onde andam? Sumiram as Buicks, Pontiacs, Oldsmobiles, Mercurys e Dodges? O que falar, então, das marcas proscritas, dos Kaiser, Nash, De Soto, Hudson e Studebaker? Sua presença em nossos eventos fica na dependência do esforço isolado de aficionados como Navantino Alves Filho e Ony Coutinho.

E os carros europeus? Ninguém se habilita a deixar em ponto de bala um Austin A-40, um Borgward Isabella, um Skoda ou um Volvo?

Desapareceram esses automóveis ou diminuiu a disposição dos colecionadores de investir em projetos "fora de moda"?

O certo é que o agravamento desta tendência reduz o brilho das nossas reuniões, por força de uma padronização indesejável.

Buscando incentivar nossos companheiros a diversificar seus projetos, convido-os a refletir sobre outra questão importante que envolve os carros incluídos no *hit parade*, qual seja a concorrência acirrada que se estabelece quando dezenas deles comparecem a uma exposição.

O fenômeno tem uma explicação óbvia. Exatamente porque são muito procurados, dezenas de fornecedores de peças de acabamento, forrações e detalhes de toda ordem especializaram-se nesses

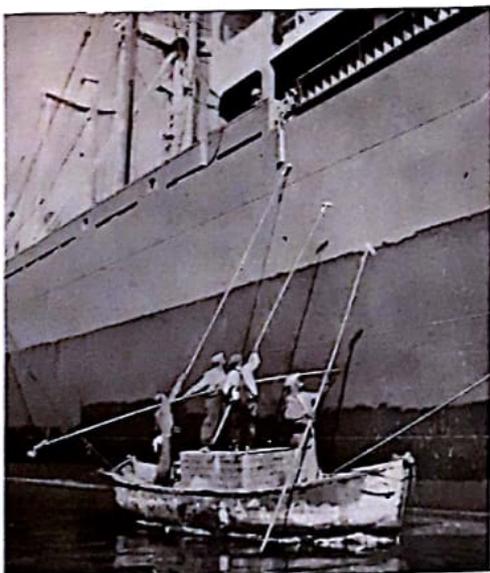
automóveis. Seus proprietários conhecem o caminho das pedras para empreender restaurações de altíssimo gabarito, a preços elevadíssimos, é claro.

A conclusão não poderia ser outra: quem se proponha a apresentar um Chevrolet Coupé 55 que se enquadre na categoria "muito bom" corre sempre o risco de ser "atropelado" por uma dúzia de carros imaculados. A frustração é inevitável.

Fenômeno inverso ocorre com as marcas menos votadas. Uma boa Hudson, um bem cuidado Mercury, uma Pontiac honesta, têm sucesso garantido em nossas reuniões.

Vamos refletir sobre essa questão? ■

Momentos Inesquecíveis Veteran Car



Diante das reclamações de alguns leitores do **RADIADOR** quanto às repetidas citações sobre os **OAK BROTHERS**, estes decidiram abandonar o setor automobilístico e abraçar o reparo naval, como ilustra o flagrante. A rapidez tradicional da família Oak está agradando em cheio os donos de navios. Pergunta o Sergio Fortes: - E eu, como é que fico?

Ferragens Universal Ltda.

"Um Universo em Ferramentas"



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

**A parte do carro antigo
que a gente mais conhece
é o Radiador.**

Gráfica MEC - 25 anos.
Agora mais veterana do que nunca.

FOLHETOS - LIVROS - REVISTAS - JORNAIS
IMPRESSOS EM GERAL

GRÁFICA MEC

Rua Visconde de Santa Isabel, 420 - Grajaú
Tel.: (021) 577-5221 - Fax.: (021) 577-9065

O enviado especial do RADIA-DOR, Carlos Candelot, esteve presente aos eventos que aqui registramos. Digno de menção o fato de Candelot realizar tal proeza, em missão quase-suicida, já que todos esses encontros foram realizados no segundo domingo dos meses de novembro e dezembro, impondo ao enviado ausência notada em nossa própria reunião do Aterro do Flamengo.

Candelot - O Quinto Ás - já estava sendo dado como desaparecido quando retornou com estas anotações. Vamos aos fatos:

VITÓRIA

13, 14 e 15 de Novembro
II Encontro de Veículos Antigos

A delegação do Rio fez bonito em evento que Candelot classificou como nota 10. Estiveram presentes Alfredo Amaral, Carlos Alberto Magalhães, Fernando Lima, Jorge Porcaro, Nelson Affonso, Paulão Hamacher e Wilson Saraiva-Benz, além do próprio Candelot.



Foram premiados Jorge Porcaro com o Impala 58 (fita azul do percurso Rio-Vitória), Roberto Miranda com Mercury 53 conversível e o imbatível Ford 31 do José Froes, de Juiz de Fora.

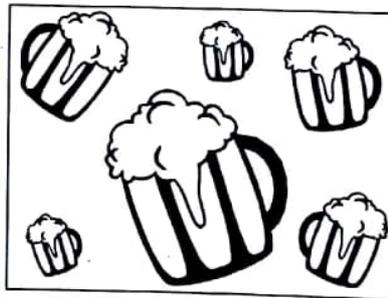
Os participantes hospedaram-se no Hotel Ilha do Boi, desfrutando de exemplar atendimento que culminou com um sensacional jantar de confraternização, demonstrando a todos os participantes o refinamento e a excelência da cozinha capixaba. Apuramos ainda que, à boca pequena, ocorreram numerosos elogios à formosura da mulher capixaba, representada no evento por três lindas jovens interessadíssimas na cultura do carro antigo.

Registramos o fato e prometemos não decepcionar os e as capixabas quando vierem nos visitar em nossa super reunião de março.

VOLTA REDONDA

11 e 12 de Dezembro
I Encontro de Carros Antigos da Cidade do Aço

Impecavelmente organizado pelo Celso Luiz e pelo Ricardo Ney, o evento reuniu cerca de 70 automóveis antigos em torno do Cacá e do Miguel - aqueles rapazes de Valença



que aguentaram rodar o mundo a bordo de um Ford 28, quando poderiam fazê-lo mais rápido e barato num Boeing ou até mesmo num DC-3 da Panair do Brasil. Voltando de Volta Redonda (!) a delegação do Rio, composta por Edson Ferreira, Nelson Affonso e Carlos Candelot

parou no Bar do Alemão para um chopinho, lavando então a memória do enviado, que nada mais lembrou.

POSSE, PETRÓPOLIS

12 de Dezembro
I Encontro de Automóveis Antigos

Nas anotações de Candelot, ainda um pouco embebidas de malte e levedo, encontramos sucinto relato da visita ao 1º evento da Posse.

Posse é uma maravilha, especialmente quando não chove. A esta reunião, realizada sob fortíssimo tem-



poral, compareceram cerca de 120 automóveis, dando mostra da força veterana local. Simpatia não faltou e voltaram todos exultantes, com destaque para Cecília Hamacher, que levou a sandália que estreitava para uma lavagem geral, junto com a Mercedes do Paulão.

O evento, organizado pela AMAP - Associação dos Moradores e Amigos da Posse, serve como exemplo a tantas outras AMAs de que é possível realizar um evento de bom nível na sua cidade ou distrito, com retorno do investimento pela divulgação da localidade e visitação resultante.

Parabéns ao Luis Fontainha da Rocha, presidente da AMAP, e ao Gilberto Rodrigues Nassif pelo belo empreendimento. ■



SÓ PRA LEMBRAR:

DIÁ 13 DE MARÇO TEMOS UM ENCONTRO MARCADO NO ATERRO DO FLAMENGO, NA MAIOR REUNIÃO DO ANO. VAI POLINDO O POSSANTE QUE NÓS ESPERAMOS VOCÊ LÁ.