

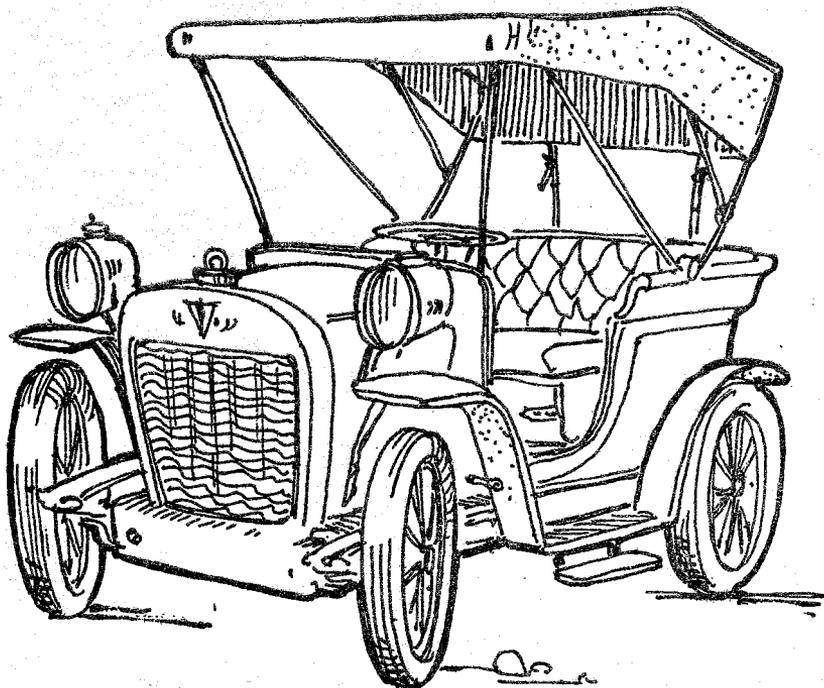


VETERAN CAR CLUB DO BRASIL

CLUBE DE AUTOMOVEIS ANTIGOS

RIO DE JANEIRO — 1977 — ANO I — N.º 11

O RADIADOR



O RADIADOR

DIRETOR RESPONSÁVEL

Carlos Nunes Vilhena

Rua Martins Pena, 41 / 301 - Vila Rica - ZC, 10

O RADIADOR

O "RADIADOR" em seu primeiro número teve o cuidado de procurar informar, estimular e iniciar uma atividade que é comum a todos os clubes de automóveis antigos.

Tivemos a satisfação de receber críticas e ouvir comentários sobre a confecção, artigos e ilustrações.

Registramos também o elogio e estímulo de um dos companheiros que nos encaminhou um cartão muito gentil. (Obrigado João)

Podemos melhorar e para tanto continuamos querendo a colaboração de todos.

Temos recebido artigos dos mais diversos, porém estamos evitando promoções ou propaganda direta de pessoas, instalações, equipamentos, jornais ou revistas atuais que poderiam disvirtuar nossa finalidade.

Sabemos que gradativamente iremos reunir bom número de participantes colaboradores.

Na área de classificados, voltamos a explicar que cada sócio poderá encaminhar 2 anúncios de "troca-se", 2 anúncios de "vende-se" ou "compra-se" para o caso de peças. Para tanto solicitamos sejam os anúncios encaminhados ao Diretor Responsável pelo informativo, devidamente assinado. No caso de venda de automóveis, o sócio terá direito apenas a um anúncio. O RADIADOR não se responsabiliza pelo estado ou preços daquilo que fizer parte dos anúncios.

Para este bimestre escolhemos a cor azul para o jornal e modificamos o tipo de impressão, pois é nossa idéia não transformar o RADIADOR numa rotina.

A Diretoria do Veteran Car Club do Brasil-Clube de Automóveis Antigos do Rio de Janeiro continua realizando suas reuniões na 1ª. Quinta-feira de cada mes com grande sucesso e observamos que tem melhorado sensivelmente a frequência dos Diretores.

Queremos registrar que a reunião de fevereiro, realizada na residência do Presidente Júlio Lopes Christiano teve grande destaque. Em 1º. lugar foi a própria recuperação post operatória do Presidente. Nesta reunião além dos assuntos da agenda todos foram brindados com a projeção de slides levados pelo 1º Vice-Presidente Armando Dias Maria Filho e também com a hospitalidade e gentileza da Sra. Lila Christiano, esposa do Presidente, que manteve toda reunião regada a Whiski, Cerveja, refrigerantes e salgadinhos.

A reunião de março se realizou na Sede do Automóvel Club comparecendo além da Diretoria, vários sócios proprietários que participaram ativamente das discussões.

Continua em pauta o problema da Sede em Campo Grande. Nada definido.

Acusamos o recebimento do "O Gasogênio", Boletim informativo do Clube de Automóveis e Antiguidades Mecânicas-Paraná. Ano I - Nº 1 Janeiro 77 Curitiba. Agradecemos a gentileza.

A Frequência está piorando, ou está prosseguindo lentamente, se arrastando como se fosse uma obrigação contratual ou cartão de ponto de uma empresa em que se procura maior número de direitos do que deveres.

A frequência aos encontros, passeatas e reuniões é de grande importância para o crescimento do Clube. Podemos considerar seriamente a frequência como um barômetro que demonstra as maiores ou menores pressões dentro da organização. Os concursos de frequência e outros incentivos não são, em si, uma panacéia, mas ajudam. Sugerimos e foi com grande aceitação que, (conforme o constante em ata de reunião) no final do ano fossem expedidos Certificados de Frequência a todos os sócios que prestigiassem as reuniões, passeatas, exposições, ou atividades que pudessem projetar de alguma forma o Clube ou ampliar o círculo de amizades com aqueles cuja intenção comum é preservar carros antigos. Para apurar a frequência, lembramos que deverá ser levado em consideração o comparecimento do sócio com carro (2 pontos) ou apenas o comparecimento do sócio (1 ponto). Tal apuração será realizada no mes de Dezembro em reunião de Diretoria quando o somatório de pontos dará aos 10 melhores frequentadores o Certificado em causa.

A frequência dos Diretores a Reunião de Diretoria é assunto a parte não sendo computado frequência para Certificados.

FORDS — V.8

Colaboração Paulo Cesar

1932 - FORD anuncia o motor V-8 e a produção inicia-se. O favorito de restauradores e "not-rodders", está tornando-se rapidamente o mais caro dos "Flatheads".

Os Tudor Phaetou, Convertible Sedan e Roadster pickup são únicos deste ano.

1933 - FORD entra na competição estilística e continua melhorando o motor V-8. FORD 1933 são raramente vistos hoje em dia, possivelmente porque o '33 sofreu mais mudanças de produção do que qualquer outro modelo, e isto torna-o difícil de restaurar autenticamente. A extravagância do ano era o VICTORIA, uma espécie de Tudor sem mala.

1934 - FORD continua com o objetivo de economizar em custos de produção e passar esta economia para os consumidores. Melhoramentos em estilo fazem com que todos esqueçam o '33. Uma evolução realmente bonita. O motor de 4 cilindros é descontinuado, já que o V-8 obteve grande sucesso. A restauração é cara e os modelos mais populares parecem ser os Phaetons e Coupes.

1935 - FORD encerra o ciclo estilístico, o Convertible Sedan reaparece em nova forma e os revendedores Ford começam a empurrar acessórios. Muitos Sedans ainda rodam hoje

em dia e o '35 é uma excelente escolha para uma primeira restauração. O carro é bastante básico com poucas mudanças.

1936 - Que podemos dizer? FORD faz um grande sucesso estilístico e a popularidade do '36 permanece até hoje. É quase tão procurado quanto o '32, e mesmo as versões comerciais são agradáveis visualmente. A abundância de informações faz a restauração fácil, e a escassez de partes e acessórios torna-o difícil.

1937 - A aerodinâmica entra em cena e Ford coloca os faróis no paralamas. Um interessante modelo é lançado: O Club Coupe de quatro lugares, precursor dos coupes modernos. É o último ano do Roadster. Muitos '37 ainda estão por aí a preços razoáveis e são bons investimentos para o futuro.

1938 - Este ano marca a diferença entre os modelos "Standard" e "De luxe", porque o Ford quer alcançar um mercado maior. É o último ano do Phaeton e todos os modelos abertos são escassos. Partes baratas, falando comparativamente, faz do '38 o sonho do restaurador, mas poucos gostam do estilo. Foi o último ano para os freios mecânicos e o motor com cabeçote de 21 parafusos.

(Próximo número de 1939 a 1947)

Possuir um automóvel antigo é algo de sensacional. Concorda o leitor, ou não? É claro que sim. Quanto nós não desfrutamos ao dirigir com alegria nossas impecáveis antiguidades? Quanto orgulho sentimos pelo fato de termos algo que já se torna tão raro! É realmente um programa bem diferente, por exemplo, passear pela Lagoa domingo à tarde, acompanhado da família ou amigos. Quanto a isto, ninguém tem dúvidas.

No entanto, nem sempre a sorte está conosco. Às vezes, um mau contacto na "bateria", um fio qualquer desligado, o arranque que falha ... é o suficiente para uma "pane". Neste momento, a presença de espírito e a calma são elementos indispensáveis. É claro, que antes de voce sair do carro, 3 ou 4 VW já se ocuparam de dizer algumas gracinhas, entre as quais a já tradicional: "Joga esse carro velho no lixo"... Mesmo assim, um veterano não se pode deixar levar

pela intriga de tal meio de locomoção.

Após a abertura do capô e a verificação dos fios da "bateria", bobina, etc. tentar novamente a ignição. No caso de resposta negativa, esperar mais alguns minutos; o carro pode estar afogado!

Meu caro veterano: se no término de 30 minutos o seu carro antigo ainda não estiver disposto a se autolocomover, "os amigos" já íntimos dos problemas de autos antigos, estarão prontos para entrar em ação.

Conclusão: todo automóvel antigo é, pelo decurso do tempo, um carro velho. Mas a recíproca não é verdadeira: nem todo carro velho é um automóvel antigo. Esperamos que voce tenha enguiçado com um Automóvel Antigo, caso contrário o VW tinha razão: Joga fora esse Carro Velho! ...

(Colaboração de Eduardo Corte Real

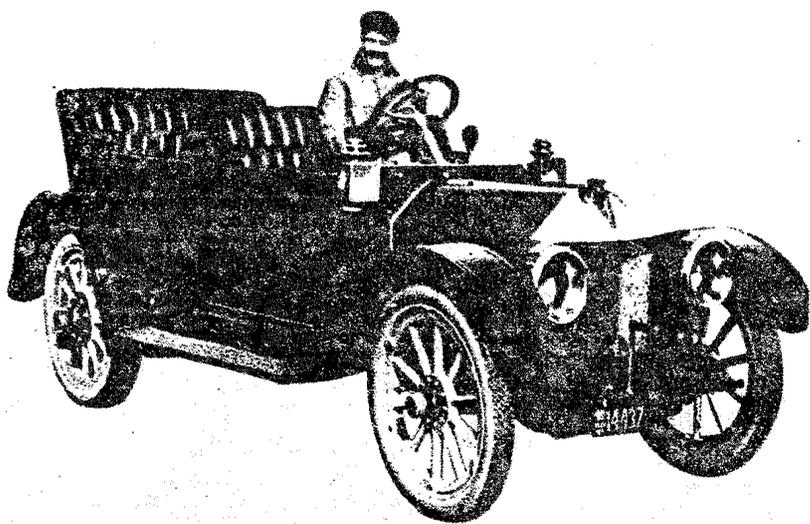
=====

QUANDO ESTOURA UM PNEU

- o americano joga-o fora e compra um novo;
- o inglês leva-o para vulcanizar;
- o alemão mergulha no estudo do livro "Como devo agir em caso de pneu estourado";
- o russo faz do pneu 50 pares de saltos para sapatos;
- o escocês deixa de andar de automóvel;
- e o brasileiro xinga o governo!

LOUIS CHEVROLET,

UMA EXPLICAÇÃO...



Acho que, um colecionador de autos antigos, sempre sonha com uma "Peça Européia"...

Não há dúvida que, em função de fatores culturais, os europeus tem maior sensibilidade, trazendo do bêrço, o gosto apurado pela arte. (vide as rodas de arame...)

Seria ocioso citar exemplos de verdadeiras jóias automobilísticas, produzidas na Europa.

Louis Chevrolet, não era americano. Nasceu no Natal de 1878, na Suíça.

Sua primeira invenção, ainda jovem, foi uma bomba de sucção para barris de vinho. Desde cedo portanto, bom gosto mostrava.

Mais tarde, iniciou uma pequena indústria de bicicletas, onde criou um novo sistema de fabricação de pneus.

Nesta época, final do século passado, foi para a França, onde teve despertado o interesse para a indústria automobilística.

Em 1900, voltava a seu País, já como representante de marcas francesas.

Vai para os Estados Unidos em 1903 e, já em 1905, é consagrado piloto de competições.

Em 1911, organiza a "Chevrolet Motor Company" associando-se à William Durant, que havia perdido o controle da General Motors.

O "Durant", era na época, o produto da General Motors, que ocupava o futuro lugar do "Chevrolet" popular e luxuoso.

Louis Chevrolet e William Durant, lançam o "Little", que para muitos, foi o primeiro Chevrolet fabricado.

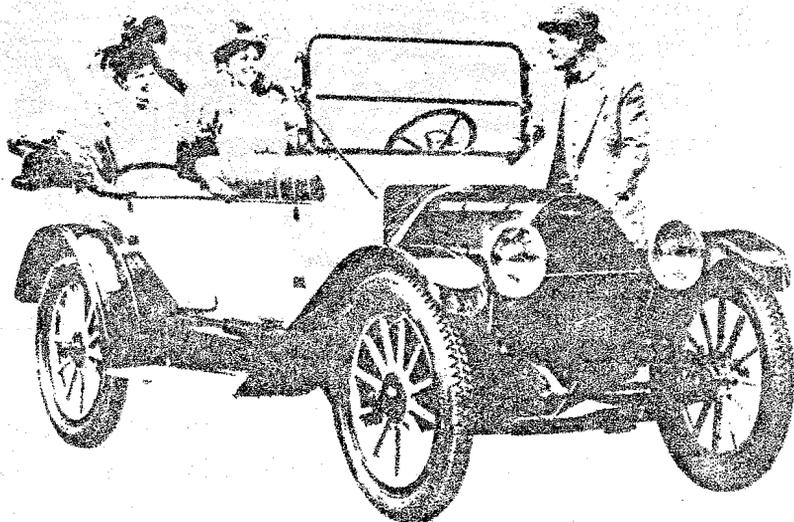
Esta "mistura" deu origem ao carro popular mais requintado, e com maior categoria, de que até hoje se tem notícia.

Automóvel elegante, simples, de fácil manutenção, com categoria pouco frequente entre os mais populares, cêdo estava fadado ao sucesso.

Já em 1915, produzido em larga escala, o "Chevy" oferecia várias opções, como tipos de carroceria, tipos de rodas, acabamentos cromados, tipos de forração, etc.

Louis Chevrolet sempre foi um pioneiro. Tudo o que criou, é ainda atual.

Em 1913 lançava o "Baby Grand", primeiro carro com válvulas de admissão e descarga no cabeçote, com o slogan "Economia e Potência".



No último sábado de 1928, afirma que seu automóvel só necessitava de 3 ferramentas: um macaco, um alicate grande e uma chave de fendas ...

Com esta "Verdade Verdadeira", lançava no mercado o notável motor de 6 cilindros, dando início a era que até hoje perdura.

Em 1934 revolucionava novamente o mundo automobilístico, criando a "Ação de Joelho", e o motor de "Blue-Fame", o que, dava ao carro, maciez e velocidade surpreendentes.

Em 1937, novo sucesso - o "Unisteel Body", carroceria com estrutura única, em chapa de aço estampado, desenhada por Fischer.

Com seu nome em milhões de automóveis, Louis Chevrolet morreu, quase que esquecido, numa sexta feira de manhã, 6 de junho de 1941, em sua casa, Lakewood Avenue 2595, Detroit.

Neste ano, talvez com seu espírito presente, foi lançado um dos mais lindos cupes de que se tem notícia. Sóbrio, elegante e gracioso, revelava em suas linhas toda a categoria e toda a simplicidade do homem que criou a sua marca.

Chevrolet estava certo. Apenas é preciso ter uma chave de fenda, um alicate e um macaco.

Sem o macaco, quando um Chevrolet fura o pneu, não se vai à reunião do clube ...

(Colaboração de Márcio C. Cintra)

O primeiro automovel de motor a explosão que o Brasil ganhou foi um presente de Santos Dumont. O brasileiro apaixonado por mecânica estava em Paris quando surgiram os primeiros carros. Interessou-se imediatamente pela novidade. Não era fácil, em 1890, adquirir um carro; é ele quem confessa em seu livro "Meus Balões". Teve que percorrer várias usinas procurando o melhor. Acabou em 1891, comprando um Peugeot. Foi um dos primeiros fregueses da grande fábrica francesa.

Santos Dumont trouxe esse carro para o Brasil. Menos para andar e sim para estudá-lo.

Quem sabe o que apreendeu Santos Dumont naquele motor, naquele novo veículo? O que deverá a Aviação a esse primeiro motor Peugeot? Há um documento na Prefeitura de São Paulo no qual Henrique, irmão de Santos Dumont é o automobilista pioneiro da capital bandeirante.

Não conseguimos apurar se esse carro é o mesmo que o "Pai da Aviação" trouxe, ou se Henrique importou outro.

Se Santos Dumont, nas suas experiências, não destruiu o Peugeot, o carro é o mesmo. No ano seguinte ele voltaria a Paris e não levaria carro algum em sua bagagem.

Mas de qualquer forma credite-se a Henrique, morador em São Paulo, o pioneirismo do carro bandeirante.

Henrique, irmão de Alberto, era o primogênito da família. Por ter nome idêntico ao pai, alguns autores fazem confusão e citam o pai de Santos Dumont como possuidor do primeiro carro paulistano. Mas era o filho, mesmo, porque em 1901 o chefe da família já havia falecido.

Há um documento onde ficou firmado o pioneirismo de Henrique Santos Dumont em automóvel a explosão na cidade de São Paulo: É o requerimento que faz, datado de 1901, ao governador da cidade requerendo baixa do lançamento do imposto sobre seu automóvel.

CLASSICOS

Os automóveis hoje tidos como clássicos são, os que, devido as suas características mecânicas e estéticas mantem-se como padrões de elegância e distinção em qualquer época.

Na fabricação destes automóveis utilizavam-se materiais como prata, alumínio, bronze e muitas vezes até ouro; madeiras raras e selecionadas, couro curtido de modo a manter sua beleza, cor e cheiro característico por muitos anos; lã de carneiro de raças especiais, tintas aplicadas dezenas de vezes, para que jamais a carroçaria apresentasse defeito algum em sua superfície.

Pode-se definir um carro clássico de acordo com vários critérios dos quais podemos apontar:

1 - Data de fabricação. São considerados clássicos os carros construídos desde a metade da década de 20 até a explosão da 2ª Grande Guerra (1939), com exceção do Lincoln Continental fabricado até 1948, do Bugatti modelo 101, de todos os Bentleys e Rolls-Royce e de alguns Delage e Dela^ugaye, construídos até 1950.

2 - Volume da produção. Todos os clássicos foram produzidos em quantidades limitadas.

3 - Cuidados na fabricação, inclusive com a parte mecânica.

4 - O custo da fabricação, já que ao fabricante interessava apenas o produto final minuciosamente construído, independente de seu custo.

5 - A clientela a que se destinavam. Esta selecionada clientela exigia não só beleza, qualidade e desempenho, mas, principalmente que o carro possuísse características únicas, capazes de diferenciá-lo de todos os outros automóveis.

6 - O valor dos automóveis. Veículos que hoje valem muitas vezes seu preço original e cujo valor continua subindo, independente do ano de fabricação.

Segundo pesquisa feita no livro Sports & Classic Car by Griffith Borgeson & Eugene Jaderquist - New York, podemos apontar as principais marcas de automóveis clássicos:

Auburn	Isotta Fraschini
Alfa Romeo	Lincoln
Bentley	La Salle
Bugatti	Marmon
Cadillac	Maubach-Zeppelin
Chrysler	Mercedes-Benz
Cord	Packard
Cunningham	Pecrless
Daimler	Pierce-Arrow
Doble	Rolls-Royce
Duesenberg	Stutz
Franklin	SS Jaguar
Hispano -Suiza	Wills St. Claire

(Colaboração de Roberto Daltro)

COMPRO

- Coleção da Revista Oficina do nº 1
ao 15
248-2615 - Reis
xxxxx
- Faróis completos do Ford 29
227-9311 - R. Machado
xxxxx
- Painel de DKW 1937 ou 38 mesmo sem
instrumentos 248-2615 - Vilhena
xxxxx
- Ford Tudor ou Fordor 28 a 31
227-9311 - R.Machado
xxxxx
- 6 (Seis) Pneus 5.50 x 18
286-8839 -M.Cintra

VENDO

- Pontiac 1951 sō faltando pequenos
detalhes
238-0747-José Maria
xxxxx
- Conjunto de Carburador MG-TD 1949 a
1953 268-6880-Luiz Carlos
xxxxx
- Studbacker Farina 1953
768-2806 - Hildebrando

TROCO

- 4 pneus 6.00x16 por um par de faróis
de milha antigo (dos grandes)
225-8265 - Armando
xxxxx
- 5 rodas de arame com Pneus 4.50x 19
por 5 rodas de arame com pneus
4.50x21 287-0143-C.Vitor

Edson - foi visto com um Ford 51 muito empoeirado próximo ao lavador de carros de um Posto de Gasolina em um bairro do subúrbio.

Parabéns, breve mais um Vitoria no Grupo.

-- x --

Luiz Carlos continua com seus carros na Penitenciária. Vamos esperar as "dicas" para ver como ele consegue jogar fiança ou até mesmo "Habeas Carrus".

-- x --

Francisco Sawwen, vem dando um show de bom gosto com sua coleção de carros antigos (miniaturas). Tem sempre uma vaga a sua disposição nas reuniões.

-- x --

Joaquim Martins o novo compa - nheiro do Veteran acaba de adquirir um REO 1929 e já colocou em fase de restauração. Vamos aguardar sua apresentação.

-- x --

Paulo Eugênio continua resguardando sua Buick que é uma jóia. Onde anderá? Acreditamos que seja economia de combustível.

-- x --

Alô Marcio, pode trazer o Chevrolet (que é um Sr. Chevrolet) para as reuniões.

A gordura causada pelas impressões digitais nos paralamas sai com flanela, de leve...