



VETERAN CAR CLUB DO BRASIL

CLUBE DE AUTOMOVEIS ANTIGOS

RIO DE JANEIRO - 1978 - ANO II - N.º XII

Natal à Vista



O **RADIADOR**



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

SÉDE PRÓPRIA : *Estrada da Matriz - Campo Grande*

DIRETORIA:

Presidente	-	<i>Júlio Lopes Christiano</i>
1º Vice-Presidente	-	<i>Armando Dias Maia Filho</i>
2º Vice-Presidente	-	<i>Carlos Eduardo Kingelheofer Fonseca</i>
1º Secretário	-	<i>Roberto Pedro Domingues Machado</i>
2º Secretário	-	<i>Roberto Frederico Sanchez</i>
1º Tesoureiro	-	<i>Marcio Coelho Cintra</i>
2º Tesoureiro	-	<i>Rogério Firmino Velleda</i>
Diretor Social	-	<i>Paulo Eugênio Jewell Drolshagen</i>
Diretor Técnico	-	<i>Paulo Cesar Lemos Guarino</i>

Conselho Fiscal:

- *Carlos Nunes Vilhena*
- *José Maria Velho da Silva*
- *João Francisco Sauwen*

O RADIADOR

DIRETOR RESPONSÁVEL

Carlos Nunes Vilhena

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

(Circulação interna)

○ RADIADOR

Siga tranquilamente, entre a inquietude e a pressa, lembrando-se de que há sempre PAZ no SILÊNCIO.

Tanto quanto possível, sem humilhar-se, viva em harmonia com todos que o cercam; fale a sua verdade mansa e claramente e ouça a dos outros, mesmo a dos insensatos e ignorantes, eles também têm a sua própria história.

Evite as pessoas agressivas e transtornadas, elas afligem o nosso espírito. Se você se comparar com os outros, você se tornará presunçoso e magoado, pois haverá sempre alguém inferior e alguém superior a você. Viva intensamente o que já pode realizar, mantenha-se interessado em seu trabalho, ainda que humilde, ele é o que de real existe ao longo de todo o tempo.

Seja cauteloso nos negócios, porque o mundo está cheio de astúcias, mas não caia na descrença; a virtude existirá sempre; muita gente luta por altos ideais e em toda parte a vida está cheia de heroísmo.

Seja você mesmo. Não simule afeição nem seja descrente do AMOR, porque mesmo diante de tanta aridez e desencanto, ele é tão perene quanto a relva. Aceite com carinho o conselho dos mais velhos, mas também seja compreensivo aos impulsos inovadores da juventude.

Alimente a força do espírito que o protegerá do infortúnio inesperado, mas não se desespere com perigos imaginários; muitos temores nascem do cansaço e da solidão e, a despeito de uma disciplina rigorosa, seja gentil para consigo mesmo.

Você é filho do UNIVERSO, irmão das estrelas e árvores, você merece estar aqui e mesmo se você não pode perceber, a TERRA e o UNIVERSO vão cumprindo o seu destino.

Portanto, esteja em PAZ com DEUS como quer que o conceba. Quais quer que sejam seus trabalhos e aspirações na fatigante jornada pela vida, mantenha-se em PAZ com sua própria alma.

Acima da falsidade, dos desencantos e agruras, o mundo ainda é bonito.

Seja prudente.

Faça tudo para ser feliz.

Um Natal alegre e Feliz Ano Novo



O Redator

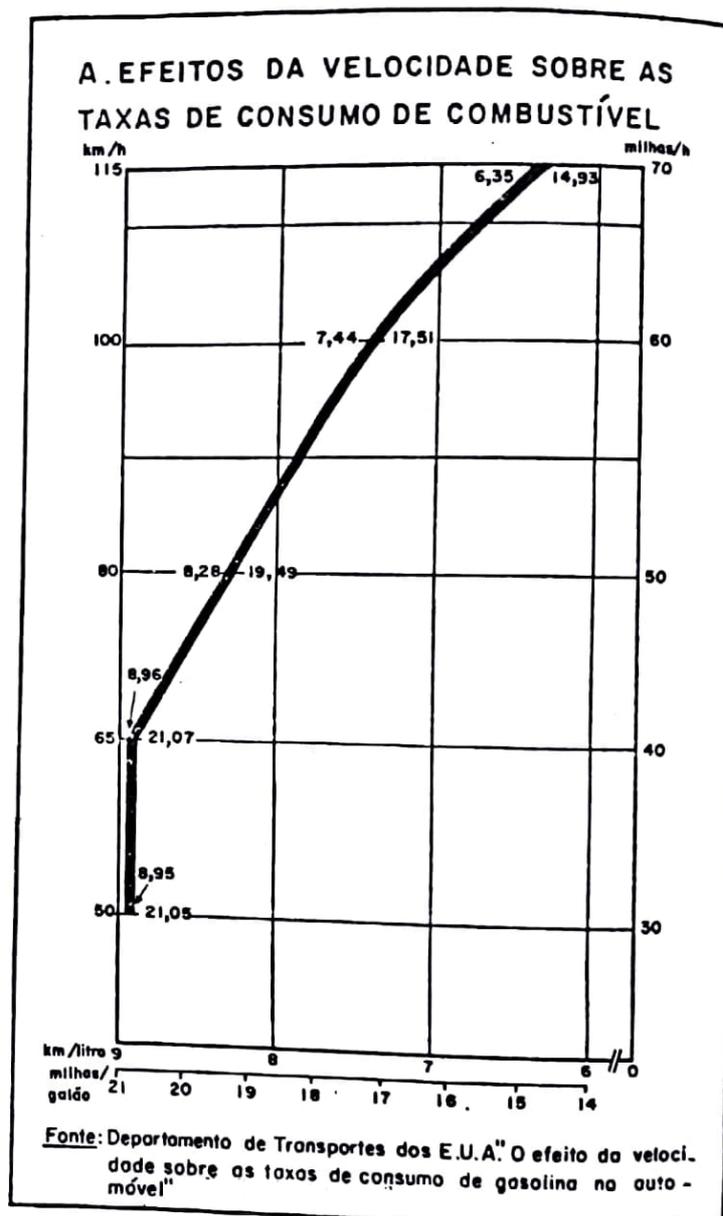
Curiosidade

DIMINUIÇÃO DO LIMITE DE VELOCIDADE

A quantidade de energia necessária ao deslocamento de um automóvel cresce com sua velocidade. A limitação da velocidade nas auto-estradas pode, pois, diminuir consideravelmente o consumo de combustível de cada veículo. Experiências recentes demonstram que o menor consumo de combustível é conseguido com uma velocidade uniforme compreendida entre 50 e 60 Km/h.

Uma velocidade de cruzeiro de 80 Km/h, ao invés de 115 Km/h - proporciona uma economia de combustível entre 25 e 30% (gráfico A).

No plano nacional, a economia assim feita poderia ser considerável. Nos Estados Unidos, por exemplo, calculou-se que a adoção nacional de um limite de velocidade de 90 Km/h (55 milhas/h) significaria uma economia diária de gasolina de 23.845.600 litros - 6,3 milhões de galões (1 galão E.U.A. = 3,785 litros) - ou seja, mais de 2% do consumo diário nesse país.



Colaboração de Alexandre Reis



O CLUBE INFORMA

TRU

1979

VALOR (Cr\$ 1,00) DA TAXA RODOVIÁRIA ÚNICA PARA O ANO DE 1979

Valores adotados com base na Portaria

CLASSE DISCRIMINAÇÃO	SUBCLASSE	FAIXA TRU	ANO DE FABRICAÇÃO									
			1979	1978	1977	1976	1975	1974	1973	1972/71	1970/69	A 1969
Ciclomotores, motonetas e motocicletas, equipadas ou não com carro lateral, triciclos adaptados ou não para transporte de carga de fabricação nacional ou estrangeira.	Até 50 cc	A-1	370,00	350,00	300,00	280,00	250,00	200,00	180,00	150,00	120,00	80,00
	Acima de 50 cc até 150 cc	A-2	800,00	760,00	600,00	450,00	400,00	350,00	300,00	250,00	200,00	130,00
	Acima de 150 cc até 350 cc	A-3	1.050,00	1.000,00	750,00	600,00	500,00	400,00	350,00	300,00	250,00	160,00
	Acima de 350 cc	A-4	2.750,00	2.600,00	2.350,00	1.850,00	1.450,00	1.150,00	900,00	850,00	450,00	350,00
Automóveis de fabricação nacional.	Até 50 HP	B-1	2.700,00	2.250,00	2.000,00	1.650,00	1.400,00	1.250,00	1.150,00	900,00	750,00	575,00
	Acima de 50 HP até 60 HP	B-2	3.450,00	2.900,00	2.650,00	1.950,00	1.450,00	1.250,00	1.050,00	850,00	50,00	575,00
	Acima de 60 HP até 100 HP	B-3	5.000,00	4.150,00	2.900,00	2.250,00	1.900,00	1.500,00	1.200,00	1.000,00	800,00	575,00
	Acima de 100 HP até 150 HP	B-4	6.600,00	5.500,00	4.000,00	2.750,00	2.000,00	1.550,00	1.050,00	850,00	750,00	575,00
	Acima de 150 HP	B-5	8.300,00	6.900,00	4.600,00	3.350,00	2.400,00	1.800,00	1.400,00	1.150,00	800,00	575,00
Camionetas e utilitários de fabricação nacional.	Até 100 HP	C-1	3.600,00	3.000,00	2.550,00	2.000,00	1.450,00	1.200,00	1.000,00	850,00	600,00	575,00
	Acima de 100 HP até 220 HP	C-2	5.100,00	4.250,00	2.800,00	2.150,00	1.500,00	1.100,00	950,00	750,00	650,00	575,00
	Acima de 220 HP	C-3	6.350,00	5.300,00	3.850,00	2.950,00	2.200,00	1.750,00	1.500,00	1.200,00	1.100,00	575,00
Veículos de transporte coletivo (microônibus e ônibus) de fabricação nacional.	Microônibus (GD) Ônibus (G)	D-1	7.900,00	6.800,00	6.100,00	5.450,00	4.200,00	3.200,00	2.700,00	2.200,00	2.000,00	1.250,00
	Até 145 HP (D)	D-2	12.100,00	10.100,00	9.250,00	8.350,00	6.450,00	4.950,00	4.150,00	3.300,00	2.750,00	1.700,00
	Acima de 145 HP (D)	D-3	18.950,00	15.800,00	14.500,00	12.700,00	9.850,00	7.500,00	6.200,00	4.950,00	4.700,00	2.950,00
Veículos de carga (caminhões) de fabricação nacional.	Até 101 CMT	E-1	3.800,00	3.000,00	2.650,00	2.450,00	1.900,00	1.400,00	1.150,00	900,00	750,00	600,00
	Acima de 101 até 201 CMT	E-2	4.800,00	4.000,00	3.450,00	3.100,00	2.400,00	1.750,00	1.450,00	1.150,00	1.100,00	850,00
	Acima de 201 até 301 CMT	E-3	8.400,00	7.000,00	6.000,00	4.350,00	3.350,00	2.400,00	2.000,00	1.700,00	1.500,00	1.150,00
	Acima de 301 até 401 CMT	E-4	11.100,00	9.300,00	8.000,00	7.300,00	5.700,00	4.000,00	3.500,00	3.000,00	2.750,00	2.000,00
	Acima de 401 CMT	E-5	28.800,00	24.000,00	21.000,00	17.500,00	13.500,00	10.000,00	8.500,00	8.500,00	5.500,00	4.000,00
Veículos e máquinas agrícolas e de terraplenagem de fabricação nacional ou estrangeira (quando sujeitos à incidência da TRU)	Até 100 HP	F-1	5.800,00	4.850,00	4.300,00	3.300,00	2.550,00	1.900,00	1.600,00	1.300,00	1.100,00	700,00
	Acima de 100 HP	F-2	14.500,00	12.000,00	10.500,00	8.250,00	6.350,00	4.750,00	3.850,00	3.300,00	2.750,00	1.700,00
Automóveis, camionetas e utilitários de fabricação estrangeira.	Até 50 HP	G-1	7.750,00	6.450,00	3.300,00	2.750,00	1.300,00	850,00	575,00	575,00	575,00	575,00
	Acima de 50 HP até 100 HP	G-2	9.850,00	8.200,00	4.950,00	3.300,00	2.200,00	1.050,00	900,00	800,00	575,00	575,00
	Acima de 100 HP até 150 HP	G-3	17.500,00	14.600,00	8.250,00	4.400,00	3.300,00	2.200,00	1.850,00	1.300,00	1.100,00	575,00
	Acima de 150 HP até 220 HP	G-4	24.000,00	20.000,00	15.000,00	12.000,00	7.700,00	3.850,00	2.950,00	2.300,00	1.150,00	575,00
	Acima de 220 HP	G-5	48.000,00	38.500,00	27.500,00	19.000,00	13.500,00	8.000,00	3.300,00	2.850,00	1.450,00	575,00
Veículos de transporte coletivo de fabricação estrangeira.	Até 145 HP	H-1	33.000,00	27.500,00	23.000,00	17.500,00	12.000,00	9.000,00	7.000,00	5.500,00	4.500,00	2.750,00
	Acima de 145 HP	H-2	56.000,00	47.000,00	40.000,00	30.000,00	21.000,00	15.000,00	12.000,00	9.000,00	8.000,00	4.500,00
Veículos de carga (caminhões) de fabricação estrangeira.	Até 150 HP	I-1	20.000,00	17.000,00	14.500,00	11.000,00	8.000,00	5.000,00	4.200,00	3.200,00	2.750,00	1.700,00
	Acima de 150 HP até 250 HP	I-2	45.000,00	38.000,00	32.000,00	25.000,00	17.000,00	11.000,00	9.500,00	7.000,00	6.000,00	3.800,00
	Acima de 250 HP	I-3	68.000,00	57.000,00	48.000,00	37.000,00	26.000,00	18.000,00	14.000,00	11.000,00	9.500,00	6.500,00

* FAIXA TRU A SER INFORMADA NO FORMULÁRIO PELO ÓRGÃO DE TRÂNSITO
 ** OBSERVADO O REGISTRO NO CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL - CDI

CONVENÇÃO. CC - cm3
 GD - GASOLINA OU DIESEL
 HP - POTÊNCIA BRUTA MÁXIMA

D - DIESEL
 G - GASOLINA
 CMT - CAPACIDADE MÁXIMA DE TRACÇÃO

FATO SEM FOTO

ARNALDO S. ROCHA

CORRESPONDENTE NOS ESTADOS UNIDOS

LA CROSSE WISCONSIN

" OS AMERICAN COLLECTORS "

Como muitos dos leitores já devem imaginar, o interesse dos americanos pelos carros antigos é muito grande.

Esse "grande" poderia ser traduzido em números como por exemplo os 235 000 dólares pagos por um DUESEMBERG SJ 261 de 1932 em um leilão realizado em 24 de setembro em Auburn, Indiana, ou o extenso número de publicações, empresas e pessoas envolvidas ou especializadas nesse assunto. Porém, talvez mais interessante do que a grandiosidade dessas atividades é o carinho que acompanha o trabalho de alguns aficionados.

La Crosse, em Wisconsin é uma pacata cidade do Meio-Este americano, com cerca de 60 000 habitantes. Tem como principal atividade a produção de equipamentos de ar condicionado para consumo mundial e uma famosa cerveja que, apesar dos esforços dos habitantes para consumi-la na origem, se espalha pelo país em belas latinhas azuis. Nessa exemplar comunidade há abrigo para a atividade dos "collectors". Em entrevista que tive com um dos principais "collectors" de La Crosse, Mr. Ernie Anderson, pude sentir de perto o carinho que Mr. Anderson dedica a sua coleção. Sua vedete é um BUICK 90 de 1934. O carro realmente está em excelentes condições, embora alguns acessórios tenham sido substituídos por não originais. O que já não acontece com outra jóia de sua coleção, um BUICK 90 de 1937, "hardtop" com 53 000 milhas, que durante anos serviu em uma funerária como carro das flores ou como substituto à limouzine. Suas portas abrem-se no centro e a coluna é retrátil permitindo a entrada de um caixão. O carro como não poderia deixar de ser é preto e está perfeito.

Histórias curiosas como essa acompanham cada carro de sua coleção. Dentro da garagem completamente cheia de peças para eventual reposição, faróis, grades e para-lamas pendurados no teto, está um verdadeiro clássico: um CORD 1936 PHAETON com sua particular tração dianteira e seu motor V.8 Lycoming (antigo fabricante de motores para aviação). Esse carro foi retirado da sucata de uma fábrica na Flórida e precisava de reparos. Sua delicada grade dianteira estava milagrosamente intacta. Outras histórias mais comuns como o Mercury 49 de uma viúva que morava ao norte da cidade e o guardava na garagem apenas porque seu velho cão considerava aquele o melhor lugar para se passar as noites de inverno, acompanham as peças mais recentes desse "collector". Esse Mercury após 16 anos na garagem, teve seus pneus chelos e a bateria trocada. Saiu rodando por seus próprios meios tão suavemente como o fez há quase 30 anos atrás, para o austero funcionário dos correios que o retirou da agência novo em folha.

Esta é a maneira como os americanos desta região tratam suas coleções. Em toda esta região existem muitas fazendas para criação de gado e produção de milho e nelas encontram-se, não raro, verdadeiras peças, perfeitamente recuperáveis, aguardando os olhos interessados de um "collector". Em recente passeio pelas cercanias encontrei um Chevrolet 59, o famoso olho de gato, preto, perfeito. Um lamentável acidente havia semi-destruído a peça. Foi vendido pelo preço dos pneus.

Há aqui também, uma facilidade muito grande para aquisição de ferramentas que permitem ao amador a execução de um trabalho de recuperação ou conservação de suas peças tornando a atividade mais acessível a um maior número de pessoas e também desenvolvendo verdadeiros talentos. Como exemplo de trabalho artesanal e aplicado, existe a "Elite Hevitage Motors Corp" de El Ruy-Wisc. que em cerca de um ano produziu apenas 3 unidades: réplicas do clássico DUESEMBERG 1933 SJ Speedster. Estas réplicas utilizam motores Lincoln 460 (cerca de 8 000 cc) com algumas particularidades de vida moderna (direção hidráulica, freios a disco, ar condicionado) mescladas às características originais, tais como interior aveludado, para-choques moldados a mão, enormes faróis tipo refletor, e a moldura do para-brisa fundido em uma única peça de bronze! O preço dessas unidades é compatível com os grandes clássicos (cerca de 75 000 dólares) mas ainda assim, bem distante dos originais que geralmente estão acima de 100 000 dólares ou atingem o record de 235 000 como mencionado no início da reportagem.

O fato de ser uma réplica poderia inicialmente desmerecê-la, mas se for considerado o trabalho apaixonado do grupo de pessoas que a fábrica em pesquisas com detalhes os originais, como fabricá-los, e os reproduzir manualmente com a mesma obsessão por luxo e qualidade com que Gordon Buehrig o fez a quase 50 anos atrás, passamos a ter uma idéia do que pode valer uma dessas réplicas.

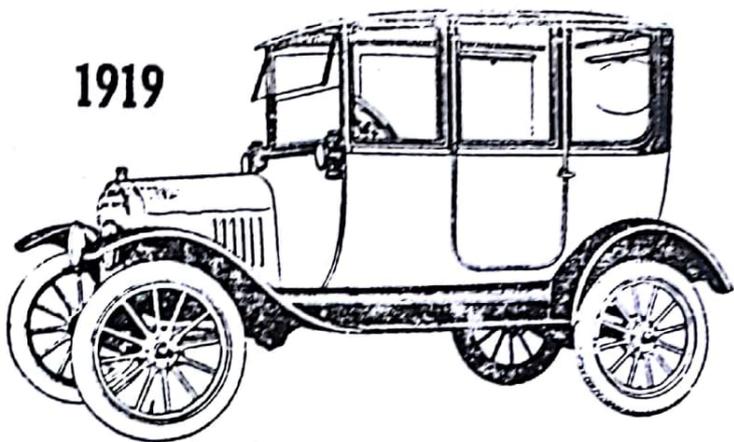
A grandiosidade dos leilões, o gigantismo de algumas empresas dedicadas ao comércio desse tipo de veículos é uma característica do "business" americano, mas como base de toda essa atividade está o trabalho paciente de pesquisa, restauração e amor às suas peças de cada um dos "collectors" amadores como Mr. Anderson e seu BUICK 34 na pacata La Crosse.

UM POUCO DE

FORD

MODELO T

1919



19 Capítulo

"Eu construí um carro para as massas ..." e surgiu o modelo T, o automóvel standard por excelência, o carro universal.

Mesmo a 70 anos de distância, o Ford modelo T ainda hoje poderá ser considerado um marco importantíssimo na história da indústria automóvel e recordado como credor que é de muitas das características que os "utilitaríssimos" da nossa época possuem.

Como já dissemos foi a concretização do sonho de seu criador Henry Ford, homem de origem camponesa que procurou aproveitar ao máximo a utilidade do automóvel, tornando-o acessível ao homem comum, principalmente ao fazendeiro, ao provinciano americano tão isolado dos grandes centros pelas diferentes ou quase inexistentes vias de comunicação.

Para isso seria necessário conceber e construir um veículo leve mas robusto, simples mas funcional, adaptável às mais diversas condições, de fácil manejo e principalmente de baixo custo, acompanhado dum assistência acessível e eficaz.

As dificuldades surgidas para reunir tantas qualidades numa só obra, foram superadas e o automóvel universal foi produzido.

A robustez e leveza foram conseguidas com o emprego do aço-vanádio, muito leve e extremamente forte, idéia brilhante do projetista C. Harold WILLS, que concebeu assim um chassis curvo e resistente, próprio para as estradas (?) do interior. O emprego desse mesmo aço noutros componentes tais como guarda-lamas, deram-lhe a aparência leve, quase infantil, sem prejuízo da sua resistência.

Outra idéia revolucionária bastante responsável pela simplificação mecânica do "T" foi o seu sistema de transmissão que consistia numa caixa de engrenagens epicíclica (planetários) apenas com 2 velocidades para a frente, acionadas pelo pedal da embreagem, com aceleração manual para manete na coluna de direção.

O baixo custo foi obtido, embora mais tarde, com a standardização total, simplificação e consequente alta produção (na ordem de 2 milhões de unidades por ano (1921-25) e 9 mil diários).

Embora um veículo de manutenção simples - a maior parte das avarias eram reparadas com chave inglesa e martelo ou alicate e arame - dispunha o FORD de assistência montada em todo o país e mais tarde a nível internacional. Nos Estados Unidos eram tão familiares as peças para o FORD que se podiam adquirir em qualquer "venda" ou drogueira provinciana como se tratasse de indispensável produto doméstico.

O Ford Modelo T foi, na verdade, o automóvel básico, universal, utilizado em quaisquer condições e para qualquer finalidade (exceto para a "high society"). O proprietário dum Ford que pretendesse mais conforto, performance ou demais aditivos, teria que o adaptar aos seus gostos e objetivos para o que dispunha dum sem número de fabricantes e fornecedores de "itens", desde carroçarias completas, jantes de raios metálicos, pára-choques, motores de arranque aos mais diversos acessórios.

Isto porque, após a standardização do modelo Henry Ford fabricava apenas o automóvel simples, utilitário e robusto, o restante era com o cliente. Como não possuíam amortecedores, Ford dizia que os amortecedores se riam o próprio corpo dos passageiros e quanto à cor, podiam escolher qualquer uma desde que fosse a preta.

Estes e outros princípios faziam parte da doutrina denominada depois "FORDISMUS".

Após o lançamento do modelo, pelo seu aspecto frágil e fosco, foi jocosamente apelidado de "TIN LIZZIE" (Lizzie de lata), nome pelo qual mais tarde se tornaria conhecido no País de origem mas numa forma mais carinhosa e familiar.

O "Tin-Lizzie" foi objeto de histórias, piadas, anedotas e até canções, o que mais contribuiu para a sua popularidade. As anedotas foram estandardizadas com o modelo e dizia-se até Henry Ford tinha duas linhas de montagem - uma para automóveis e outra para anedotas!

Mesmo com piadas e anedotas estandardizadas, o modelo T impôs-se, espalhando-se por todo o mundo sobre rodas. Para os americanos foi uma instituição nacional para a indústria automóvel um sucesso jamais repetido.

Até 1910, o modelo T fabricado na primitiva fábrica de Dearborn, Michigan e em Windsor, Ontário no Canadá. A partir de 1910 entra em funcionamento a nova fábrica de Highland Park e em 1911 a primeira linha de montagem fora da sede, é inaugurada em Kansas City. No mesmo ano inicia-se o fabrico na Inglaterra com a fábrica Dagenham. Mais tarde, o modelo T, será montado em diversas linhas espalhadas por diversos países.

Durante a época dos chamados "carros de latão" que vai de 1909 a 1915, a produção foi relativamente lenta, o que é compreensível, pelas constantes alterações que iam sendo efetuadas, tanto nos componentes como nos métodos de fabrico e nas próprias linhas de montagem.

No primeiro ano de fabrico, apenas alguns milhares de veículos foram produzidos. Até 1913, a produção anual andava na ordem das dezenas de milhar; de 1913 a 1915, com a progressiva simplificação e aperfeiçoamento alcançados, a produção anual passou às centenas de milhar, sendo atingido o primeiro milhão de unidades produzidas, apenas em 1915.

Em agosto de 1916 a estandardização é efetuada em pleno e o modelo T sofre alterações que permitem a sua produção em massa. Além da cor única (a preta), são eliminados os componentes de latão que é substituído pela chapa pintada de preto.

Entra no princípio deste período em funcionamento a gigantesca unidade industrial FORD, a Rouge Plant, em Detroit, que vai permitir que a produção anual atinja a ordem dos milhões por ano, quantidade jamais alcançada, mesmo nos nossos dias.

Assim, em 1921 são atingidos os 5 milhões de unidades produzidas; em junho de 1924, os 10 milhões e em 26 de maio de 1927 os 15 milhões!

Record do fabrico diário:

9 109 unidades em 25.11.25

Record do fabrico anual:

2 201 188 unidades em 1923

Nos Estados Unidos o fabrico termina em junho de 1927 com o número 15 458 781, enquanto que na Inglaterra o último modelo T de volante à direita é terminado em dezembro com o número 302 000 e na Austrália com o número 24 301.

Carlos Nunes Vilhena



VETERAN CAR CLUB DO BRASIL
 RELATORIO DA TESOUREARIA
 AGOSTO (8) SETEMBRO (9) OUTUBRO (10)
 NOVEMBRO

ACUMLADO JANSEIRO A NOVEMBRO
 D E S P E S A S

Saldo de Julho Rec. Est. M. Cerais				
Titulo Socio Propriet. S.P. 49 LCM	3a. (8)	500,00	29.973,58	
<u>Taxas Manutenção S.P.</u>				
1a TRI-1- SP 21JCSMN (10)		180,00		
2a TRI-9- SPF 07RFS, SP37JWVS,				
43CENE, 44RPDM, 27IR,				
35MCD, 51JCSM(8) 21JCSMN, 39				
JISM, (10)		1.620,00		
1a TRI-8- SPF 07RFS, 18JLC, 43				
CEMF, 44 RPDM, 55RFV,				
51JCSM(8) 34DMF e 21JCSMN(10)	1.440,00	3.240,00		
<u>Taxas de Manutenção S.C.</u>				
3a TRI 8002PEBV e 04PRAC(10)		300,00	4.040,00	
			<u>34.013,58</u>	
Saldo de Outubro=300, Est. M. Cerais			30.941,28	
<u>Taxas Manutenção S.P.</u>				
2a TRI -2- SP42CIV e SP52CRV		360,00		
1a TRI -3- SP210FCL, SP20RMCL		540,00		
SP37JWVS				
4a TRI -4- SP210FCL, SP18JLC,				
SP20RMCL e SP44RPDM		720,00	1.620,00	
			<u>32.561,28</u>	
Saldo de 1977 - Banco Ext. Minas Cerais "Benge"			24.222,08	
<u>Títulos de Socios Proprietarios</u>				
Totais de Socios Contribuintes		900,00		
<u>Taxas de Manutenção</u>				
1a TRI SP -21-		5.500,00		
2a TRI SP -22-		3.960,00		
3a TRI SP -17-		2.340,00		
4a TRI SP -5-		900,00		
2a TRI SC -6-		900,00		
1a TRI SC -6-		900,00		
4a TRI SC -2-		200,00		
			2.100,00	
<u>Taxas de Encargamento Sede Camp.</u>				
1a TRI		210,00		
2a TRI		240,00		
Taxas Diversas		220,00		
			18.990,00	
<u>Presidência</u>			<u>43.212,08</u>	

Sede Campestre

Condução - Novembro	425,00		
Luz -Out/Nov	49,00		
Água -Nov	109,00		
Compra 1 registro hidraul.	80,00		
Departamento Social		663,00	
Telegran Veteran - Curitiba			33,90
Saldo Para Dezembro - Bco. Benge			<u>31.854,38</u>
			<u>32.571,28</u>

1- Sede Campestre

Condução Ate Nov.	4.152,00		
Luz Idem	241,00		
Água Idem	360,00		
Lixo (Taxa 1978)	222,60		
Imp. Freadial 1977	412,90		
Cadeado/Rechadura	229,00		
Reparos Mosso Imov.	1.549,00		
	7.166,50		
		64,00	
		2.459,30	
		1.592,00	
		1.622,00	
		1.592,00	

2- Departamento Social

Homenagem Postura	2.000,00		
Lord Montagu-London	275,30		
Medalha Escola Naval	180,00		
Veteran - Curitiba	33,00		
		2.488,30	
			64,00
		2.459,30	
		1.592,00	
		1.622,00	
		1.592,00	

SEU - Tesoureiro

Total Despesas Janeiro a Novembro 78
 Saldo Para Dezembro, Banco Benge

43.212,08

VENERAI CARI CIBI DO BRASIL

ANÁLISE E RECONCILIAÇÃO DA RECEITA TOTAIS ACUMULADOS JANEIRO A NOVENBRO 1978

SÓCIOS PROPRIETÁRIOS

1º Trimestre	2º Trimestre	3º Trimestre	4º Trimestre
Quadro Social 55	9.900,00	9.900,00	9.900,00
Sócios Indefinid. 20	(3.600,00)	3.600,00	3.780,00
Bolões Atuantos 35	6.200,00	6.200,00	6.120,00
Taxas Recebidas 31	5.580,00	3.960,00	2.340,00
Taxas 1977/1978 2	360,00	360,00	360,00
A Receber	180,00	180,00	27 A Receber
SP 36 Paulista 1	180,00	180,00	1 Receber
SP 45 ECEBO 1	180,00	180,00	4 Receber
35	6.300,00	6.300,00	34

Recebidas 900,00
 2 1977/1978 2 Recebidas 900,00
 19 A receber (to- dos demais) 3.420,00
 Pagaram:
 07 R.F. Barches 10 F. Cleão
 10 V. Cláudio 14 LCPastana
 14 LCPastana 18 JLChristiano
 18 JLChristiano 20 RKLázio
 21 JCSkurioy Hs 44 RPKachado
 22 MCCGibtra 6.120,00
 34 ADMZia Pa
 43 CEFFonseca
 44 RPKachado
 51 MCSouza Ns
 20 RKLázio
 37 JMVSilva
 55 R.V. Velleda

SÓCIOS CONTRIBUÍNTES

2º Trimestre	3º Trimestre
6 Admitidos e recebidos	2 Sócios Contribuintes
6 Joias recebidas	6 Recebidos
	3 A Receber, conf. Abaixo:
	03 Luiz A. Tiroco
	05 Roberto Daltro
	06 Synval Reis
	9
	3 Joias Recebidas
	300,00

2 Recebidos 1.350,00
 2 Recebidos 900,00
 01 RHaddad
 07 Icarvalho
 7 A Receber 450,00
 2 1.350,00
 300,00
 2 Recebidos 1.350,00
 01 RHaddad
 07 Icarvalho
 7 A Receber 1.050,00
 2 1.350,00
 1.350,00

PRESTAÇÕES TÍTULOS SÓCIOS PROPRIETÁRIOS

1º Trimestre	2º Trimestre	3º Trimestre	4º Trimestre
SP 54 FCG 250,00	250,00		
2º Trimestre			
SP 45 FCG 1.000,00			
SP 45 FCG 1.500,00			
SP 49 LCA	1.500,00	1.000,00	2.750,00

RECEITA A RECEBER ATÉ 31 DE DEZEMBRO DE 1978

S.P.	1º Trimestre	350,00
S.P.	2º	1.800,00
S.P.	3º	3.420,00
S.P.	4º	4.860,00
S.C.	3º	450,00
S.C.	4º	1.050,00
		11.240,00

Presidencia

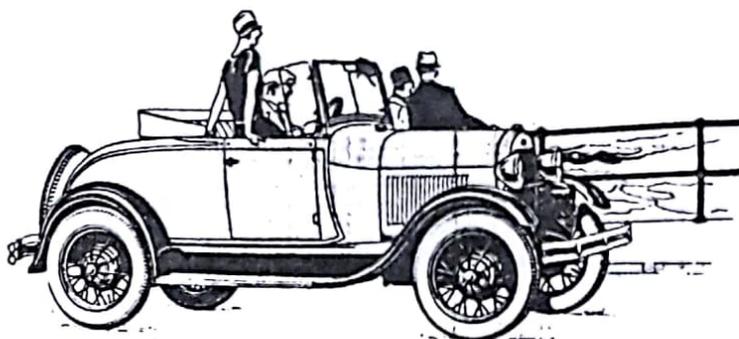
SEI. 2ª Tesouraria
[Assinatura]

AH! OS BONS TEMPOS.

Carlos Nunes Vilhena

Sem querer dar agora uma de saudosista, vamos dar a mão a palmatória e reconhecer a beleza e o charme imortal desses "coroas".

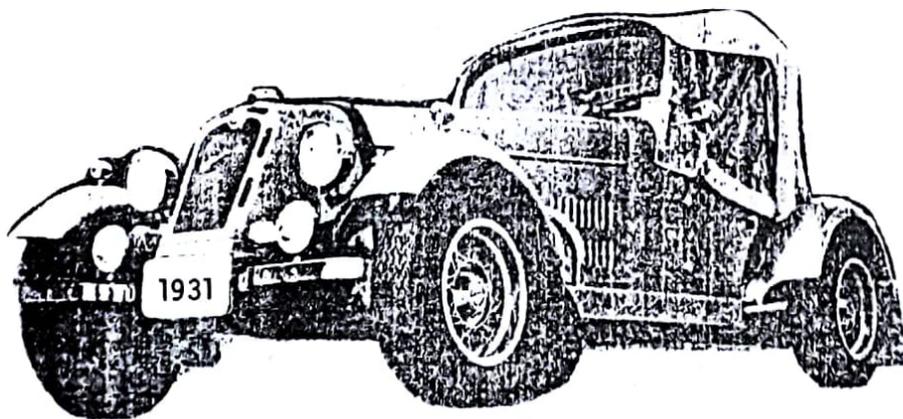
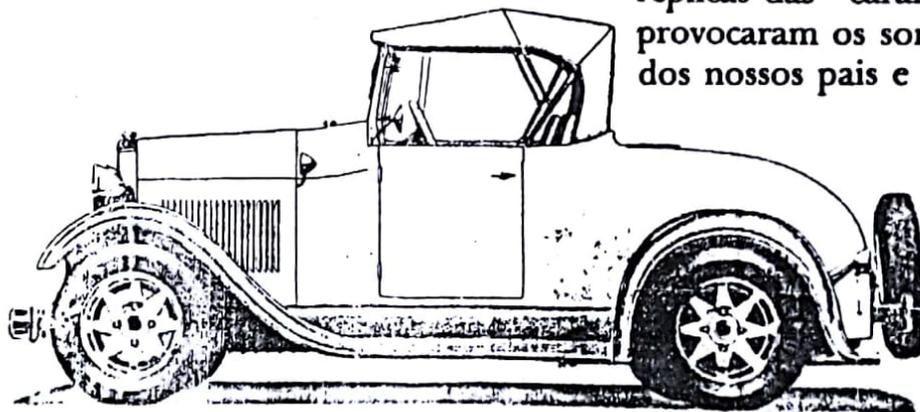
Feitos com a preocupação e o cuidado de se tornarem obsoletos, esses modelos até hoje apaixonam e fascinam a milhares de pessoas em todo o mundo.



Seguindo essa trilha diversas firmas começaram a confeccionar artesanalmente réplicas das "carangas" que provocaram os sonhos dos nossos pais e avós.

MODELO 29

A Tander, que produzia a réplica do Bugatti, vem agora com uma cópia do Ford 29. Lembrando os anos 30, está equipado com motor do Brasilia, com dupla carburação



ALFA ROMEO P33

Com uma autenticidade quase completa, esta réplica do modelo Alfa Romeo, de 1931, vem equipada com o motor do Brasilia, com dupla carburação, e chassi da linha Volkswagen

Quem gosta do que faz, tem orgulho de mostrar como faz.