

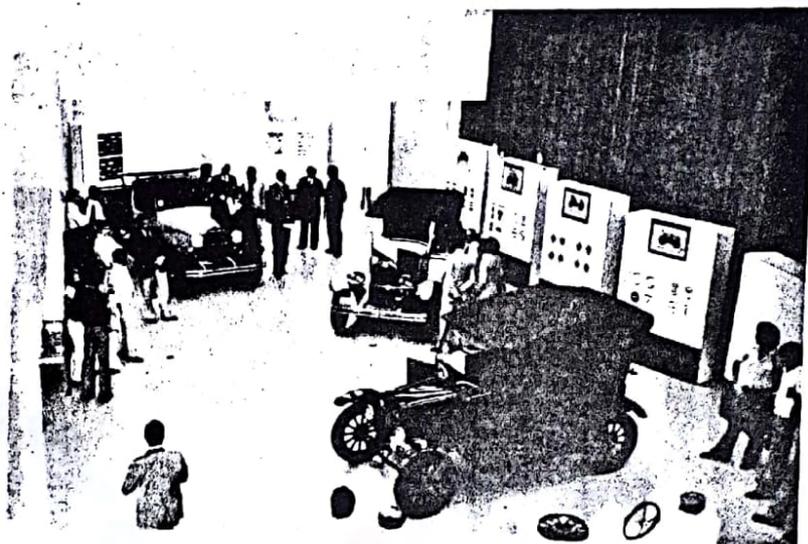


VETERAN CAR CLUB DO BRASIL

CLUBE DE AUTOMOVEIS ANTIGOS

RIO DE JANEIRO — 1978 — ANO II — N.º X

O RADIADOR



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

SEDE 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:

-	<i>Carlos Nunes Vilhena</i>
-	<i>José Maria Velho da Silva</i>
-	<i>João Francisco Sauwen</i>

O RADIADOR

DIRETOR RESPONSÁVEL

Carlos Nunes Vilhena

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

(Circulação interna)

O RADIADOR

Ainda sem a inovação pretendida, porém com a expectativa de atingir nossos anseios, continuamos as nossas informações.

Estamos sentindo a necessidade de coesão entre os sócios a fim de promovermos maior número de eventos.

Durante estes dois meses encontramos reportagens em jornais, revistas e até em jornais cinematográficos, o que significa que já somos notícia sem a pretensão de ser. A publicidade pessoal ou do Clube pode ser, e já estamos sentindo, promocional ou prejudicial, caso não seja bem feita. Cada vez que lemos ou ouvimos certas entrevistas chegamos a estremecer, tal o entusiasmo do entrevistado, que na maioria das vezes inflaciona o mercado, tentando valorizar seu próprio carro. Já existe, entre os nosso companheiros alguns negociantes que vem colaborando com tal inflação.

Não devemos deixar desaparecer o acordo de cavalheiros , o intercambio, a cessão de peças, as orientações, a aquisição de carros que por qualquer motivo o companheiro não possa adquirir, e pensemos também em restabelecer as reuniões cordiais que durante tanto tempo pudemos participar.



O CLUBE INFORMA

VETERAN CAR CLUB DO BRASIL-RIO DE JANEIRO-Clube de Automóveis Antigos

Rua Senador Dantas, nº 117 S/1137 - tel. 252-4840

Prezado Consócio:

A Assembléia Geral do VETERAN CAR CLUB DO BRASIL, reu-
* nir-se-a no dia ~~12~~ 20 de outubro de 1978, para eleger nove membros da
Diretoria, dois membros efetivos e dois suplentes do Conselho Fiscal
(Art. 33, letra a e 38 dos Estatutos), em um total de treze membros,
resolveu a Diretoria, em caráter excepcional, por decisão unânime con-
siderando o elevado número de membros a serem eleitos em relação ao
pequeno número de sócios atuantes, que se proceda à eleição para o
biênio 79/80, da seguinte forma:

a) - Até às 18 horas do dia 10 de setembro deverão
ser registrados na Presidência chapas contendo o nome e assinatura de
candidatos a Presidente, 1º Vice-Presidente e um membro efetivo do
Conselho Fiscal;

b) - O registro da chapa sómente será procedido pe-
la Presidência se subscrita por dois sócios, proprietários ou contri-
buintes;

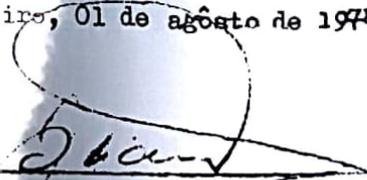
c) - A eleição se fará por chapa não valendo a assi-
natura do subscritor da chapa como voto;

d) - Os candidatos eleitos, indicarão os demais mem-
bros da Diretoria e do Conselho.

A Diretoria esclarece que a votação será realizada
no horário de 20:30 às 21:30 horas, na sede do Automóvel Club do Bra-
sil, e fornece o anexo modelo de chapa de candidatos.

Assembléia Geral:
20 de outubro de 1978

Rio de Janeiro, 01 de agosto de 1978.


JULIO LOPES CRISTIANO
Presidente-

informativo do pessoal

VETERAN CAR CLUB DO BRASIL - REUNIÃO 10 DE AGOSTO DE 1978

RELATÓRIO DA TESOUREARIA CONFORME DETERMINA ESTATUTOS

Meses de Maio - Junho - Julho 1978

R E C E I T A

Saldo de Abril			
Dinheiro - Vale	1.500,00		
Cheque a depositar	250,00		
Banco BEMGE	<u>30.210,18</u>		31.960,18
T.S.P. 49 LCM 2a. parcela (7)		500,00	
Jóias SC05, SC06 (5)	200,00		
SC07, SC08, SC09 (7)	<u>300,00</u>	500,00	
<u>Taxas de Manutenção S.P.</u>			
1º Tri S.P. 50JP (5)	180,00		
2º Tri S.P. 50JP (5)	180,00		
2º Tri (7)			
10FCL, 18JLC, 19MDF			
20RML, 29CAGP, 34ADM			
6 x 180,00	<u>1.080,00</u>	1.440,00	
<u>Taxas de Manutenção S.C.</u>			
2º Tri SC05 e SC06	300,00		
3º Tri SC01,07,08 e 09 (7)	600,00		
4º Tri SC01 e 07 (7)	<u>300,00</u>	<u>1.200,00</u>	<u>3.640,00</u>
			<u><u>35.600,18</u></u>

D E S P E S A S

<u>Sede Campestre</u>			
Referente Maio (6)	400,00		
Referente Junho (6)	400,00		
Referente Julho (6)	400,00		
Referente Agosto (7)	400,00		
<u>Com Imóvel</u>			
Material adquirido conf. Notas q. liquidaram			
vale de 06.03.78 Ch. 472.271	1.469,00		
Conserto Fechadura (7)	150,00		
Luz até 7/78 (6 e 7)	49,00		
Comlurb Taxa Lixo (6)	222,60		
Cedae - Água Esg. (6)	<u>126,00</u>		3.624,60
<u>Administração</u>			
Custo talão cheque (6)			2,00
<u>Departamento Social</u>			
Homenagem Póstuma SP F 04 (5)			<u>2.000,00</u>
			5.626,60
<u>Saldo para Agosto</u>			
Em dinheiro	-0-		
Banco Est. Minas	<u>29.973,58</u>		<u>29.973,58</u>
			<u><u>35.600,18</u></u>

Assinado

continua ...

ACUMULADO 1º SEMESTRE MAIS JULHO 1978

Saldo de 1977		24.222,08
T.S.P. Prest. Receb.	2.250,00	
Jóias	900,00	
<u>Taxas</u>		
Manutenção S.P.		
1º 30	5.400,00	
2º 11	1.980,00	
3º 2	360,00	
4º 1	180,00	
44	<u>7.920,00</u>	7.920,00
Manutenção S.C.		
2º 6	900,00	
3º 4	600,00	
4º 2	300,00	
12	<u>1.800,00</u>	1.800,00
Estacionamento Sede		
1º 7	210,00	
2º 1	30,00	240,00
Rendas diversas	<u>220,00</u>	<u>13.330,00</u>
		<u>37.552,08</u>
<u>Sede Campestre</u>		
Despesas Jan/Agosto		2.908,00
Luz Jan/Julho	145,00	
Água	126,00	
Lixo	<u>222,60</u>	493,60
Imóvel		
Cadeado e Fechadura	229,00	
Reparos	1.469,00	
Imposto Predial	<u>412,90</u>	<u>2.110,90</u>
Sub Total		<u>5.512,50</u>
<u>Administração</u>		66,00
<u>Departamento Social</u>		<u>2.000,00</u>
Total das Despesas		7.578,50
Saldo para Agosto		
Dinheiro	-0-	
Banco BEMGE	29.973,58	<u>29.973,58</u>
		<u>37.552,08</u>

A RECEBER

T.S.P. 3a. Prestação SP 40 LCM	500,00
Taxa Manutenção 1º SP 21 JC SMN, SP 36ICAA, SP45ECBC	540,00
Taxa Manutenção 2º SPs 04 (Es- pólio) 07, 27, 35, 37, 38, 39 41,43,44,46,47,42,43,49,51,52 53,54 T = 19 =	3.420,00
Taxa Estacionamento 2º SP 39	
JLSM Reg. 1 e 2	60,00
SP 53JRXB Reg. 3	30,00
SP 51WCSM Reg. 05/12	<u>240,00</u>
	<u>330,00</u>
Total vencidos 30.06.78	<u>4.790,00</u>

Observações - O saldo até 30.6.78 foi conferido contra extrato bancário, o de 31.7.78 ainda não foi fornecido, sendo o saldo constante no livro, pelos documentos escriturados.

[Assinatura]
2º Tesoureiro

Total de	4.790,00
Inclua-se:	
Manut. 2º Tri SP36PCAA	
SP21JC SMN e SP45ECRBC	<u>540,00</u>
Total Vencidos	5.330,00

SENAI DR-RJ



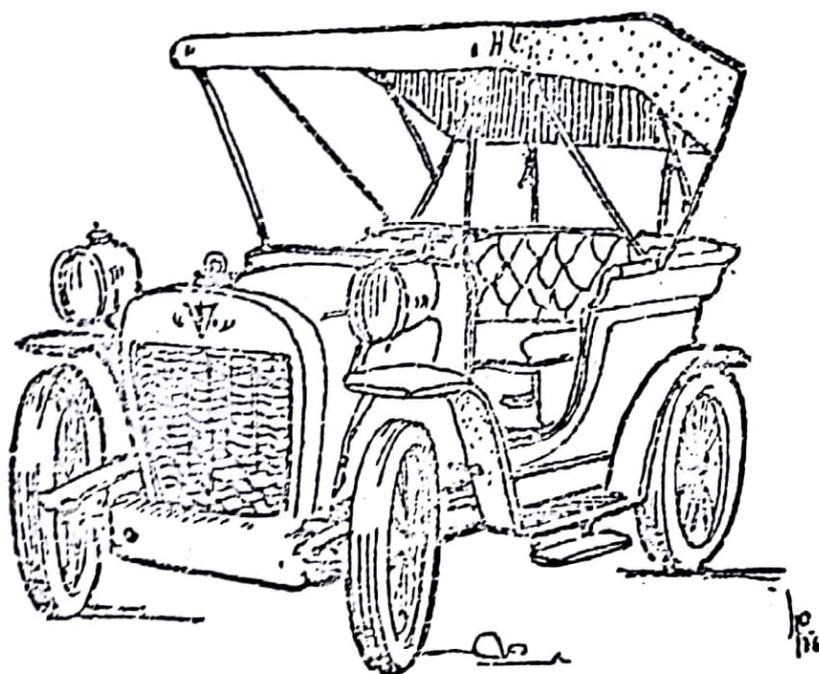
VETERAN CAR CLUB DO BRASIL

CLUBE DE AUTOMOVEIS ANTIGOS

RIO DE JANEIRO

... COMO NOS

velhos tempos.



Salão de Exposições

início : 24 de julho

R. Mariz e Barros, 678 - Tijuca

FATO SEM FOTO

Com o título de "Como nos Velhos tempos" recebemos o convite para participar de uma Exposição no Salão do SENAI - Rua Mariz e Barros, 678.

Tal convite verbal, levado ao Presidente Júlio, imediatamente foi aceito, e para tanto colocou a disposição 2 carros Oakland 27 e Ford 1919. O convite foi estendido ao Joaquim Martins, Chevrolet 1928, ao Roberto Machado, Ford 1929 e ao Vilhena com Chandler 1927.

Além dos carros expostos contamos com a exposição de Miniaturas do Francisco Sauwen, recortes e xerox de jornais da década de 20, bem como fotos de vários eventos do Veteran, pertencentes ao Paulo Guarino.

Tivemos ainda Rodas de Raio de Madeira, Volantes, Taxímetros, Paineis de Direção Defensiva, etc. Os convites para inauguração foram feitos a várias autoridades. Destacamos a presença de vários Conselheiros do SENAI, Federação das Indústrias, C^{te} Corpo de Bombeiros, Diretor Regional do SENAI, Diretor Adjunto, Diretores de Operações, Diretores de Centro de Formação Profissional, Diretores de Divisão .

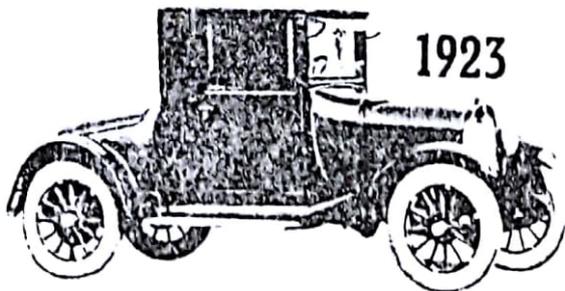
A programação de abertura contou de Discurso proferido pelo Diretor Regional do SENAI - Dr. Roberto Guimarães Boclin, agradecimento pelo representante do Presidente do Veteran Car Clube Dr. Carlos Nunes Vilhena e em seguida foram projetados no auditório filmes sobre Direção Defensiva.

Posteriormente foi oferecido um Coquetel a todos os presentes. Compareceram pelo Veteran, o Presidente Júlio Cristiano, Armando Maia, Roberto Machado, Joaquim Martins, Luiz Carlos, Carlos Reis Vilhena, Paulo Guarino, Carlos Nunes Vilhena, Carlos Eduardo Fonseca.

Vários companheiros do Veteran levaram familiares o que deu um brilho excepcional à inauguração. Durante o período destinado a Exposição recebemos aproximadamente 1200 visitantes (assinaturas no livro de visitas) sendo Industriais, Diretores de Departamentos de outros Estados, Diretor do Departamento Nacional do SENAI.

Sucesso absoluto. Ao encerrar a Exposição, a Diretoria do Departamento Regional mandou expedir um ofício de agradecimento e um Certificado acompanhado de medalha comemorativa do SENAI aos 7 participantes cuja entrega foi efetuada pelo Dr. Carlos Nunes Vilhena, Diretor de Operações do SENAI e membro da Diretoria do Veteran Car Clube do Brasil.

A Diretoria do Veteran externa seus agradecimentos pela atenção e hospitalidade dada pelo SENAI/RJ.



1923

UM POUCO DE DODGE

- O carro que fez a palavra "confiabilidade popular" começou em segundo plano em uma loja de bicicletas.

O nome Dodge era famoso na indústria automobilística, bem antes dos irmãos, John e Horace, decidirem eles mesmos a construir um carro. Nascidos em Mites, Michigan, ambos manifestaram, desde jovens, uma visão mecânica incomum e uma inclinação para trabalhos manuais. Em 1899, John e Horace foram para Windsor, Ontario, onde abriram uma loja de bicicletas, e não somente vendiam como também passaram a construir bicicletas para vender, logo conseguindo uma considerável parcela de sucesso.

Como retaguarda, eles começaram também a produzir uma pequena quantidade de peças para algumas das principais fábricas de automóveis da época. Em pouco tempo, a perícia de ambos nesse campo, resultou em tanto sucesso, que a fabricação de bicicletas passou para segundo plano. Por volta de 1901, com uma reputação estabilizada como mestres mecânicos artesãos, os irmãos Dodge transferiram suas atividades para Detroit, e no ano seguinte já firmes, receberam a primeira grande ordem de peças, a maior até então feita por uma fábrica de autos. Eles decidiram, em 1903, parar de fabricar bicicletas e concentrar todos os seus esforços na produção de eixos, transmissões, partes mecânicas da direção e cárter para motores; assim, a firma Dodge Brothers estava instalada de vez no comércio de automóveis e para ficar.

Sete anos mais tarde, os pedidos de peças se multiplicaram ao ponto de os irmãos conseguirem alcançar uma ótima colocação, que é hoje a principal instalação Dodge em Detroit. Numa área de aproximadamente 24 acres, fábrica original de peças mecânicas Dodge tornou-se a maior organização dessa espécie nos U.S.A.

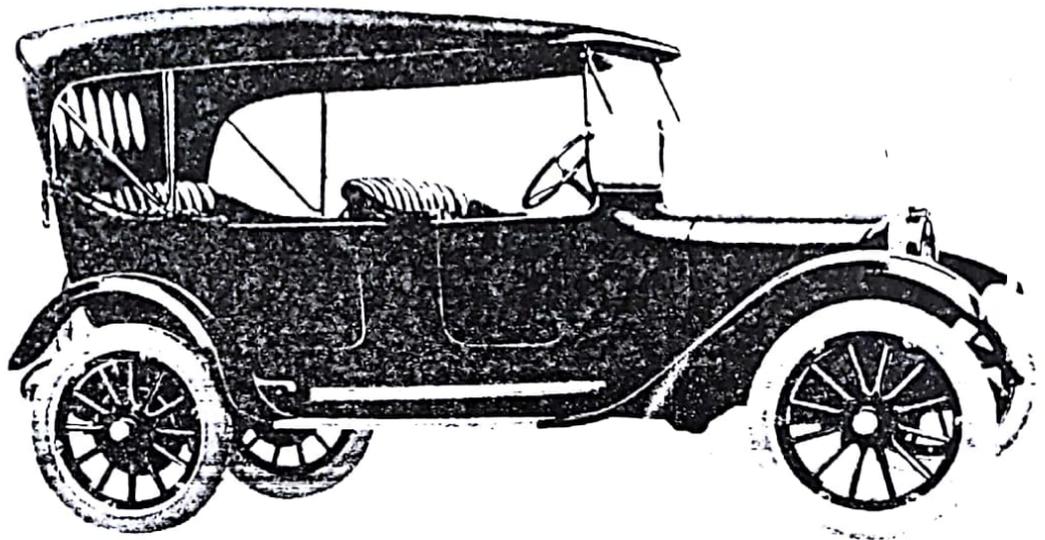
Deste ponto até a construção de um veículo completo, foi praticamente mais um degrau e, quando, em 1914, os irmãos Dodge produziram o seu primeiro carro batizado com esse sobrenome (DODGE), a companhia já tinha fabricado componentes para mais de meio milhão de automóveis de outros fabricantes (marcas).

A resposta da aceitação dos novos carros Dodge Brothers foi imediata e decisiva. Cerca de 22.000 firmas foram ampliadas para revendedores especializados e com sua apresentação oficial, em 14 de novembro de 1914, o novo carro era modelo Touring para cinco lugares, tinha um motor de 4 cilindros com 24 HP, 112 polegadas de distância entre eixos e pesava 2250 libras, tornando-se, em pouco tempo, um sucesso espetacular. A razão não é difícil de se descobrir: neste carro foi combinado bom senso e desenho prático, com o prestígio da marca Dodge de qualidade de fabricação, enquanto era vendido a um preço bem razoável. Ele se caracterizava também por uma grande novidade - o carro que tinha, realmente, toda a carroçaria feita de aço, oferecida para o público americano.

Com esse primeiro carro, os irmãos Dodge tornaram-se identificados como líderes na construção de automóveis e como precursores de inúmeras inovações na indústria automobilística. Entre elas estava a política de evitar a mudança dos modelos dos carros anualmente como um truque de promoções de vendas (uma prática que poderia perfeitamente ser restaurada hoje em dia). Em vez disso, a companhia oferecia inovações, na medida em que elas fossem desenvolvidas e testadas. Como resultado, a Dodge alcançou renome mundial, como um automóvel verdadeiramente seguro, o qual refletia seu genuíno valor e com bastante categoria.

Em 1916, quando o carro Dodge era oferecido em quatro modelos de carroçaria, por uma modesta quantia, que variava de \$ 785 a \$ 950 (dólares), o General John J. Pershing usou um desses automóveis como seu carro de comando, durante uma batalha travada na fronteira do México. A contribuição da produção Dodge para a Primeira Grande Guerra também foi notável. Centenas de carros, para carregar tropas, veículos de combate e ambulâncias, foram produzidos por essa firma e colocados em pleno uso; durante 1917, a Dodge também produziu os complicados mecanismos bélicos para as famosas French 75 e morteiros de 155 mm. Onde outras fábricas tinham tentado e falhado, a Dodge era sucesso, na ampliação de produção em massa e de métodos para a fabricação desses complexos componentes de armas de guerra. Não obstante a vasta contribuição para o empenho da guerra, a Dodge foi capaz de oferecer 15 estilos de carroçarias para 1917 e com escolha de distâncias entre eixos de 112" ou 114" polegadas. Naquele ano, também, a Dodge aumentou o número de discos de embreagem; foram incluídos 7 discos e a produção girou em torno de 99.421 unidades, comparada com 70.799 em 1916 - um aumento de cerca de 40% (quarenta por cento), conseguidos em um ano singular.

1914



Novamente, foi um carro Dodge que levou o Dr. Roy Chapman Andrews, na sua famosa expedição, para explorar o deserto de Gobi, onde, até então, nenhum outro carro tinha ousado deixar as marcas dos seus pneus.

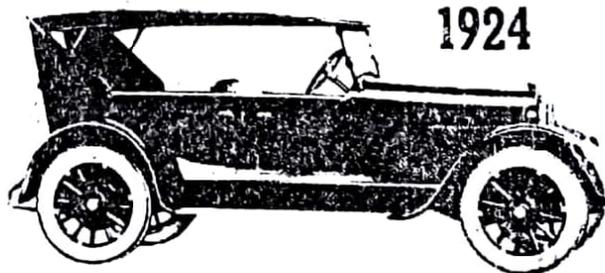
Quase que de repente, em 1920, John e Horace Dodge morreram, com uma pequena diferença de meses entre um e outro - ambos de pneumonia contraída na época da exposição de Automóveis dos U.S.A.. A essa altura, a Companhia já estava fortemente enraizada e capaz de carregar, daí para frente, essa tradição alcançada por essas figuras ímpares da indústria automobilística.

Em 1920, a Dodge continuou a alcançar altos índices de venda e foram comercializados 129.191 carros, com pequenas mudanças em relação ao primeiro e, em 1922, alcançou-se o máximo de vendas, nos 9 anos da história da Companhia - 152.673 unidades foram construídas e vendidas. Ainda em crescente popularidade, saiu, em 1923, da linha de montagem, o milionésimo carro Dodge Allsteel, Sedan, com inúmeras inovações e redesenhado, com chassi mais baixo e mais comprido, 116" e, maior eficiência mecânica.

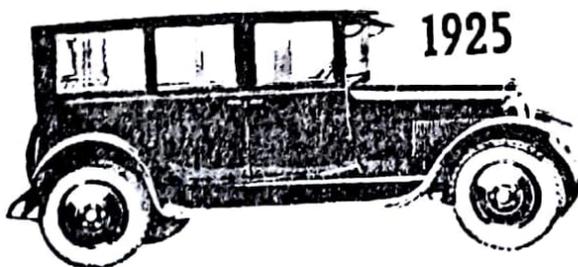
Em 30 de abril de 1925, ocorreu a maior transação comercial da história nacional, até então. O Banco de New York interessou-se e, encabeçado por Dillon, Read e Companhia, comprou os direitos e instalações Dodge Brothers por \$ 146.000.000, um valor realmente astronômico, se considerarmos o preço do dólar atualmente e transportássemos essa quantia para os dias atuais o que daria mais ou menos \$ 70.000.000.

Uma modesta empresa, começando uma década incerta, pelas mãos de dois entusiastas visionários, com talento todo especial para a construção de automóveis, tinha um longo caminho a seguir. E como em tantas outras pioneiras fábricas de automóveis, foi a boa velha bicicleta que lançou e inspirou os gênios de John e Horace Dodge nas suas meteóricas carreiras para o ápice do sucesso.

1924



1925



INFORMAÇÕES ÚTEIS

Para que a bateria do carro esteja sempre em boas condições e possa fornecer corrente, é preciso tomar certos cuidados. Uma das coisas mais simples e ao mesmo tempo mais importantes é o nível da água, que precisa ser verificado pelo menos duas vezes por mês. O ideal é usar água destilada livre das impurezas que poderão formar óxidos indesejáveis e incrustar-se nas superfícies das placas internas e prejudicar seu funcionamento. Ao completar o nível, deve-se colocar a água de forma que ela fique aproximadamente 1 centímetro acima das placas, tomando o cuidado de não deixar a mistura transbordar nem respingar porque ela pode até corroer as partes metálicas e evidentemente a roupa.

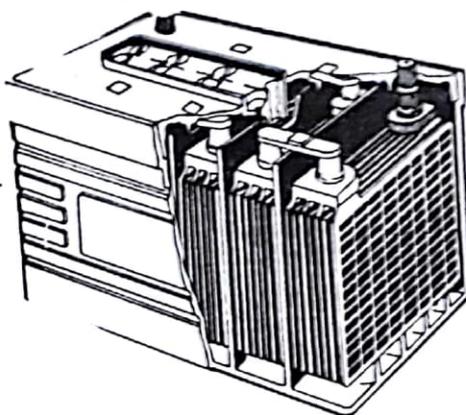
Se não houver água destilada, pode-se eventualmente usar água comum, coisa melhor do que deixar a bateria seca. Sem água, a bateria se descarregará rapidamente e poderá ficar inutilizada de uma vez.

Nunca se deve colocar ácido na bateria, pois a única coisa que se consome é a água, evaporando-se. O ácido transforma-se em sulfato e água. Quando a bateria se descarrega ou seca, se receber água e nova carga, ocorre uma reação química oposta à que acontece quando a bateria estava sendo descarregada, isto é, as placas que estavam recobertas de sulfato de chumbo voltam a ser de dióxido de chumbo e de chumbo, o ácido se recom põe e há desprendimento de hidrogênio e oxigênio com a dissociação da água.

Outro cuidado muito importante é o que se deve tomar com os bornes ou pólos. Eles se oxidam com muita facilidade, o que prejudica a passagem da corrente. Além disso, quando a oxidação for muito intensa, será difícil

desconectar os cabos, e os bornes poderão estragar-se ou quebrar-se.

Para fazer a limpeza é preferível, se possível, soldar os cabos e, para melhor retirar a camada de óxido formada, usar uma solução de bicarbonato de sódio. Depois antes de montar novamente os cabos nos pólos, untá-los com vaselina. A película de vaselina servirá de barreira entre os pólos e o ar, dificultando a formação de óxidos.



Além dos pólos da bateria, convém examinar a conexão do fio-terra - negativo na maioria dos carros - com o chassi ou a estrutura do carro. Depois de limpar convenientemente a conexão, verificar o estado do aperto - fios soltos ou mal apertados, além de dificultarem a passagem da corrente, podem ocasionar faíscas perigosas.

Nessa limpeza é bom examinar o suporte da bateria na parte interna do carro, que fica, na maioria dos carros, junto ao motor. Contudo em alguns carros a localização é diferente: nos VW 1300, 1500, 1600, Variant e TL, fica sob o banco traseiro, e nas Alfa Romeo, até 1973, no porta-malas.

Quando a bateria estiver fraca - dificuldades na partida, luzes e buzina fracas - é preciso medir o peso específico do eletrólito com um densímetro. Se a densidade for de aproximadamente 1,28, a bateria estará carregada. Se estiver numa fa

ixa de 1,19 a 1,21, estará com meia carga e estando com 1,15, descarregada. Nesse caso será preciso recarregá-la numa oficina especializada, a não ser que se tenha um carregador em casa. De qualquer forma é preciso ter o cuidado de retirar as tampas dos elementos e usar carga lenta aproximadamente umas oito horas, dependendo da carga necessária - pois as cargas rápidas prejudicam a bateria e só deverão ser usadas para cargas parciais ou em situações de emergência.

Caso a bateria tenha de ficar por algum tempo inativa, será melhor desmontá-la e colocá-la em lugar seco e, se possível, fresco e ventilado, mas não muito frio para evitar que ela se descarregue. Se o tempo de inatividade for excessivamente longo - por exemplo um ano ou mais - convém, que ela seja descarregada e recarregada em seguida a cada vários meses para evitar a sulfatação, ou seja, a formação de cristais de sulfato de chumbo, que são muito duros e cristalinos, de cor esbranquiçada. Por serem de difícil decomposição, não permitem cargas sucessivas e, portanto, a utilização da bateria. Uma maneira radical de descarregar a bateria consiste em esvaziá-la completamente de seu eletrólito e substituí-lo com água destilada, nunca esquecendo de untar os pólos e conexões dos elementos com vaselina.

