

CLÁSSICOS

EDIÇÃO 5 | 08/12/06

QUATRO RODAS

ROLLS-ROYCE PHANTOM 1927

OPALA

A CARA DA FAMÍLIA
Como ele conseguiu agradar
tantos por tanto tempo



CADILLAC 1949

PODER E GLÓRIA
Cadillac em quatro tempos

**TODOS OS
CARROS DOS
PRESIDENTES**

**OS BONS
TEMPOS
DA EQUIPE
WILLYS**

**QUER RESTAURAR
UM PORSCHE?**

AS DICAS DE UM NOVATO
QUE VIROU PROFESSOR



XK 120
O esportivo que
surpreendeu até
a própria JAGUAR

AMPHICAR 1968
Jogamos o carro
na água!



**PRACINHA, PÊ-DE-BOI,
PROFISSIONAL E TEIMOSO:**
nossos primeiros populares



PORSCHE 911 1967

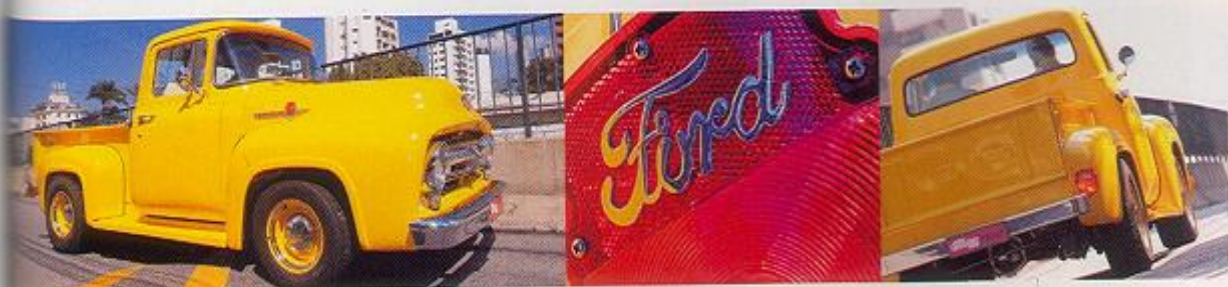
FORD F100 HOT ROD

OBRA ABERTA

VEJA NO QUE DEU O CASAMENTO DA IMAGINAÇÃO DE UM PROPRIETÁRIO DE PICAPE COM A HABILIDADE DE UM ESPECIALISTA NA CONSTRUÇÃO DE HOT RODS

POR SÉRGIO BEREZOVSKY FOTOS MARCO DE BARI





A caçamba,
mais estreita,
veio da F100
do ano anterior



HOT ROD ESCANCARADO
Frente e traseira
basculantes, para
expor a plataforma



O ANTIGO UTILITÁRIO
VIROU CARRO DE PASSEIO,
COM DIREÇÃO HIDRÁULICA
E AR-CONDICIONADO

A pesar de ter sido lançada praticamente no mesmo tempo em que o satélite soviético Sputnik, a F100 nacional nunca foi um foguete. Nem precisava, já que sua missão na Terra (e no pouco asfalto que havia no país àquela época) era a de transportar carga. Mas quis o destino, e o atual proprietário deste modelo 1961, que, já na terceira idade, este exemplar da picape mudasse totalmente de caráter.

Oscar Vila Espejo tem 50 anos e é piloto de aviões 727 na Vasp. Apaixonado por mecânica e carros antigos, seus comentários críticos em relação às adaptações que via nos hot rods dos amigos motivaram a réplica: "Então, por que não faz o seu?" A pergunta serviu de motor de arranque para o projeto. Segundo Oscar, a escolha do carro recaiu sobre uma picape por ser mais fácil de restaurar. "Queria que ficasse com uma aparência a mais original possível, mas com tecnologia atualizada." De fato, externamente, só a caçamba, que era mais larga, foi estreitada, como no modelo fabricado até 1960. E as rodas têm o visual original, mas foram alargadas para calçar os pneus Pirelli Scorpion S/T 235/75 R15, na frente, e 255/75 R15, na traseira.

O responsável pela obra foi o especialista em hot rods Paulo Ribeiro, auxiliado pelos dois filhos. Por baixo da aparência familiar, a F100 esconde surpresas. Elas começam na caçamba e no capô

A F100 manteve a aparência original: apenas as rodas foram alargadas e a caçamba, mais estreita, veio do modelo antigo

basculantes, que permitem visualizar a plataforma da picape. "O chassi ficou tão bonito que era uma pena ficar escondido", diz Oscar. Para resolver essa questão, Paulo uniu os pára-lamas com o capô. E usou como "recheio" entre as duas peças uma chapa de 5 milímetros de espessura, a mesma medida do galão que dá o acabamento na parte externa. O movimento de abertura e fechamento foi facilitado com a utilização de amortecedores que vieram da tampa traseira da Parati. "São quatro para o capô e seis para a caçamba", afirma. Molas helicoidais garantem a estabilidade a 45 graus.

Quando baixadas, tanto o capô como a caçamba são travadas por quatro fechaduras emprestadas do

Os cromados contrastam com o amarelo puro



Ford F100 Hot Rod

Motor: Dianteiro, V8, carburador Holley Quadrijet, ignição e distribuidor MSD
Cilindrada: 5 000 cm³
Potência: 280 cv
Taxa de compressão: 10,5:1
Câmbio: Manual, 4 marchas
Suspensão: Independente, braços múltiplos, molas helicoidais (diant.); eixo rígido, molas

helicoidais (tras.)
Freios: Servoassistidos, disco nas quatro rodas
Direção: Esferas recirculantes, assistência hidráulica
Rodas e pneus: Ferro, 235/75 R15 (diant.); 255/75 R15 (traseiros)
Principais equipamentos: Ar-condicionado
Peso: n/d
Peso/potência: n/d



VW Santana. Soluções simples mas eficientes. Prova disso é que a F100 roda tanto no asfalto como no paralelepípedo sem apresentar folgas nem ruídos de carroceria. Por enquanto, o acionamento é trabalho para dois, mas já está em gestação a solução eletro-hidráulica. E não se engane com a parede corta-fogo limpa, como o compartimento do motor. Em nome do aspecto original, o servofreio e o módulo da ignição eletrônica foram para baixo do assoalho.

Quem ocupa o lugar originalmente habitado pelo antigo V8 de 4,5 litros e 161 cavalos é um 302 5.0, temperado com coletor Edelbrock performer, carburador Holley 600 quadrijet, pistões forjados e comando de válvulas de 272 graus. A taxa de compressão é de 10,5:1. A receita deve proporcionar, segundo estimativa do proprietário, 280 cavalos. Para compensar a qualidade irregular da gasolina, foi usada ignição MSD 6 com controle de avanço eletrônico, comandado por um potenciômetro na coluna de direção. O câmbio, manual de quatro marchas, é o original do Maverick de oito cilindros.

No lugar do antigo V8 de 4,5 litros, entra o motor 302 com coletor Edelbrock performer, carburador Holley 600 quadrijet, pistões forjados e comando de válvulas de 272 graus. Graças a ele, os 140 km/h registrados pelo velocímetro original viraram coisa do passado: a picape deve chegar a 200 km/h



A tampa traseira veio dos Estados Unidos e o piso do compartimento de carga é de jatobá, com dez demãos de verniz



Do chassi original da F100 foi aproveitada somente a parte central. Tanto a estrutura dianteira como a traseira foram enxertadas do Galaxie, que cedeu as suspensões com molas helicoidais. O eixo traseiro com diferencial foi doado por um Landau automático, escolhido por ter uma relação mais longa. E teve de ser cortado, já que a bitola do sedã era maior do que a medida da picape. Para segurar a "velhinha", só com freios a disco nas quatro rodas. Do Galaxie, para os da frente, e do Omega, na retaguarda.

As modificações converteram o antigo utilitário num confortável carro de passeio, com direito a direção hidráulica e ar-condicionado. E com desempenho capaz de fazer abrir o sorriso de quem está atrás do volante. O torque abundante proporciona saídas fortes. O velocímetro, original, registra até 140 km/h, marca insuficiente para registrar o real potencial do hot, algo em torno de 200 km/h, segundo Oscar. Como diz um sábio desconhecido, "se melhorar, melhora!"

QR