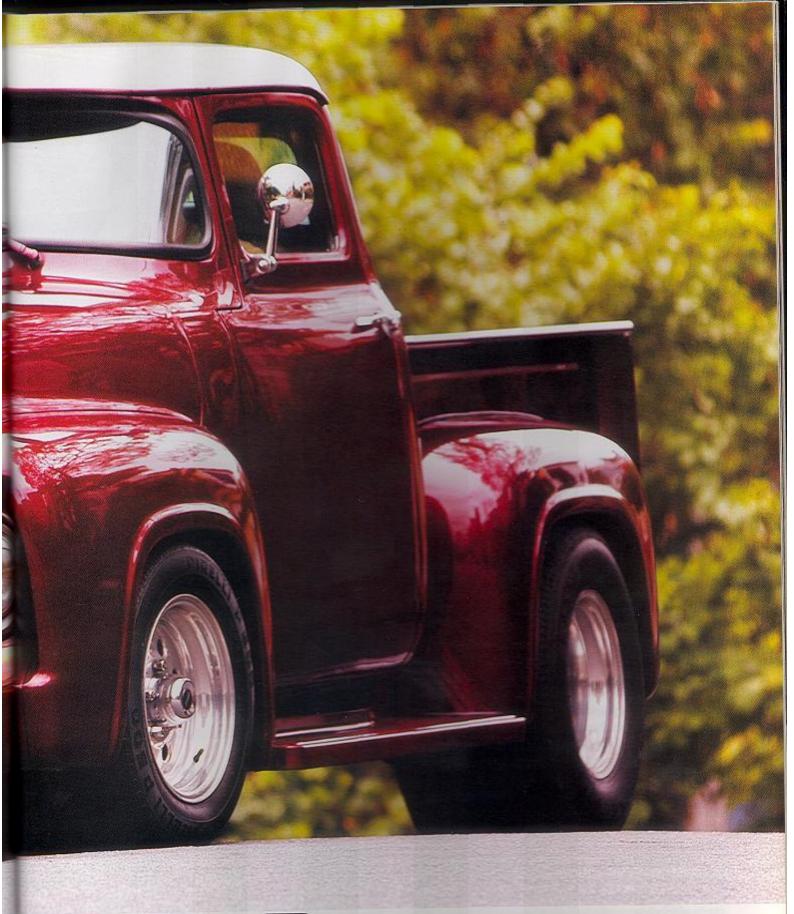
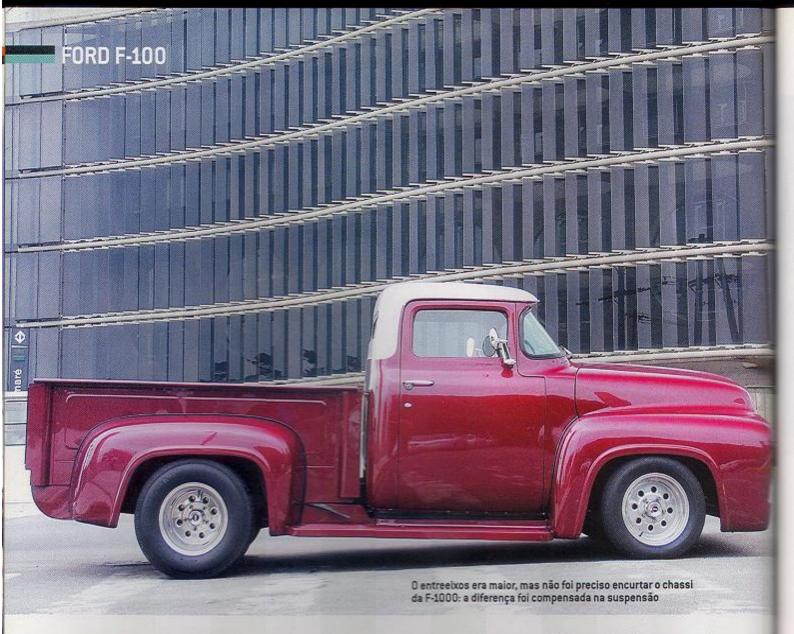


E BRINGAD



INSPIRADA EM UMA MINIATURA DE METAL, A F-100 CRESCEU COM A MECANICA DE MUSCLE-CAR

POR ANDRÉ FIORI FOTOS MARCO DE BARI



comerciante Reinaldo Hoppactah, hoje com 38 anos, brincava com as populares miniaturas da Matchbox quando criança. O carinho especial era por uma pequena picape Ford F-100 vermelha toda incrementada, com enormes pneus traseiros, blower saindo do capó e sem pára-choques, seguindo a estética dos hot rods. O invocado brinquedinho fazia sua cabeça ir longe, talvez à Califórnia, ambiente em que esses antigos transformados sentem-se mais à vontade. "Tenho ela até hoje guardada", diz.

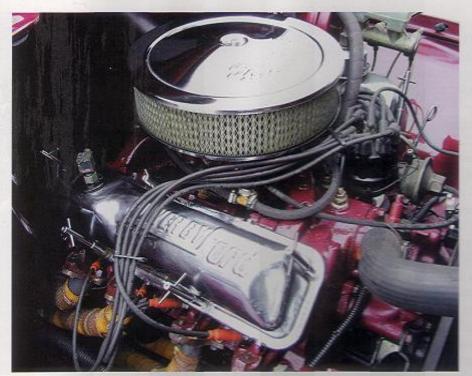
Perto de sua casa, circulava uma F-100 de verdade, nacional, ano 59. Ao contrário das caminhonetes atuais, não fazia as vezes de carro de passeio nem era recheada de confortos. Sequer tinha forração na porta. "Era veículo para trabalhar", diz Reinaldo, enfatizando o tom de voz nessa qualidade.

Comprada zero em São José do Rio Pardo (SP), a picape passou por quatro donos, sendo o último o próprio Hoppactah, que a adquiriu em 1987, inicialmente para uso utilitário. Em sua longa vida, a marca principal do carro é o bom estado geral de funilaria, ainda que a pintura verde e branca não estivesse das melhores. "Era muito íntegra. Não tinha batida, nada que pudesse desalinhar", diz Reinaldo, ressaltando que os únicos pontos de ferrugem eram os normais do modelo: caixas de porta e parte traseira da cabine.

Porém, depois de tantos anos de uso, a velha de guerra dava sinais de cansaço. Restaurar seria difícil, pois Reinaldo a comprou já com o teto rebaixado em 3 polegadas (7,62 centímetros). Porém achou uma excelente base para realizar o sonho de fazer daquele carrinho da infância uma realidade. A saída foi recorrer ao amigo e vizinho dos tempos de infância Luís Batista, o Batistão, veterano mecânico e dono da oficina Automotor.

Segundo Batistão, a F-100, por causa do V8, já tinha um passado que ia além do leva-e-traz de cargas. "Todo mundo queria pegá-la e tirar racha. A velocidade que ela dava nenhum carro dava. Era coisa





A PICAPE PASSOU POR TRÊS DONOS ANTES DE CHEGAR AO ATUAL, EM 1987. A "RESSURREIÇÃO" LEVOU TRÊS AÑOS





O motor, de 6,5 litros, gera 315 cavalos brutos e veio de um Mercury Cougar 68. A cabine da F-1000 era mais larga que a da picape atual, e a solução encontrada foi criar um assoalho mais estreito, usando túnel de Maverick. Acima, à direita, o retrovisor cromado, um luxo

de louco", diz, lembrando também que seus irmãos maiores, os caminhões F-600, eram os preferidos para entregas rápidas. "Havia caminhões que levavam verdura de São Paulo para o Rio de Janeiro. Tinham que viajar a noite inteira e chegar muito rápido para não secar tudo. O camarada estava autorizado a andar de pé embaixo", diz, lembrando que entre os hábeis motoristas que voavam com os brutos em tempos sem baú frigorífico estava um que se tornaria um conhecido piloto: Camilo Christófaro.

Na ressurreição da ex-trabalhadora, promovida entre 1994 e 1997, a primeira orientação: usar chassi específico de picape, que lida melhor com o centro de gravidade mais alto. "Muitas pessoas colocam em cima de chassi de Landau. Aceitar, até aceita, mas segui o conselho de seu Batista", diz Reinaldo, que chegou a andar em caminhonetes hot que usavam os dois tipos de chassi para tirar a prova dos noves. A base escolhida foi de uma F-1000 dos anos 80, que contava com suspensão dianteira independente. "Ele andou experimentando. Viu com Twin-l-Beam original e chegou à mesma conclusão que eu já tinha chegado: é muito mais firme e gostoso", afirma Batista, compa-

rando a picape às que usam chassi de carro de passeio. Ainda que a adaptação aproveite componentes Ford ao máximo, certas diferenças de projeto teriam de ser "conversadas". Para amortecer impactos atras, suspensão de Landau, com molas mais fortes, o que eliminou feixes de mola e permitiu um rodar mais estável. Apesar do entreeixos original da F-1000 ser maior que o da velha F-100, não foi necessário encurtar o chassi. "Como adaptamos a suspensão do Landau, já puxei para a posição original da 59", diz Reinaldo. Aliás, o hot mantém as dimensões externas dos anos dourados.

As diferenças de tamanho iriam se manifestar no assoalho, pois a cabine da F-1000 é mais larga. A solução foi criar um mais estreito, usando túnel de Maverick. Como o teto já estava cortado, aproveitouse para rebaixar a carroceria no chassi, dando à caminhonete posição de dirigir próxima à de um carro de passeio.

Funilaria também foi necessária para adequar ao novo uso, que enfatizava principalmente a arrancada. Por isso, a cabine foi mudada na parede corta-fogo, para dar espaço a motor e câmbio, recuados em 25 centímetros. Isso favoreceu um comportamento dinâmico melhor e ajudou a jogar mais peso para assentar a traseira, trabalho também auxiliado pelo tanque na posição original da F-1000, atrás do eixo traseiro, em vez da central da velha F-100. "Como é para passear, deixando o motor mais no centro, fica mais dócil para dirigir", afirma Batista.

Com o recuo, montou-se um cardã mais curto, do Maverick. Este é acoplado ao diferencial de Galaxie, cujo eixo foi encurtado até ter largura de 90 centímetros, para abrigar, sem alargar pára-lamas, dois enormes pneus Mickey Thompson 29 x 18.5 – 15, de 15 polegadas de largura. Isso também exigiu funilaria nas caixas de roda, que agora

FORD F-100

discretamente invadem a caçamba. Na frente, medida mais modesta, mas também no mesmo aro: dois Pirelli P500 225/60 R15. As rodas são da Weld Racing, sendo que as traseiras têm 15 polegadas de largura, 9 para fora do centro e 6 para dentro. Aro, tala e furação foram produzidos por encomenda à fábrica, cuja maior medida de série é de 14 polegadas, com furação para Mustang e Camaro. O ineditismo exigiu assinatura de um termo de responsabilidade.

Na direção, manteve-se a caixa da F-1000, acoplada a uma coluna de Maverick. Para frear, quatro discos ventilados dianteiros de Galaxie, sendo que de trás usam pinça de Brasília, combinação testada com sucesso nos Galaxie que corriam a antiga Turismo 5000. O capricho está no uso de mangueiras aeroquip, mais resistentes.

Inicialmente, o hot rodava com um motor 302 V8, utilizado em nacionais como Maverick e Landau. Porém, a alma mesmo viria de um Mercury Cougar 68, do qual se tirou o 390 V8 e transmissão de quatro marchas. Com 6,5 litros de cilindrada e 315 cavalos brutos, foi muito usado nos muscle-cars da Ford, o que permitiria à F-100 bom desempenho para seu alto peso. Com a mecânica montada, Reinaldo deu uma volta para ajustes. De imediato, a dureza da suspensão dianteira deu recado de que algo precisava ser corrigido, pois a carroceria da F-100 é mais leve que a da doadora do chassi. Isso foi resolvido com o uso de dois amortecedores a óleo originais de F-1000 para cada roda, aproveitando pontos originais de montagem.

Depois de ajustada, hora de fazer a estética. Na pintura, saia-eblusa com teto branco usado pela Ford brasileira nos anos 90 e car-



ARO, TALA E FURAÇÃO DAS RODAS, ENCOMENDADAS, EXIGIRAM ASSINATURA DE UM TERMO DE RESPONSABILIDADE





FICHATÉCNICA

FORD F-100

CARROCERIA Picape,
2 portas, 2 lugares,
carroceria sobre chassi
de longarinas
MOTOR Longitudinal,
gasolina, 8 cilindros
em V, comando de
válvulas no bloco,
2 válvulas por cilindro
CILINDRADA 6 391 cm³
POTÊNCIA (bruta)
315 cv a 4 600 rpm
TORQUE (bruto)
63,2 mkgf a 2 800 rpm

TRANSMISSÃO
Manual de 4 marchas
SUSPENSÃO Dianteira:
independente,
semi-eixos oscilantes
e molas helicoidais
Traseira: eixo rígido
molas helicoidais,
tensores longitudinais
e barra Panhard
DIREÇÃO Setor e rosca
sem-fim, mecânica
FREIOS Discos ventilados
nas 4 rodas

roceria bordô-metálica de formulação personalizada. O dono, querendo manter o visual o mais próximo possível de quando original, conservou detalhes como a curiosa fechadura apenas na porta do passageiro e a superfície irregular dos estampos dianteiros, com as pequenas cavidades dos pontos de solda aparentes. Dos logotipos, só ficou o V8 no centro da grade. De charmes, para-choque traseiro embutido, com as lanternas originais nele montadas, adomos "olhode-gato" nos faróis e palhetas da cor do veículo, varrendo um parabrisa em plexiglass, verde como os outros vidros, sendo os laterais inteiriços e sem quebra-ventos.

Ao comando, esterça-se um volante de quatro raios, de Corcel II, revestido de couro preto com detalhes vermelhos, como os dois ban-

Na traseira, o pára-choque foi embutido e as lanternas, montadas nele, são as originais

cos, de Vectra. Para trás, o panorama se reflete num estiloso retrovisor em formato de prancha de surfe longboard.

O painel é o original, com velocímetro em leque e marcadores quadrados. Instrumentos não-originais, como conta-giros e termômetros de água e óleo, ficaram em um console de alumínio no centro, com um pequeno porta-trecos para compensar a eliminação do porta-luvas. Este, por sua vez, tem na tampa uma plaqueta com o número original de chassi do veículo e passou a abrigar um aparelho de som, com dois alto-falantes e caixa de graves atrás dos bancos, onde era o espaco original do tanque. "Pra escutar meus heavy metals, está bom demais", diz Reinaldo.

Em movimento, a trilha que embala é o ronco forte do V8, que vem de dois escapes com saídas estrategicamente colocadas embaixo do assoalho da cabine. Sem veneno algum, acelerá-lo faz balançar o veículo longitudinalmente. Mesmo pesadona, deixa na saudade muito carro leve e potente. "A garotada olha pro meu 'caminhãozinho' e não acredita muito. Não provoco ninguém, mas quando sou provocado mostro que ela anda bem", diz Reinaldo. Ouerendo o máximo do motor, não instalou ar-condicionado nem direção hidráulica. "Não gosto de nada que roube potência do 390. Prefiro abrir o vidro", diz, afirmando que a direção mecânica nem é tão dura quanto aparenta.

O resultado chama a atenção por onde passa. Já ganhou dois prêmios de destaque entre hot rods: um em um encontro promovido em 2001, pelo Pick-up Club em Águas de São Pedro, e outro no ano seguinte, no encontro de Águas de Lindóia. Na rua, cada curioso a "premia". "Pedem para parar e tirar fotos, ainda mais hoje em dia, que tem celular com câmera", diz Reinaldo. Ele afirma também que os donos anteriores viram e gostaram do destino da F-100.

Como todo dono de hot, Reinaldo não dá o projeto por acabado, Pretende trocar os detalhes vermelhos de couro por bordôs e pôr volante novo. Na mecânica, planeja uma alavanca de engates rápidos e um blower, para aumentar a potência e deixá-la ainda mais a cara daquela pequena Matchbox.