auto&técnica

AUTO&MECÂNICA

am CLASSIC

FICHAS TÉCNICAS

- Chevrolet Caravan 1975
- VW Passat TS 1976
- Chrysler Regente 1969

ANO 2 - NÚMERO 20

ISSN 14146061 R$ 4,50

20

9 771414 606171

FARÓIS
Do querosene ao xenônio

DETROIT
Os antigos vão ao Salão

POSTER
Buick Roadmaster 1950

COMPETIÇÃO
Nacionais dos anos 60 ganharam exposição

DODGE CHARGER...LS!
MAIS QUE UM DART, MENOS QUE UM R/T

FORD F-100

MOTOR 292 V8 NESTA PICKUP DE 59

FORD F-100 1959

Fotos: Rubens Caruso Jr.

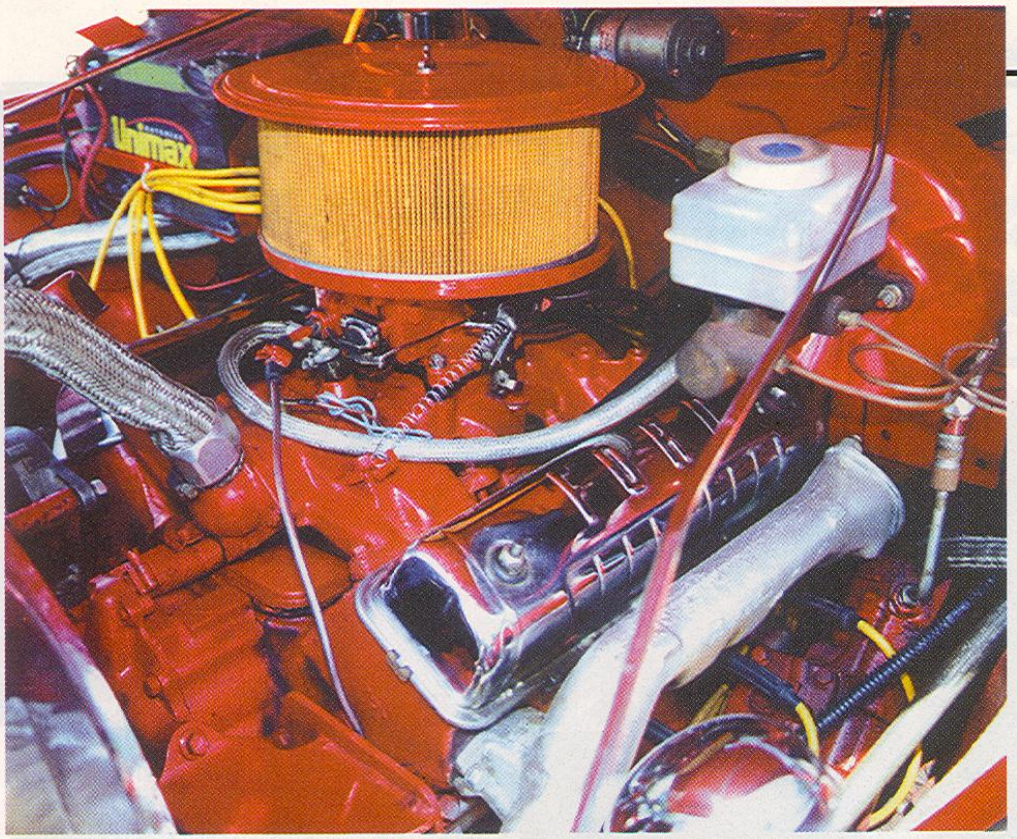
S10, Ranger, Dakota, F-250: a oferta de pickups de grande desempenho, no Brasil, ainda é um pouco acanhada mas, de modo geral, estes veículos vem obtendo grande sucesso no nosso mercado, em especial nas versões V6 e V8. Apesar disso, muitos são aqueles que preferem as pickups antigas, em especial as convertidas em hot ou street rods, caso da F-100 1959 do restaurador Walter Tesste, de São Paulo, SP, que é mostrada nesta reportagem.

bom acabamento e estilo "made in USA", a receita deste utilitário com motor Ford 292V8.

O INÍCIO

A história deste "hot rod" começou em 1983, quando um antigo proprietário instalou na pickup o motor e câmbio automático (com alavanca de acionamento na coluna de direção) retirados de um combalido LTD 1970. Assim, a F-100 passou a contar com o motor 292 V8 de 4.785 cm3, que desenvolve 190 cv a 4.300 rpm, sendo portanto superior em potência ao motor original de 4.458 cm3 (o "272"), que só desenvolvia 167 cv. Embora tenha sido projetado no final dos anos 50, o 292 equipara-se, em muitos aspectos, ao 302V8, pricipalmente no que diz respeito à durabilidade e maior torque em baixas rotações sendo, portanto, ideal para pickups antigas como esta F-100.

As modificações estenderam-se ainda ao chassis, que recebeu as travessas dianteiras da F-1000 1983. Com elas, veio também a suspensão "Twin-i-Beam", composta por braços independentes -um para cada roda- articulados do lado oposto ao chassis e apoiados em molas helicoidais. Bem mais atual que os velhos feixes semi-elípticos, a nova suspensão dianteira melhorou muito tanto o conforto quanto a estabilidade da F-100 que, de tão macia, nem aparenta ser um veículo comercial da década de 50.



O motor 292 V8 foi retirado de um LTD 1969, o qual também doou seu câmbio automático.

MUDANDO DE DONO

Nos anos 70 o atual proprietário da pick-up era funcionário na Ford Ipiranga -unidade hoje desativada, construída em São Paulo (SP) ao lado da estrada de ferro Santos/Jundiaí- e, por tal motivo, chegou a ver muitos Galaxie/LTD/Landau saírem das linhas de montagem, bem como os Jeep e as pickup F-100 e F-75. Mas, de todos os carros que haviam na fábrica, um em especial lhe chamava a atenção: a velha F-100 do corpo de segurança, pintada na cor vermelha e que foi uma das primeiras a serem fabricadas no Brasil, ainda durante a década de 50.

A idéia de ter um veículo semelhante a aquele nunca lhe saiu da cabeça e, em 1996, finalmente surgiu para Walter a possibilidade de realizar este velho sonho: o já restaurador "descobriu" a citada F-100 1959 que, inclusive, estava à venda -obviamente já adaptada com o motor e câmbio de LTD. Embora necessitasse alguns reparos, a pickup era a base ideal para a construção de um bom hot, razão pela qual acabou realmente mudando de mãos. Após utilizá-la durante algum tempo nas condições em que foi encontrada, Walter decidiu "arregaçar as mangas" e restaurar o veículo, mas não sem antes deixá-la apta a encarar o trânsito da cidade de São Paulo.

ADAPTAÇÕES

Primeiro Walter comprou todo o sistema de direção hidráulica de uma F-1000 1983, bem como o servo-freio e o conjunto de freios dianteiros. Devido a tal iniciativa, a velha pick-up ficou mais confortável e segura, dentro dos limites de um carro dessa idade.

Depois, com a parte mecânica pronta, partiu para os serviços de funilaria e pintura: a F-100 foi raspada até a chapa e tratada com produtos anti-corrosivos. Os próximos passos se resumiram a eliminar os pontos de ferrugem existentes -como aqueles localizados nos "pés-de-coluna"- e, enfim, pintar capô, pára-lamas, cabine e caçamba em um tom de vermelho original do Mazda MX-3. A tampa traseira -que era de madeira- foi substituída por outra de metal, trazida dos Estados Unidos para equipar a F-100 de Walter. Esta peça foi feita com os mesmas matrizes da

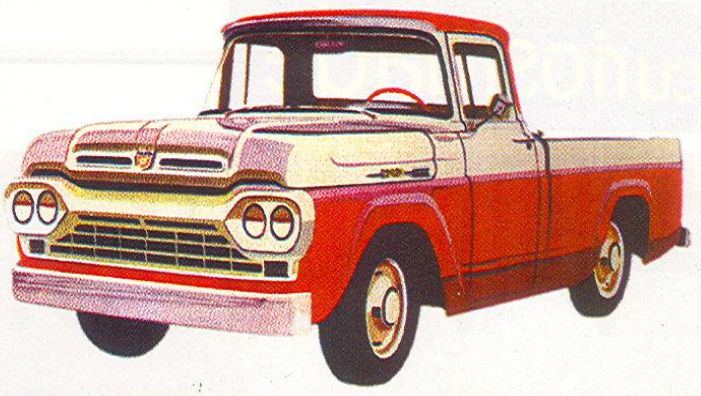
O banco inteiriço, revestido em couro cinza. O volante, que veio dos Estados Unidos, é da marca Lecarra.

década de 50 e apresenta o logotipo Ford estampado em alto relevo, seguindo, portanto, as especificações da tampa original.

ACABAMENTO

Com a pintura pronta, chegou a hora do acabamento. Walter optou por retirar os três bancos individuais da pickup -do tipo Recaro, originais do Ford Escort XR-3- e instalou um inteiriço, com capa feita em couro cinza. No painel, além do enorme velocímetro -graduado até 140 km/h, velocidade cerca de 10 km/h inferior à atingida pelo veículo- existem quatro instrumentos menores e uma luz-espia: composto por termômetro de água, manômetro de óleo, hodômetro, luz da bateria e marcador do nível de combustível. Apesar de completo, o proprietário optou por colocar novos instrumentos -com fundo branco- abaixo do painel original. Fabricados pela Vintage, empresa norte-americana especializada na linha Ford das décadas de 30, 40 e 50, esta bateria de instrumentos engloba marcador do nível de combustível, manômetro de óleo, voltímetro e termômetro de água.

A esquerda do painel existem três comandos -faróis, partida e afogador- e, na direita,



F-100: A EVOLUÇÃO

As primeiras F-100 nacionais -ou nacionalizadas- começaram a ser produzidas em agosto de 1957, equipadas com motores V8 de 4.500 cm3 movidos a gasolina. Dois anos mais tarde o motor passou a ser fundido no Brasil, sendo que o modelo ganhou ainda um novo pára-brisas de desenho envolvente, com área de visão aumentada em 20%. A caçamba Styleside, de pára-lamas embutidos, igual a da F-100 norte-americana de 1958, chegou em 1960.

A pickup foi reestilizada em 1962, ficando igual ao modelo norte-americano de 1958. Três anos depois foram apresentadas as versões Rancheiro e Passeio, sendo esta última mais luxuosa, apropriada para o uso "particular". A tração nas quatro rodas veio em 1966, a suspensão dianteira independente Twin-I-Beam foi incorporada em 1968 e, em 1971, a Ford reestilizou a linha F-100, que ficou idêntica à norte-americana em fabricação na época. Com a crise do petróleo surgiu, no ano de 1976, uma versão equipada com o motor de quatro cilindros e 2.300 cm3 do Maverick. Além disso, a F-100 de quatro cilindros tinha tanque de 87 litros, banco reposicionado, bitola traseira mais larga e estepe fixado na caçamba, modificações que também foram introduzidas na F-100 V8.

A F-1000 surgiu em novembro de 1979 e tinha motor MWM D-229-4, freios dianteiros a disco e direção hidráulica opcional. O motor de 2.300 cm3 foi "alcoolizado" em 1982 , enquanto o seis cilindros argentino de 3.600 cm3 -também a álcool- apareceu em 1985 e, em 1986, veio a grade de quatro fárois quadrados. O propulsor de 3.600 cm3 a gasolina surgiu na F-1000 produzida a partir de 24 de julho de 1989, modelo que, na versão diesel, contava com opcionais como vidro traseiro deslizante e caixa de câmbio com cinco marchas. Em novembro de 1990 a F-1000 passou a ser equipada com o moto MWM TD-229-EC4 turbinado. Nesta época a pickup vinha com rodas de liga-leve, espelhos retrovisores de comando elétrico e cintos de três pontos.

A adoção do tanque de 114 litros em polietileno aconteceu em julho de 1991, sendo a última modificação da F-1000 com carroceria dos anos 70. Totalmente reestilizada para 1993 (a produção se iniciou em 28 de abril de 1992) a pickup ganhou uma versão de chassis longo, importada da Argentina, e outra com tração 4x4. Em 1995 a Ford comemorou a produção acumulada de 300 mil pickups F-1000, no ano seguinte venceu o concurso "O Melhor Carro Nacional de Todos os Tempos" na categoria "Pick-Ups" promovido pela revista AUTO & TÉCNICA junto a seus leitores e, em 1998, último ano da F-100 no Brasil, a principal novidade foi a série especial Lightning XL 4x2, com motor de seis cilindros e 4.900 cm3 à gasolina, que ampliavam a oferta no segmento das pick-ups em conjunto com as F-1000 4x2 Diesel Turbo HSD e 4x4 Turbo Diesel, todas nas versões de acabamento XL e XLT.

apenas dois: "piloto automático" e limpador do pára-brisas todos originais da pickup. Muitos detalhes desta F-100 vieram dos Estados Unidos, inclusive aqueles da versão Custom Cab -caso do emblema externo das portas- que deram um belo visual ao veículo. Os dados vermelhos presos ao espelho retrovisor interno, o emblema "Fordomatic" do capô, as chapas estampadas com a palavra Ford das laterais da caçamba e as maçanetas internas das portas têm a mesma origem, mas o volante Lecarra, feito em alumínio polido, embora tenha vindo dos Estados Unidos, é fabricado na França.

O proprietário retirou da pickup as rodas de aço cromadas, substituindo-as por outras de alumínio. Estas, por sua vez, seguem a mesma medida e desenho das "antigas", mas contam com um "cubo-rápido" nacional de três pontas com o oval da Ford no centro. Os pneus Firestone Eagle GT 215 -na dianteira- e Bridgestone Steel Belted 60 -na traseira- foram substituídos pelos General XP 2000 -respectivamente nas medidas 225/60 e 275/600- por motivos que, digamos assim, dispensam maiores explicações...

FINALIZANDO?

Para um conforto ainda maior Walter colocou na F-100 um aparelho de ar condicionado que, como o próprio dono constatou, exige tanto bateria quanto alternador de maior capacidade -que deverá ter a carcaça cromada- de maior amperagem. A pickup ficou "pronta" -se é que um hot um dia realmente fica pronto- no ano passado. Entre a muitas pessoas -e empresas- que colaboraram na restauração da pick-up, Walter faz questão de frisar os nomes de sua filha Carolina, cujo interesse por mecânica levou-a a cursar a FEI- Faculade de Engenharia Industrial- e do amigo Geronil, "sem a ajuda dos quais o carro nunca ficaria pronto". Como diz o ditado, a união faz a força!

Rogério Ferraresi