



auto&técnica

AUTO&MECÂNICA

am

CLASSIC

ISSN 14146061



12

ANO 1 - NÚMERO 12 - R\$ 3,50

ANTIGO

Corvair, um Chevrolet com motor "a ar"



STREET ROD

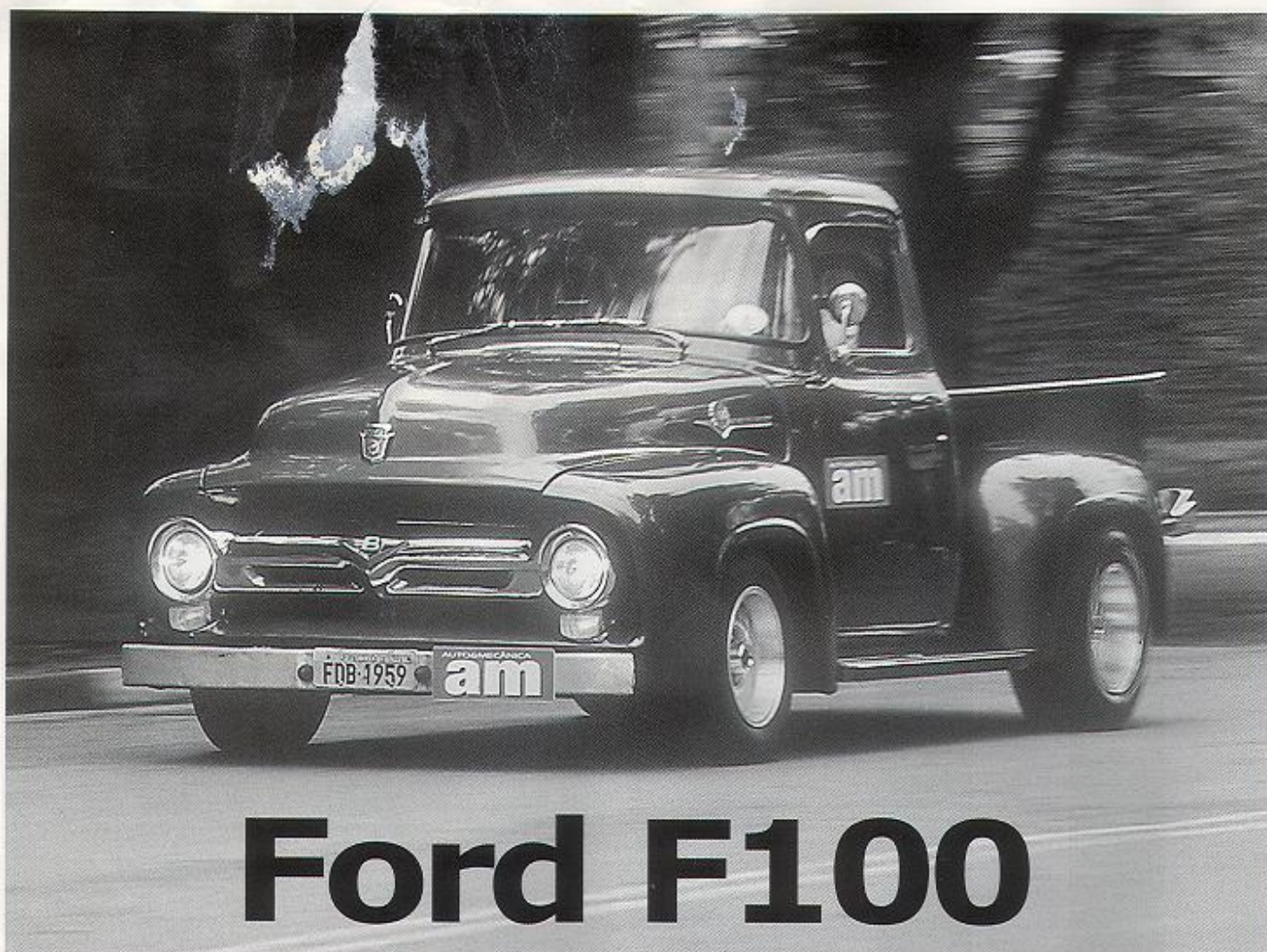


F100 1959 302V8

- ✓ TÉCNICA: A história do Blower
- ✓ ANTIGOS: O melhor carro do mundo?
- ✓ MANUTENÇÃO: Citroën T/A

FICHAS TÉCNICAS

- Chevrolet Veraneio 1967
- Aero-Willys 1962
- Karmann-Ghia TC 1971



Ford F100

1959 302 V8

**Chassi, motor,
câmbio, suspensão...
Muitas modificações
transformaram
este velho utilitário
em um street de
muita saúde.**

Pickups à venda, no Brasil, existem muitas e de todos os tipos. Qualquer pessoa - com a devida conta-corrente bem saudável, é claro - pode entrar em uma concessionária e sair rodando com sua S10, Silverado, Dakota,

Strada, F1000, Ranger, Courier, ou Saveiro zero km. Porém, como existem milhares destes veículos pelo País, muitos proprietários de pickups optam por personalizar seus utilitários, instalando equipamentos como "quebra-mato", "santoantônio", faróis auxiliares, rodas esportivas e bancos em couro. Tudo isso, se por um lado embelezam o veículo, por outro não lhe dão características especiais, pois continuam sendo apenas acessórios e, em alguns casos, meros frutos de um ou outro modismo passageiro.

Ter uma F100 1959, com motor "moderno" e chassi adaptado - é algo muito diferente, pois exige dedicação e bons conhecimentos em termos de automóvel. Este legítimo street rod, propriedade de Lindolfo José Lemos - um mecânico de São Paulo (SP) - chama a atenção por onde quer que passe, polarizando

assim os olhares das pessoas, tanto no trânsito quanto nos eventos de carros antigos.

MECÂNICA

O motor da pickup de Lindolfo é o bom e velho 302V8 (4.949cm³), com cabeçote em ferro fundido, comando de válvulas central acionado por corrente e virabrequim com cinco mancais. Este propulsor recebeu bronzinas de biela e de mancal Federal Mogul, comando Crower de 272 graus, pistões Ross e bomba de óleo recalibrada. O carburador utilizado é o Motorcraft de corpo duplo. Para comportar o 302, a F100 teve o "bico" do chassi cortado, razão pela qual não tem a suspensão dianteira original - por feixes de mola - que foi substituída pelo sistema independente do Landau - bem como sua travessa-composto de braços simples inferiores e trian-

gulares superiores, tensores diagonais, barra estabilizadora, molas helicoidais e amortecedores Gabriel, norte-americanos.

A parte central do chassi da F100 foi mantida mas, na traseira, apesar da utilização dos feixes de mola originais -com metade de suas 14 folhas- foi adaptado o eixo rígido do Landau, com o diferencial -relação de 3,07:1- do modelo automático. O câmbio é mecânico -suas relações são, respectivamente, de 2,92/2,03/1,42/1,00:1- e foi "doado" por um Maverick V8, mas nele foi instalado um tremulador interno da F1000, que não utiliza varetas.

O resultado dessa mistura possibilitou à pickup alcançar os 100 km/h utilizando apenas a primeira marcha, já que este arranjo ficou relativamente "longo", lembrando os Dodge Dart SE, que se comportavam de maneira semelhante, mas cujo câmbio tinha apenas três marchas. A embreagem, hidráulica, é original da F100 1962, enquanto os amortecedores traseiros são nacionais.

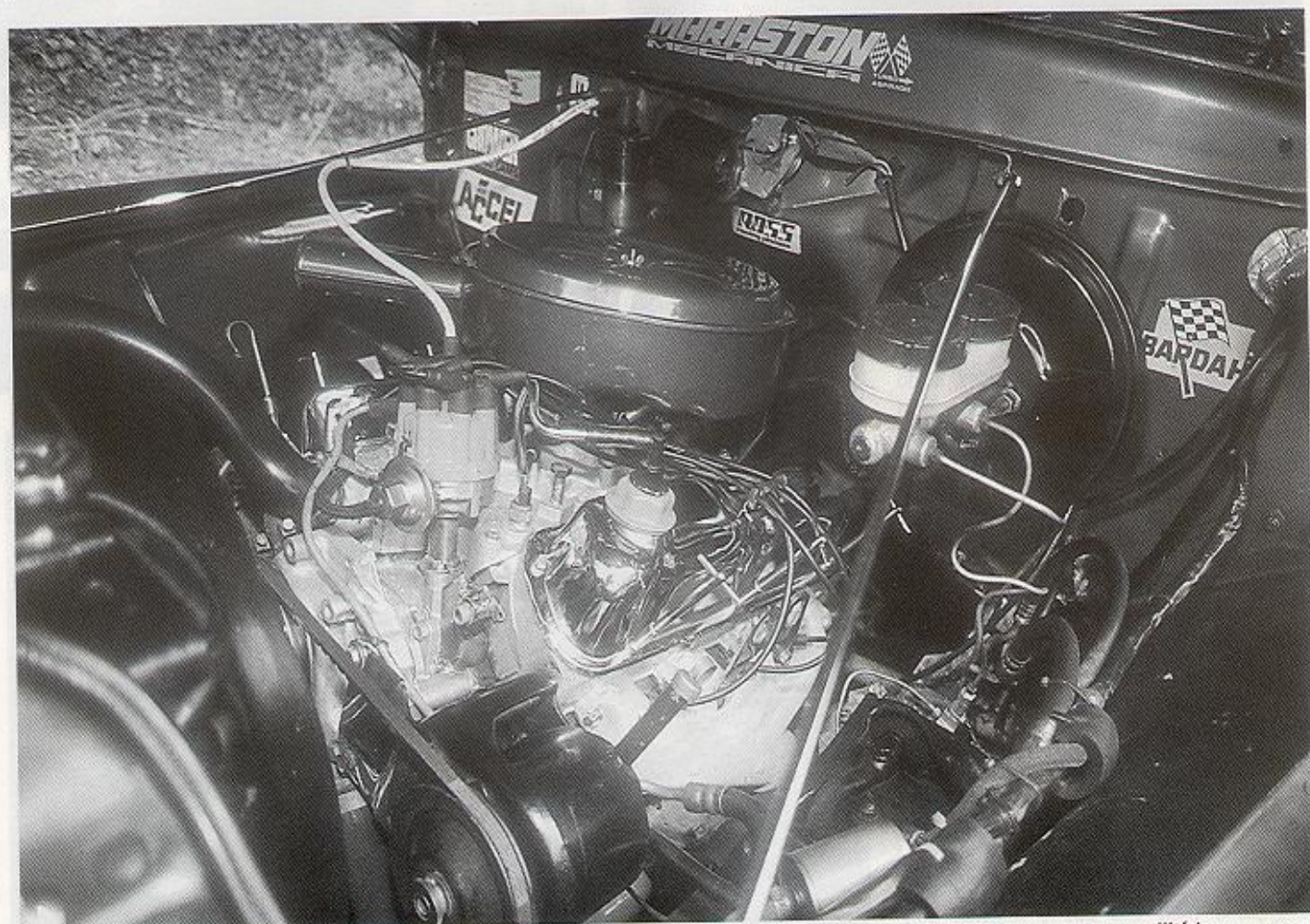
MAIS DETALHES

O tanque de combustível tem capacidade para 100 litros de gasolina e é de plástico,



original da pickup F1000. O sistema de freios -assim como a direção hidráulica de esferas recirculantes- é o mesmo do Landau, com

hidrovácuo, discos ventilados na frente, tambores atrás e freio de estacionamento acionado por pedal. A coluna de direção, radiador e



O atual motor da pick-up, assim como sua suspensão dianteira, foi retirado de um Ford Landau, o que deu uma nova vida ao veterano utilitário

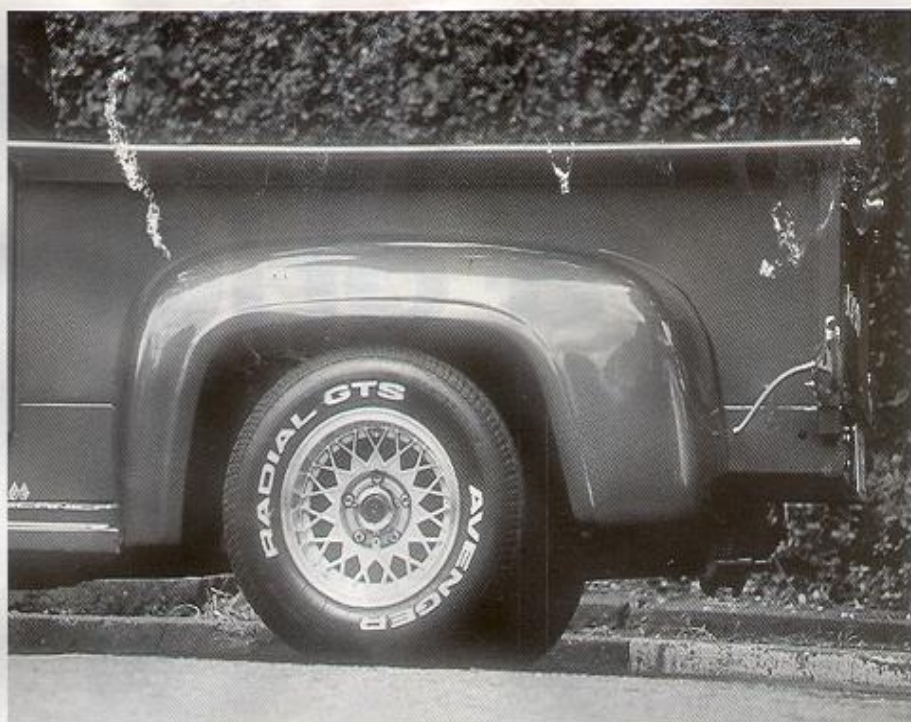


No interior o banco inteiriço deu lugar a três individuais, a alavanca de câmbio passou para o assoalho e o volante é esportivo.

ignição eletrônica também são do Landau. Internamente a pickup tem três bancos individuais, volante esportivo e rádio/toca-fitas Pioneer KP 500. O painel tem os botões cromados e os instrumentos originais, novos, foram importados dos Estados Unidos, tendo em sua parte superior o velocímetro e, abaixo deste, cinco módulos com diferentes mostradores: termômetro de água, termômetro de óleo, hodômetro, voltímetro e nível de combustível. No canto superior, à esquerda, existe ainda um contagiros com "shift-light" da marca Summit Racing.

As rodas são BBS, 8x15 na dianteira e 10x15 na traseira, "calçadas" com pneus 215x70 -nacionais- e Mastercraft Avenger GTS 275x60 norte-americanos. A "perfumaria" também se estendeu ao coletor de escape, que é original do 302V8 mas foi metalizado na cor prata, enquanto o restante do sistema é composto por dois canos de duas polegadas, dois abafadores "de JK" e ponteiros Kadron. O assoalho da caçamba, feito em ipê, é mais alto que o original, pois





esconde tanto o tanque em uma extremidade quanto, na outra, uma caixa de ferramentas que, devido sua grande capacidade, é quase um porta-malas. Aparentemente a F100 de Lindolfo já está terminada mas, como diz o chavão "um hot ou street rod nunca fica pronto", o mecânico já pensa em instalar um conjunto "Air-Lift" na suspensão dianteira que, como no Landau, ficou muito macia para as pretensões da pickup.

RODANDO

O resultado final desta adaptação foi uma pickup confortável e estável, e aceleração muito boa -se comparada ao original- sendo até mesmo silenciosa, desde que o condutor não "pise fundo" pois, neste caso -graças aos dois abafadores- o motor "ronca" alto, denun-

ciando as verdadeiras "intenções" do V8.

Com velocidade máxima estimada em 200 km/h, obviamente o consumo de combustível não é dos melhores -faz cerca de 5 km/litro- o que, por outro lado, é um aspecto secundário neste tipo de veículo: o que realmente interessa ao seu proprietário é desfilarem tranquilamente com sua F100, arrancando olhares de admiração dos outros motoristas, em especial os que estão ao volante de carinhos de 1000. Assim, resta apenas torcer para que o movimento "street rodder" se desenvolva ainda mais no próximo milênio -o ano 2000 já está quase aí- trazendo então a alegria que o nosso triste cenário antigomobilístico, desde do fim dos V8 nacionais, tanto necessita.

Rogério Ferraresi



PICKUPS NACIONAIS

Além dos modelos importados, as pickups nacionais também são excelentes bases para criação de street rods. A primeira delas, chamada de Pickup Jeep -e depois rebatizada como F-75- é bastante leve e, por isso, possivelmente teria desempenho muito bom com a adoção de um motor V8. O seu chassi e suspensão não são apropriados para tanto, devendo então passar por várias adaptações, sem as quais o resultado seria uma verdadeira "cadeira elétrica".

Outros modelos já tem estrutura compatível para este tipo de mecânica, caso das F100 nacionais e das

antigas e cada vez mais raras Dodge D-100. Apesar de ser equipada originalmente com motor de seis cilindros, as pickups Chevrolet C-10 são, devido seu chassi e suspensão, ideais para receber qualquer tipo de V8 pois, neste veículo, espaço disponível existe de sobra, bem como um conjunto coerente com sua utilização. E o melhor: muitas peças de mecânica e lataria destes veículos -F-75, F100, D100 e C-10- ainda podem ser encontradas -com facilidades que variam de modelo para modelo, com maiores dificuldades para a Dodge- nas lojas especializadas, o que facilita em muito o trabalho de adaptação.