

QUATRO RODAS

www.quatro-rodas.com.br

PEUGEOT 206

UM 1.0 NACIONAL COM ESTILO
E BOM PREÇO. E ANDA BEM!



**STRADA
ADVENTURE**
ESSA É DE JOGAR
NA LAMA!

- ALFA 156
SPORTWAGON
- NOVO OMEGA
- MERCEDES
ML55 AMG

**VENENO
ELETRÔNICO
FUNCIONA?**

TESTAMOS
O CHIP QUE
PROMETE
AUMENTAR
A POTENCIA
DO MOTOR

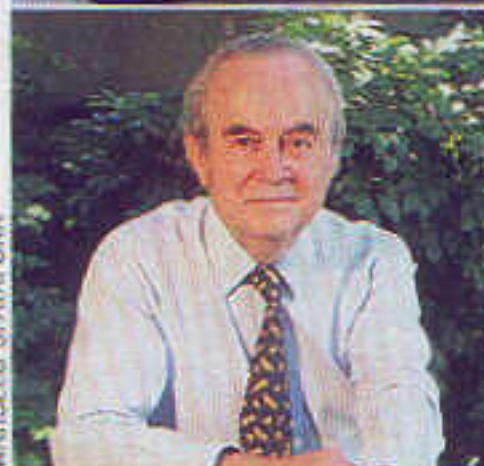
**PARATI X
QUANTUM**
DOIS VW PELO
MESMO PREÇO.
QUAL O MELHOR?

FEITO À MÃO
COMO UM
ROLLS-ROYCE
1927 FOI
RECONSTRUÍDO
NO BRASIL



ANO 4
JULHO
2001
R\$ 6,00

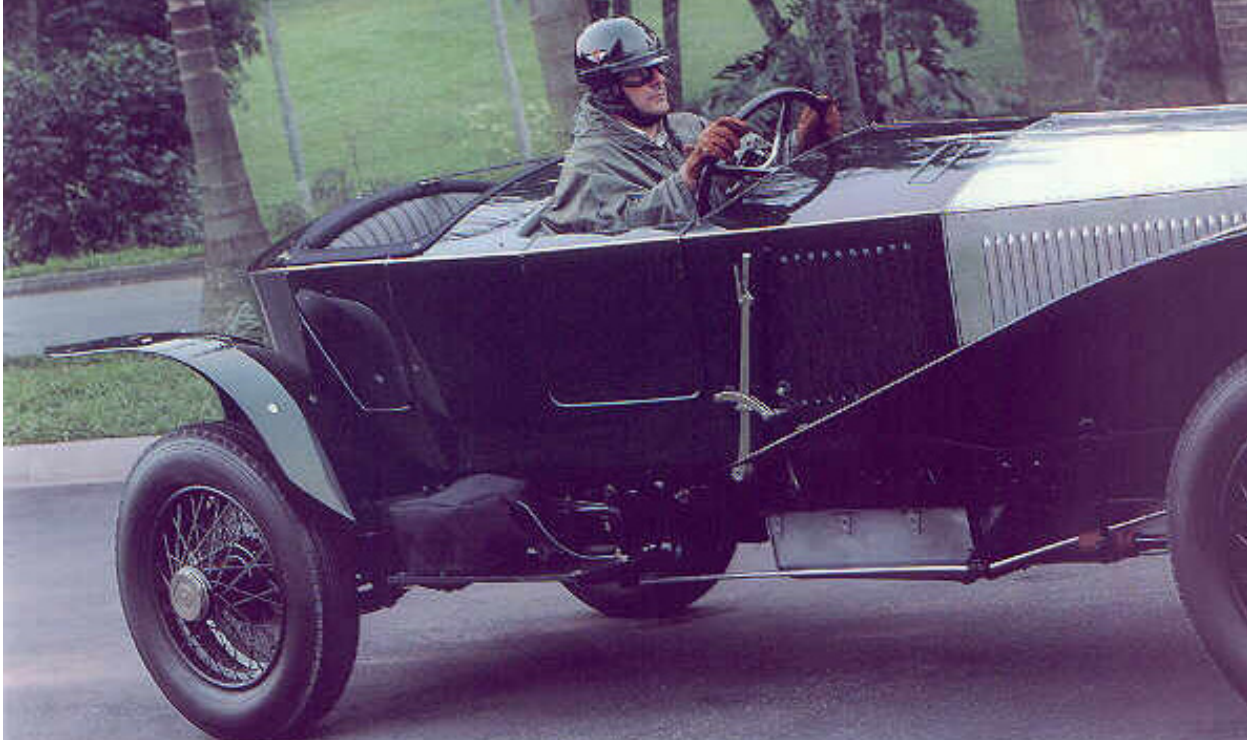




A partir da história descoberta por nosso colunista **MAURO SALLES** (ao lado), e contada em primeira mão na revista, o editor **MILTON BELLINTANI** (acima à esquerda) e o consagrado fotógrafo de publicidade **SERGIO CHVAICER** fizeram uma inesquecível matéria sobre a reconstrução do Rolls-Royce New Phantom 1927

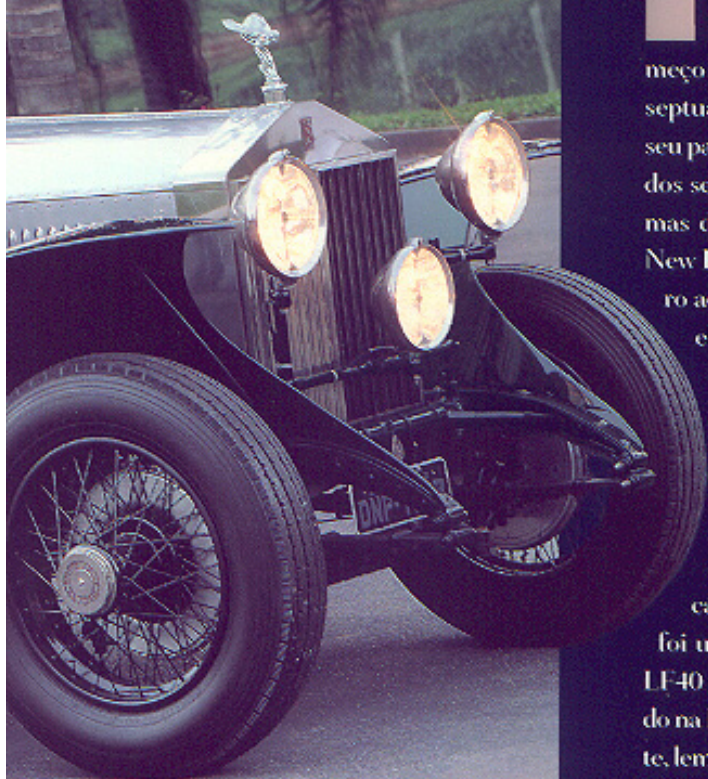
rolls-roycenewphantom1927

A RESSURRE



O Rolls-Royce volta
a rodar, pilotado
a caráter por um
de seus restauradores,
Eduardo Larchiani

ICÃO

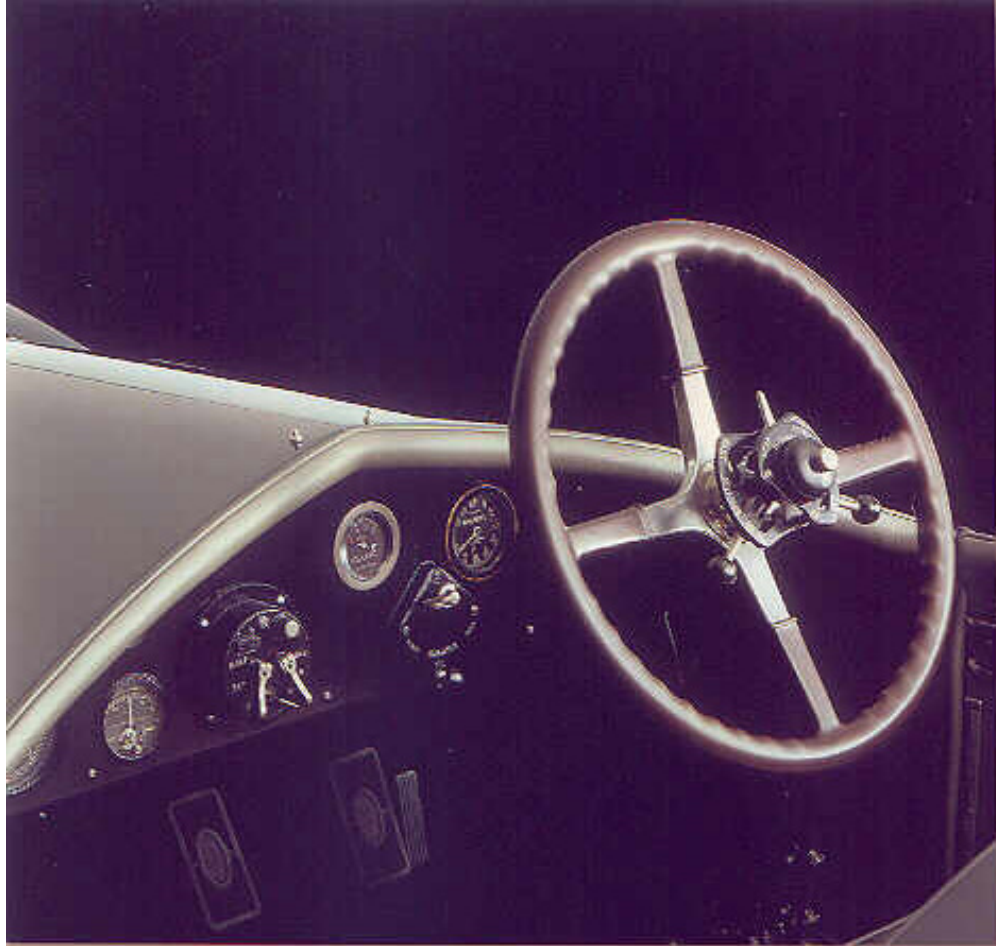


CONHEÇA A SAGA DA RECONSTRUÇÃO DO PHANTOM, UMA EX-LIMUSINE DEVORADA POR CUPINS QUE RENASCE COMO ESPORTIVO 74 ANOS DEPOIS PARA DISPUTAR RALIS DE CARROS ANTIGOS

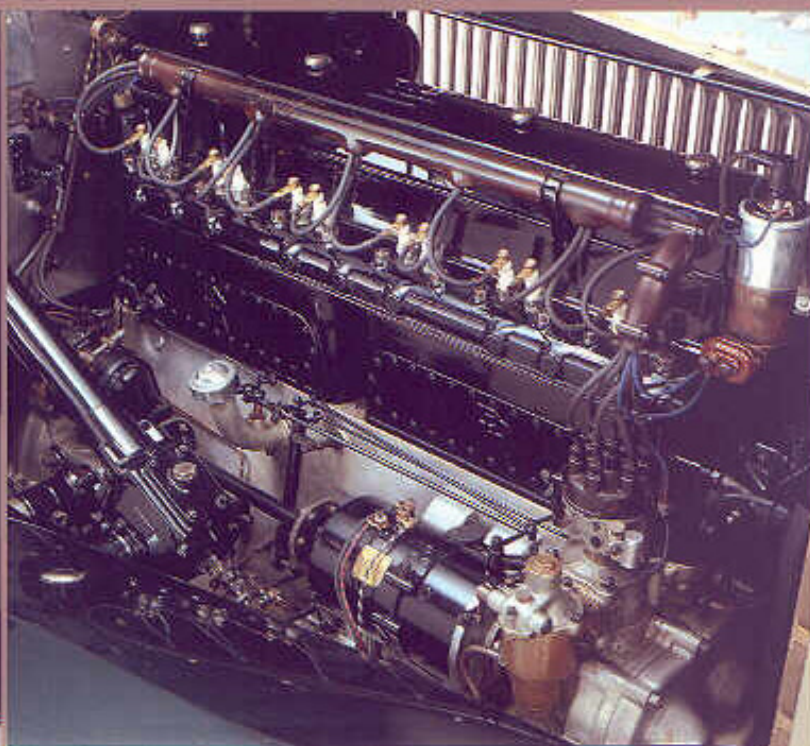
Não se deixe enganar pelas aparências. Essa não é uma cena de época, ainda que o Rolls-Royce da foto pareça haver saído de um filme antigo e o piloto lembre um corredor do começo do século. O carro em questão é um senhor septuagenário com físico de atleta – embora em seu país de origem, a Inglaterra, carros sejam tratados sempre no feminino: *she*. Tudo bem. Problemas de identidade não assustam o Rolls-Royce New Phantom 1927. Mais do que trocar de gênero ao ser trazido da Grã-Bretanha para o Brasil, ele mudou de pele. Literalmente.

Este Rolls-Royce de design arrojado para os padrões da época – os pára-choques lembram o movimento de ondas na arrebentação e as suas linhas, as de um barco de corrida –, e inspirado no que havia de mais avançado tecnologicamente nas primeiras décadas do século passado, a engenharia naval, já foi uma limusine. Quando o chassi de número LF40 saiu da fábrica em Derby para ser encarregado na França pelo projetista Jean-Henri Labourdette, lembrava uma locomotiva. Trens eram outra referência de avanço tecnológico e Labourdette, o estilista do momento em design de veículos.

por milton bellintani fotos sergio chvalcer

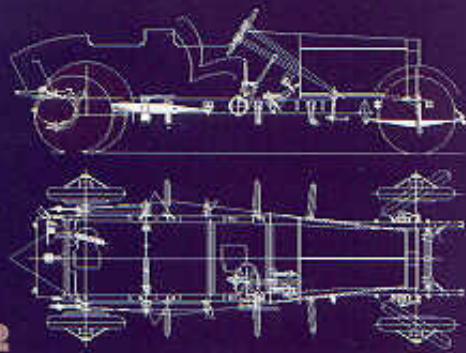


O VELOCÍMETRO
E O RELÓGIO
FORAM
ENCONTRADOS
EM FEIRAS
ESPECIALIZADAS
NA INGLATERRA.
SÃO PEÇAS DA
ÉPOCA. A DIREÇÃO
FOI RESTAURADA
E APENAS AS
BORRACHAS DOS
PEDAIS TIVERAM
DE SER TROCADAS.
A ALAVANCA
DO FREIO FOI
REMIQUELADA.
O MOTOR, APESAR
DE ANTIGO, ESTAVA
INTACTO. APENAS
A JUNTA DE
CABEÇOTE FOI
SUBSTITUÍDA:
99% DAS PEÇAS
SÃO ORIGINAIS





1 2



4



Do pó às pistas em 33 meses

1 O chassis chega à oficina com carroceria, com rodas em péssimo estado - tiveram de ser substituídas na Inglaterra

2 Após estudar as fotos do RR na Internet e em livros, o arquiteto Mário Lambial projeta a carroceria usando um programa AutoCAD. Tempo gasto: seis meses

3 Richard Flynn (de cabelos prateados) e Eduardo Lambial desmontam e limpam o motor. Tempo gasto: seis meses

4 A estrutura da carroceria, em madeira - madeira resistente a cupim -, é finalizada. Tempo gasto: seis meses

5 A estrutura de madeira é empalmeada. Sobre o motor é aplicada uma varela para endurecê-lo. Tempo gasto: um mês

6 Nessa base de metal é iniciada a montagem da carroceria com placas de alumínio. Depois de pronta, as placas são coladas sobre a base de madeira. O trabalho consome dois meses

7 Ainda sem pintura, o RR vai para a estrada ser testado.

8 Setembro de 2000: desfila em interiores. São gastos mais três meses entre pintura e trabalho de topografia



3



5



6



7 8



NENHUM ROLLS ERA IGUAL A OUTRO. AS CARROCERIAS ERAM PERSONALIZADAS AO GOSTO DO CLIENTE

cessão. Andrade se incumbiria de finalizar o projeto, levar-se o tempo que levasse. E Bonomi teria o direito de desfilar com o Rolls-Royce New Phantom ao menos uma vez por mês, depois de pronto, enquanto visse.

Junho de 2001. De volta à oficina da Lapa. Mais de 6.000 horas de trabalho de reconstrução, o dinheiro de uma casa de alto padrão investido na empreitada e quase 33 meses depois, o Rolls-Royce New Phantom 1927 está pronto. Angelo Bonomi não acompanha o término da nova etapa. Dois meses depois de o trabalho ser começado, um derrame o colocou em coma. Tivesse sido finalizado dois meses antes, o Phantom teria tempo de participar da tradicional prova de esportivos antigos La Costanera no final de junho, no Uruguai, organizada pelo pessoal da Mille Miglia italiana. O Rolls-Royce chegou a ser inscrito, mas não haverá tempo de ele e seu novo dono, Mário César de Andrade, se tornarem íntimos na pista. A data da estréia oficial em competições foi transferida para novembro: as Mil Milhas da Argentina.

Conta-se que o motor do Phantom foi desenvolvido pelo engenheiro Claude Johnson para fazer frente à força dos Bentley, à época concorrente da Rolls. Diz o humor inglês que Johnson seria o hífen que liga os nomes de Charles Rolls ao de Henry Royce. O engenheiro levou o protótipo com uma carroceria *boat-tail*, uma barqueta, para um teste secreto no interior da França. Ao colocar o carro na estrada, foi surpreendido pelo dono da fábrica concorrente em pessoa experimentando um protótipo de sua marca. Walter Owen Bentley e Claude Johnson decidiram então fazer um pega com os dois modelos. Não tivesse o chapéu de Johnson caído e Bentley, num rasgo de elegância, parado para pegá-lo do chão, os dois teriam caído no Canal da Mancha. A partir desse dia a Rolls-Royce parou de informar a potência de seus motores nos manuais de proprietário. Os livretos apenas indicam a expressão *enough*, suficiente, para definir o desempenho de seus motores. O manual do New Phantom 1927, com capa de couro e em estado surpreendentemente de novo 74 anos depois, é um dos últimos a infor-

mar a potência: 40-50 HP, menos de 50 cavalos. A explicação para seu excelente torque são os pistões de diâmetro maior e curso curto. Graças a isso, o carrão tem força para encarar os rivais mais jovens sem fazer feio.

Não será, contudo, a primeira vez que o velho chassi LF40 pisará uma pista de corridas. No ano passado, sem pintura na carroceria e tendo como piloto o restaurador Richard Flynn, ele desfilou na pista de Interlagos numa prova de pequenos MG. "Saí como carro-madrinha, puxando o pelotão na primeira volta, mas devo ter ficado parecido com um cão são-bernardo em meio a uma disputa de chihuahuas", diz Flynn. "Demorou para os outros terem coragem de me ultrapassar." E não apenas por causa dos 7 metros da máquina. O Phantom andou mais do que se esperava, com muito torque nas saídas de curvas e subidas, além de freios com resposta imediata e sem apresentarem sinal de fadiga. Mas o mecânico-piloto sofreu para aprender o macete de redução das marchas. Como o câmbio não tem sincronização, é preciso dar uma dupla debreagem, tirando o pé do acelerador até o giro do motor cair no ponto de mudança para engatar a marcha desejada. A dificuldade

A traseira se assemelha a um barco. A placa indica o ano de fabricação e a sigla, o modelo: Derby New Phantom

de foi maior ao fazer o S do Senna. Mas máquina e piloto se saíram bem. Um lugar emblemático para o Rolls-Royce New Phantom 1927 demonstrar que não vestira apenas uma nova pele: incorporará, definitivamente, o espírito dos grandes corredores. **Q**

