

CLÁSSICOS

OS GURGEL TRAJE PASSEIO

EDIÇÃO 12 | R\$ 14,99



Abril



7 893614 034521

Andamos no

Riley 1930 Treen

Não é de hoje que os ingleses sabem se divertir!



PORSCHE 914/6
A VERSÃO ARDIDA DO MODELO "POPULAR" DA MARCA



VW KOMPI

Ela já fez de tudo na vida.

E não é que se tornou clássico disputado?



É MAIS:

Mitsubishi Lancer | Impala SS Cupê | Goggomobil



SANTOS DE CASA

A incrível coleção onde os carros nacionais ofuscam Ferrari, Porsche, Maserati...

PROMOÇÃO TORCIDA ABRIL NA ALEMANHA



RILEY TREEN 1930



Vento no rosto,
asfalto ao
alcance da mão:
não é de hoje
que os ingleses
sabem se divertir



IMPACIENTE INGLÊS

ESTE ESPORTIVO DOS ANOS 30, MODIFICADO NO PÓS-GUERRA, É UM DOS OITO SOBREVIVENTES. E NUNCA FOI RESTAURADO

POR ARNALDO KELLER FOTOS CHRISTIAN CASTANHO



“EM QUARTA MARCHA, SINTO QUE ELE VAI FÁCIL AOS 140 OU 150 KM/H, PORÉM A PRUDÊNCIA DIZ QUE AINDA É CEDO PARA TANTA CONFIANÇA”



Câmbio exposto e cardã separam piloto e carona



Contato direto: sente-se nos pés cada troca de marcha



Chuvia pesada. As nuvens, densas e fundidas, se estendiam até o horizonte. Era cedo e estávamos no sítio, o Carlão e eu, conversando sob nossos guarda-chuvas. O Carlão é da roça, gerencia meu sítio e é velho amigo. Segundo sua experiência meteorológica, as perspectivas não eram boas para quem pretendia experimentar e fotografar um antigo herói das pistas de competição.

Chega o caminhão com o Riley (pronuncia-se "ráiley"). O carro veio exposto ao tempo e estava todo molhado, menos a cabine, que estava bem vedada e protegida por um tonneau-cover. Em seguida chegam os amigos, entre eles Paulo, o dono do Riley. Apesar de ser um homem calmo, Paulo mostrava-se um pouco aflito. Pudera, o Riley foi recém-importado da Europa e até então ele só tivera a oportunidade de dirigi-lo numa volta no quarteirão em torno da R&E Restaurações, em São Paulo – onde o carro ficou para uma revisão e instalação de um pára-brisa estilo Brooklands, no lado do carona.

A estradinha secreta, deserta e cheia de boas curvas estava nos esperando. Só a chuva inclemente impedia a combinação. Fomos almoçar.

Logo após o almoço, o céu se abriu. Partimos em comboio ao local escolhido para soltarmos a fera. Baixamos o Riley e o Eduardo (o "E" da R&E) deu a partida. O motor quatro-cilindros de 1087 cm³ acorda ao primeiro movimento. O ronco é gostoso e esperto, vigoroso. O Riley tem potência específica alta para a época – 45,4 cv/l –, enquanto o Ford modelo A gerava meros 11,0 cv/l. Paulo ajeita-se ao volante. Vou de carona. Após dois quilômetros, vejo que estou sobrando e peço para descer. Passo para o carro do fotógrafo e logo nos vemos a 120 km/h para acompanhar o impaciente inglês. Chegamos as curvas, Paulo pouco diminui a velocidade e some, mergulhando nos sucessivos "SS". Visto de fora, constatamos que o Riley é realmente um carro de coração grande e que agora, finalmente correndo solto nas mãos experientes do dono, estava feliz.

No final do século 19 a família Riley viu sua indústria de tecelagem tornar-se inviável. William Riley passou então a produzir bicicletas. Os negócios voltaram a prosperar. Inovação era seu lema. Dentre os modelos, uma bicicleta com uma mola espiral adaptada à roda ajudava o ciclista nas subidas. Com o embalo das descidas ela era recarregada. Logo na primeira década do século passado, passou a fabricar triciclos motorizados. Evoluiu para os quadriciclos e, em seguida, passou a fazer automóveis, além de rodas. Os filhos de William – Victor, Allan, Percy, Stanley e Cecil – se separam do pai, que continua fabricando rodas, e fundam em Coventry a

No velocímetro, a inversão do ponteiro, que começa de cima para baixo, é um toque original



O conta-giros tem números altos para a época



Riley Motor Manufacturing Company, para prosseguir na fabricação de automóveis.

Os irmãos passaram a produzir modelos de turismo de dois e quatro lugares. Em 1922, lançaram um modelo esportivo, o Eleven Two Seater, com bom e confiável motor de quatro cilindros de 1,5 litro e válvulas laterais. Com carroceria de alumínio polido e pára-lamas vermelhos, foi apelidado de Redwinger, asa-vermelha. Curiosamente, saía com a garantia de velocidade máxima: 70 milhas por hora (113 km/h). Devido a sua resistência, obteve sucesso nas populares corridas de trial, um rali na terra e asfalto.

Em 1926 é lançado o Riley Nine. Seu avançado motor traria fama e sucesso nas competições. Era um quatro-cilindros de 1 087 cm³ e dois comandos de válvulas assentados no alto do bloco, o que permitia varetas de acionamento curtas e leves e, conseqüentemente, mais precisas. Válvulas no cabeçote, duas por cilindro, inclinadas em 45 graus, e a grande inovação de Percy Riley: cabeçote que fazia o papel de uma câmara hemisférica, recurso que garantia um ótimo aproveitamento na queima do combustível e boa potência específica (30 cv/l).

Já no ano seguinte os preparadores independentes chamados J. Parry Thomas e Reid Railton desenvolveram um modelo esportivo modificando o Nine. Diminuíram o entreeixos e encurtaram o chassi, afinando sua traseira, agora em forma de torpedo. Baixaram o motor, o radiador e o banco do motorista (que sentava a 15 centímetros do solo), para diminuir o centro de gravidade. Os comandos de válvula foram trocados por outros mais fortes e novos pistões davam maior taxa de compressão. A carburação original foi substituída por dois grandes Solex. Isso resultou numa potência de 50 cavalos que fez com que a velocidade máxima subisse para 140 km/h. Logo ficou conhecido como Brooklands Nine, e os ótimos resultados nas pistas convenceram a Riley a fabricá-lo ela mesma. E esse seria o esportivo inglês que resta-

beleceria o orgulho inglês, dando uma surra em carros franceses como Amilcar (veja em *Quatro Rodas Clássicos* 7) e Salmson, que até então dominavam as categorias de baixa cilindrada.

O NINE PASSOU A ACUMULAR recordes e vitórias em sua categoria, que ia até 1 100 cm³. Bateu os recordes de velocidade em 500 quilômetros e em 500 milhas. Vieram a vitória na Seis Horas de Brooklands e os três primeiros lugares no Tourist Trophy. Mas o grande troféu do Brooklands Nine foi vencer a 24 Horas de Le Mans de 1934 na categoria até 1 100 cm³. Apesar das vitórias, somente 100 unidades foram produzidas do modelo.

Apresentados os ancestrais, ainda não chegamos ao Riley Treen com o qual o Paulo se delicia na estradinha, sentado bem rente ao solo e com o rosto exposto ao vento, numa alegria plena de garoto.

Veio a Segunda Guerra Mundial e as corridas pararam. Logo após a guerra faltava dinheiro, mas não vontade de correr. Foi quando o engenheiro inglês recém-retornado da guerra, John Treen, passou a se dedicar a reconstruir carros dos anos 1930 com especificações de competição. Construiu 12 carros muito semelhantes ao Brooklands Nine a partir do Riley Monaco Nine (o mesmo motor Nine). Dos 12, oito sobreviveram e este é um deles, com os méritos de ter sido pilotado na época por Christopher Treen, o piloto da família. Também seria o mais autêntico, por nunca ter sido restaurado.

Paulo pára e é minha vez de guiar. Pego emprestados seus óculos de aviador da Primeira Guerra e recebo as instruções. Volante à direita. A alavanca de marchas corre por uma grelha e tem suas posições espelhadas, ou seja, primeira no lugar da terceira, segunda no da quarta, terceira no da primeira e quarta no da segunda. Para engate da ré, erguemos a alavanca e a empurramos à esquerda. Até aí, moleza. O duro é não arranhar as engrenagens, pois

Tampa do radiador de abertura rápida, como convém a um corredor





O MOTOR VAI LOGO ATRÁS DO EIXO TRASEIRO, QUE AINDA TEM DE SUPORTAR O PESO DO PILOTO E DO TANQUE DE COMBUSTÍVEL



Molas semi-elípticas e amortecedores reguláveis



Óleo reserva para o cárter, estepe e farol auxiliar



o câmbio não é sincronizado. Uma das dicas é saber de ouvido as diferenças de giro entre cada marcha. Os pedais têm apoios verticais e são próximos uns dos outros, com dobradiças no assoalho. Às vezes, ao frear, pode-se acelerar involuntariamente.

E vamos lá, em vôo solo. Ao menor toque no acelerador o motor sobe de giro, rápido para um motor da época. Já estou sentindo por que esse motor causou tanto furor. Vê-se que foi um salto de modernidade. Aperto a embreagem de curso curto, trago a alavanca e a empurro, num movimento justo e duro, de ferro contra ferro. Vou dando motor e solto a embreagem. A marcha é longa, mas o carro é leve (750 quilos). Puxo a segunda, que também é longa, vai a uns 70 km/h. O câmbio ronca, coisa normal. Empurro a terceira e vejo que essa é uma bela marcha, pois, como não é um carro de forte arrancada, buscamos o prazer na velocidade, que é potencializado por estarmos sentados rente ao solo, expostos ao vento. A terceira nos leva à faixa do êxtase, acima de 100 km/h, que é aumentado e prolongado ao engatarmos a quarta a uns 110 km/h até os 130 km/h. O giro cai menos entre terceira e quarta do que até então. Sinto que ele vai fácil aos 140 ou 150 km/h, porém a prudência diz que ainda é cedo para tanta confiança. Logo chegamos as desejadas curvas. Elas são de grande raio, posso fazê-las em quarta, sem frear, só aliviando os dois carburadores SU.

A distribuição de peso é boa, deve estar com 55% no eixo dianteiro e 45% no traseiro. O motor vai logo atrás do eixo dianteiro, concentrando nele quase todo o seu peso, e praticamente sobre o eixo traseiro vão o piloto e o tanque de combustível. Sentimentos controlando dois pesos nas extremidades do carro. A frente tende a abrir a curva, mas os pneus dianteiros, apesar de finos (4,75 polegadas), têm boa aderência e obedecem ao traçado impingido. Mantenho a velocidade constante durante a curva e, já que o motor não é um estrondo de potência, dá para acelerar cedo, sem risco de perda de aderência na traseira. A suspensão traseira é um pouco dura, o que pode ser acertado com alívio da pressão nas porcas dos amortecedores de bolachas de fricção.

As curvas agora são fechadas. Antes, procuro os

freios nos grandes tambores. Procuro melhor... Eles acabam aparecendo, meio pastosos, e dá para sentir os dianteiros muito fortes em relação aos traseiros – questão de regulagem. Tento reduzir para terceira, dupla embreagem... róóó! Ai, caramba! Uma arranhadinha. Tento outra vez... róóó! Dói na alma. Desisto da terceira e deixo baixar para velocidade de segunda... cloc... Ufa! Ela entra. Acelero forte, o Paulo tinha mandado acelerar. O giro sobe, empurro terceira e faço as curvas de baixa, a uns 80 km/h, num zip-zap dos mais gostosos. Ora inclino o corpo para fora do carro e tomo um ventão na cara quando as curvas são para a direita, ora inclino para dentro, sentindo um cheirinho gostoso de mistura de couro, ferro, gasolina e óleo de cárter, quando são para a esquerda. Um automóvel apaixonante, que desperta forte ligação. E que vai deixar saudade.

O que consola é que ele está em ótimas mãos e ainda este ano pelo menos 2 000 milhas de aventuras o esperam. Deve participar do rali Mil Millas Argentinas e do Mille Miglia, na Itália. Antes, porém vai para casa, a fim de que Paulo o conheça melhor. Vai, como diz o Carlão, “lamber o bezerro novo”. **QR**

FICHA TÉCNICA

RILEY TREEN 1930

Motor: dianteiro, longitudinal, 4 cilindros em linha, duplo comando nas laterais do bloco, 2 válvulas por cilindro, 2 carburadores SU
Cilindrada: 1087 cm³
Diâmetro x curso: 60,3 x 95,2 mm
Taxa de compressão: 6,5:1
Potência: 50 cv a 5 000 rpm
Torque (estimado): 8 mkgf a 3 000 rpm
Câmbio: 4 marchas à frente, não-sincronizadas, transmissão traseira
Carroceria: alumínio
Tanque: 25 l
Suspensão e pneus: Dianteira: eixo rígido, molas semi-elípticas,

amortecedores de bolachas de fricção e de ação regulável por meio de porcas de ajuste
 Traseira: eixo rígido, molas semi-elípticas, amortecedores de bolachas de fricção e de ação regulável por meio de porcas de ajuste
Rodas e pneus: aro com 4,75 pol de largura por 18 pol de altura na dianteira aro com 4,75 pol de largura por 19 pol de altura na traseira; pneus Dunlop
Entreeixos: 244 cm
Bitola dianteira e traseira: 121 cm
Peso: 750 kg



O prazer ao volante vem do motor de duplo comando e dois carburadores

