



Enquanto um carro novo pode ser montado em até 20 horas, um antigo leva mais de um ano para ser recuperado, em um trabalho artesanal que nossa repórter acompanhou

POR RENATA VIANA DE CARVALHO FOTOS IVAN CARNEIRO

A arte de reconstruir o passado



A costumada a associar oficinas a lugares abertos e movimentados, estranhei quando me deparei com um muro branco e um portão cinza fechado ao chegar ao meu ambiente de trabalho naquela quinta-feira. "Vocês ficam escondidos, né?", perguntei. "Era para ficarmos mais. O serviço exige paciência e concentração. Não pode ter o entra-e-sai das mecânicas", respondeu Eduardo Lambiasi, dono da oficina de restauração - meu chefe por um dia. Dentro do galpão no bairro paulistano da Lapa, calma e organização. Os veículos prontos, ou que esperam por algum pequeno reparo ou peça, ficam estacionados e cobertos para que não se estrague o que já foi feito.

Ao longo das horas, eu veria que não há pressa na atividade dos restauradores. Ninguém "enrola" para cumprir as tarefas. Mas cada atividade é feita no seu tempo. Acelerar o passo pode significar recomeçar do zero. "A estrutura de madeira das portas tem vários ângulos diferentes. Se 'uma' curvatura ficar errada, a peça é jogada fora e uma nova é feita", afirma Francisco Adalto da Costa, ou "Pica-Pau", o chefe da marcenaria.

Essa necessidade de reproduzir as características originais - e a dificuldade de consegui-lo - faz com que cada modelo fique em recuperação por um ano, em média. O custo do restauro só é revelado a quem o solicita. "Nem todos entendem os preços, pois os comparam com os de

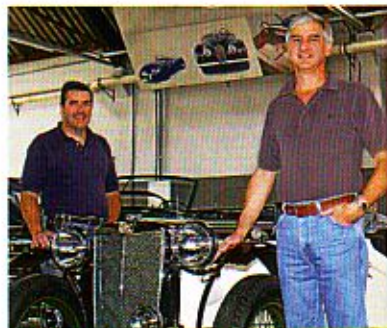
veículos novos. Não se dão conta de que sempre tentamos recuperar as peças originais, e quando não é possível, desenvolvemos novas ou procuramos alguma para importar", diz Lambiasi.

Mas basta começar a trabalhar para entender não só a relação de custos, como se apaixonar pelo ofício. Cada carro ali é um registro histórico e conta um pouco sobre costumes e tecnologia disponíveis em sua época. "Por isso evitamos 'modernizações'. Quando se misturam muitos elementos novos, essas características se perdem. Se o dono pede exageros, nem aceitamos o serviço. Já se deseja um som mais recente, entendemos que ele queira ouvir músicas em seus passeios. Mas avisamos que o painel será cortado e não terá volta. A opção é dele", diz Richard Flynn, sócio da oficina, meu outro chefe, então.

Ele e Afonso La Rosa Neto, funileiro da oficina, acham que estabelecimentos que fazem restauração começam a se extinguir. Peça para que "seu Afonso" estenda as mãos para uma foto; elas estão escuras e machucadas pelos 43 anos, dos 63 de vida, dedicados à funilaria. Ele se nega. "Os jovens já não querem fazer o meu trabalho. Se eu mostrar as mãos assim, aí é que ninguém vai fazer o que eu faço", diz. O que para ele afastaria profissionais, para mim foi um estímulo colocar "minhas" mãos na massa. Veja a seguir um pouco do meu dia como auxiliar em uma oficina de restauração.



TÚNEL DO TEMPO
Depois de prontos, os automóveis parecem ter acabado de ser montados pela primeira vez, como este belo MG B GT V8



ESPECIALIDADE BRITÂNICA

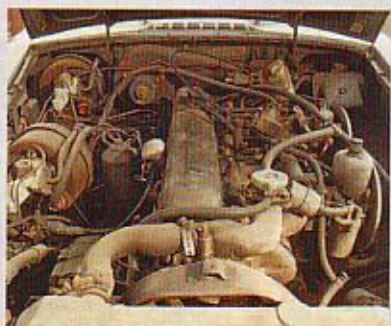
Desde de 1983, Eduardo Lambiasi (à esq.) e Richard Flynn restauram carros na R&E Restaurações. Especializados em veículos ingleses, eles foram responsáveis pela recuperação do Rolls-Royce da Presidência

A restauração é resultado do talento de vários profissionais. Veja algumas etapas



1 // COMO ELLES CHEGAM

Trazidos por seus donos ou pelo pessoal da oficina, alguns modelos antigos, como este MG C, de 1969, precisam ser totalmente reformados - desde o motor até a carroceria. Este exemplar foi trazido dos Estados Unidos e tinha até a marca de um projétil no capô



2 // FUNILARIA

A carroceria é lixada para tirar a ferrugem. Quando não é possível, a peça é refeita e soldada. Na oficina, nunca se aplica massa plástica. É difícil encontrar quem saiba - e queira - trabalhar ali, especialmente com as estruturas de alumínio



3 // MARCENARIA

Nos automóveis antigos, muitas peças da estrutura são feitas de madeira. O marceneiro tem de dominar a técnica e ficar atento aos diversos ângulos de cada parte confeccionada





4 // PREPARAÇÃO

Antes de receber a pintura, o veículo vai para uma câmara onde pode ficar até três meses sendo lixado, como aconteceu com o Jaguar XK II 1964 da foto



7 // MECÂNICA

A parte mecânica fica impecável graças aos esforços de recuperação das peças originais, à fabricação de novas ou ao garimpo de componentes idênticos aos de série. Sob o carro, é impossível dizer que havia peças enferrujadas e quebradas ali



5 // PINTURA

As grelhas no chão "sugam" o pó, e as paredes da estufa recebem um líquido onde as partículas suspensas ficam coladas. Tudo para uma pintura perfeita



6 // POLIMENTO

Depois de receber as camadas de tinta, o carro é lixado de novo. Mas com lixa bem fina, quase uma folha de papel lisa, e água. Algodão e cera dão o acabamento final



8 // CUIDADOS ESPECIAIS

Quando o motor precisa de retífica, o serviço é terceirizado. Mas a montagem final do propulsor é feita na oficina para garantir a qualidade do resultado e o bom funcionamento do propulsor. Toda a parte de acabamento também é realizada na oficina: colocação de vidros, revestimentos, tapeçaria etc.