

CLASSICOS

EDIÇÃO 15 | R\$ 14,99

DEMOCRATA UMA HISTÓRIA DE FICÇÃO



PORSCHE SPEEDSTER

Emoção barata para americano ver e correr

BORGWARD ISABELLA

A elegância da "Dama de Bremen"

FERRO-VELHO

Os tesouros a céu aberto do paraíso dos restauradores

MGB GT RV8

Adivinhe quem veio para pilotar...

MUSEU GILMORE

Jóias guardadas em celeiros

ROMI-ISETTA

Passo-a-passo de como colocar o "ovo" em pé



7-8936141040035



O REINADO DO FUSCA

De estranho migrante a figura mais popular das ruas brasileiras, o Sedan VW encantou gerações



PERUA DKW

Primeiro nacional reconhecido como tal

ROMI-ISETTA 1956

Ninguém diria que
um carro neste
estado passou
anos apodrecendo
ao relento



CINQUENTA ANOS EM CINCO

Um Romi-Isetta 1956 passa por meia década de restauro para celebrar seu cinquentenário

POR FABIANO PEREIRA FOTOS CHRISTIAN CASTANHO

EM 1956, mais precisamente no dia 12 de outubro, o Romi-Isetta que você vê ao lado deixava a linha de produção. Segundo Vainer Penatti, administrador da Fundação Romi, entidade que cuida dos projetos culturais das Indústrias Romi, trata-se do terceiro mais antigo produzido no Brasil e tem até manual do proprietário original. Discussões oficiais à parte, cronologicamente ele faz parte do lote inicial do primeiro carro de passeio produzido aqui. Restam raríssimas unidades do modelo 1956. No meio antigomobilista, fala-se em quantidades que se contariam nos dedos das mãos, talvez de uma única mão. Para que ele recuperasse a boa forma exibida depois de meio século de fabricação, foram necessários cinco anos.

Adquirido em dezembro de 2001 depois de muita procura, o carrinho era sonho antigo do seu dono. “Na juven-



Os faróis só vieram embutidos nos pára-lamas em 1956

tude tive alguns Romi-Isetta que não preservei. Queria ter um 1956, pois sempre gostei do detalhe dos faróis, exclusivos do primeiro ano de fabricação”, afirma o bem-humorado industrial Mario Menge. De fato, os faróis menores e embutidos, com leve ressaltado, são a forma mais fácil de identificar o pioneiro 1956. Mais tarde seriam substituídos por um par de lentes mais amplas ligadas a uma estrutura cônica presa ao topo do pára-lamas.

O modelo sonhado por Menge estava em Morro Redondo, a 20 quilômetros da cidade de Pelotas, no interior do Rio Grande do Sul. Entusiasmado com a informação, o industrial decidiu tirar férias e foi à luta. A primeira informação era de que o carro estava guardado num celeiro. Não era bem assim. “A carroceria estava capotada na grama havia uns seis anos”, diz o atual dono do carro. Os faróis haviam sido trocados pelos dos modelos mais recentes. O que havia no celeiro era o chassi e peças da mecânica espalhadas, bem espalhadas. Foram necessários dois dias para reunir tudo, mas pelo menos a mecânica estava completa. Acertado o preço e o transporte para levar o que sobrou do veículo a Porto Alegre, surgiu outro dilema. “Tamanho era o medo de perder mais alguma coisa do pouco que consegui reunir do carro que resolvi trazê-lo para São Paulo por via aérea”, afirma Menge. “Acho que foi o único Romi que já andou de avião.”

Pouco mais de 3 000 Romi-Isetta foram fabricados entre 1956 e 1961, segundo o que divulga o fabricante. O número escasso justifica a dificuldade de encontrar peças de reposição e o tempo que o carrinho levou para ficar pronto. Graças à internet, ele localizou itens em países como Reino Unido, Itália, Espanha, Alemanha, Uruguai e Argentina. Menge diz que foi preciso confeccionar muitas peças. Só não se preocupou com as de

ROMI-ISETTA 1956



O comprimento e a porta dianteira permitiam ao motorista estacionar de frente para a guia

borracha, uma vez que sua empresa produz autopeças nesse material. "Hoje fabrico dois itens específicos e até exporto", afirma ele, referindo-se à borracha da porta e ao guarda-pó do amortecedor dianteiro. Mas Menge também precisou elaborar coxins do motor de borracha e buchas de suspensão. "Aprendi muito, principalmente na área de fundição, e desenvolvemos os quebra-ventos, os faróis, tudo artesanalmente. Tudo pelo prazer de ver o carro pronto."

BATEDOR DE CARNE O motor passou por uma retífica geral. Do conjunto de freio, os cilindros de roda tiveram de ser brunidos e espelhados, para receber uma nova vedação de borracha. O cilindro mestre não existia. Depois de várias tentativas, o que mais bem se adaptou foi o da Kombi 1200. Os cabos de freio de mão, acelerador e embreagem foram feitos a mão por torneiros. A parte elétrica do carro também havia se perdido por completo e foi toda refeita, graças a catálogos adquiridos na Itália e na Espanha. A parte superior da carroceria precisou ser refeita em chapa, enquanto o restante da carroceria recebeu jateamento e fosfatização. Aros e alojamentos de faróis e refletores foram fundidos em alumínio de forma artesanal. As lentes vieram da Argentina.

A fundação ajudou a encontrar os padrões de pintura

e estofamento da época. Como não havia resquícios da cor original, pelo número do chassi chegou-se à informação de que o carro havia nascido verde e branco. Todas de acrílico, com exceção do pára-brisa, as janelas vieram em medida maior, o que exigiu inúmeros ajustes. Para o interior, um velocímetro foi adquirido na feira de Águas de Lindóia e restaurado. Um gerador de vapor foi usado para modelar de forma ovalada as chapas da forração interna de eucatex da porta, que é côncava, e das laterais. Após o banho de vapor, as peças de eucatex secaram no próprio carro. O improvisado deu certo.

Os pedais não tinham qualquer revestimento, com uma superfície semelhante à de um batedor de carne. Eles foram mantidos desgastados, mas, para isso não comprometer a dirigibilidade, foram providenciadas pedaleiras de borracha alemãs.

Como acessório de época, o Isetta tem apenas um bagageiro cromado, onde não se pode levar uma mala maior que 50 centímetros, e teto solar de lona. Pensado para uso em centros urbanos, ele transporta até duas pessoas com relativo conforto – e, a julgar pelas dimensões do veículo, com pouquíssima segurança. O ideal era um adulto e uma criança. "A porta dianteira incomodava as mulheres porque se conseguia ver um pouco mais das pernas", lembra Menge. Com molas de aço, os bancos são

Nosso primeiro carro de passeio foi restaurado com peças de países como Itália, Alemanha e Argentina e outras feitas aqui artesanalmente pelo dono



A bitola estreita atrás sempre fez muita gente pensar que o Romi-Isetta tivesse só três rodas

ROMI-ISETTA 1956



A coluna de direção acompanha o movimento da porta



O acesso ao motor de 236 cm³ é feito por uma portinhola na lateral



O painel é constituído apenas pelo velocímetro



O Romi-Isetta 1956 chega ao local de onde saiu para celebrar seus 50 anos

macios. O carro possui uma área envidraçada panorâmica e os espelhos ajudam ainda mais na visibilidade lateral e traseira. Sem porta-malas, o estepe vai atrás do banco.

CONTORCIONISMO A disposição dos comandos é tão bizarra quanto intrigante na tentativa de se dominar o funcionamento de um carro aparentemente tão simples. A alavanca do câmbio do lado esquerdo, junto à lateral do carro, causa estranheza, mas não é nada desconfortável. É com precisão que se engatam as marchas curtas. Só a ré é um mistério: exige que a alavanca seja empurrada para baixo, perto da perna do motorista, e para a frente. O freio de mão fica sob o banco, entre as pernas do motorista, posição ideal para contorcionistas. Bem dispostos e de acionamento suave, os pedais ficam ao redor da coluna de direção, a embreagem à esquerda e do outro lado o freio e o acelerador. Por sistema de rosca sem-fim, a direção vira macia duas vezes e meia de batente a batente. O volante, de aro fino e escorregadio, tem diâmetro amplo e transmite um pouco dos impactos do piso para as mãos, já que a suspensão é firme. Em marcha, a estabilidade do Romi-Isetta impressiona.

O motor dois-tempos Isso, de fabricação italiana, dá conta do recado no plano em trânsito urbano, mas berra quando solicitado em rotações mais altas. Já nas subidas longas, "é melhor conversar com o passageiro e tirar um pouco o pé do acelerador, talvez fazer algum tipo de pensamento positivo ou até mesmo admirar a paisagem", diz seu dono, rindo dos 9 cv do motor que equipava os primeiros Romi-Isetta, pouco depois substituídos pelos de 298 cm³, de quatro tempos e 13 cv. O pedal de freio tem curso curto e responde tão prontamente que chega a dar um tranco. O dono do carro não ajuda a tornar a situação mais amena. "Não esqueça, se a porta abrir seu carro te atropela", diz ele, sabendo que o riso seria inevitável. Dirigir esse minicarro dos anos 50 é, ao mesmo tempo, um desafio e uma diversão. Mas será que valeu tanto empenho por um carro que poucos até hoje consideram um clássico digno de se disputar? "Acredite, um Romi-Isetta desses restaurado hoje não sai por menos de 100 000 reais." Apesar do longo empenho, Menge não esconde a satisfação de ter feito um bom negócio enquanto salvava o carro que foi o ponto de partida da nossa indústria automobilística.

PASSO-A-PASSO



1. Quando encontrado, o carro tinha os faróis dos Romi-Isetta mais recentes



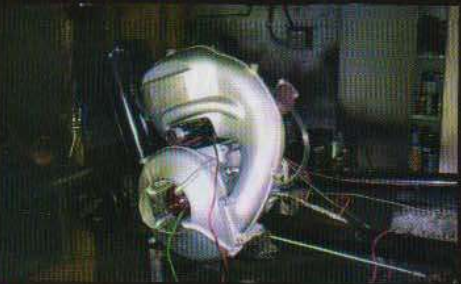
2. Anos a céu aberto comprometeram a estrutura da parte superior da carroceria



3. Com o desmonte, pôde-se avaliar quais peças mecânicas faltavam ao veículo



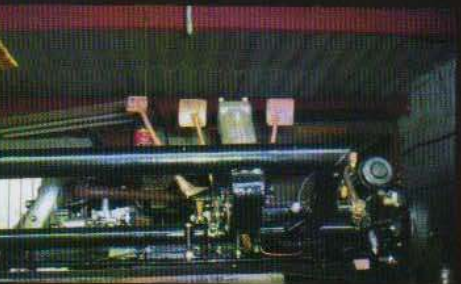
4. Funilaria pronta, a carroceria com primer, ajuste dos pára-choques, faróis e vidros



5. Montagem do chassi, quando se fez o motor retificado funcionar pela primeira vez



6. Depois de receber pintura negra, o pequeno chassi do Romi-Isetta seca



7. Ajuste dos pedais, que estavam desgastados na superfície, e da caixa de direção



8. Carroceria pintada graças ao catálogo de cores fornecido pela própria fábrica



9. Montagem da carroceria sobre o chassi, seguida da recuperação da parte elétrica



10. Moldagem da tapeçaria com chapas de eucatex encaixadas na porta e laterais internas

FICHA TÉCNICA

Romi-Isetta 1956

Anos de produção:

1956 a 1961

Motor: lateral, entre eixos, transversal, 2 cilindros, dois-tempos, 236 cm³, refrigerado a ar

Potência: 9,5 cv a 4 500 rpm

Torque: n/d

Diâmetro x curso: 48 x 64,3/66 mm (cursos dos pistões anterior e posterior, respectivamente)

Compressão: 6,5:1

Carburização: simples Dellorto UC 24 B

Transmissão: manual de 4 velocidades, tração traseira com ponte de transmissão a corrente

Suspensão: Dianteira: independente, tipo Dubonnet, com molas de borracha especial e amortecedores de fricção.

Traseira: eixo rígido de bitola reduzida, braço oscilante blindado, apoiado sobre dois feixes de mola quarto-elípticas

Freios: a tambor hidráulico

Entreeixos: 150 cm

Rodas: aço, 4,50 x 10

Peso estimado: 350 kg