

DEZ MELHORES BRASILEIROS, PARTE II: RÉPLICAS

Marco Antônio Oliveira - 24/11/2014



A primeira coisa que temos que esclarecer aqui é o significado da palavra “replica” para quem estuda o mundo do automóvel. O uso da palavra, com o tempo, perdeu seu significado original, que era: Uma cópia do veículo original, feito pelo fabricante original.

Normalmente era usada para indicar cópia de um modelo especial de competição que depois era vendido ao público. Um exemplo famoso: Frazer-Nash TT Replica. O TT Replica era uma cópia do carro que vencera a competição do Tourist Trophy (TT), vendida ao público. Mais tarde, depois da Segunda Guerra Mundial, apareceria também o Le Mans Replica, usando a mesma lógica. Mas não apenas carros de competição foram replicados: os seis modelos T zero-km construídos pela Ford por ocasião de seu centenário certamente caem dentro da definição clássica de “réplica”.

Mas, com o tempo, o termo foi tomando um significado, digamos assim, mais abrangente. Qualquer cópia, por mais que fosse uma mera sugestão de algum modelo qualquer, é chamado de réplica hoje em dia, quer gostemos ou não. Existem hoje vários tipos de réplicas, que costumo dividir em quatro tipos básicos:

1 – Réplica vaga: se lembra em alguma coisa o carro original, está valendo; a mecânica nem precisa ser próxima. Vale tudo aqui. O maior exemplo que lembro desse tipo de réplica é o Gringo, do Rio de Janeiro, um bugue VW que lembra em algo o Citroën Traction de 1934.

Um carro brasileiro com estilo de importado

Seiscentos quilos, tanque de gasolina com capacidade de 54 litros, montado em quaisquer das mecânicas Volkswagen e sem corte de chassi. Esta é a receita para você possuir um carro esporte brasileiro com estilo de importado.

GRINGO, o carro esporte em Fibra de Vidro que você pode comprar na certeza de lembrar um carro de presença marcante da indústria automobilística do passado o "CITROËN".

A Spiller Mattei vende o carro pronto com mecânica 0 Km, a transformação e também o Kits — para você montar em casa, que é facilimo.

A Spiller Mattei também possui o LP GRINGO que é um modelo de Luxo do GRINGO.

BRAZIL MATTEI SPILLER MATTEI Indústria e Comércio de Fiberglass Ltda.
Rua Dona Joaquina, 33
Inhaúma - RJ

O Gringo: lembra vagamente um Citroën 1934. Ou pelo menos assim dizia seu fabricante...

2 – Réplica de aparência fiel: o carro tem que parecer o original de verdade, tem que existir pelo menos uma vontade forte de se conseguir a experiência visual do carro replicado. Mas a mecânica pode ser completamente diferente e mais barata. Exemplo clássico: MP Lafer

3 – Réplica fiel: além da aparência, a mecânica tem que tentar reproduzir o máximo possível o carro original. Se o carro tinha motor dianteiro de 4 cilindros e tração traseira, a réplica deve ser assim também, e nunca baseada em Fusca, para ser fiel. E o motor tem que ser o mais próximo possível, em configuração, potência e personalidade. Não precisa ser o mesmo motor, claro, mas o mais próximo que se pode chegar com as ferramentas disponíveis. Exemplo: Envemo Super 90.

4 – Réplica fidelíssima: Aqui nada ou muito pouco o distingue do original. O carro deve ser exatamente igual ao original, salvo uma ou outra concessão pequena. O exemplo clássico são os Bugatti tipo 35 criados pelo argentino Jorge Anadon e sua empresa, a Pur Sang. Localizada em um sítio no interior da Argentina, a Pur Sang faz Bugattis inteiros sem comprar peça alguma, fazendo tudo em casa, como 90 anos atrás fazia Ettore Bugatti na Alsácia. Como dizia L.J.K. Setright, “o que foi feito a mão sempre pode ser reproduzido novamente. E o que foi feito à mão, pode ser consertado à mão”. Aqui tem um caso engraçado, pois alguns fabricantes pequenos ingleses certa vez começaram, usando motores Bristol, a recriar os Frazer-Nash Le Mans Replica quase que exatamente, réplicas fidelíssimas. São chamadas hoje de “Frazer-Nash Le Mans Replica Replica”.

Bugattis sendo replicados exatamente na Pur Sang no interior da Argentina (divulgação Pur Sang)

Muita gente torce o nariz para réplicas; eu as amo de paixão. São uma maneira de gente comum chegar mais perto de coisas que, verdade seja dita, nunca vão conseguir comprar nem que vivam 200 anos. E na maioria das vezes são obras de amor por um modelo qualquer, uma verdadeira ode apaixonada (e, sim, as vezes cheia de liberdades poéticas) ao carro original. Se feitas na sua garagem ou fabricadas aos milhares, não importa: uma réplica sempre é feita para divertir. Afinal, ninguém nunca fará uma réplica de um Toyota Corolla, um Honda Civic ou um Chevrolet Cruze. Aqui, emoção fala mais que razão. Como não amá-las? Já fomos pródigos em réplicas; impedidos de importar qualquer coisa sobre rodas por décadas, não nos fizemos de rogados e criamos cópias nacionais de tudo que nos pareceu importante. Como foi o caso com a indústria de carros esporte que contei aqui, quando no início dos anos 90 as portas da importação novamente se abriram para o nosso país, essa indústria quase que acabou completamente, permanecendo apenas em esforços heróicos isolados como o da Americar, de Santo André (SP).



Acredito que é hora de lembrar de nossos replicadores: foram durante muito tempo um oásis de diversão e alegria num deserto de novidades automobilísticas. E até hoje colocam um sorriso na cara de quem tem uma sensibilidade apurada para o bicho automóvel.

Em ordem cronológica:

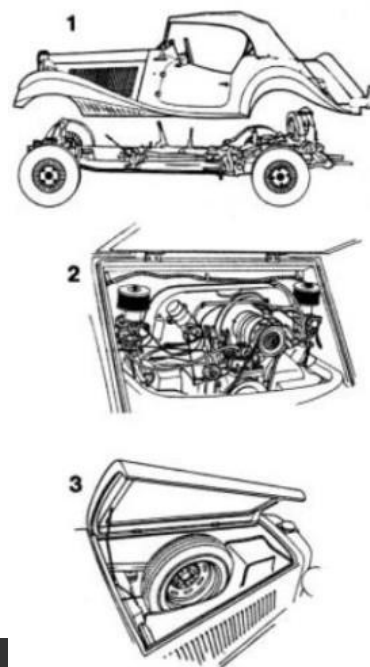
MP Lafer (1974)



O dono da famosa fábrica de móveis, Percival Lafer, criou a primeira réplica nacional de sucesso, de maneira totalmente improvável: criou uma réplica de aparência fiel ao MG TD 1952, construída com qualidade. Mas incrivelmente, o montou sobre um chassi de VW Fusca, com motor traseiro e tudo.

O resultante MP Lafer chegava a beirinha do ridículo: aquele capozão imenso lá na frente, completamente vazio, e dois ocupantes lá atrás perto do eixo traseiro, e quase em cima do motor. O MG original era tão lento quanto o MP, mas pelo menos era muito equilibrado em curvas, daí vindo toda sua fama e diversão. O Lafer, com sua distribuição de massas esdrúxula, conseguia ser pior que um Fusca ou Brasília.

Mas o timing foi perfeito: a partir de 1976, com as importações proibidas, o MP Lafer foi grande sucesso de vendas. O carrinho era bonito, bem acabado, e ninguém pareceu se importar com seu paradoxo mecânico. E abriu caminho para todos os outros replicadores subsequentes.



Motor traseiro num MG TD. Assim é o MP Lafer.

MG Avalone (1977)

Vendo o sucesso do MP Lafer, o piloto e construtor Antônio Carlos Avallone acreditou que podia fazer melhor, e o fez: criou um chassi próprio para sua réplica do MG TF, e colocou nele a mecânica completa do Chevette. Desta forma, a sua réplica do MG foi totalmente fiel: motor de 4 cilindros em linha dianteiro e tração traseira. O carro herdava todo o equilíbrio e diversão de um Chevette em curvas, e a linda carroceria de um roadster inglês famoso. Mais adiante Avallone ofereceria desempenho de gente grande: motores de Monza 1.8 e 2.0, e até Opala 4-cilindros, turbo.

Mas o alto preço e aparência similar ao MP Lafer fizeram que apenas 200 unidades fossem produzidas. O MP Lafer vendeu 4.300 cópias.

O Avallone era fiel: motor dianteiro e tração traseira. (L'art de L'automobile)



Envemo Super 90 (1980)

O Super 90 é talvez a melhor réplica feita no Brasil, e com certeza a melhor do Porsche 356 SC Super 90 em todo o mundo. Luís Fernando Gonçalves, da Envemo, a famosa firma fundada por seu pai, Ângelo Mário Gonçalves, sacrificou seu próprio carro para que a réplica pudesse nascer: o seu 356 original foi desmontado completamente para que moldes diversos pudessem ser feitos. Não só a carroceria é idêntica à original, mas também maçanetas, borrachas, frisos, instrumentos, retrovisores

VW Brasília, solução diferente do 356, que era monobloco, mas neste caso algo muito parecido com o Porsche original, que em layout básico era idêntico ao Fusca, mas diferente em detalhes.

Apenas 202 foram feitos de 1980 a 1983, incluídos aí alguns conversíveis, a baixa quantidade motivada principalmente pelo preço, altíssimo.

(foto: Renato Bellote, www.garagemdobellote.com.br)



Fera XK 4.1 (1980)



Henrique Erwenne (dono da empresa Bola artefatos metálicos, de São Paulo) também sacrificou seu carro para poder replicá-lo; desta vez na verdade dois Jaguar XK120 que foram desmontados para fazer o Fera. Usando mecânica completa do Opala seis-cilindros, o carro ficou muito parecido com o Jaguar original mecanicamente. Sim, no Jaguar o seis-em-linha deslocava 3,4 litros e DOHC, e o Fera, 4,1 litros e comando no bloco, mas a potência era similar, bem como o farto torque em baixa rotação.

A principal diferença era discreta: o Fera era 10 cm mais largo que o Jaguar (as bitolas do Opala eram maiores), era mais baixo, e usava pneus e rodas mais largos e menores em diâmetro.

Dardo F1.3 (1981)

Fuori Serie.

É bem provável que você nunca tenha visto um Dardo F1.3 na sua vida. Pois é. Um fuori serie é assim mesmo: raríssimo. O Dardo é assim. Tem tudo o que há de mais moderno nos sofisticados esportivos europeus. Motor central de 1300cc. Para-choques de fibra de vidro, alto impacto, integrados à carroceria. Chassi tubular. Spoiler dianteiro. Faróis escamoteáveis com acionamento elétrico. Rodas de liga leve. Vidro Ray-Ban.

Freios a disco nas 4 rodas. Dois porta-malas: um dianteiro, outro traseiro. Conversível tipo Targa, com teto rígido removível. Eccetera, Eccetera, Eccetera. Tudo isso com incrível economia e com mecânica Fiat. Que garante, além da qualidade, uma rede de assistência técnica por todo o país. Dardo F1.3. Vá ver este fuori serie num dos revendedores abaixo. É bem possível que você passe a vê-lo todos os dias.

DARDO Escritório de vendas: Corona S.A., Av. Cidade Jardim, 911, tel.: 210-1351 e 212-4267 - SP

Nos Concessionários Fiat.

O Fiat X1/9 usava o conjunto mecânico dianteiro dos Fiat 127/128 (motor de quatro cilindros transversal e transeixo, suspensão McPherson e freios a disco na traseira, fazendo um carro esporte divertidíssimo e memorável, ainda mais com a ajuda de GianPaolo Dallara no projeto.

A Corona, empresa de São Paulo, teve então uma boa idéia: fazer uma réplica do X1/9 aqui, usando a virtualmente idêntica mecânica do Fiat 147, fabricada no Brasil e portanto plenamente disponível. Para ajudar no projeto, foi contratado Toni Bianco, que se tornou algo como o engenheiro-chefe e designer do projeto inteiro. O resultado foi o minúsculo Dardo, um carro esporte divertidíssimo, e quase idêntico ao Fiat original, tanto em aparência quanto em espírito.

Glaspac Cobra (1982)

Depois de praticamente iniciar a febre dos Dune Buggies no Brasil trazendo um Meyers Manx fabricado sob licença, os ingleses Donald Pacey e Gerry Cunningham, donos da Glaspac, cansados dos esportivos nacionais com mecânica VW que mal passavam de 120 km/h de final, resolvem fazer no Brasil aquela que é uma das mais populares réplicas do mundo: a do Shelby Cobra.

Usando o V-8 Ford de 302 polegadas cúbicas de cilindrada (dos Galaxie/Landau/Maverick GT), praticamente idêntico ao Ford 289 do Cobra original, o Glaspac replicava a carroceria com pára-lamas alargados do Cobra 427. O chassi era próprio, e usava suspensões e freios de Opala recalibrados, fazendo com que a única diferença conceitual do Cobra original fosse o uso de eixo traseiro rígido, contra a suspensão independente do original. Chegava fácil aos 200 km/h, um prodígio então, e era um balde de diversão para dirigir.



Na propaganda de lançamento, a empresa alardeava resultados de testes

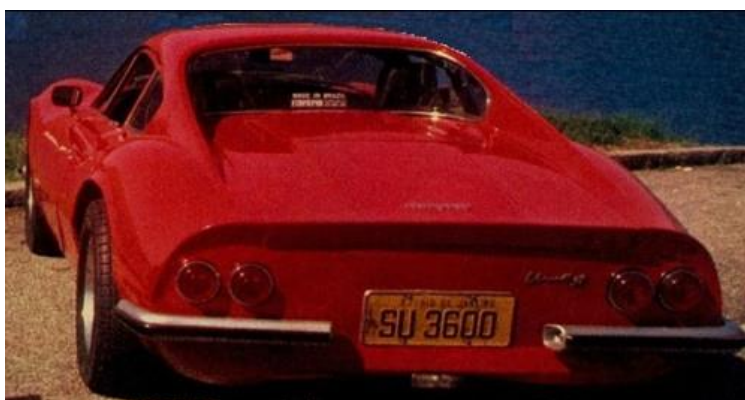
Chamonix Spyder (1984)



A réplica do Porsche 550 Spyder da paulista Chamonix é extremamente popular, e a empresa teve vida extremamente longa, baseada principalmente em exportações. É também bastante fiel ao minimalista carrinho alemão dos anos 50, com motor central e chassi tubular. Com o passar do tempo, contínuo desenvolvimento levou a um motor VW de 2 litros arrefecido a água e suspensão traseira De Dion, fazendo um dos mais viscerais e crus carros esporte já criados no Brasil.

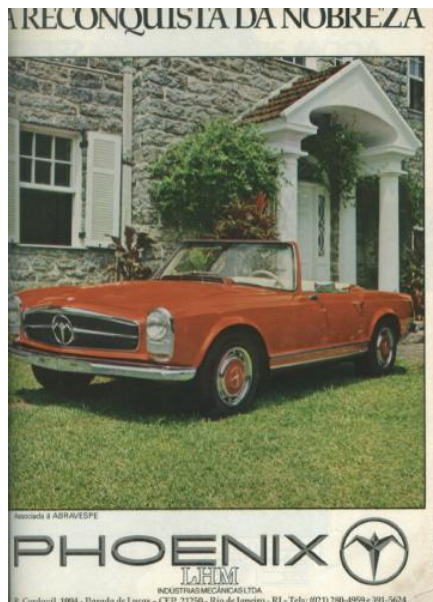
Dimo GT (1984)

Uma réplica do (Ferrari) Dino 246 GTB dos anos 70, o Dimo GT reproduzia fielmente sua aparência. Tal qual o Ferrari, o motor ficava em posição central-traseira, mas em vez do V-6 DOHC de 2,4 litros e 180 cv, o Dino brazuca tinha um onipresente VW AP. Fabricado pela Fibrario, do Rio de Janeiro, teve o chassi (espinha dorsal, duplo Y, para usar suspensão dianteira de Passat na frente e atrás) projetado por Paulo Renha, projetista do famoso triciclo que leva seu nome, e do interessante bugue Terral (também produzido pela Fibrario, veja o quarto post desta série). Teve pouquíssimas unidades produzidas, sendo portanto mais raro que o carro original.



(blog Autos Classicos)

Phoenix (1986)

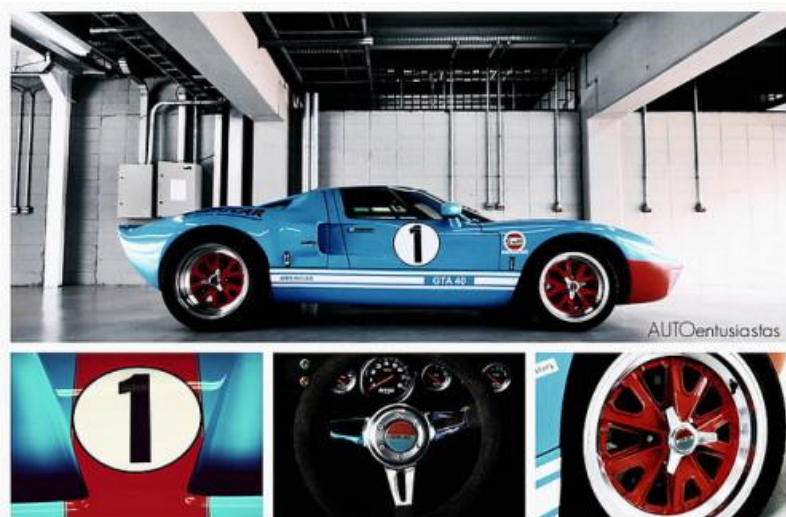


Uma réplica de aparência exata do Mercedes-Benz 230/250/280 SL “Pagoda” (W113, 1963-1971), o Phoenix, carioca, era feito se aproveitando toda a plataforma do Opala, inclusive a parede de fogo (curvão) dianteiro e todo o assoalho, bem como, claro, toda sua mecânica, com todas as opções de motorização e câmbio do Chevrolet.

Era oferecido, inclusive, o teto rígido removível, igual ao do Mercedes.

Com os preços de hoje praticados para um SL “Pagoda” original, fico pensando se não é hora de reviver esta réplica...

Americar GT40



O GT40 da Americar está aqui para homenagear a empresa que, em pleno 2014, resiste em meio dificuldade de toda sorte, fazendo carros especiais para o autoentusiasta. Situada em Santo André, no ABC paulista, a pequena empresa é a verdadeira herdeira dessa nossa hoje moribunda tradição replicadora: faz réplicas de Cobra e XK 120, continuando o trabalho da Glaspac e da Bola (Fera XK 4.1).

Mas a melhor réplica da Americar é a do Ford GT40, muito parecido com o original e muito bem feito aparentemente. Usando, como o original, um forte V-8 Ford 302 em posição central-traseira, é um carro certamente divertidíssimo, e uma ótima maneira de manter viva a chama da réplica brasileira, que parece, infelizmente, prestes a se apagar definitivamente.





Marco Antônio Oliveira

Editor

Engenheiro mecânico automobilístico de formação e poeta de nascimento, tem uma visão muito romântica do mundo, sem perder a praticidade, e nos conta a história do automóvel e seus criadores de maneira apaixonante. Também escreve sobre carros atuais sempre abordando aspectos técnicos e emocionais.

PUBLICAÇÕES RELACIONADAS

