

'Hot rods' são antigos de coração valente

Feitos a partir de modelos dos anos 30 a 60, veículos recebem motores potentes e são customizados com muito estilo e personalidade

Thiago Lasco

O vovô tem quase oitenta anos e uma saúde de ferro, que deixa muito garotão no chinelo. Esse é o espírito dos hot rods, uma vertente de carros customizados que alia o charme dos antigos a conforto e mecânica atualizados. São modelos, em geral, dos anos 30 a 60, que ganham ar-condicionado, direção hidráulica e motor de resposta.

O estilo nasceu nos EUA após o fim da Segunda Guerra. A indústria estava estagnada e os jovens, sem muito dinheiro, passaram a recuperar modelos antigos, com preços em conta.

“Um dos mais procurados era o Ford 1932, um dos primeiros com motor V8”, explica Alexandre Benevides, da Hot Company Brasil. “Às vezes, para-lama e capô eram retirados para deixar o carro mais leve para competições.”

Com a disseminação da cultura, surgiram empresas especializadas em fornecer peças para esse segmento, como motores, suspensões e câmbios de alto desempenho. “Um novo nicho de mercado se abriu. As oficinas viram isso como um negócio e a clientela crescia na base do boca a boca”, diz Murillo Cerchiarri, da loja e oficina especializada em hot rods San Diego Motors.

Aos poucos, esta prática se sofisticou: nascia a era dos hot rods de luxo, que custavam centenas de milhares de dólares, disseminados por grandes expoentes da customização, como Chip Foose.

No Brasil, a onda hot rod ganhou impulso nos últimos dez anos, com a maior facilidade de importação de componentes. “Antigamente, usavam-se motores de Opala e Maverick adaptados, pois era o que se tinha à mão. Hoje, se você tiver dinheiro, é fácil fazer um hot rod fiel ao americano”, diz Cerchiarri.

Em relação aos preços, o céu é o limite: um bom projeto parte de R\$ 200 mil, fora o preço do carro, e chega ao triplo disso.

Identidade. A cartilha da customização de um hot rod segue poucas regras: a ideia é buscar um resultado único, que revele



Vintage. Modelos dos anos 1930 a 1960 são os preferidos

FOTOS: TIAGO QUEIROZ/ESTADÃO

● Investimento 200 mil

reais, mais o valor do carro, é o preço mínimo de um bom projeto de hot rod. Esse valor pode ultrapassar os R\$ 600 mil, conforme as escolhas de motor e outras peças feitas pelo cliente. O céu é o limite

o bom gosto do dono. Os projetos são feitos principalmente a partir de modelos dos anos 1930 a 1960. “São os desenhos mais legais. A partir dos anos 1970, os carros perdem detalhes e aumenta o uso de plásti-

co”, explica Cerchiarri.

O que não significa que seja necessário recuperar um exemplar sobrevivente dessa época. “Hoje, você compra uma carroceria nova que reproduz um modelo clássico, como o Ford 1932, e coloca o recheio que quiser.”

Nem sempre esse recheio inclui um motor V8, envenenado para obter um desempenho agressivo. “Há hot rods mais bravos e outros mais mansos. Alguns retribuem um motor de época, outros instalam um novo. Cada um faz como quer e pode pagar.” Há, inclusive, quem instale um comando para abafar o ronco do propulsor, quando necessário.

Dedicado. Cerchiarri tem uma loja que importa hot rods e serve de ponto de encontro para fãs



No 'rat look', sinais do tempo são bem-vindos

Vertente dos 'hot rods' é caracterizada pelo visual 'detonado', que resgata a essência dos carros feitos na garagem de casa

Enquanto a evolução dos hot rods produziu resultados sofisticados, que beiram a ostentação, há uma vertente que volta às origens dessa cultura, quando os modelos eram produzidos no quintal de casa, com sobras de peças. Nos rat rods, o que dá o tom é o visual 'detonado', com marcas do tempo – o termo 'rat look' denota uma aparência suja, de rato.

“A proposta é bem mais des-



ARQUIVO PESSOAL

pojada. Se o hot rod é um projeto que nasce pronto, no rat você mexe o tempo todo, vai colocando peças”, diz Murilo Cerchiarri. Há espaço para modelos mais

modestos, como o Fusca, que tem peças fartas e baratas. O “besouro” foi a escolha do vendedor Adriano Esperandeu, que transformou um exemplar

de 1961 em um de seus rat rods – o outro é uma Kombi 1967. Ambos receberam motores VW 1600 novos, com dupla carburação e injeção eletrônica.

Ao natural. O Fusca de Esperandeu tem aspecto envelhecido sem o uso de artifícios

“Para conseguir um aspecto mais 'detonado', há quem lixe a pintura manualmente até remover toda a tinta. Ou use uma palha de aço embebida em água e sal para manchar a lataria”, ele conta. “Pode ficar bonito, mas você vê que é artificial. Prefiro algo mais natural.”

No outro extremo, há rat rods mais sofisticados. O visual é cuidadosamente envelhecido e, por baixo dele, há um conjunto mecânico de ponta, com motor e freios de primeira linha.

Um bom exemplo é o Ford 1940 do empresário Marcos Scavacini. “Eu queria um carro feio por fora, mas 'top' por dentro, com motor V8”, ele explica.

Ele achou o exemplar do cupê já enferrujado e levou dois anos para deixá-lo como queria. O teto foi rebaixado – o para-brisa ficou com a altura de uma nota

● Evolução constante

“A ideia do 'rat rod' é usar sem dó, estacionar em qualquer lugar, sem medo de esbarrões. Ele envelhece a cada dia, portanto, nunca está pronto.”

Marcos Scavacini
EMPRESÁRIO

de US\$ 1 – e os para-lamas foram alargados. A carroceria recebeu uma aplicação de verniz fosco para conter a ferrugem e, sob o capô, foi instalado um V8 de Galaxie norte-americano.

“A ideia do rat rod é usar sem dó, parar em qualquer lugar, sem medo de esbarrões”, ele diz. “Exposto ao clima, ele envelhece a cada dia. Por isso, nunca está pronto.”

Tira-dúvidas

Escreva para nós: jcarro@estadao.com

PERGUNTA

Carro alagado

Comprei um carro usado e só depois descobri que ele havia passado por uma enchente e teve o motor substituído. Gostaria de saber quanto um veículo nessas condições será desvalorizado na revenda.

ROSANA DE AGUIAR,
Por e-mail

RESPOSTA

Dependendo dos danos causados pela enchente, o carro pode ser recuperado e voltar a rodar normalmente, mas, ainda assim, a troca de peças danificadas pela água implica em desvalorização. A depreciação depen-

derá da gravidade do dano, mas profissionais do mercado, como lojistas, sabem identificar esse tipo de ocorrência e evitam comprar esses veículos. Isso porque eles ficam mais vulneráveis e podem apresentar defeitos no futuro, como infiltração, oxidação exagerada e diminuição da durabilidade de componentes. Se houver calço hidráulico (quando a água é aspirada para dentro do motor em funcionamento), o propulsor terá de ser retificado e, em casos mais graves, substituído. Avarias no sistema elétrico tendem a causar uma infinidade de pequenos curtos-circuitos, capazes até de comprometer a utilização do veículo. Se o carro ficou submerso, será necessário passar por um processo de higienização com desinfetantes e troca dos filtros do revestimento interno, além da lavagem ou substituição de tapetes e carpetes. Em geral, as seguradoras dão cobertura aos danos causados pela chuva e costumam considerar perda total quando a água cobre o painel de instrumentos, situação em que o custo de reparo representa mais de 75% do valor do veículo. Na maioria dos casos, o olfato pode garantir a fuga de armadilhas. O interior costuma “segurar” o cheiro de umidade por mais tempo. Cheirar carpetes e a parte inferior do painel é um bom ponto de partida. Ligar o ar-condicionado e o aquecedor também ajuda a exalar o cheiro de umidade. Sujeiras impregnadas nos faróis e lanternas são

mais visíveis, assim como ferrugem em acessórios como macaco e chave de roda. Se os terminais dos fusíveis também estiverem corroídos, pode ser sinal de que o veículo ficou alagado. De qualquer modo, o vendedor deixar de comunicar ao comprador que o veículo sofreu um dano pode ser considerado má fé e motivo para o cancelamento da compra. É o que garante o advogado especializado em direito do consumidor Josué Rios. A compradora pode desfazer o negócio com base na omissão da informação. Se preferir ficar com o carro, ela pode exigir uma reparação dos danos correspondentes à sua desvalorização.

Destaque da semana



MAIRA VIEIRA/ESTADÃO

IPI reduzido continua até 31 de dezembro

O IPI para carros novos, que deveria ter subido no dia 1º de julho, será mantido até 31 de dezembro. Com isso, o imposto para os veículos 1.0, por exemplo, que retornaria a 7%, continuará em 3%. Para os com motor flexível até 2.0, a taxa saltaria para 11%, mas será mantida em 9%.