

A ETERNA “RECONSTRUÇÃO” DE UM LAND ROVER SÉRIE

Há dias e dias, mas, certo dia, em Outubro de 2001 e após inúmeros pensamentos que fervilharam na nossa cabeça, durante meses, adquirimos um Land Rover na cidade do Porto. Contudo, a decisão para a implementação deste processo de compra, resultou da conjugação de inúmeros factores: passando pelo facto da existência de inúmeros entusiastas dos Passeios de Todo o Terreno Turístico em Paredes de Coura; deste concelho ser propício – pela imensidão de espaços verdes e caminhos rurais e florestais – à prática desta modalidade; para além da nossa pesquisa – diga-se de passagem demorada – apontar para o Land Rover como a melhor viatura de Todo o Terreno e que serviria as nossas pretensões.

De início, face à enorme quantidade e qualidade da oferta de viaturas de todo o terreno existente, em segunda mão, para venda, no nosso país, após consultas várias – pessoalmente a amigos e proprietários destas viaturas, em revistas, jornais e na Internet – tivemos, como primeiro critério, o estabelecimento de um limite monetário para a nossa aquisição. Dentro do “tecto” financeiro estabelecido, a visão de um Land Rover como uma verdadeira viatura de todo o terreno, reforçada pelo peso histórico da lendária marca de Solihull, onde assenta a sua enorme robustez e beleza das suas linhas e design – apesar dos anos – facilmente concluímos que um Land Rover Série encaixava que nem uma luva nos nossos anseios.

Atraídos pela informação de um amigo, em que referia a venda de um Land Rover, Regular 88, Série II A, de 1972, no Porto, encetamos mais uma viagem para reconhecimento de um Land, desta feita na cidade “invicta”. O primeiro impacto foi interessante, dado o bom aspecto geral da viatura e o “cantar” do seu motor. Falamos de números e logo a negociação chegou a “bom porto”, ficando assente que no dia seguinte lá voltaríamos para fechar negócio e rolar com o Land Rover até à sua nova casa. A viagem do Porto para Paredes de Coura foi um verdadeiro assombro, pois a folga na direcção era bastante vantajada, o que forçava a um trabalho de braços extra para manter a viatura na nossa faixa de rodagem.



A primeira incursão em pisos de terra deu-se no dia seguinte, acompanhados na “aventura” por um “japonês” (Mitsubishi) e um “lusitano” (UMM). Logo nos apercebemos das enormes potencialidades do Land Rover, passando com destreza as dificuldades que se depararam ao longo do percurso desse dia. Contudo, o oleado que compunha a cobertura superior do Land Rover, para além de não ser original e estético, não era a mais apropriado para sustentar o frio e as chuvas dos meses de Outono e Inverno. Neste sentido, e de forma a melhor prepararmos os rigores destas estações para rolar com a viatura, adquirimos uma capota rígida curta de um Land Rover 109, já no início de 2002. Segundo o calendário, depois do Inverno chega a Primavera e as temperaturas sobem, especialmente em dias de sol e dentro de um Land Rover com capota rígida – as temperaturas elevadas concentram-se no habitáculo, pelo facto do calor emanado pelo seu motor diesel ultrapassar o “casco”.

Bom... bom tempo, o melhor será retirar a capota e transformar o Land Rover num verdadeiro cabriolet. Esta versão sem capota é bastante agradável e faz lembrar aqueles lendários Land Rovers que faziam parte dos filmes rodados na selva de África, dos anos setenta e oitenta. Foi com este aspecto que ficou durante a Primavera de 2002, e nos acompanhou nos passeios pela Área Protegida do Corno de Bico.

Por vezes, nesta estação, o tempo torna-se mais cinzento e as temperaturas descem. Uma vez que a capota rígida se encontrava “encostada” e a aquisição de uma lona, com a respectiva armação, envolve custos assinaláveis, consideramos a hipótese de venda da mesma, o que aconteceu através de um anúncio na Internet. O dinheiro arrecadado com este negócio deu para a aquisição de uma armação, em segunda mão, tendo mais tarde adquirido a desejada capota em lona, cor grão.



Convencidos que as nossas despesas se resumiriam a estas inovações, cedo iríamos chegar à conclusão que não. Por alturas da Páscoa de 2002, e depois de termos descobertos algumas situações de “chapa” menos dignas (ferrugem), movidos pela curiosidade de uma “criança” na posse de um novo brinquedo, iniciamos os trabalhos de descoberta das “novidades” que se encontravam “escondidas” nos lugares mais recônditos do Land. Na travessa que remata as longarinas, com a introdução de uma chave de fenda descobrimos a fragilidade da mesma, dado o avançado estado de degradação deste componente, verdadeiramente “podre” como se diz correntemente. Retirada a caixa que sustêm os bancos, o chassis apresentava-se também muito corroído pela ferrugem acumulada ao longo dos anos. Depois dos bancos vieram as portas, os guarda-lamas, o capot e a caixa de carga. O fundo da caixa, já adulterado do original e em ferro, estava completamente enferrujado, amolgado e com furos, pois, ao que parece, este Land Rover terá já servido de reboque, daí a existência de um suporte com bola – pudera somos o 11º proprietário.



O próximo passo seria o trabalho de extracção das ferrugens do chassis, cuja execução passava pela utilização de lixa e escova de aço. Perante tanta azáfama e coragem, conseguimos novos aliados para a execução desta empreitada. Também a Ana, o Zé e a Paula, com espírito de entreaajuda e convertidos a este projecto, lançaram mãos e connosco partilharam horas de cansaça nesta lavoura. A barra traseira do chassis estava em tão mau estado, que tivemos de desenhar um molde e encomendado o trabalho de execução de uma nova através de um serralheiro. Depois de devidamente limpo o chassis, procedemos à mistura de um anti ferrugem com endurecedor, pintando-o com esta “loção” o que lhe deu um novo aspecto. Seguiam-se os painéis laterais de alumínio, casco, guarda-lamas, portas, capot e grelha frontal. Aqui, o trabalho baseou-se na utilização de decapante, em primeira fase, para retirar um sem número de camadas de tinta, atestadas pela diferença de cores que entretanto surgiam. Depois a técnica da lixadeira rotativa e, para finalizar, o aquecimento do alumínio através de calor, utilizando depois a espátula para retirar as tintas. Foi um trabalho doloroso e moroso, mas o pior estava ainda para vir, pois faltava a caixa de carga. Este elemento foi um verdadeiro quebra-cabeças para retirar, dada a dimensão e o peso da mesma – refira-se, mais uma vez, que o fundo era em ferro. Após algumas horas, lá conseguimos retirar a caixa do chassis e o fundo da mesma completamente amolgado e enferrujado. Recorremos novamente ao trabalho de um serralheiro, que nos cortou e quinou em alumínio antiderrapante, um novo fundo de caixa, painéis de “pés” para o habitáculo, e chapa galvanizada para alojamento no interior das portas.



Uma vez recolocados todos os elementos na viatura, avançamos para uma outra fase: a de colocação de “massa” nos locais amolgados. Depois, novamente a lixa, desta feita a de “água” para suprimir eventuais rugosidades e preparar os painéis para o “primário”. Aqui, somente as mãos do Zé tomaram conta do serviço de pintura, “deslizando” habilmente a pistola pelo alumínio do Land Rover. A “coisa” começava a tomar forma, estávamos já com a moral mais elevada, pois começávamos a vislumbrar “o fundo do túnel”. Todos os elementos com “primário”, era tempo do Zé, mais uma vez, misturar o diluente com a tinta verde e dar “melhor cor” ao nosso Land.

Após longas e árduas horas de trabalho, durante os fins-de-semana e feriados, entre a Páscoa de 2002 e Agosto desse ano, finalmente vimos por concluída a nossa tarefa ...pensamos nós.



Tratado o aspecto geral e exterior do Land Rover, havia que “arregaçar as mangas” e cuidar de outros elementos ligados à mecânica da viatura. O motor “cantarolava” com alegria, pelo que não seria necessária qualquer intervenção, residindo o problema ao nível dos travões, direcção, embraiagem ...

Refira-se que, felizmente, ao longo destes anos o Land Rover só necessitou verdadeiramente da intervenção de pessoal habilitado – mecânico – por uma vez, para substituição de um carreto da caixa de velocidades. Com a ajuda do Zé e dos livros técnicos da marca, temos apreendido algo sobre a mecânica destas viaturas e, melhor que a teoria, a prática têm-nos demonstrado que, com coragem e entusiasmo, temos dado “boa conta” do recado.

Já se substituíram peças como: a bomba de embraiagem; bomba central de travões; cintas dos travões das rodas e de mão e rectificaram-se os respectivos tambores; bombitos; semieixo traseiro esquerdo; transmissão da frente; volante; caixa de direcção e pendural de direcção; colocação de novos favos no radiador; todas as borrachas das portas; borrachas dos pedais do travão, embraiagem e acelerador; fechaduras; fole do travão de mão; farolins; aros das portas; bóia do depósito de combustível; pneus SAT com piso militar...etc., etc.

Mas, talvez, o trabalho mais complicado de se executar num Land Rover Série, seja a substituição do disco da embraiagem. Não por ter sido a última grande intervenção na viatura, mas pelo facto do acesso à mesma não ser o melhor e o espaço para trabalho ser muito exíguo.

A manutenção mecânica de um Land Rover Série é sempre um processo inacabado, em constante mutação dado o peso da idade da viatura e o gosto que vamos arrecadando ao longo dos anos, e que se transforma, por vezes, na constante ânsia de mantermos o nosso Land Rover na melhor condição visual e de circulação.

O Land Rover tem sido um companheiro inseparável, aos fins-de-semana, por vezes durante a semana e em ocasiões especiais como foi o nosso casamento no dia 6 de Setembro de 2003 – um verdadeiro casamento a três. Com ele participamos, também, nos Bilings de Rates, no encontro da Land Rover da Póvoa de Lanhoso e em alguns passeios da Landmania.



Gostaria de aproveitar o ensejo para agradecer publicamente: à Ana – nossa navegadora e eterna

companheira; ao nosso conterrâneo e amigo Rui Viana; ao pessoal da Landmania que nos acolheu na comunidade e criou mais condições para o alastramento da “virose”; à Paula e ao Zé, mas muito especialmente a este último “Landmaniaco” de Cerveira, pois, sem ele, muito possivelmente este eterno trabalho de “restauração” e “manutenção” não teria sido possível. Daqui lanço o repto para que, a próxima história da reconstrução a contar seja aquela que tu gizaste, sozinho, ao teres restaurado o teu Land Rover 109, Série II A de 1970.

Caro Zé, aqui ficamos expectantes à espera do que tens para nos revelar.



Enviado por: **José M. F. Lima e Costa** (zarau@iol.pt)