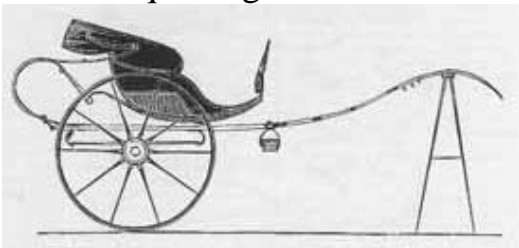


Os Cabriolets



Continuando com o tema do anterior artigo – o aprofundar de cada uma das categorias dos carros de cavalos – proponho desta vez um olhar mais atento sobre os cabriolets. Não só porque o nome ainda hoje se aplica a um tipo de veículos mas também pela quantidade enorme de diferentes modelos que originou.



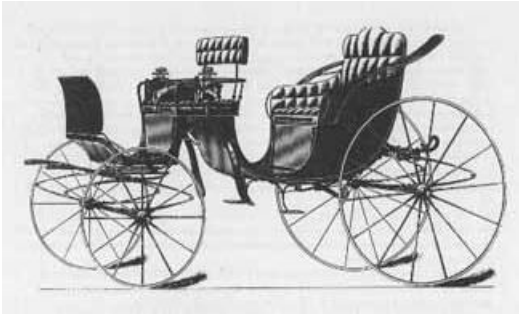
O termo francês “Cabriolet” deriva certamente do italiano “Capriolo” e por consequência do latim “capreolus” diminutivo de “saltar” e traduzível por “cambalhota”. O nome era originalmente aplicado a veículos de duas rodas utilizados em França e Itália em finais do Sec. XVII, baptizados assim devido ao movimento saltitante que lhes era conferido pelos varais muito flexíveis e suspensos por molas. O corpo, parecido com uma vírgula gigante, herdou certamente o formato de alguns tipos de Seges e Coches da época. O Cabriolet herdou ainda algumas das

características das suspensões dos coches, nomeadamente a utilização de molas metálicas em C e correias de couro, o que aumentava certamente o conforto mas implicava certamente um balancear exagerado da caixa. Inicialmente um exclusivo de gente de grandes posses, o Cabriolet entrou no uso comum em finais do Sec. XVIII em Paris, ao ser utilizado como veículo de aluguer. Igualmente introduzido em Londres nos inícios do Sec. XIX, voltou no entanto a assumir um papel de “sinal exterior de sucesso”, sendo o veículo preferido por banqueiros e grandes mercadores londrinos – apesar de a sua importância ter diminuído em termos públicos, isso não implicou que não fosse o ancestral dos actuais taxis, facto que se mantém até aos dias de hoje - o termo anglo-saxónico para táxi é “Cab” que é um diminutivo de Cabriolet.



Por esta altura, um fabricante de carros inglês resolveu combinar o Cabriolet (duas rodas) com um determinado tipo de phaeton de perfil alto (quatro rodas) originando um tipo de veículo que viria a ficar conhecido como

Cabriolet-phaeton.



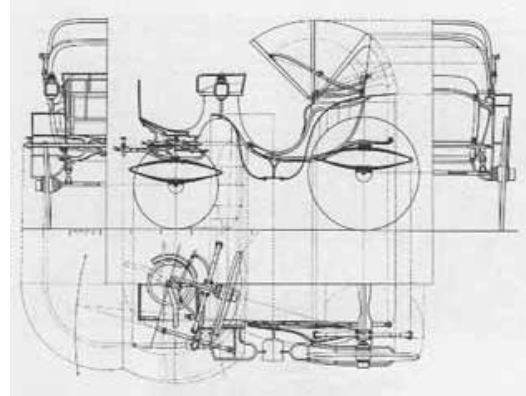
Este tipo de veículo de quatro rodas foi mais tarde reexportado para o resto do mundo onde normalmente não assumiu a designação phaeton, sendo comumente designado só por Cabriolet apesar de ter quatro rodas.

Este Cabriolet de quatro rodas depressa foi promovido a equipagem real, e conduzido com a ajuda de sotas (“a la Daumont”) que montavam o primeiro cavalo do lado esquerdo, foi por isso necessária a remoção do banco do cocheiro e o acrescentar de um enorme guarda-lamas frontal em cabedal e de um pequeno banco de grume na traseira.



Os franceses baptizaram esta carruagem de Victória, em honra da rainha Victória de Inglaterra em meados do Sec XIX. Mais tarde, como o veículo foi recuperado para o uso comum, foi necessário reintroduzir o banco do cocheiro (boleia), operação que

foi efectuada sem alterar a estrutura do veículo e que originou toda uma nova categoria de veículos que ainda hoje conhecemos por Victórias, Milords, Americanas, etc.



A forma final do Cabriolet consiste num veículo de 4 rodas para 4 passageiros, incluindo o cocheiro, em que se verifica a ausência de portas. Pode ser tirado por um ou dois animais dependendo do seu peso e tamanho. A parte traseira consiste numa poltrona para duas pessoas enquanto o banco do cocheiro se situa a um nível bastante mais elevado. Em Portugal, veículos deste tipo, são chamados de “Americanas” se tiverem apenas uma pequena elevação entre os dois assentos e uma caixa bastante acima do solo e são chamados de “milord” se esta elevação for maior e o perfil da caixa bastante baixo. Os modelos maiores têm habitualmente um assento rebatível para crianças em frente à poltrona traseira que, com alguma graça, se esconde normalmente debaixo do banco do cocheiro. A capota rebatível é um atributo exclusivo do banco traseiro, se

bem que alguns modelos mais modernos vinham equipados com um extensor que cobria igualmente o banco do cocheiro. Não é preciso ser-se um especialista para se reparar que o segmento do chassis que liga a parte da frente e a de trás, pela sua falta de altura, é o ponto fraco deste tipo de veículos, não sendo difícil de encontrar exemplares dobrados sobre si próprios neste ponto. É um ponto a prestar atenção se se está interessado em adquirir um destes veículos uma vez que é uma zona de restauro muito dispendioso bem como um indicativo de maus tratos ou mau cálculo inicial da estrutura do veículo. Ao contrário do veículo que apresentei na edição anterior, os veículos da categoria cabriolet são hoje em dia dos mais populares veículos de atrelagem, uma vez que são usualmente muito elegantes e o suficientemente práticos de atrelar ao ponto de serem os veículos preferenciais para turismo, casamentos, etc.



A imensa procura que têm, bem como a dificuldade do seu restauro cuidadoso ditaram o seu preço de hoje em dia que pode ir

desde o valor de 75.000\$00 para uma Vitória em estado de “Ferragem” até aos 5.500.000\$00 de uma “Americana” em estado “Stand” (Valores indicativos publicados na edição nº 20 desta revista).

Gostaria, a título de curiosidade ilustrar duas situações que acho terem algum interesse: a primeira é o estado de degradação a que podem chegar estes veículos



E a segunda é a foto de algo muito raro na Europa Meridional – uma Milord Trenó



Allegre

Carruagens e acessórios
Nuno Manuel Gouveia Alegre
R. Emidio Navarro Nº 2

3050 LUSO
PORTUGAL

Email : Allegre@mail.telepac.pt

Home page:

<http://Allegre.tripod.com>

Tel: 231-930256

Telm: 91 - 4738389