

Um exemplo de restauro

Depois de tanto tempo a escrever sobre as maneiras mais correctas de efectuar restauros, gostaria de proporcionar aos leitores uma visão mais atenta sobre o que pode resultar se se seguirem a maior parte dos conselhos que tenho descrito. Falo-vos de um veículo pertença de uma pessoa à muitos anos ligado a estas coisas dos cavalos e que em determinada altura o resolveu mandar restaurar.



Este artigo é no fundo o roteiro do restauro que foi efectuado e que será terminado em breve.

Seguindo os passos indicados no artigo publicado no nº 18 desta revista, após a limpeza da viatura e o tirar das primeiras fotos, houve uma coisa que saltou imediatamente à vista, o chassis de ferro encontrava-se “alagado” e empenado e as partes de madeira irremediavelmente podres, o que implicaria o restauro integral do veículo:

toda a madeira teria de ser nova e todas as peças de ferro rectificadas. A rectificação das peças de ferro foi feita com o recurso a uma prensa de 250Tn seguida de uma decapagem a jacto de areia e zincagem a quente para que nunca mais houvesse corrosão no veículo. O chassis de madeira



original estava igualmente partido pois estava mal calculado: o problema foi resolvido com a utilização de madeiras como a nogueira devidamente emalhetada (unida). Estava pois rectificado o chassis (madeira e ferro), sendo possível agora continuar o restauro.



Após a remoção da verga antiga foi possível iniciar o restauro das estruturas de suporte e a aplicação da verga nova, sendo igualmente recriado (baseado em desenhos originais) um banco de sota na traseira do veículo.



O jogo frontal (direcção) estava igualmente mal calculado e teve de ser redimensionado (cerca de mais 15 mm em altura) sendo a madeira utilizada o freixo para aumentar a resistência e leveza (para que os leitores tenham uma ideia sobre este trabalho permitam-me dizer-lhes que sobre estas duas peças de madeira são aplicadas em simultâneo 16 peças de ferro que permitirão mais tarde que as rodas frontais “joguem” livremente – O erro tolerável por peça é de 0.1 mm sob pena de mais tarde o jogo não funcionar).



Estavamos agora na parte mais fácil - a pintura – foi escolhido o verde garrafa para a pintura do corpo.



Passávamos agora para os principais acabamentos, deixando para último as rodas. Optou-se por efectuar os estofos a cabedal preto sendo a poltrona principal acabada com “capitonet” não deformável (diferente do vulgar capitonet dos sofás).



Os restantes coxins não foram elaborados em capitonet e foram rematados com brochas de latão (solução essa que será

modificada para frisos de alpaca antes da entrega do veículo).



Os poisa-pés foram elaborados em sola pintada à mão com tinta da china.



Após a reconstrução dos arcos da capota e das respectivas “precintas” em serapilheira iniciou-se a reconstrução do



forro em veludo e após isto a aplicação do cabedal no exterior.



Foi possível recuperar os cubos das rodas antigas (parte central), mas todas as restantes partes tiveram de ser novas, inclusive as calhas metálicas e as borrachas.

O trabalho final é este que os leitores podem ver, faltando apenas concluir os remates da capota com frisos de alpaca (prata alemã).

Espero que os leitores gostem de apreciar esta peça tanto como eu gostei de a restaurar, uma vez que é uma peça rara e dotada de uma beleza e harmonia de linhas difíceis de igualar.

Allegre

Carruagens e acessórios

De: Nuno Manuel Gouveia Alegre

R. Emidio Navarro nº 2

3050 – LUSO

PORTUGAL

Tel/Fax: 231930256

Telm: 914738389

Home page:

<http://Allegre.tripod.com>

E-mail: allegre@mail.telepac.pt