

SETE ANOS DE ESPERA

ESSE FOI O PERÍODO QUE UM ARQUITETO PAULISTANO NECESSITOU PARA TRANSFORMAR UMA CARROCERIA ENFERRUJADA E UM CHASSI DOS ANOS 50 NESSE FORMIDÁVEL CJ-5 1957

É claro que não foram sete anos de trabalhos ininterruptos e sim, de sessões esporádicas realizadas aos finais de semana e, para "facilitar ainda mais", numa cidade do interior paulista, Pardinho, SP, distante 200 quilômetros da capital, onde Paulo Burckas reside.

Paulo já tinha um CJ-51974, preparado para *off-road* e que ilustrou a seção Jipe do Leitor em 2008 (edição 166).

A história desse pioneiro começou em uma das reformas do Ford, que recebeu mecânica mais moderna. "Como sobraram bons itens como o motor seis cilindros, câmbio, pedaleira, freios e outras peças, pensei em adquirir uma sucata, reformar e vender depois", disse.

A carroceria e o chassi do Willys 1957, de procedência norteamericana, foram adquiridas em Piracicaba no ano de 2003, através dos anúncios



classificados da Revista 4x4&Cia.

Essa compra guarda uma história interessante, senão engraçada. "Eu havia começado a namorar a minha esposa, Ana Luiza, e íamos, pela primeira vez, ao sítio da minha família, em Pardinho. Mas antes buscamos a carroceria e o chassi em Piracicaba. Agora, imagine nós dois, mais um motorista em um caminhão lento, procurando essas velharias, num dia de chuva e frio? Pensei que ela fosse desistir de mim", comentou, bem humorado.

Mais tarde, Paulo percebeu que o conjunto mecânico do jipe nacional não se adequava aos padrões e dimensões do Willys americano. Ao mesmo tempo em que foi tomando gosto pela reforma do velho 4x4, jateou por completo a carroceria – que se mostrou ainda em pior estado – e o chassi – que resolveu reformar de forma bem mais criteriosa do que simplesmente "montar" um jipe com peças de sobram de outros carros.

Pesquisando novamente nos classificados da 4x4&Cia, Paulo fez um ótimo negócio envolvendo o volante original, várias partes do sistema de freio, os pedais e, o melhor de tudo, um motor Hurricane em excelente estado. "O ex-dono fez um ótimo preço, estava fazendo um upgrade em seu 57. Ele fez questão de ligar o motor, no chão, para que eu visse o estado do Hurricane", informou sobre a origem dos componentes importantes.

O arquiteto comentou que a maior dificuldade ocorreu mesmo na restauração da carroceria. "O capô estava empenado para os lados. É impossível trazer a peça de volta ao lugar. Além disso, os para-lamas estavam muito ruins".

O chassi tinha poucas trincas, nada grave. Nessa altura do campeonato, Paulo já estava decidido a fazer o melhor pelo Willys e não deixou por menos, desmontou peça por peça, adquiriu todos os parafusos novos (grande parte em aço inox), restaurou e trocou todos os sistemas. "Mesmo antes da carroceria e do chassi estarem prontos, eu já estava, por exemplo, com os eixos inteiramente revisados pela oficina Meliani – dedicada aos jipes antigos e militares.", disse Burckas.

São novos os feixes de mola e sistema de direção (que deu muito trabalho para ser feito, pois exis-



O JEEP CJ-5 É TALVEZ O MAIS "COMUM" DOS MODELOS 4X4, PORÉM NÃO É FÁCIL VER UM EXEMPLAR NORTEAMERICANO RODANDO POR AÍ. A PRIMEIRA VISTA TODOS PARECEM IGUAIS, MAS A CARROCERIA DOS JEEP FEITOS EM TOLEDO, OHIO, TINHA RECORTES, REBAIXOS E DETALHES ÚNICOS



tem três tamanhos distintos de barras e o carro, é bom lembrar, estava no interior).

Depois de pronta, a carroceria e as rodas foram pintadas, seguindo os padrões da década de 1950. O Jeep ganhou pneus militares 650 x 16", com o estepe posicionado na lateral, como deve ser, e os assentos foram revestidos em lona verde, sendo que os bancos dianteiros têm bolsas em suas partes traseiras.

Salta aos olhos os detalhes desse bonito Willys, que praticamente renasceu das cinzas. O quadro de para-brisas basculante com o limpador a vácuo, somente para o motorista, o painel impecável, enfim, uma verdadeira jóia, que provavelmente deve ficar com Paulo por muitos anos. E quem não gostaria de ter um desses em casa?

Quer trocar informações e saber mais sobre esse CJ-5 1957? Entre em contato com Paulo Burckas através do e-mail: pauloatum@ig.com.br



ESSA UNIDADE ESTAVA EM PETIÇÃO DE MISÉRIA E O TRABALHO FEITO À MÃO PELO SEU PROPRIETÁRIO É EXCELENTE. É IMAGINAR QUE ESSE JEEP SERIA MONTADO APENAS PARA APROVEITAR PEÇAS SOBRESSALENTES... NOTE O REQUINTE E A QUANTIDADE DE DETALHES



UM MITO PÓS-GUERRA

Em 1950, a Willys lançou o motor Hurricane, que substituiu o veterano Continental "Go Devil". Os militares sugeriram mudanças para que o novo propulsor pudesse ser utilizado em seus carros, mas o motor era muito alto para o compartimento do Jeep. Na época a Willys trabalhava uma nova versão de Jeep para acomodar o motor, que era um misto de CJ-3A e algo novo. Eles aumentaram a altura e a largura do capô, alteraram as laterais deixando-as mais retas do que as do modelo anterior e o para-lama ficou mais comprido com um rebaixo na parte dianteira, para evitar que tanto a areia como a lama atingissem os passageiros.

Com todas essas novidades surgiu um novo Jeep, designado M38A-1. Essas mudanças forçaram o aumento do comprimento do chassi e da distância entre-eixos. O peso diminuiu de 1.238 quilos (M-38) para 1.209 quilos no M-38A1. A diferença de peso ocorreu no motor, já que o antigo Continental era feito em um pesado bloco de aço e o Hurricane tinha um design menor e paredes mais finas. Os faróis foram instalados dentro da grade, no mesmo estilo dos Jeep da Segunda Guerra, e ele ganhou um porta-luvas do lado esquerdo do motorista.

Em 1951, o modelo começou a ser entregue às forças armadas e o sucesso foi instantâneo. O motor Hurricane, mais forte que seu predecessor, posicionou o M-38A1 como um dos veículos militares mais procurados por forças armadas de todo planeta, no período pós-guerra. O sucesso foi tão grande que a Kaiser – proprietária



ria da Willys desde 1953 – decidiu fabricar a versão civil do modelo em 1955. É bom lembrar que o CJ-3B (cara-de-cavalo) não havia agradado o público.

Em 11 de outubro de 1954, o novo carro foi anunciado, com o sugestivo nome de CJ-5 (civilian Jeep 5), um 4x4 que seria fabricado por mais de 30 anos e que encantaria milhões de usuários ao redor do mundo. Para que o CJ-5 surgisse algumas mudanças foram necessárias: os faróis ganharam aros cromados e posicionados do lado de fora da grade; as lanternas militares foram substituídas por modelos convencionais; o sistema elétrico de 24 volts deu lugar ao de 6 volts – padrão da época – e posteriormente 12 volts.

Os M-38A1 foram usados extensamente pelas forças armadas americanas e pelos países aliados. Foi amplamente

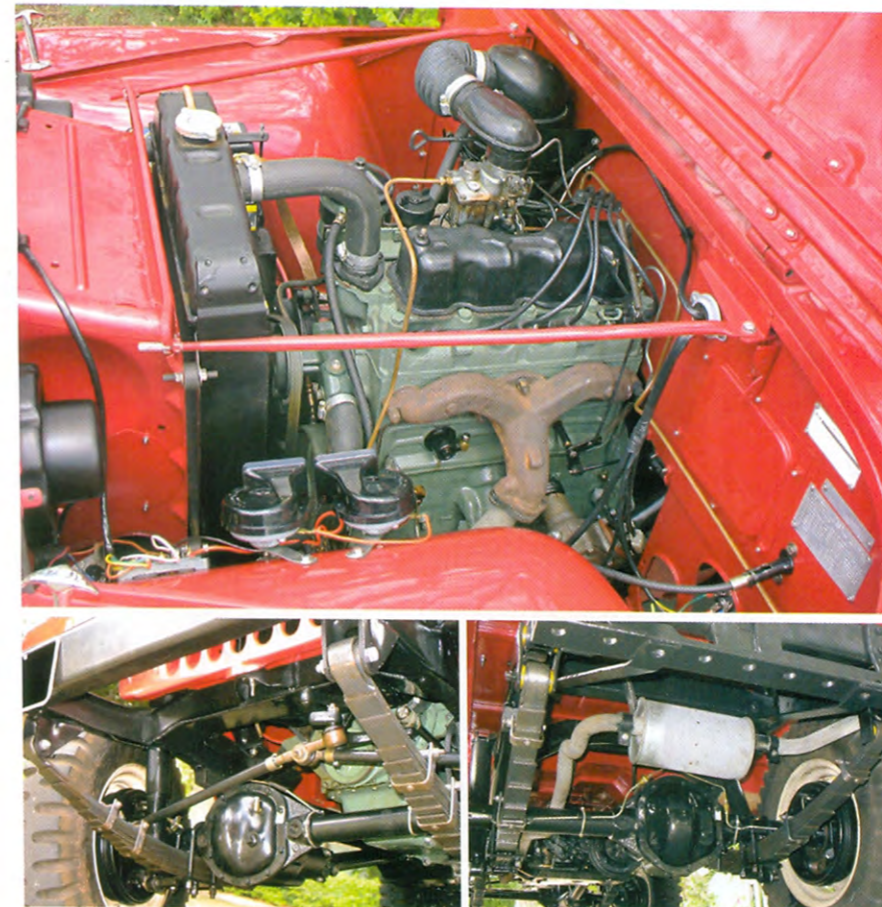
usado na Guerra do Vietnam, junto com seu irmão mais novo, o MUTT M-151.

Uma variação famosa do M-38A1 foi a ambulância M-170, que gerou no mercado civil o Jeep "Bernardão", que é uma versão 44 centímetros mais comprida.

No Brasil, a Willys Overland produziu o CJ-5 no período de 1958/59 até 1969, quando foi comprada pela Ford. Rebatizado com a sigla U-50, o Jeep foi produzido até o início de 1983.

O M38A1 ou CJ-5 foi tão bem sucedido que foi copiado por vários países e talvez seja um dos maiores ícones da extensa família Jeep. Os mais puristas afirmam que esse modelo foi o último Jeep de verdade a ser construído.

Discussões à parte, o CJ-5 é provavelmente o maior mito do off-road.



FICHA TÉCNICA

Motor:	Hurricane, dianteiro, longitudinal, quatro cilindros em linha
Combustível:	gasolina
Cilindrada:	2.200 cm ³
Potência:	75 hp a 4.000 rpm
Torque:	15,4 kgfm a 2.000 rpm
Taxa de compressão:	7,5:1
Transmissão:	
Câmbio:	três marchas à frente, mais ré
Tração:	4x2 com opção para 4x4 e reduzida através de caixa de transferência
Relação diferencial:	5,38:1 (43x8)
Suspensão:	
Dianteira e traseira:	eixo rígido, feixe de molas semi-elípticas e amortecedores telescópicos
Direção:	mecânica, coroa e pinhão
Freios:	
Dianteiro e traseiro:	a tambor, hidráulico
Rodas:	16"
Pneus:	650 x 16
Dimensões (mm)	
Comprimento:	3.517
Largura:	1.539
Distância entre-eixos:	2.057
Bitola:	1.247
Peso:	1.209 quilos
Tanque de combustível:	40 litros
Capacidade de carga:	605 quilos
Consumo médio:	6 km/l
Velocidade máxima:	90 km/h

Jeep Willys CJ-5 1957



PAULO BURCKAS IMAGINAVA TERMINAR ESSE JEEP E USÁ-LO COMO O CARRO OFICIAL NO SEU CASAMENTO. PORÉM, O WILLYS FICOU PRONTO TRÊS MESES DEPOIS. HOJE ELE VIROU UM TESOURO DA FAMÍLIA E HOJE É USADO APENAS PARA PASSEIOS E EXPOSIÇÕES

A MELHOR INVENÇÃO DEPOIS DA RODA

Kaiser

BLOQUEIO DE DIFERENCIAL

O revolucionário **bloqueio 100%** que permite a melhor e mais suave compensação nas curvas, não depende de acessórios auxiliares (elétricos ou pneumáticos) que aumentam o risco de pane durante sua utilização, além de não restringir os tamanhos dos pneus ou preparação do veículo.

Evolua conosco!

VISITE NOSSO SITE
WWW.BLOQUEIOKAISER.COM.BR
ou ligue 11 3601.5388

LANÇAMENTO

EXIOS EM CROMO MOLIBDÊNIO PARA VEÍCULOS TROLLER, A MAIOR RESISTÊNCIA À TORÇÃO E A FADIGA, 50 ANOS DE EXPERIÊNCIA NA FABRICAÇÃO DE SEMI EXIOS PARA VEÍCULOS PESADOS.