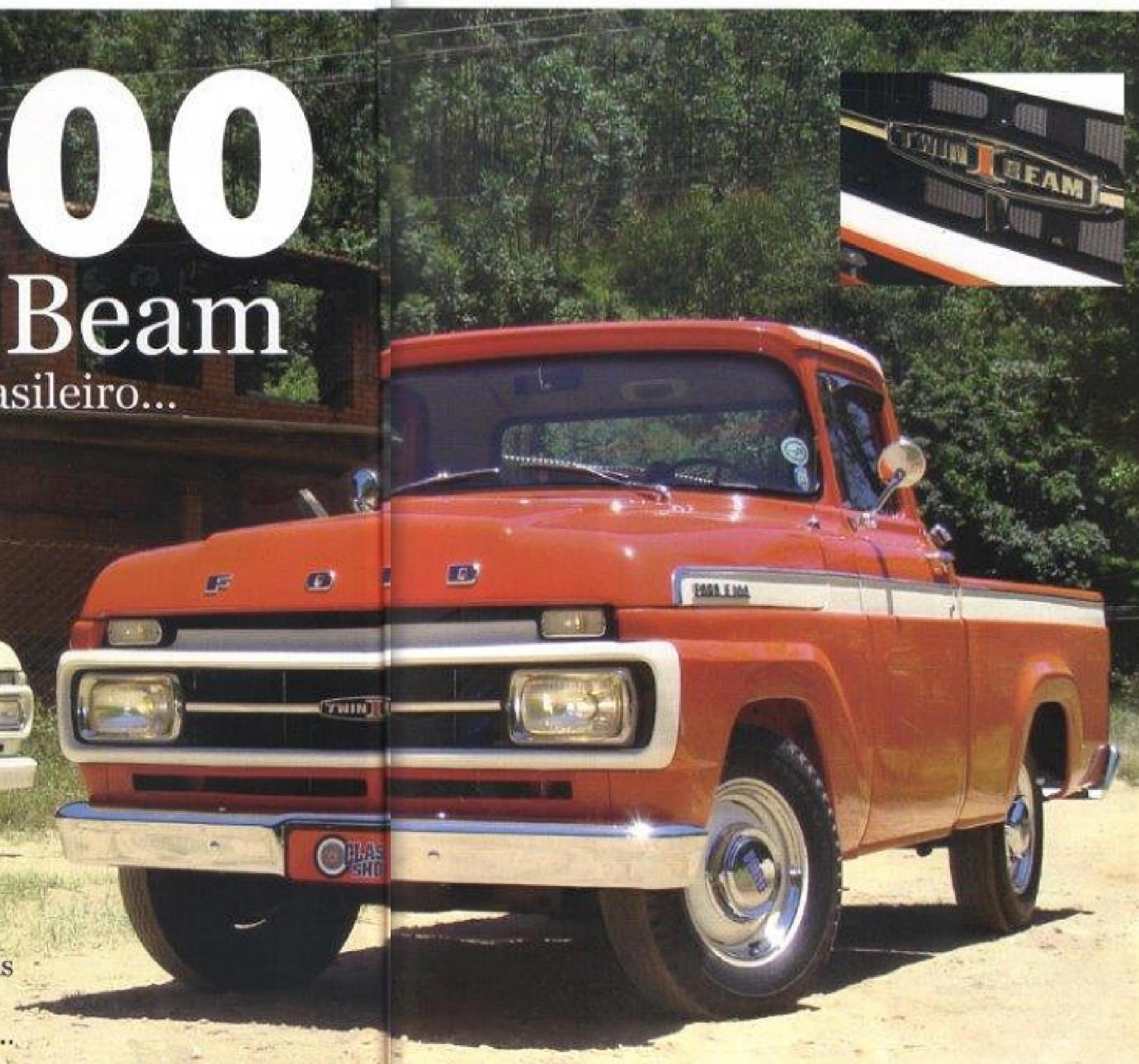


F-100

Twin I Beam

Ao Estilo Brasileiro...



Quando a matriz disse não,
a Ford do Brasil arregaçou as
mangas e lançou a mais
inovadora pick-up nacional...



F-100 LUXO 1966/72.



Os faróis refletivos eram novidade, e foram bem aproveitados na Twin-I-Beam brasileira.

Lançada em maio de 1968, a Twin-I-Beam foi uma grande novidade entre os veículos fabricados pela Ford do Brasil.

Quando a Ford apresentou o projeto Twin-I-Beam no mercado americano em 1965, este foi um grande sucesso. O nome Twin-I-Beam corresponde à nova suspensão dianteira do tipo independente, com dois braços "gêmeos" longitudinalais, e representou um passo à frente na evolução dos veículos comerciais da Ford, em especial para a pick-up F-100, que também era utilizada como veículo de passageiros, já que a nova suspensão proporcionava mais conforto aos motoristas e passageiros para dirigir em estradas irregulares.

Esse seria o projeto perfeito para renovar a linha comercial brasileira da Ford, inclusive dois exemplares da F-100 americana chegaram a rodar pelo Brasil, mas apenas para testes de durabilidade; infelizmente, o nível de nacionalização exigido pelo governo para a produção de veículos tornou o custo de lançar a nova F-100 bastante proibitivo e demandaria de um grande investimento por parte da empresa que, embora fosse líder no mercado de veículos comerciais, suas vendas comparadas a outros países não eram assim tão

grandes.

A Ford brasileira lamentou o fato, já que se mostrou grande admiradora da nova camionete que já desfilava na América Latina, em especial na Argentina, onde estava sendo produzida. Embora o país latino fosse menor, este contava com subsídios do governo para a compra de veículos comerciais, bem como exportava para os países de língua espanhola, ou seja, um mercado bem maior e mais atrativo do que o brasileiro na época.

Sem possibilidades de produzir o modelo lançado nos EUA em 1965, a Ford brasileira conseguiu, já no ano de 1966, assinar com a produção da localmente nova e segunda geração da Twin-I-Beam, que seria lançada no mercado americano em 1967. Novamente os planos foram por água abaixo quando a Ford americana informou que nos próximos 3 anos seria muito difícil a produção do modelo aqui.

Plano B: Dessa vez a criatividade brasileira falou mais alto. Surgiu então a possibilidade de que a Ford enginheiros usasse apenas o chassis Twin-I-Beam (bem mais plano), aliado ao motor V8 "Power-King" V-Block (272) em produção no Brasil. A caixa de câmbio sincronizada Clark de 3 marchas era a

(e caçamba) produzida aqui desde 1962, já que esta tinha um pedaço de fiação muito semelhante ao das versões americanas e necessitava de poucas mudanças, baratizando o custo. Esse foi o pontapé inicial para uma nova linha de veículos comerciais no Brasil.

O

projeto deveria também incluir elementos mecânicos já nacionalizados e em produção na Ford do Brasil. A solução veio com a disponibilidade de alguns itens da linha de produção do Galaxie, que estava iniciando a sua carreira no Brasil em 1967. O departamento de projetos da Ford do Brasil aceitou o desafio, e apresentou ainda no mesmo ano o projeto da nova F-100 para apreciação da Ford em Dearborn e, além de ser muito elegante, teve rápida aprovação da matriz.

Lançamento:

Lançada em maio de 1968, a Ford F-100 Twin-I-Beam foi uma grande novidade entre os veículos comerciais fabricados pela Ford do Brasil nas décadas de 50 e 60. A sensível melhoria no conforto e acabamento diferenciado, que a assemelhava a um automóvel, a fez chamar a atenção.

À frente, um exelente emblema no centro da grade do radiador, redenhada em relação às séries anteriores da F-100, com uma faixa vertical e outra horizontal, formando um desenho em cruz. A grade era inteiramente estampada em aço, se constituindo numa única peça, pintada em branco. Marfim, abrangendo faróis, aglôs retangulares, outra novidade da Twin-I-Beam, e as lanternas de sinalização noturnas que também funcionavam como pásca-pásca direcionais,



Grade inteiramente estampada em aço se constituiu numa única peça, abrangendo os faróis.



Sem possibilidades de produzir o modelo lançado nos EUA inicial em 1965, a Ford brasileira passou para o "Plano B", aproveitando elementos da geração antiga da F-100 aliados ao moderno chassis Twin-I-Beam, criando uma picape totalmente nova.

Anatomia de uma revolução:



Nova suspensão dianteira independente com bairros diafragmas longitudinais, braços menores e molas helicoidais.



Sob o capô, o Ford "Power-King" V8, de 4.498 cm³ de cilindrada, ou 272 pol., idêntico ao das versões anteriores da F-100, com potência de 165hp.

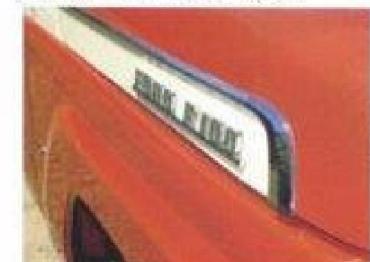


Foto: Arquivo J. G. Sartori

Endomias "FORD F 100" usados nos extensos testes da cabine identificavam a nova geração do picape da Ford.



A tampa da capota servia de plataforma para carga. Em 1969, a caçamba recebeu ripas de madeira no assoalho.

Foto: Arq. N. P. Borges

A abertura da tampa da capota era feita facilmente por meio de uma maçaneta. A F-100 foi pioneira nesse recurso.

igualmente retangulares, embutidas nos extremos da parte superior da frente, onde a grade terminava com um ressalto arredondado, na metade inferior, tendo logo acima um viseu que servia como auxílio para a refrigeração do motor, além de facilitar o encarte da mão do usuário para liberar travas do capô e sua abertura. Sobre a grade, duas tomadas de ar adicionais contribuíram para reforçar a ventilação do radiador, em situações extremas de uso do propulsor. Essas e outras modificações estéticas, criadas pelos departamentos de estilo e engenharia da Ford brasileira, foram simultaneamente estendidas aos caminhões F-350 e F-600, na época.

Grande e envolvente nas laterais, o capô tinha um ressalto central em sua superfície, destacado por um friso estampado vertical ao meio, percorrendo do limite próximo ao para-brisa até a área frontal, junto à grade, onde eram fixadas as letras FORD em

iguais retângulos, embutidas nos extremos da parte superior da frente, onde a grade terminava com um ressalto arredondado, na metade inferior, tendo logo acima um viseu que servia como auxílio para a refrigeração do motor, além de facilitar o encarte da mão do usuário para liberar travas do capô e sua abertura. Sobre a grade, duas tomadas de ar adicionais contribuíram para reforçar a ventilação do radiador, em situações extremas de uso do propulsor. Essas e outras modificações estéticas, criadas pelos departamentos de estilo e engenharia da Ford brasileira, foram simultaneamente estendidas aos caminhões F-350 e F-600, na época.

Na Luxo, uma faixa começava na extremidade dianteira lateral do capô e percorria toda a linha de cintura do veículo, na cor branco Marfim ou preto Bali. Em contraste com a pintura predominante da carroceria, realçava e transmitia impressão de maior leveza ao estilo da pick-up. A linha superior dessa faixa era contornada por frisos em alumínio anodizado, em tola a sua extensão, inclusive na porta da caçamba. Já a versão Standard vinha de fábrica em uma cor sólida e sem qualquer friso.

O emblema característico do modelo com as inscrições TWIN e BEAM cromadas,



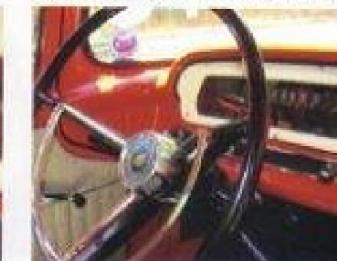
A moldura cromada ao redor da sinalizaçāo traseira vertical em acrílico vermelho, que continha todas as luzes de sinalização, era outro diferencial da Twin-I-Beam Luxo.



No Twin-I-Beam Luxo, o banco combinava revestimentos em vinil liso, com costuras diferenciadas nas áreas de contato do corpo do motorista e passageiro. O painel em couro era pintado na cor do veículo.



A alavanca de controle na coluna era acoplada à caixa de 45 marchas e tinha sincronização a uma a 9.



Volante com aro cromado de bucha. À frente, o quadro de instrumentos com fundo preto e moldura branca.



Para a linha 70 (diâmetro 69 cm diâmetro), a versão Luxo continha um conjunto de fitas inseridas que encobriam o logotipo FORD.

separadas por uma letra "I" estilizada em vermelho sobre fundo preto, dentro de um retângulo com as faces superior e inferior levemente arredondadas, integrado à grade, era o cartão de visita da F-100 Twin-I-Beam, que ainda possuía emblemas FORD F-100 cromados nos extremos laterais do capô, e a inscrição FORD com letras grandes estampadas em baixo relevo no centro da tampa da caçamba, segundo a tonalidade das rodas e da linha de cintura da carroceria, contrastando com as cores bege Terra, cinza Talismā, vermelho Meteoro, verde Majorca e azul Maranhasa, entre outras opções, também oferecidas para os automóveis de passeio e demais veículos comerciais da Ford brasileira.

As lanternas traseiras, verticais com lentes vermelhas, agrupavam as luzes de posição noturnas, de freio e pisca-pisca num mesmo bloco, enquanto a tampa da caçamba, sem ganchos ou cortentes, era facilmente aberta por meio de uma maçaneta, então a única pick-up com esse recurso fabricada na América Latina. A versão Standard poderia ser adquirida sem caçamba, possibilitando a instalação de caixas de madeira.

Na carroceria, que mantinha o estilo da F-100 apresentada no Brasil em 1962 (que na época representou a transição das formas

redondas e avançadas para um novo perfil, mais retilíneo e funcional), as caixas das rodas eram decoradas por ressaltos estampados, harmonizando-se com a grade na dianteira, enquanto o para-brisa curvo e envolvente nas laterais (herança do estilo dos anos 50) formava um belo conjunto com as janelas das portas de perfil inclinado, dotadas de vidros quebra-vento. Tomadas de ar próximas ao para-brisa captavam o ar externo para ventilação do interior. Para a versão Luxo havia a opção de retrovisores externos de formato circular cromados, para ambos os lados, maçanetas das portas com botão de pressão e chave em ambos os lados (para a Standard somente do lado do condutor). Os limpadores de para-brisa, que em repouso ficavam em posições opostas, tinham palhetas em aço inox.

Interior: Internamente, a F-100 Twin-I-Beam mostrava a rusticidade típica de um utilitário comercial, com banco interno revestido em vinil com costuras verticais, na cor preta, e painéis de chapéu pintados na cor predominante da carroceria, apurafusados nas portas, na versão Standard. Na Twin-I-Beam Luxo, o banco combinava revestimentos em vinil liso, dividido por uma costura horizontal, com partes em tecido, nas áreas de contato do corpo do motorista e passageiro. Nas portas



1970. No topo da Ford, estoque de caminhões e pick-ups.

A versão Standard era mais barata, sem muitos enfeites e, embora sua suspensão macia a remetesse a um automóvel, era um veículo para o trabalho...



F-100 Standard 1968.



Belas calotas traziam as letras FORD estampadas em relevo e pintadas em preto ou azul.



Bocal de reabastecimento na coluna do lado esquerdo. Tampa com chave da Nôrma só na Luxo.

basta forragem em tecido na faixa central, no mesmo padrão dos bancos, delimitada por filetes cromados, com as faixas superior e inferior em vinil, nas cores azul, vermelho, marrom ou areia, de acordo com a tonalidade da pintura da carroceria. O assento era inteiramente recoberto por um tapete de borradela, e o teto revestido em papelão grafiteado na cor marfim Areia, enquanto o painel inteiramente em chapa de aço era pintado na cor do veículo.

O quadro de instrumentos, com fundo preto e moldura branca, tinha velocímetro de escala horizontal, graduado até 140 km/h, tendo abaixo o odômetro com marcação de centenas de metros, luzes-testemunha da pressão do óleo e carga da bateria, seguidos pelos indicadores da temperatura e nível de combustível. Em forma de dupla seta, as luzes indicadoras das piscas completavam o conjunto que era situado em uma posição elevada em relação ao restante do painel. Do lado esquerdo da coluna da direção ficavam os comandos das lanternas direcionais (igual ao sistema usado no Galaxie), e do lado direito a alavanca do câmbio que, embora tivesse o mesmo encaixe

da Galaxie, era própria da Twin-I-Beam com uma curvatura diferenciada.

Sob o quadro de instrumentos estavam agrupados os interruptores dos limpadores do para-brisa, luzes de posição noturnas, comando da ventilação interna para o lado esquerdo (à esquerda da direção), controle da ventilação interna do lado direito, acendedor de cigarros (opcional) e afogador, à direita do volante. À esquerda da direção localizava-se a chave do contato de ignição e partida do motor, tendo mais abaixo a alavanca de comando do freio de estacionamento. Na versão Standard, os botões seguiam a mesma linha das F-100 fabricadas de 1962 a 1968 e dos caminhões, já na Luxo os botões tinham um desenho diferenciado, mais moderno, instalados dentro de um aplique metálico retangular, pintado em preto vitrificado, contornado por filete perimetral cromado.

No centro do painel situava-se o rádio, da marca Philco Ford, oferecido como opcional, tendo logo à direita, na linha inferior, o cintreiro, seguido pelo porta-luvas. Na Luxo, acima do rádio, ficava o compartimento do autofalante protegido por uma grade metálica

em preto corrugado. Como o rádio era um opcional instalado nas concessionárias, nas versões Standard, além de fazer o recorte para o encaixe do rádio, era necessário fazer o mesmo para instalar o autofalante. À esquerda dos pedais situava-se a bomba mecânica do esguicho do para-brisa (que era opcional no modelo Standard), e o botão de mudança de fachada das luzes alta e baixa. Nas laterais do compartimento dos passageiros, próximo às caixas das rodas, ficavam os difusores do sistema de ventilação interna que espalhavam o fluxo gerado pelo movimento do veículo, enquanto nas portas viam-se as manivelas de funcionamento das janelas laterais, e as maçanetas internas. Tanto o assento quanto o encosto do banco eram reguláveis, enquanto o volante, com três raios, tinha um semiaxes cromado que funcionava como botão de buzina, uma tendência na época. A tampa em acrílico que cobria o centro do volante era identificada por um desenho, lembrando a figura de uma engrenagem, com um círculo azul em sua circunferência exterior e centro em amarelo, em alusão às cores da bandeira brasileira, cortados por um traço em forma de raio pintado a exemplo das bordas.

Mecânica: Sob o capô, a F-100 Twin-I-Beam trazia o já citado Ford "Power-King" V8, de 4.438 cm³ de cilindrada, ou 272 pol³, idêntico ao das versões anteriores da F-100, com relação diâmetro x curso de 92 x 83,8 mm, taxa de compressão de 7,8:1, potência de 166hp a 4.400 rpm e torque de 34,2 mkgf a 2.200 rpm, alimentado por carburador de corpo duplo DFV. A caixa de câmbio tinha três marchas à frente sincronizadas e uma à ré, com relação de diferencial de 3,54:1, podendo ser equipada opcionalmente com diferencial autoblocante, recurso também conhecido como tração positiva; suspensão dianteira independente com barras duplas longitudinais, braços tensores e molas helicoidais; tração de eixo rígido com molas semielípticas longitudinais, com seis ou cinco feixes de molas, na configuração chamada Heavy Duty; freios hidráulicos a tambor nas quatro rodas, direção do tipo setor e semi-fim, rodas em aço estampado com aro de 16 polegadas, calçadas com pneus diagonais 6,50 x 16, de seis lona, de série na Heavy Duty (na Twin-I-Beam Standard as rodas podiam ser de 15 ou 16 polegadas). A pedido do comprador, os pneus podiam vir com faixas brancas, mais



A versão Standard vinha de fábrica com cor Unica e sem consignes brancas.



A versão básica vinha de fábrica com os mesmos botões de painel da linha 62/67 (à esquerda), também comuns aos caminhões.



Na Luxo, os botões eram diferentes e instalados dentro de um aplique metálico retangular, pintado em preto.



No centro do volante, um desenho lembrando a figura de uma engrenagem, transpassada por um raio prateado.



As lanternas traseiras da Datsun não refletiam a bela moldura cromada do pacote Luxo.

comuns nos pick-ups Luxo. Já os sobrecausos cromados, mostrados nas fotos, eram acessórios de época, não estando entre os opcionais.

O tanque de combustível de 68 litros, dentro da cabine atrás do banco, com boca de reabastecimento na coluna do lado esquerdo, excluía forte e incômodo cheiro de gasolina no interior do veículo, sobretudo quando cheio, e o estepe, fixado em posição horizontal, sob o piso da caçamba em sua extremidade traseira, exigia uma certa ginástica para sua retirada em eventuais trocas de pneu. A F-100 Twin-I-Beam mediu 4,78 metros de comprimento, com 1,9 metro de largura e 1,86 de altura, com capacidade de carga útil de 800kg.

Linha 1969: A substituição da embreagem hidráulica mais macia por um sistema de acionamento mecânico, suspensão com novo conjunto de molas de dois estágios, que proporcionava maior elasticidade de

um retângulo de cantos arredondados, rendendo ao seu interior o fundo das letras pintadas na cor do veículo, e o restante da área, pintada na cor da faixa lateral. Ainda na caçamba, o assento do compartimento de carga ganhou ripas de madeira, para maior proteção contra arranhões na pintura.

estava nos planos da Ford fazer uma reestilização, já que uma totalmente nova F-100 iria ocupar o seu lugar. Tudo estava planejado para o lançamento do novo modelo em meados de 1970, mas por motivos financeiros, houve um adiamento de última hora, sendo assim, a pick-up lançada em 1968 teve uma sobrevida com poucas alterações.

Na parte mecânica, o destaque estava para o motor de 4.785 cm³ (292) cedido pelo Ford LTD, com potência de 190hp e torque de 36,6 mkgf, oferecido como opcional ao lado do propulsor 272 que permanecia como equipamento standard, combinado a um diferencial mais longo, de 3,31:1, tornando a utilização da Twin-I-Beam mais econômica. Na versão 292 foi mantido o diferencial de 3,54:1, com ênfase no desempenho, proporcionando acelerações e retomadas mais vigorosas. Ambos os motores usavam filtro de ar em "banho de óleo" como item de série, podendo ser equipados com filtro seco opcional. Dentro da cabine, as áreas de contato do banco e face central das portas, nos pick-ups com o pacote Luxo, passavam a ser revestidas em vinil corrugado, mantendo o desenho em gomos verticais. Antes inexistentes, fato incompreensível frente às amais leis e resoluções de nossa legislação de trânsito, os cintos de segurança foram incluídos entre os equipamentos básicos do veículo.

Linha 1971: A linha Twin-I-Beam 1971 é um caso à parte, e praticamente nem

estava nos planos da Ford fazer uma reestilização, já que uma totalmente nova F-100 iria ocupar o seu lugar. Tudo estava planejado para o lançamento do novo modelo em meados de 1970, mas por motivos financeiros, houve um adiamento de última hora, sendo assim, a pick-up lançada em 1968 teve uma sobrevida com poucas alterações.

O quadro de instrumentos agora vinha com fundo claro pintado com moldura preta, e na versão Luxo o painel ganhou uma pintura de preto acetinado, na sua parte superior, iniciando no ressalto frontal e finalizando na base do para-brisa.

Externamente, chamava a atenção o uso de faróis "sealed-beam" (sifônio) circulares com molduras em alumínio retangulares, com detalhes em preto e um acabamento que dava continuidade ao friso central da grade. O novo conjunto possibilitava a sua fácil adaptação em pick-ups originalmente equipados com blocos ópticos retangulares dos anos anteriores, procedimento realizado por muitos usuários em virtude da baixa qualidade da lâmpada dos faróis retangulares, gerando reclamações, sobre tudo por parte dos caminhoneiros, que utilizavam veículos Ford.

Rara, a F-100 Twin-I-Beam 1971 durou pouco tempo no mercado, e suficiente apenas para cumprir seu papel de fechar uma lacuna, enquanto a Ford preparava a chegada da nova versão lançada em maio do mesmo ano, apresentada como modelo 72 (vide



Retracentes exatos de formato circular, cromados, eram dispostos em ambos os lados na versão Luxo.

What makes it work like a truck, ride like a car?



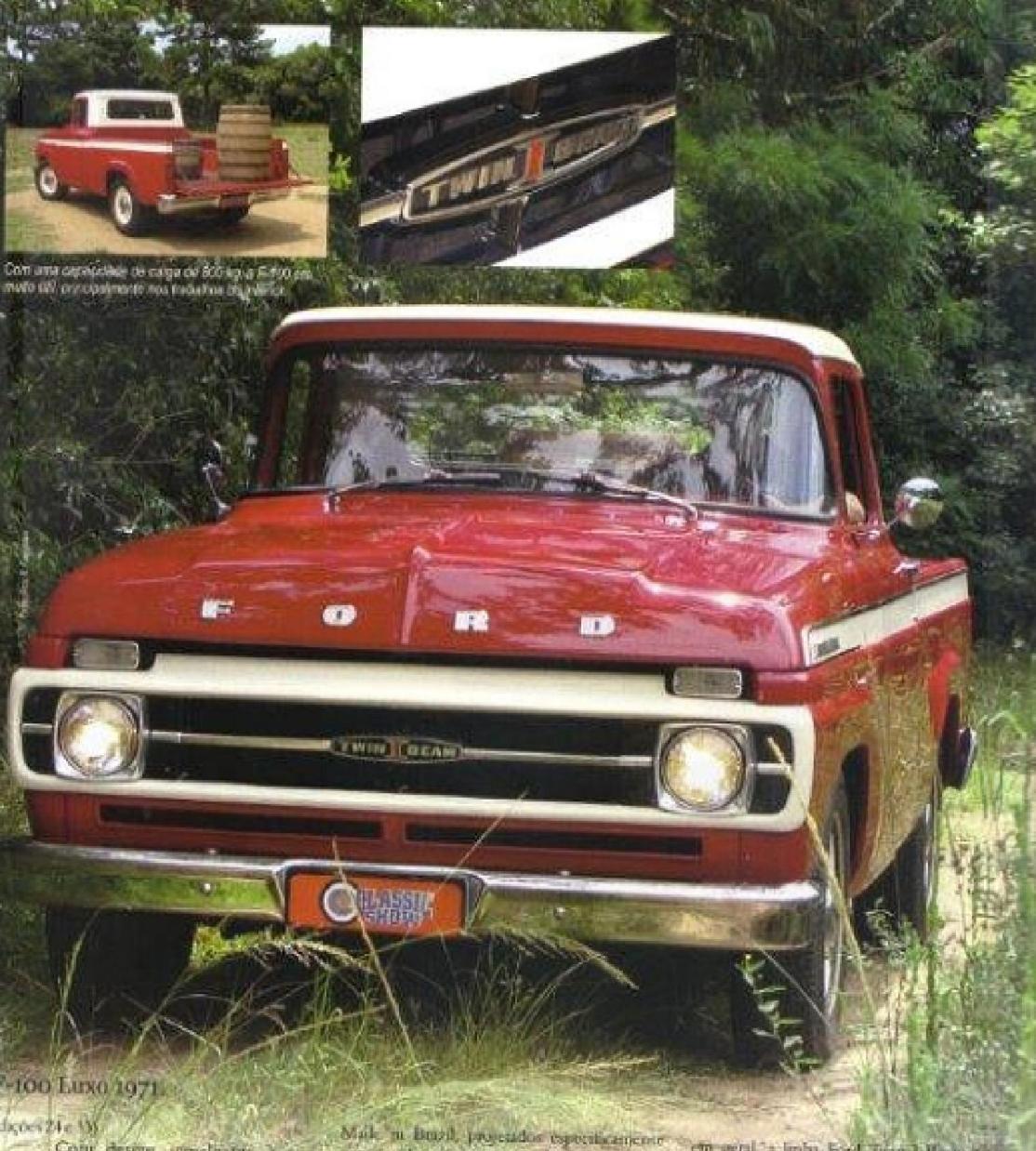
O modelo americano de 67 anos para ser lançado aqui em 1970. O ocultamento trouxe uma sobrevida de 7 anos.



Cravo de ferro "sealed-beam" circulares, com molduras em alumínio retangulares, traziam maior qualidade de luz.



Na Luxo, uma faixa começava na extremidade dianteira lateral do capô e percorria toda a linha de cintura do veículo, na cor branco Marfim ou preto Bali.



Com uma capacidade de carga de 800kg a F-100 era muito usado principalmente nos trabalhos de jardinagem.

-100 Luxo 1971

depois 24 e 33

Como design semelhante à sua correspondente americana, provavelmente o "Tio Sam" desde 1967, ela iniciou um novo e duradouro ciclo na história dos veículos comerciais brasileiros da marca, fundada por Henry Ford em 1903. Um projeto que desde 1966 já se encontrava em estudos para produção tupiniquim, porém foi adiado por questões políticas e econômicas, que sempre arrimaram a vida administrativa das autoridades instaladas no país.

Como em toda reportagem que occursa emoldurar a trajetória de veículos

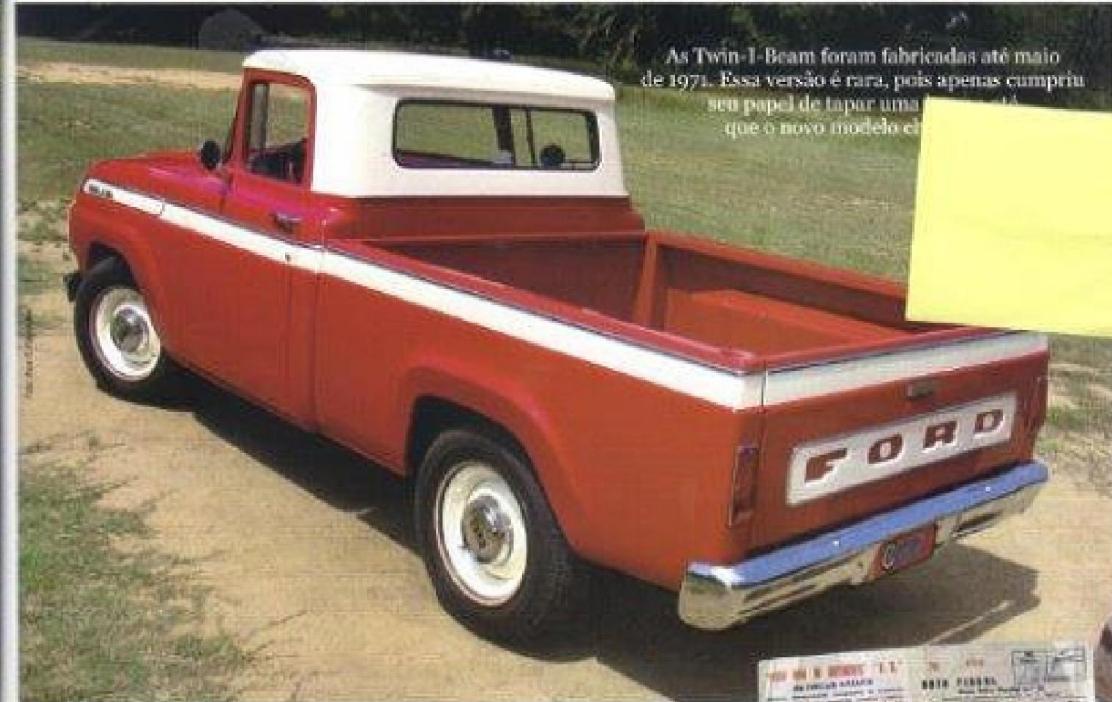
no Brasil, fizeremos especial enfoque para utilização comercial, informações deseucontradas e a pouca divulgação pela imprensa especializada na época de sua fabricação contribuiram para dificultar a reprodução da história da Ford F-100 Twin-I-Beam brasileira, projeto impossível de ser concretizado sem o apoio de colecionadores, possuidores de imensurável conhecimento sobre o veículo, sinônimo de inovação em seu segmento num mercado em clima de renovação e crescimento, em fins dos anos 60.

Colinada por colecionadores, filos de picapes, caminhões e veículos de transporte

em geral, a linha Ford Twin-I-Beam permaneceu por pouco tempo, um importante significado na memória da indústria automobilística brasileira, tornando-se um dos maiores sucessos de vendas em sua categoria, admirada e valorizada pelos antigos motoristas nos dois países.

Revista Classic Show
Autoria: Eduardo Rodrigues e Alberto Rossi Jr

Colaboração: Alberto Rossi Jr., Pick-ups Antigas Clube, André Gargone, Donizetti Pinto, Luis Fernando Pinto, Rafael Pizzardi.



As Twin-I-Beam foram fabricadas até maio de 1971. Essa versão é rara, pois apenas cumpriu seu papel de tapar uma lacuna que o novo modelo não preenchia.

As "nossas" Twin-I-Beam

Com este artigo, colocamos em busca a segunda matéria sobre carros nacionais mais pedida em todos os anos de Revista Classic Show. Em primeiro lugar, desde o inicio de nossos trabalhos, sempre esteve a linha Corcel GT, que foi publicada em nossas edições 27, 51 e 52. Aí conseguimos a trabalhar neste artigo, não entendemos o motivo de tantas cartas e e-mails pedindo uma matéria sobre as F-100 Twin-I-Beam, mas logo descobrimos o motivo. Simplesmente porque não havia absolutamente nada publicado até então, além disso, o pouco material de divulgação da época existente era muito vago, e muitas vezes contraditório. Foi necessário encontrar pessoas que viveram os anos dourados dessas camionetas e seus dias, além de proprietários, para chegar a um consenso do que era verdade e o que era lenda, e ainda assim ficarem algumas lacunas que, ao longo das edições, até com a ajuda dos leitores, poderemos preencher.

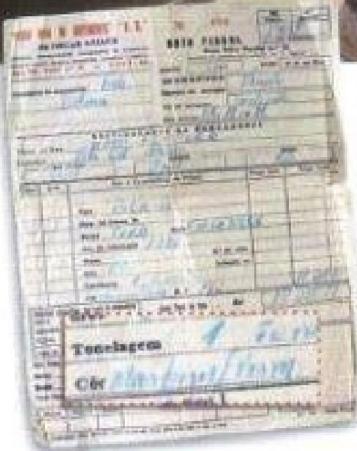
A Twin-I-Beam 1968, cor bege, que ilustra o modelo básico da linha e faz parte da primeira safra das Twin-I-Beam nacionais, pertence ao Pick-Ups Antigas Clube, de Embu das Artes/SP, e foi adquirida com muito esforço em 28 de outubro de 2003 de Rogério Macieira (vôo do clube), que a comprou na suíte loja Jardineira Veículos, de São Paulo.

com placas de Alfenas/MG, em boas condições.

Além Gargone, presidente do clube, diz que ficou muito emocionado, pois nunca tinha imaginado que o clube poderia ter a sua própria pick-up como patrimônio, para representar a instituição nos eventos que iriam participar. "Todo clube pequeno tem muitas dificuldades em se manter, pois temos despesas a cada ano. Era mais uma responsabilidade a manutenção de uma pick-up para o nosso clube, mas senti que esse era o momento, e hoje clá é o símbolo de todos nós e faz parte da história do clube", comenta Gargone.

A Twin-I-Beam 1969, modelo L100, representa a última série de 69. A beleza, com um lindo tom de vermelho, pertence ao colecionador Donizetti Pinto, de Jundiaí/SP, que, juntamente com seu filho, Luis Fernando, mostra-se um apaixonado por pick-ups desde sua infância. Donizetti lembra que seu pai, Benedito Pinto, sempre teve camionetas, por morar na zona rural. Donizetti, atuando como engenheiro agrônomo, manteve o gosto pelos utilitários, tanto que possui em sua coleção 7 pick-ups, destas, 5 são antigas (2 GM e 3 Ford das décadas de 50, 60 e 70).

A sua Twin-I-Beam foi adquirida no ano de 2000, na cidade de Cachoeira/SP, após 15 anos de negociação. Imediatamente começou



Na nota fiscal da F-100 1971 de Alberto Rossi, a especificação das cores marfim e vermelha, comprovando a existência oficial das Twin-I-Beam bicolor.



No interior da F-100 1971, a versão L100 ganhou uma pintura em duas cores na parte superior do painel.



Foto: Arquivo
Uma Amarok nova F-100 ocupou o lugar da Twin-I-Beam em maio de 1971

uma restauração que perdurou por 3 anos e meio, sendo que ele próprio fez a parte mecânica. O proprietário acrescentou à Twin-I-Beam à sua coleção por considerá-la inacessível e muito confortável para dirigir. "Fui a primeira pickup da Ford no Brasil que se assemelhava com um carro de passageiro", lembraria.

A Twin-I-Beam 1971, cores branco Marfim e vermelha, pertence a Alberto Juan Rossi, pai do também colecionador Alberto Rossi Jr., de Porto Alegre/RS, que morreu nos últimos meses.

Ela foi comprada em 1997 do 1º proprietário, Sr. Edio Fengler, de Ijuí/RS, cidade sede da Revista Classic Show. Pessoalmente, essa pick-up sempre nos chamou atenção ao rodar pela nossa cidade. Realmente vê-la era sempre uma surpresa seu excesso de frustos não a deixava passar despercebida. Quem diria que um dia ela estaria na página da revista?

A paixão de Rossi Jr. pela Twin-I-Beam começou aos sete anos, em 1973, enquanto observava uma conversa entre seu pai e alguns amigos sobre a beleza das novas Chevrolet C-10 e F-100 1973. De repente, no meio da conversa, chegou ao local uma F-100 Twin-I-Beam de 1969. Foi amor à primeira vista, Rossi Jr. concluiu, comextrême certeza de que aquela F-100, apesar de ultrapassada e fora de linha, tinha um design e conforto incomparáveis, isso sem citar a sua durabilidade.

De tanta insistência e admiração, Rossi Jr. que trabalhava na empresa de seu pa-

de desde os 13 anos de idade, recebeu de presente dela uma F-100 1969 branca quando fez 16 anos (naquela época havia muitos menores dirigindo), e desde então já foi proprietário de mais de 30 camionetas desse modelo. "Eu participava de rodóis e costumava me deslocar neles em uma Twin-I-Beam carregando o meu cavalo na cagamba. São milhares de bons recordações ao volante delas e até dormindo ao lado delas", comenta Rossi Jr.

Para restaurar suas F-100, ele fez uma "via-crúcis" por concessionárias Ford em busca de peças e informações, conversando com antigos funcionários que lhe mostravam material de época, como fotos de carros entregues, bibliografia, além de contarem o que sabiam. Dessa maneira ele se tornou um dos maiores entusiastas do assunto e um verdadeiro autodidata.

Atos R. Fagundes
Revista Classic Show

Onde estão as Twin-I-Beam?

Se você é proprietário de uma F-100 dessa modelagem ou deseja fazer um cadastro nacional desses pick-ups em qualquer estado de印象深刻. Entre em contato colosso através do e-mail master@classicshow.com.br.

Estamos organizando uma pesquisa com a finalidade de saber quais são os melhores locais para encontrar e restaurar e possuir de informações sobre esse ícone nacional. Pode ser:



Foto: Arquivo
Alberto Rossi Jr., com a Twin-I-Beam Luvu 1971 que é um dos maiores entusiastas sobre estes pick-ups



Foto: Arquivo
Donizetti Pinto e seu filho, Luis Fernando, com a sua Twin-I-Beam Luvu 1969 ultima série



Foto: Arquivo
Alvaro Borges, presidente do Pick-Ups Araras Clube, de Embu das Artes/SP