

Grandes brasileiros

Uma volta rápida para matar a saudade



Opcional de época, o aerofólio tinha estrutura de ferro



FICHA TÉCNICA

Motor: traseiro, 4 cilindros contrapostos 1584 cm³, 2 carburadores Solex 32, refrigeração a ar
Diâmetro x curso: 85,5 x 69 mm
Taxa de compressão: 7,2:1

Potência: 70 cv a 4700 rpm

Torque: 12,3 mkgf a 3000 rpm

Câmbio: manual de 4 marchas, tração traseira

Dimensões: comprimento, 395 cm; largura, 159 cm; altura, 114 cm; entre-eixos, 215 cm; peso, 730 kg

Suspensão: independente, com barras de torção

Freios: disco na frente e tambor atrás

Rodas e pneus: magnésio, 5,5 x 14; Pirelli 165 SR14

PUMA GTE SPIDER, GTS, GTC

Cabeça no ar

O Puma conversível pouco tinha de esportivo, mas logo virou sonho de consumo | POR FABIANO PEREIRA | FOTOS CHRISTIAN CASTANHO

Em tempos de Copa do Mundo, a publicidade abusa do carisma e da influência dos jogadores da seleção, especialmente quando eles vencem o Mundial e são tratados como heróis nacionais. Não foi o caso quando o médio-volante Clodoaldo, do Santos, campeão mundial da Copa de 1970, comprou o primeiro Puma GTE Spider fabricado. Mas o efeito foi igual. A publicidade involuntária iluminou a chegada do primeiro conversível da marca. Era o exemplar verde com capota preta exibido no Salão do Automóvel de 1970, que o jogador mandou equipar com rádio toca-fitas e marcadores de pressão e temperatura do motor.

Como o cupê GTE, o Spider tinha chassi de Karman Ghia cortado em 25 cm, motor VW 1600 com dois carburadores Solex 32 e potência de 70 cv. Para exportação, havia opções mais potentes. As rodas de magnésio eram exclusivas, novidade na Puma. Na dianteira havia duas falsas entradas de ar e, na

traseira, duas funcionais. Os bancos anatômicos tinham encosto de cabeça e o painel completo era de jacarandá. Uma capa de náilon escondia o teto rebatido. A carroceria de fibra de vidro traria logo em seguida, para 1972, duas opções de teto. Um preto de lona e outro rígido, da cor do carro.

O designer Sergio Campos, de São Paulo, comprou o exemplar 1972 das fotos há quatro anos do primeiro dono, um fazendeiro de Minas Gerais que ensinaria sua mulher a dirigir com o Spider. "A esposa desistiu de guiar e ele só usava o carro a cada dois meses", diz Campos, que só precisou trocar os cinco pneus originais e polir a carroceria. O Spider do designer também é completo, com teto rígido, aerofólio com estrutura de ferro, rádio toca-fitas, medidores de temperatura e pressão do óleo, todos os itens opcionais. "O carro custava 36230 cruzeiros, dos quais 5350 eram só a capota rígida." Os bancos de couro eram opcionais da Comercial MM,

maior concessionária da Puma da época, de Milton Masteguín, um dos fundadores da marca.

Já no salão de 1972, o nome mudaria para GTS. Sem piscas laterais, o modelo ganhava os circulares das motos Honda na frente. Também havia só uma tomada de ar traseira e a abertura das rodas ficou mais achatada. O painel passou a ser de fibra, com instrumentos mais espalhados, e os bancos maiores vinham com encosto embutido. Foi esse GTS mais simples que testamos para a edição de julho de 1975.

Os 70 cv disponíveis estavam longe de qualquer pretensão esportiva. "Sua máxima de 153 km/h é inferior à de qualquer sedã moderno de igual cilindrada", dizia o texto da revista. Além da qualidade inferior do acabamento, outro incômodo era o volante muito inclinado, que causava desconforto. Já os méritos estavam na estabilidade, na precisão do câmbio e na eficiência dos freios. O consumo conseguiu a melhor marca entre os nacionais testados pela revista, 13,1 km/l, graças aos 730 kg de peso.

Em 1976 o chassi passou a ser de Brasília, mais largo. A traseira foi redesenhada um ano depois e as vendas superaram as do cupê. Novos painel e volante viriam em 1979. Passados dois anos, outra reestilização trouxe novo nome, GTC. O modelo duraria até 1984, quando a crise na Puma se agravava rumo ao encerramento de suas atividades. Do GTE Spider ao GTC, foram produzidas 9051 unidades. Em 1989, com a volta temporária da marca, o AM-2 era o novo conversível da linha. Depois do pontapé inicial de Clodoaldo, o Puma conversível se tornou escalação certa no time dos sonhos dos brasileiros fãs de fora de série. **QR**



O painel de madeira era revestido de jacarandá legítimo



Bancos de couro instalados na autorizada. O 1.6 tinha 70 cv



Limpadores de para-brisa trabalhavam invertidos

QUATRO RODAS
EXCLUSIVO TESTE COMPARATIVO
TESTES:
MINI-FORD ESTA PRONTO
SECREDO, NOVO CHEVETTE

TESTE

QUATRO RODAS
JULHO DE 1975

Aceleração de 0 a 100 km/h
15,1 segundos

Velocidade máxima
154,506 km/h

Frenagem 80 km/h a 0:
n/d

Consumo
13,1 km/l (média),
14,6 km/l (estrada)

PREÇO

JUNHO DE 1975
NCr\$ 19 955
(estimado)

ATUALIZADO
R\$ 84 188
(IGP-DI/FGV)

Só o teto de fibra valia 15% do carro



S

FOX para o Parati. a se sai weekend

MHD econômico s. Vale?

E MAIS Audi S6 ta Sedan t Partner

2010 R\$ 10,00 R DE NTE IBIDA s.com.br

ION X YAGE á que o ntre os 0 reais?