

CARROS INESQUECÍVEIS DO BRASIL



PUMA GTE COUPÉ - 1973

PUMA GTE



A paixão de Genaro Rino Malzoni sobre rodas. Malzoni e Marinho unem-se para criar um cavalo ganhador: o GT Malzoni. Nasce a Puma Veículos e Motores Ltda., e com ela, o Puma GT. Esportivos genuinamente nacionais. Sucesso dentro e fora do Brasil.

Um dom, dois homens e muitas ideias

A Puma Veículos e Motores nasceu oficialmente em agosto de 1966, mas a sua origem começou alguns anos antes, com um fazendeiro de Matão, interior do Estado de São Paulo, a 300 quilômetros da capital. Genaro "Rino" Malzoni era um dos filhos de uma família italiana aqui chegada no começo dos anos 1920 e que cedo manifestou gosto por automóveis. Começou a modificar o desenho dos carros da família e até alterar as suas características mecânicas.

Com a chegada do DKW ao Brasil, Rino se apaixonou pelo peculiar carro com motor de 3 cv de dois tempos e pensou em construir uma carroceria que transformasse o sedã de quatro portas em um elegante grã-turismo. Com um funileiro da fazenda, fez um DKW esportivo de quatro lugares. Começou a circular com o carro por São Paulo, onde ficou conhecido no meio automobilístico, e, sobretudo, na fábrica do DKW, a Vemag, pelas pessoas que lá trabalhavam e estavam engajadas em competições. Entre elas, encontrava-se o chefe da equipe oficial,



Jorge Lettry, e o primeiro piloto, Mário César de Camargo Filho, conhecido por Marinho.

A equipe Vemag, que estava bem estruturada e contava com carros potentes e muito estáveis, vinha acumulando vitórias desde a sua formação, em 1961. Mas, a Willys-Overland, que começava a utilizar o Interlagos berlineta, versão brasileira do Alpine A-108, e competia com os DKW, tinha uma clara superioridade.

Longe de ser perfeito, o Puma tinha silhueta esportiva e mecânica simples, oriunda do Fusca. Mas era o objeto do desejo de muitos motoristas, sobretudo o conversível, um excelente amuleto na hora da paquera.

Sinergia e compromisso

Nos anos 1960, a competição esportiva adquiriu grande importância para os fabricantes de automóveis no Brasil. Era levada muito a sério, fosse como laboratório de desenvolvimento de produto ou como canal de divulgação. A imprensa especializada, que também engatinhava, era outra vertente importante.

A origem do Puma está nas pistas de corrida. O grande empurrão que a marca tomou para ser exportada para diversos países, além de ser fabricada sob licença em outros, veio de um concurso intitulado "Troféu Quatro Rodas de Melhor Carroceria", promovido pela revista *Quatro Rodas*. Na edição de maio de 1967, o Puma GT foi aclamado como vencedor. O júri contava com a participação de Nuccio Bertone, renomado *carrozziere* italiano. Bertone declarou que o Uirapuru era "uma obra de arte", contudo o voto de Leszek Bilyk, diretor da *Quatro Rodas* e representante do editor Victor Civita, a favor do Puma, foi decisivo. Foi dele o voto de minerva entre o Puma e o Uirapuru. Seguro de que, apenas por critérios técnicos, o desempate seria impossível. Ele escolheu o carro da recém-criada empresa por enxergar o seu enorme potencial. Nessa data, já não eram mais produzidas novas carrocerias para o Uirapuru.

Com esse prêmio e uma viagem do Puma pela Europa, promovidos pela revista, Jorge Lettry internacionalizou a marca.

idade devido ao pouco peso e às suas qualidades aerodinâmicas.

Marinho, que era sócio de Milton Masteguim na concessionária Vemag, encomendou a Rino uma carroceria para competir com os Interlagos em igualdade de condições. A ideia de Marinho incluía redução da distância entre eixos, para mais agilidade nos circuitos brasileiros, muitos deles de rua na época.

O autódromo de Interlagos, em São Paulo, inaugurado em 1940, tinha curvas de alta e baixa velocidades. Ma-

A aura esportiva, reforçada pelas vitórias nas pistas, foi responsável pelo sucesso na produção do GT Malzoni de rua. O carro foi uma semente da Puma, de excelente qualidade, muito bem plantada.



rinho decidiu que o entre-eixos seria reduzido de 2.450 para 2.220 mm por meio de corte no chassi de perfil de caixa fechado do DKW.

A empolgação tomou conta de Rino e Marinho, que vislumbraram uma pequena indústria de carrocerias para a DKW, que seriam vendidas aos donos de sedã desejosos de um carro mais charmoso e rápido. Para a eventual pequena produção foi usado o novo material de carroceria, inaugurado com o Willys Interlagos, o plástico reforçado com fibra de vidro.

O carro ficou pronto no final de 1963, com carroceria ainda de chapa de aço. Os primeiros testes de pista mostraram o acerto da decisão. O carro correu na temporada seguinte e venceu provas. Em todo o processo de construção e desenvolvimento do carro, chamado inicialmente de GR DKW-Vemag, houve a participação da fábrica Vemag de forma velada. Jorge Lettry, o chefe de competições, também tinha interesse no êxito do veículo e, assim, o DKW esporte tinha o melhor do material de corrida da fábrica. Mas tudo "por baixo do pano".

Ainda assim, Rino Malzoni não estava satisfeito com o estilo e realizou várias correções, enquanto o nome mudava para GT Malzoni. Nesse meio tempo, os atores do novo DKW resolveram constituir uma empresa, à qual deram o singular nome de Lumimari, formado pela iniciais dos sócios: Luiz Roberto Alves da Costa, o advogado e primo de Marinho, Milton Masteguim, Marinho e Rino.

Vitória dentro e fora das pistas

O primeiro GT Malzoni, ainda de carroceria de aço e que serviu de molde para a série definitiva em plástico reforçado com fibra de vidro, foi apresentado no Salão do Automóvel de São Paulo de 1964. Fez um enorme sucesso, animando os sócios.

As três primeiras carrocerias de plástico foram concluídas no começo de 1965 e vendidas para a Vemag, que montou os três carros da sua equipe. Mas tudo seguia muito lentamente e, somente em 1966, a produção pegou ritmo e cerca de 35 carros foram produzidos. Nesse estágio, a Vemag fornecia o chassi rodante com trem de força à Lumimari, que então efetuava o corte no chassi para reduzir o entre-eixos e fazia a montagem do veículo, vendido através de algumas poucas concessionárias Vemag.

Enquanto o GT Malzoni colecionava vitórias nas pistas, a Willys, inferiorizada, preparava o lançamento do Alpine A-110 1300.



1. As linhas do Puma eram elegantes e atraentes. A sua altura privilegiava a estabilidade e a aerodinâmica, indispensáveis para um melhor desempenho.
 2. O painel era feito de madeira. O conta-giros, de grande diâmetro, e o volante davam-lhe um ar ainda mais esportivo.
 3. A lanterna traseira era oriunda da linha de caminhões da Chevrolet.
 4. O motor era o mesmo que o da Kombi (Volkswagen). A única diferença estava na carburação dupla.

Em 1966, a Vemag sofreu grandes mudanças. A situação financeira da empresa era crítica e, no final de julho, o departamento de competições foi fechado. Em agosto, a Vemag foi comprada pela Volkswagen. No começo do ano seguinte, a Lumimari mudava de endereço. Deixava a fazenda de Matão e instalava-se

em São Paulo, na Avenida Presidente Wilson, perto da Vemag. Mas não foi a única mudança. Jorge Lettry deixou a Vemag e tornou-se sócio e diretor técnico na Lumimari. Sua primeira decisão foi mudar o nome da empresa, que considerava péssimo. "Isso é nome de fábrica de lustres", dizia. A firma passou a se chamar

Essencialmente esportivos

Os primeiros modelos se valiam da mecânica DKW, extremamente heterodoxa. Tinham motor e tração dianteiros, um *layout* ainda pouco utilizado, e motor dois tempos de três cilindros e 1.000 cm³. O chassi, apenas encurtado, era o mesmo utilizado na linha DKW-Vemag de veículos estritamente familiar, quando não em utilitários para o trabalho. Ao vesti-lo com uma carroceria leve, com baixo centro de gravidade e melhor penetração aerodinâmica, o pessoal da equipe de competição da Vemag, em parceria com Malzoni, conseguiu algo mágico: um verdadeiro esportivo.

A ratificação do título de magos viria quando a mecânica DKW foi substituída pela do Volkswagen a ar, de *layout* e características invertidas, sem que o carro alterasse a sua essência.



Em 1970, o Brasil conquistou o tricampeonato Mundial de Futebol. Para 1974, a expectativa do tetra era enorme, a ponto do proprietário deste exemplar procurar Anísio Campos, um dos responsáveis pelo desenho do Puma, para estilizar uma faixa amarela sobre a pintura verde.

Puma Veículos e Motores Ltda. José Luiz Fernandes, neto do principal acionista da Vemag, também se tornou sócio da Puma; quase ao mesmo tempo em que Marinho deixava a sociedade.

O Puma GT entra no circuito

Lettry convenceu os sócios a fazer uma modificação no GT Malzoni para aumentar o seu público-alvo. Contratou o estilista Anísio Campos para melhorar as linhas do GT Malzoni – inspiradas na Ferrari 275 GTB4 –, mas a base mecânica continuava DKW. Assim nasceu o Puma GT, que passou a ser comercializado na rede de concessionárias a partir de 1967. Ele foi apresentado no Salão do Automóvel de São Paulo de 1966 e foi a grande sensação da mostra.

Todavia, o fim previsível da produção do DKW, que proporcionava chassi e motor para os veículos da Puma, forçou uma alternativa que viraria a marca da casa. Lettry deu a ideia de fabricar "um Porsche brasileiro", com mecânica Volkswagen, de motor traseiro refrigerado a ar.

Rino Malzoni desenhou e construiu a nova carroceria, inspirando-se nas linhas de Nuccio Bertone e seu Miura P400. No segundo trimestre de 1968, foi lançado o Puma GT 1500, sob arquitetura Volkswagen. O chassi também foi encurtado, de 2.400 mm para 2.150 mm, e o motor 1500 cm³ de quatro cilindros horizontais opostos com um carburador de 28 mm recebeu dois de 32 mm. A potência do motor subiu de 44 para 52 cv. Mas não foi fácil convencer a Volkswagen a fornecer o chassi e o motor à Puma. A fábrica alemã via, com certa razão, uma concorrência para o seu esportivo, o Karmann-Ghia 1500. Diz-se que Luiz Roberto Alves da Costa, que tinha livre trânsito no governo federal, teria conseguido que o governo pressionasse a Volkswagen para que desse tudo o que a Puma precisava.

Carros esportivos 100% nacionais

O Puma GT foi um estrondoso sucesso. Era um carro simpático e rápido, com o "espírito Porsche" que Lettry sonhara. Apenas as rodas destoavam um pouco, com aro 14 sem furos de ventilação e pneus diagonais 7.35-14, de Kombi, que Lettry julgou conferir um bom visual ao GT. Segundo os fãs da época, o comportamento e o desempenho eram excelentes, muito superiores ao VW Karmann-Ghia 1500. Lettry também conseguiu que o novo Puma fosse neutro nas curvas, ao contrário de outros VW de motor traseiro.

A produção no primeiro ano foi de 151 unidades, e praticamente dobrou no ano seguinte. A procura era bem maior que a oferta, e havia fila de espera nos poucos pontos de venda, pois nem todas as concessionárias VW participaram do projeto Puma.

Em 1970, o motor passou a 1600, cuja maior vantagem eram os cabeçotes de dupla entrada. Enquanto o motor 1,6 do Karmann-Ghia, de um carburador, desenvolvia 50 cv, o do Puma entregava 10 cv a mais. O modelo passou a se chamar Puma 1600 GTE e a fábrica disponibilizava itens de potência que incluíam cilindrada elevada para 2 litros.

Nesse mesmo ano, o Puma 1600 GTE foi exibido em uma feira em Sevilha, na Espanha, onde chamou bastante a atenção do público, não só espanhol, mas também de vários outros países.



No ano seguinte chegava o cobiçado Spyder, chamado Puma 1600 GTS.

Outros conversíveis, como o Willys Interlagos e o Karman-Ghia, já não eram mais fabricados. Com isso a produção aumentava e a procura também, terminando 1973 com 900 unidades produzidas naquele ano.

A importância da Puma cresceu e, em 1974, passou a ser associada da poderosa Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea). Um ano depois, o chassi passava a ser o do VW Brasília, mais largo. Com isso, as carrocerias ficaram mais largas e altas.

Porém, mais para o final da década, a Puma começou a enfrentar sérios problemas financeiros, em meio à crise econômica do país, que adentraria pela década de 1980. Depois de vários problemas, e com a produção caindo para apenas 100 carros ao ano, a Puma entrou em concordata em 1985. Depois de decretada a sua falência, foi vendida para um grupo do Estado do Paraná, a Araucária Veículos.

O modelo Puma GTB, maior, com mecânica Chevrolet Opala de motor 4,1 litros, dianteiro e com tração traseira, lançado em 1974, não conseguiu o sucesso esperado.

1. O desenho da carroceria denunciava que o espaço nobre estava reservado para o motor.
 2. O motor era o mesmo que o do Chevrolet Opala de seis cilindros. O GTB era um dos poucos esportivos nacionais que se valia de um motor realmente potente, para os padrões brasileiros de então.
 3. O desenho era próprio de pony car americano, com dimensões menos avantajadas.

Carros inesquecíveis do Brasil

Mais de 22 mil unidades produzidas

Mais de 22 mil automóveis de passeio foram produzidos pela Puma. Isso faz dela a empresa de automóveis esportivos, genuinamente nacionais, que maior sucesso teve na história automotiva do país.

Três mecânicas básicas foram utilizadas para chegar a esta posição.

O Puma DKW (Puma GT) foi o primeiro modelo criado para ser um esportivo para rodar fora dos circuitos de corridas. A carroceria não primava pelo conforto. O sol atacava os seus ocupantes, independente do lado em que estivessem. Além disso, para dirigi-lo, os braços ficavam na horizontal, bastante paralelos às pernas, que, por sua vez, estavam muito próximas ao assoalho. O barulho era intenso e os comandos, pouco óbvios.

Os Puma Volkswagen (Puma GT 1500) seguiam a mesma tendência. Com o passar dos anos, foram ficando mais civilizados. Quando o *status* garantido pelo seu desempenho se esvaiu, o charme do seu desenho e a sua proposta inicial garantiram a sua sobrevivência. Para o *footing* motorizado, o Puma era considerado equipamento de primeira.

O Puma Chevrolet (Puma GTB) tinha uma proposta bem diferente. Era o nosso *pony car*. Era veloz, para o padrão nacional da época, e impressionava pela aparência. Era admirado por quem estivesse do lado de fora e envolvente para os seus ocupantes, principalmente para quem estivesse atrás do volante.



O nome Puma, um felino veloz e elegante, soava bem para um esportivo. Assim como ele, outros felinos emprestaram seu nome a algumas marcas e modelos: Jaguar, na Inglaterra; De Tomaso Pantera, na Itália; e Onça, também desenhado por Malzoni, no Brasil.

Tampouco o GTB S2, lançado cinco anos depois, conseguiu reverter a situação.

O Puma sai de cena

Os pais do Puma há muito tempo já tinham abandonado a empresa. Malzoni deixou-a em 1974, e Jorge Lettry, um ano antes, por desentendimentos com os sócios. Mesmo órfão dos seus criadores, o Puma teimava em seguir sua história. Em 1987, o empresário paranaense Nívio de Paula, dono de uma indústria de peças para veículos, a Alfa Metais, comprou a marca e reiniciou a sua produção, aproveitando um protótipo que seria a evolução do GTE/GTS, chamado internamente de P-018, e o fabricou nas versões cupê e conversível, AM3 e AM4, respectivamente, com motor 1,8 litro do Passat – outro plano da Puma –, o P-016. O Puma GTB, com algumas modificações de estilo, passou a ser fabricado com o nome Puma AMV. Em 1991, Nívio faleceu. A produção dos automóveis cessou após poucas unidades produzidas.

A AMV seguiu produzindo um pequeno caminhão chamado Puma 4T até que, em 1994, teve de fechar as suas portas. Foi o fim do primeiro esportivo genuinamente nacional e mais famoso da história da indústria automobilística brasileira.

Puma GTE Coupé (1973)



MOTOR

Posição	Traseiro longitudinal
Combustível	Gasolina
Cilindrada	1.584 cm ³
Potência máxima	70 cv / 4.700 rpm
Torque máximo	12,3 mkgf / 3.000 rpm
Cilindros	4 horizontais opostos
Válvulas por cilindro	Duas
Carburador	Solex-Brosol 32 PDSI

EMBREAGEM

Tipo	Monodisco a seco
Acionamento	Mecânico a cabo

TRANSMISSÃO

Câmbio	Manual sincronizado
Rodas motrizes	Traseiras
Marchas à frente	4

SUSPENSÃO

Dianteira	Independente, braços arrastados superpostos, dois feixes de lâminas de torção transversais, amortecedor hidráulico e barra estabilizadora
Traseira	Independente, semieixo oscilante, barra de torção transversal e amortecedor hidráulico

FREIOS

Servoassistência/tipo	Não
Dianteiros	A disco
Traseiros	A tambor

DIMENSÕES EXTERNAS E PESO

Comprimento	4.000 mm
Largura	1.685 mm
Altura	1.170 mm
Distância entre-eixos	2.150 mm
Bitola dianteira/traseira	1.375 / 1.420 mm
Peso em ordem de marcha	785 kg

DESEMPENHO*

Aceleração 0-100 km/h	15,1 s
Velocidade máxima	160 km/h

CONSUMO DE COMBUSTÍVEL

Médio*	12 km/l
Tanque de combustível	40 l

* Dados revista Quatro Rodas