

Malzoni criou
o carro
ao lado para um
chassi de
Karmann-Ghia



O GT NACIONAL



O Corcel-Bino
de Grecco:
86 HP, 1440 cc
e um bom
desempenho

le vem chegando, e há muito tempo uma estreita faixa do mercado brasileiro o espera. Depois de fabricar 2 milhões de veículos, a indústria automobilística começa a dar atenção aos compradores que desejam um GT, carro exclusivo, com desempenho superior aos normais de série — e que podem pagar por isso. O GT (Grã-Turismo) surgiu na década de 1920 com grande sucesso. Os Bugatti e Isotta-Fraschini fascinavam os jovens da época da mesma maneira que Ferrari, Lamborghini, Maseratti, Jaguar são admirados hoje. Motores de alta potência, lugar para duas pessoas, altas velocidades. Mas a Segunda Grande Guerra interrompeu a euforia. Na década de 50, as corridas de automóveis renasceram, mas a Bugatti e Isotta-Fraschini não existiam mais. Os carros esporte, abertos, sem capota, vendidos em pequena escala, não tinham muito conforto. Quem comprava era o apaixonado por automobilismo que sonhava com grandes velocidades e não se importava com o baru-

lho do motor e da carroçaria — e com a chuva, que podia apanhá-lo de improviso. Giovanni Lurani, milionário italiano, piloto de corridas e companheiro de equipe de Pintacuda, resolveu criar a categoria GT para carros de competição: um carro fechado de dois lugares, lugar de estepe, pequeno porta-malas. Então, Enzo Ferrari começou a fabricar seus famosos automóveis de Grã-Turismo. Antes, Ferrari produzia apenas carros esporte e de Fórmula de Gran-Prix; com a nova categoria, podia participar de competições e vender mais carros. O GT iniciava uma nova época de ouro.

Brilho gasto — “Hoje em dia qualquer coisa é GT. Se em breve surgir um trator ou caminhão GT, eu não me assusto” — acusa Jorge Lettry, 39 anos, diretor de Produção do Puma. O rigor de Jorge Lettry atinge seu próprio carro — o Puma II, projetado pela equipe de Rino Malzoni, com motor e plataforma de Volkswagen. Ele sabe que, apesar da excelência do automóvel, o Puma não



pode ser comparado com os Grã-Turismo europeus. “Eu definiria o Puma como um GT para as condições brasileiras”, acrescenta Jorge. O Puma 1500 alcança 150 km por hora de velocidade máxima e preço relativamente baixo: 21 250 cruzeiros novos. “O carro esportivo no Brasil”, diz Lettry, “tem de ser esportivo na performance mas o preço precisa ser de carro de turismo. Qualquer carro verdadeiramente esportivo

O Lovena, ainda em testes, será vendido normalmente a partir de junho: linhas são do Ford GT-40





custa muito dinheiro e nós temos de fabricar um automóvel que seja rápido, tenha boa aparência, de fácil manutenção e esteja dentro de uma faixa que possa competir com os carros importados semelhantes. A faixa de mercado do Karmann-Ghia é de 1,5%. Tomamos uma parte mínima dessa pequena faixa."

Carro para poucos — A comercialização de carros esportivos no Brasil sempre foi problemática. O Puma, por exemplo, tem uma excelente aceitação, a fábrica quer aumentar a produção, mas seus diretores sabem as pequenas possibilidades do mercado. "O brasileiro não tem dinheiro para gastar em carro esportivo",

Malzoni prepara com cuidado a encomenda de "Quatro Rodas": três unidades de GTs, exclusivos

explica Lettry. "De toda a nossa produção (trezentas unidades anuais), 60% é vendida em São Paulo, 25% no Rio e o restante pelo Brasil. E a grande maioria dos compradores brasileiros tem vergonha de carro esportivo: acha que é coisa para jovens cabeludos e gente irresponsável; que o conversível é para os sem caráter, amantes da 'dolce vita'; e que o quatro portas é o ideal para a respeitabilidade de sua família."



O GT agora vai — Mesmo conhecendo as dificuldades, as fábricas brasileiras querem incentivar a aceitação de um carro com desempenho esportivo. A General Motors está testando um Opel Commodore com frente, traseira e mecânica de Opala 3800, mais potente e câmbio de quatro marchas. A suspensão recebeu uma barra estabilizadora traseira (este equipamento será vendido em breve como equipamento opcional). É apenas um estudo que talvez seja fabricado em série. Se isso acontecer, a carburação dupla será oferecida opcionalmente, e possivelmente freios a disco nas rodas dianteiras. A Ford também se interessa pelo novo mercado: o Corcel GT sairá às vendas a partir do próximo mês de junho, ou no fim do ano. Terá 80 HP, 1300 cc, faróis de iodo auxiliares, painel de instrumentos completo e preço aproximado de 16 000 novos. O Corcel GT não alcançará velocidade muito acima do Corcel normal, mas nas curvas e arrancadas será mais rápido.

Luis Grecco, 33 anos, oito anos chefe da escuderia Willys, já preparou 78 Corcel-Bino. Ele aproveita o carro Standard e faz uma série de modificações: painel completo (conta-giros eletrônico), rodas de liga de magnésio especiais, aumenta a cilindrada do motor para 1 440 e a potência para 86 HP, reforça a suspensão. A velocidade final é de 156 km/hora, superando o Corcel normal e o GT. O preço: 4 200 novos somados ao preço de tabela. Na semana passada, Grecco assinou contrato com a Ford-Willys: a fábrica fornecerá treze carros mensais para que ele transforme em Bino; e vendeu-lhe os carros e todo o material do antigo Departamento de Competições Ford-Willys para que participe do Campeonato Brasileiro de Automobilismo. A equipe de pilotos já está formada: José Carlos Pacce, Antônio Carlos (Totó) Pôrto, Carol Figueiredo, Lian Duarte e Bird Clemente.

O Lorena tem linhas copiadas do Ford GT-40, o motor VW 1600, em fibra de vidro, e patente da Ferrer Motor Company, EUA, que o espanhol Larenas Izquierdo trouxe de Miami. Este modelo já vendeu 10 600 unidades nos Estados Unidos, e no Brasil ainda está sendo testado. No mês de junho a fábrica, em São Paulo, será inaugurada e começará a produção. O preço: 21 400 novos.

Enquanto isso, Rino Malzoni e Anisio Campos se vão firmando como os estilistas: eles projetaram o GT 4R, e Milton Masteguin e Jorge Lettry estão preparando a parte mecânica. A revista "Quatro Rodas" encomendou três unidades deste projeto exclusivo para sortear entre seus leitores. Além do GT 4R, Malzoni desenvolveu o projeto de um carro com motor VW e chassi de Karmann-Ghia, que ficou excelente. Tão bom, que ele já pensa na fabricação em série. O