

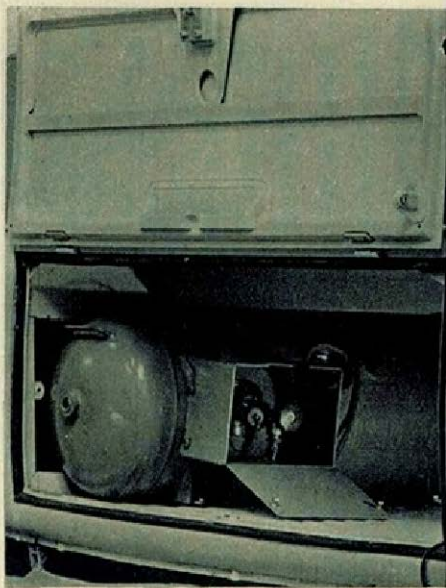
A PUMA QUER

— Fabricaremos carburação a gás para quase tôdas as marcas nacionais de automóveis. Esperamos iniciar essa produção até o fim do ano que vem, no máximo.

Milton Masteguim, diretor da Puma Veículos e Motores, diz ainda que, para isso, pretende conseguir a licença de patente da indústria japonesa Katadua Chikkarin, uma das maiores fabricantes mundiais de carburação a gás. E espera também resolver outra dificuldade: a da distribuição do gás aos motoristas. Diz Milton Masteguim:

— A Ultragás está muito interessada nesse projeto e se dispõe inclusive a ajudar os donos dos postos de gasolina a instalar também tanques de gás GLP

A carburação a gás japonesa já



Em um furgão VW, o sistema a gás que

FABRICAR CARBURAÇÃO A GÁS NO BRASIL

está sendo testada pela Puma numa perua furgão Volkswagen, que rodará com ela durante vários meses pelas ruas de São Paulo, nas mais diversas condições de tráfego e carga, a fim de que os técnicos da fábrica possam adaptar o sistema GLP às condições brasileiras. Outras carburações do mesmo modelo foram encomendadas à Katada Chikkarin, para serem experimentadas em carros Corcel, Galaxie e Opala.

Milton Masteguiim revelou ainda que, além da Ultragás, outras distribuidoras de GLP estão interessadas no sistema de carburação a gás:

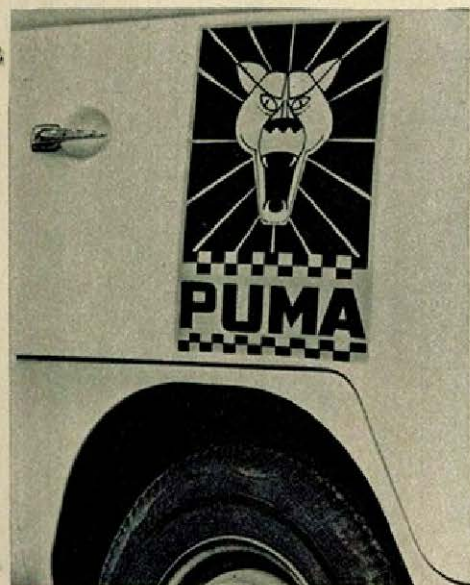
— Inicialmente, o sistema GLP talvez seja adotado mais facilmente por frotas de táxis, ônibus e caminhões. Estamos planejando cons-

truir postos de reabastecimento nas próprias garagens dessas frotas, o que será possível com a colaboração das concessionárias da distribuição de gás.

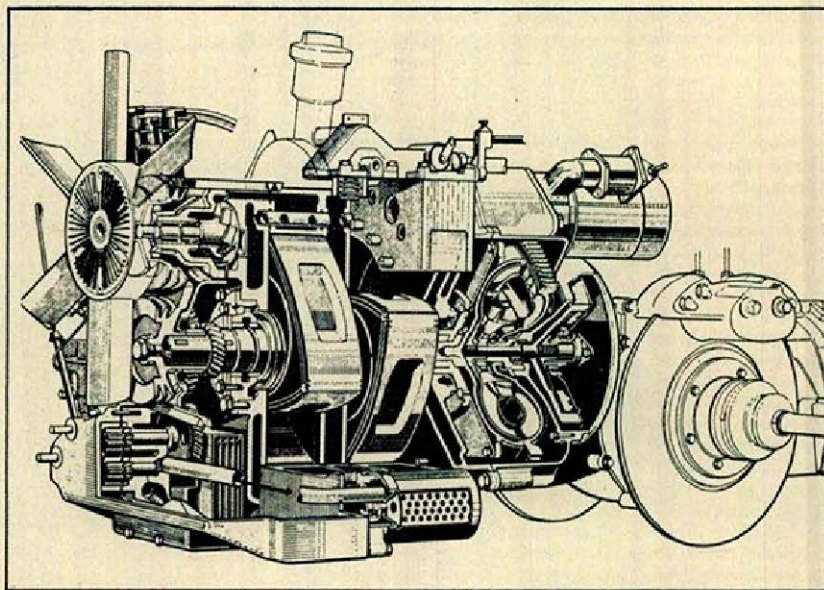
Outra solução antipoluição em que a Puma está interessada é o motor rotativo Wankel. Importou um modelo da Alemanha para testar a possibilidade de adaptá-lo aos carros e às condições brasileiras.

O Wankel, que vem sendo desenvolvido por 21 indústrias diferentes de diversos países (a última a pedir licença para a sua fabricação foi a General Motors dos EUA), apesar de ser também um motor de combustão interna e de expelir duas vezes mais poluentes que o motor convencional, poderá ser mais facilmente controlado, "a

ponto de se poder reduzir muito mais a poluição que expede do que em um motor de pistões" — segundo a opinião do engenheiro David Cole, professor da Universidade de Michigan e filho do presidente da GM, a quem convenceu a investir 50 milhões de dólares (cerca de 520 milhões de cruzeiros) para desenvolver, nos próximos cinco anos, esse motor rotativo de invenção alemã. Outra vantagem importante do Wankel: ele permite o uso de gasolina de baixa octanagem (entre setenta e 75 octanas), o que possibilitará a redução da porcentagem de chumbo tetraetila na gasolina. E, como funciona em temperaturas mais baixas do que o motor convencional, produz menos óxido de nitrogênio.



a Puma importou do Japão para testes.



No motor Wankel é muito mais fácil controlar a poluição do ar