

uma volta rápida para matar a saudade

# GRANDES BRASILEIROS



O painel do último Puma DKW produzido era exclusivo: tinha sete instrumentos e console com rádio



**A**o contrário do JK, Gordini, Simca, Interlagos e dos sedãs DKW, que as fábricas adaptavam para competições, o Puma já nasceu nas pistas. Foi uma criação do advogado Genaro (Rino) Malzoni, que construía carros na sua fazenda em Matão, interior de São Paulo. Era um chassi com mecânica DKW vestido com carroceria de chapa de aço. Entusiasmados com o resultado, Rino e três amigos fundaram em 1964 a Lumimari, em São Paulo, para dar início à fabricação do carro. Tinham o respaldo técnico de Jorge Lettry (que na época chefiava o departamento de competições da Vemag) e contavam com Anísio Campos, que, além piloto, conhecia o processo de moldagem em fibra

## PUMA GT

*Ele nasceu numa fazenda e logo impressionou pelo seu desempenho nas competições, transformando-se em sinônimo de carro esportivo nacional*

por sérgio berezovsky  
fotos marcelo spatafora

de vidro. Aliás, esse material foi a solução para o excesso de peso apresentado pelo primeiro protótipo. Logo foram feitos outros três, já de fibra, que foram direto para a Vemag, interessada em melhorar sua performance nas pistas. Segundo Anísio, "a equipe até então corria de táxi", referindo-se aos sedãs de quase 1 tonelada.

Havia enorme expectativa em torno dos GT Malzoni. Especulava-se sobre uma mecânica revolucionária – "Corvette, talvez". Nada disso. Seus componentes eram os mesmos dos DKW de fábrica, dos quais Jorge Lettry conseguia arrancar quase 100 cavalos: motor 1 000 cm<sup>3</sup> de dois tempos com três cilindros e três carburadores, com tração dianteira. Logo vieram as vitórias e o carro ficou conhecido como DKW Malzoni. Nessa época, dois modelos já eram fabricados. Um despojado, para competições, não por acaso chamado de Espartano. O outro era o GT de rua, com motor de 60 cavalos e 145 km/h de máxima. Tinha bom acabamento e pára-choques cromados.

Já com outro nome, a fábrica Puma apresentou um novo GT no Salão do Automóvel de 1966. Redesenhado por Anísio Campos e com um acabamento mais esmerado, o esportivo ganhou o prêmio de QUATRO RODAS como o melhor projeto de carro brasileiro. Mas o sucessor do Malzoni com motor de dois tempos viveu pouco. Em 1967 a Vemag, comprada pela Volkswagen, encerrou suas atividades. E o Puma que você

vê nas fotos foi o último a sair com essa mecânica. Ele foi feito por encomenda de Antônio de Pádua, então gerente geral de produção da Vemag.

Aos 9 anos, Ricardo Prado, hoje com 44, acompanhou todas as etapas de sua fabricação. Naqueles sábados, quando escoltava seu pai, que ia vistoriar a montagem, nem lhe passava pela cabeça que o Puma seria seu, passados outros nove anos. Foi o próprio Ricardo quem me alertou sobre a conveniência de manter o giro acima de 3 000 rpm enquanto me adaptava ao volante do Puma. É que o torque do motor, com janelas trabalhadas e cabeçote rebaixado – de fábrica, fez questão de dizer –, só aparece acima dessa rotação. O câmbio, de quatro marchas no chão (ao contrário dos DKW, que tinham alavanca na coluna de direção), requer atenção,

já que a posição das marchas não é universal – a primeira é para trás.

Não fosse pelo estilo anos 60 do painel de madeira, ficaria difícil atribuir 35 anos ao carro. Apesar de já ter rodado 300 000 quilômetros, o Puma GT tem aparência e comportamento de carro novo. Ao rodar, a direção é obediente e a suspensão é firme, sem barulhos. Do silencioso, ainda original, sai uma verdadeira sinfonia, um concerto em dois tempos. A posição de dirigir, quase deitada, é confortável e não compromete a visibilidade.

A soma dos Malzoni e Puma produzidos com mecânica DKW foi de aproximadamente 170 carros. Isso explica o fato de existirem tão poucos desses modelos atualmente. A partir de 1968, os Puma passaram para a mecânica VW e ganharam novo desenho. Mas essa já é uma outra história.



**2+2 uma ova:**  
atrás, espaço só  
para bagagem.  
O motor  
dianteiro, com  
ligeiro veneno,  
trabalha melhor  
a partir dos  
3 000 giros