

uma volta rápida para matar a saudade

GRANDES BRASILEIROS



Faróis do VW "Zê do Caixão" 1600 cobertos com acrílico: uma solução tão singela quanto genial. Os piscas estão instalados no refletor

PUMA GT 4R

Bons tempos aqueles em que construir um carro dependia mais da vontade e da capacidade criativa

por sérgio berezovsky fotos marco de hari

Nos dias de hoje, a saga do GT 4R é quase inacreditável. O nascimento de um dos mais exclusivos carros já fabricados no Brasil teve origem na idéia de QUATRO RODAS de presentear três leitores com um GT especialmente construído para eles. Para materializar essa idéia, a escolha da revista foi lógica. Quem melhor que Rino Malzoni, Anísio Campos, Jorge Letry e Milton Masteguin, a equipe que fazia o cobichado Puma, para dar vida ao projeto?

Durante o primeiro semestre de 1969, os leitores puderam acompanhar os passos da criação e construção do carro, na oficina de Rino, em Araraquara. Em janeiro daquele ano

um primeiro esboço do estilista (assim eram chamados os designers na época) Anísio Campos funcionou como aperitivo do que viria pela frente. Nas edições seguintes, reportagens acompanharam a evolução do protótipo. A edição de julho já trazia o primeiro dos cupons que deveriam ser enviados pelo correio, enquanto crescia a expectativa em torno das formas definitivas e do motor a ser adotado.

Ainda que seja imediata a identificação com o Puma original, foram inúmeras as influências estilísticas sofridas pelo GT 4R. Anísio Campos afirma que as referências foram fotos dos carros de sucesso estrangeiros, tanto italianos como americanos.

A plataforma foi cedida pelo Karmann Ghia. Durante a fase de projeto e testes foram cogitados dois motores, os VW 1600 e 1800. A opção foi pelo primeiro, standard, temperado com dupla carburação Solex 32/34 e comando de válvulas P2. "Seria uma aventura usar o 1800", diz Jorge Letry, referindo-se à baixa confiabilidade do motor envenenado.

A edição de setembro anunciava o final dos testes de campo: "... foram mais de 15 000 quilômetros rodados em apenas duas semanas". Para ser aprovado no teste de vedação, o GT ficou meia hora embaixo do chuveiro num lava-rápido, disse Rino Malzoni. Ele pode até ter se saído bem naquela época, mas segundo Antonio Pinho, seu atual e terceiro proprietário, nessa prova o Puma não pegaria nem recuperação, com infiltração pelas vedações do pára-brisa e portas. Mas Pinho não poupa elogios à estabilidade, "melhor que a do Puma".

Depois de uma expectativa de nove meses, era chegada a hora da



No interior, couro em profusão e o charme do console que atravessa o carro. Encostos finos com friso cromado: quer algo mais americano? No sufoco – e naquela época – duas crianças podiam ir atrás



anunciação. A boa notícia chegou numa quarta-feira, dia 15 de outubro, em Rondonópolis (MT), a bordo de um avião fretado pela revista especialmente para localizar o primeiro ganhador do GT 4R. O fotógrafo Osvaldo Maricato era o único passageiro e foi quem localizou um sortido mecânico, Frederico Barbosa da Silva, que pendurou a conta das 18 cervejas consumidas na comemoração.

E foi exatamente nesse primeiro GT 4R que pude dar uma volta, o mesmo que foi objeto dos cupons que enviei com otimismo. Tive de

disfarçar a emoção ao encontrar, bonito e saudável, o mesmo carro cobre metálico que na infância me parecia uma ficção. Segundo o dono, os 94 000 quilômetros registrados no hodômetro são reais.

Depois da reverência obrigatória para embarcar, devido a sua estatura esportiva, o carro me recebeu com o conforto dos bancos revestidos de couro, já na época equipados com cintos de três pontos.

A posição de dirigir é a clássica “braços e pernas esticados”. O câmbio é o mesmo do Fusca e o diferen-

cial é o da Kombi, mais curto. Essa combinação deixa o carro com respostas mais rápidas. Mas a direção não é das mais espertas e é da categoria peso pesado.

Diz a história que um quarto carro teria sido feito, destinado a ficar em exposição na fábrica. Mas, segundo Milton Masteguin, ele acabou sendo vendido a uma senhora de presumidos 40 anos que, inconformada por não ter sido premiada no concurso, fazia plantão na Puma para admirar o carro-conceito. Passaram-se meses do concurso e a empresa, premida por uma das muitas crises cambiais e pela insistência da cliente, acabou por vender o carro.

Além do GT 4R que você vê nesta reportagem, sabe-se que há outro em Curitiba, em fase de restauração. Tomara que os outros dois ainda estejam entre nós, prestes a serem descobertos. De qualquer maneira, garantidos 50% da produção do GT 4R sobrevivem. Nada mau para carros produzidos há mais de 30 anos.

Os GT 4R saíram de fábrica com pneus 165 na frente e 185 na traseira

