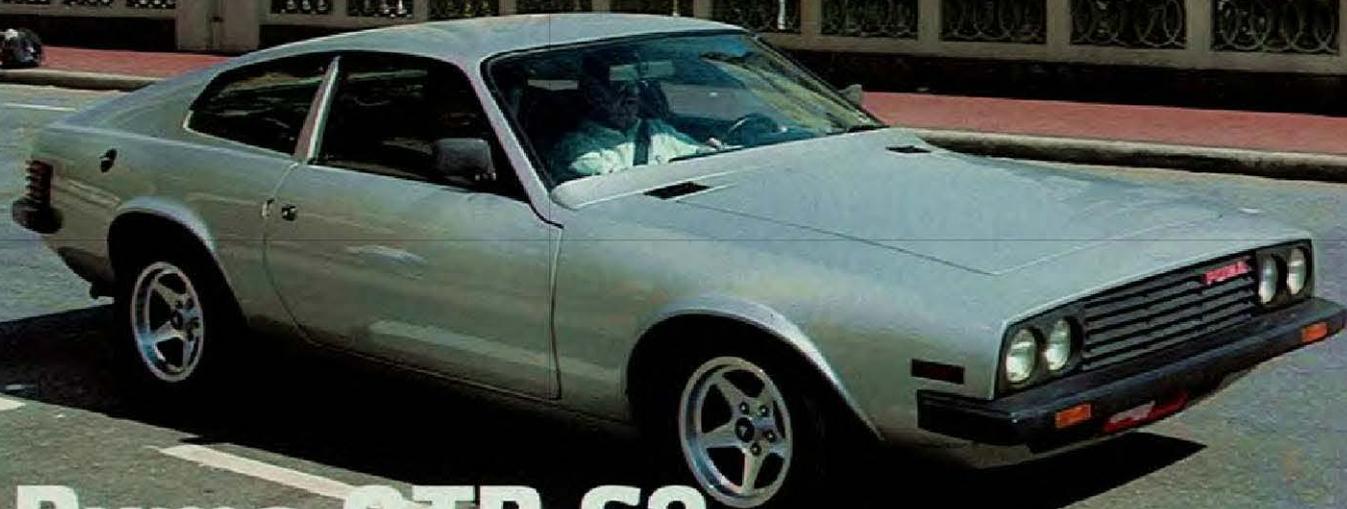


# GRANDES BRASILEIROS

UMA VOLTA RÁPIDA PARA MATAR A SAUDADE



## Puma GTB S2

Com porte e comportamento típico dos gringos, ele era o esportivo para quem gosto não tem preço

**Q**uando QUATRO RODAS publicou o primeiro teste do Puma GTB, na edição de setembro de 1974, o carro ainda era um protótipo. Mas não propriamente uma novidade. O esportivo já havia sido mostrado ao público no Salão do Automóvel de 1972, época em que ainda era chamado de Puma GTO (Gran Turismo Omologato) ou apenas Puma Opala. Esse longo intervalo só fez alimentar uma fila que crescia desde sua primeira aparição no estande da marca. Com razão, a fábrica acreditava que um cupê 2 + 2 com desempenho de deixar o bem-sucedido Puma refrigerado a ar comendo poeira, e que ainda por cima exibisse porte de esportivo americano, seria recebido de braços e carteiras abertos.

A mecânica Opala, com sua conhecida simplicidade, servia à perfeição, quase o equivalente à base VW para os Puma GT. A diferença é que não seria apenas o caso de "vestir" um chassi já pronto, como no passado, uma vez que o Opala tinha estrutura monobloco.

Um chassi tubular foi desenvolvido

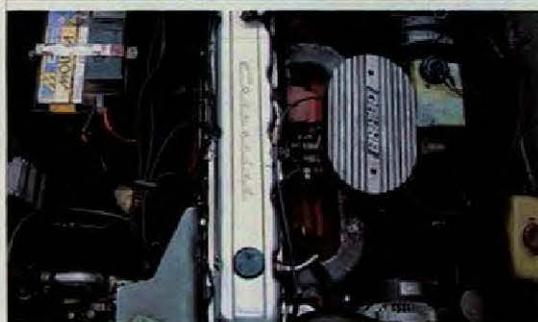
para receber a carroceria de fibra de vidro do Puma GTB. Com exceção da plataforma, boa parte dos componentes vinha mesmo do Opala. Além do conjunto motor e câmbio, vinham da GM a suspensão dianteira e o sistema de freios, a disco na frente e tambor atrás, entre outros componentes. O motor era o 4100 – a adoção do 250S, mais potente e então um lançamento recente, só seria adotado mais tarde, na versão GTB 250S. Naquela época, acreditava-se que haveria também uma versão "econômica" do GTB, com motor de quatro cilindros, idéia que não passou de mera ficção.

O protótipo do GTB causou boa impressão naquele primeiro teste. Até os 130 km/h, a estabilidade foi elogiada. Acima disso, as irregularidades no piso faziam o Puma abandonar a boa conduta e adquirir caráter errante. Nas curvas, as grandes "talas" das rodas Scorro calçadas com pneus radiais Pirelli, produzidos exclusivamente, mais o centro de gravidade baixo, grudavam o carro no chão.

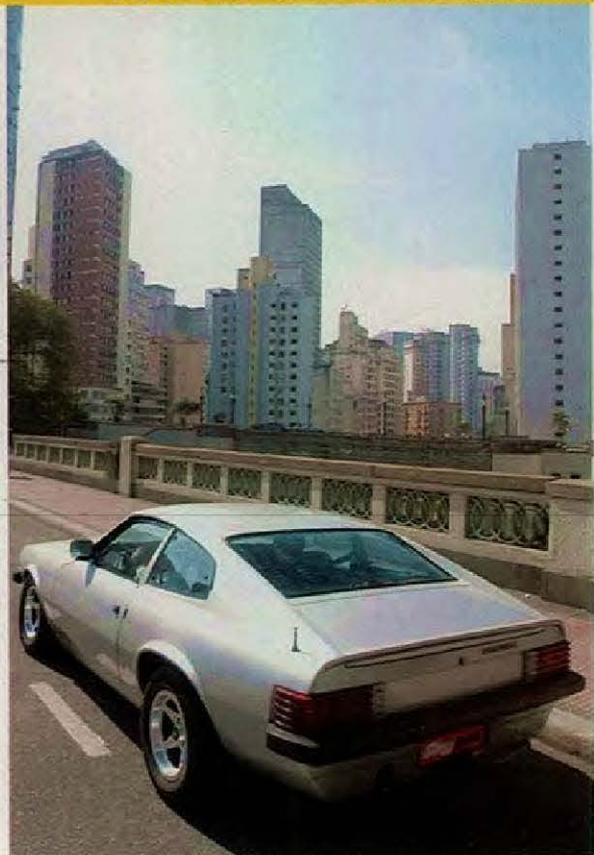
No ano seguinte (edição de março de

1975), a bordo do GTB de produção normal, com motor de 140 cavalos, Emerson Fittipaldi deu sua opinião sobre o novo Puma: "Com a mesma mecânica do Opala, o GTB é um carro esportivo feito de maneira quase artesanal, em pequenas quantidades. Para comparar-se aos europeus, será preciso fazer algumas mudanças: a direção ficaria mais leve se fosse hidráulica e uma suspensão mais dura poderia eliminar a inclinação excessiva nas curvas. Mas o GTB é bonito, com freios eficientes, todos os instrumentos de um esportivo e, para sua categoria, tem conforto". A moleza da suspensão traseira com molas semi-elípticas, adotadas no lugar das helicoidais que equipam os Opala, foi alvo de críticas por parte do piloto. "O GTB inclina muito nas curvas", afirmou Emerson.

Ao final de 1978 o GTB recebeu mudanças. Contrariando a moda da época dos faróis retangulares, a Puma optou por conjuntos ópticos duplos redondos. Eram embutidos na grade preta que combinava com o pára-choque da mes-



Volante de bom diâmetro, câmbio preciso (a manopla não é original), tração traseira e o saudoso seis cilindros 250 S: receita certa para bons momentos na direção



FOTOS MARCO DE BABI

ma cor. Uma solução sóbria, que deixou o Puma com desenho mais atualizado e agressivo, como você pode conferir pelo Puma que avaliamos, um GTB S/2 1979. Pelo preço de um modelo da nova geração, podia-se comprar quase três Passat LS zero-quilômetro.

Quem, como eu, tiver o prazer de dirigir um desses, verá que, passados tantos anos, o carrão ainda é bom de andar, com direito a bancos de couro, direção hidráulica, ar-condicionado e cintos retráteis. A posição de dirigir quase deitada e o painel completo e envolvente induzem o mais pacato dos motoristas a se acreditar piloto. De saída, já conta ponto o hoje raro prazer de dirigir um carro de tração traseira. Nas trocas de marcha, também faz diferença a precisão do pioneiro câmbio de quatro marchas dos Opala, com engates curtos, acompanhados do "clic-clac" característico. O motor 250S é suave e ganha rotação com um apetite que dá gosto. Dá para sentir o motor inspirando o ar enquanto sorve a gasolina com a volúpia de um adoles-

cente diante de um milk shake. O 250S sobe de giro rápido, alimentado pelo carburador de corpo duplo. O rodar é confortável, mas firme. Os desacertos da suspensão, detectados nas primeiras fornadas de GTB, ficaram no passado por conta de alteração na carga das molas e novas calibragens dos amortecedores.

O carro permaneceu praticamente o mesmo até deixar de ser fabricado, no final de 1984. Mas foi ressurgir mais de três anos depois, fabricado pela Araucária Veículos, empresa que, sob licença da Puma, fazia o carro em Curitiba e tinha planos de exportar o modelo. No entanto, foram produzidos – e documentados – apenas 23 carros. No final de 1988 a fábrica já havia trocado de comando e o carro chegou a ser produzido e comercializado com o nome de AMV (iniciais de Alfa Metais Veículos) até 1992, ano em que o carro hibernou, ao que tudo indica, para sempre. E, assim como vem ocorrendo com seu irmão menor, o Puma VW, o preço de um GTB em bom estado está acelerando na subida.



As lanternas sempre ficavam devendo nos Puma: a do GTB S2 veio da Brasília

#### Ficha Técnica

Motor:	Câmbio:
Dianteiro, longitudinal, 6 cilindros	Manual de 4 marchas, tração traseira
Cilindrada: 4093 cm <sup>3</sup>	Preço na época: 525 647 cruzeiros
Potência: 171 cv a 4 800 rpm	Preço atualizado: 140 000 reais
Torque: 32,5 mkgf a 2 600 rpm	Unidades produzidas: 1777

#### Teste QUATRO RODAS (outubro de 1979)

##### ACELERAÇÃO

0 a 100 km/h.....11,2 s

0 a 1000 m.....33,2 s

##### RETOMADA

40 a 80 km/h em 3ª ou D.....9,2 s

##### FRENAGEM

100 km/h a 0.....53,4 m

##### CONSUMO

rodoviário.....9,7 km/l

##### VELOCIDADE MÁXIMA

174,7 km/h