

Grandes brasileiros

Uma volta rápida para matar a saudade | Edição: Sérgio Berzovsky | sberzovsky@abril.com.br



PUMA GTE

Símbolo nacional

A mecânica simples e o desenho atraente tornaram o Puma GT sonho de consumo e laboratório de preparação | POR FABIANO PEREIRA | FOTOS CHRISTIAN CASTANHO

FICHA TÉCNICA

Motor: traseiro, 4 cilindros opostos horizontalmente, refrigerado a ar, 1.584 cm³

Diâmetro e curso:

85,5 x 69 mm

Taxa de compressão: 7,8:1

Potência: 90 cv

a 5200 rpm

Torque: 13,2 mkgf

a 3000 rpm

Câmbio: manual

de 4 marchas

Dimensões: comprimento,

395 cm; largura, 159 cm;

altura, 114 cm; entreeixos,

215 cm; peso, 700 kg

Pneus: 165 SR 14 na

frente e 185 SR 14 atrás

O anúncio do fim da DKW-Vemag, em 1967, após a marca ter sido absorvida pela VW, transformou a alma do primeiro Puma num fantasma. A mecânica do esportivo estava com os dias contados. Entre GT Malzoni e Puma DKW, cerca de 170 exemplares foram fabricados. A necessidade de criar uma nova base para o esportivo deu origem a um carro completamente novo. A solução encontrada estava no chassi do Karmann Ghia, encurtado em 25 centímetros.

O motor boxer 1500 refrigerado a ar ganhava um carburador extra e escapamento esportivo. A fórmula rendia 60 cv e 150 km/h de máxima. “A Puma estreou a carburação dupla de fábrica no Brasil, antes até da Volks”, diz Felipe Nicolliello, presidente do Puma Clube. O novo desenho mantinha-se fiel à escola italiana, mas, enquanto o Puma DKW se assemelhavam às Ferrari, o novo tinha clara influência do Lamborghini Miura. Diferentemente do que muita gente pensa, assim como o GT Malzoni, o “Puma VW” foi cria-

do pelo fazendeiro Genaro “Rino” Malzoni em sua fazenda em Matão (SP), e não por Anísio Campos. “Dei só alguns palpites”, diz Anísio.

Em 1970, a primeira grande mudança. A Puma passa a utilizar o chassi da Brasília e troca os tambores dianteiros por discos de freios. Visualmente, as lanternas traseiras da C10 dão lugar às do Zé do Caixão. Surgiram também kits Puma com diferentes comandos de válvulas e relações de marchas, conjuntos de pistão e cilindro que iam de 1600 a 2100 cm³, entre outros itens. Segundo Nicolliello, estima-se que se conseguia extrair de 80 a 90 cv dos motores.

Na edição de outubro de 1970 de QUATRO RODAS, um teste com seis modelos nacionais realizado pelo piloto inglês Stirling Moss incluiu o Puma GT. Moss elogiou a posição ao volante e elegeu a estabilidade como ponto alto. Outro teste coletivo viria em março de 1971. Colin Chapman e Emerson Fittipaldi criticaram os pedais de curso longo, o nível de ruído e a falta de potência, mas gostaram da estabilidade.



Seu estilo bebia da mesma fonte do Lamborghini Miura



Por dentro, a preocupação era mais com a posição de dirigir que com o acabamento



O motor VW podia ir de 1500 a 2100 cm³



Na frente, espaço só para o estepe



A partir de 1970, as lanternas eram as do Zé do Caixão

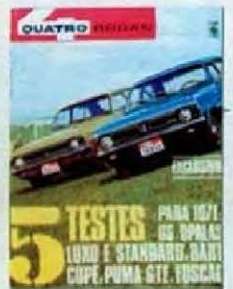
O primeiro teste feito pela revista veio em outubro de 1970. Era um GTE, de exportação que trazia melhorias no acabamento e carburação dupla Solex 40. Com 70 cv, ele chegava a 165 km/h. O texto notava a saída de traseira e elogiava a embreagem, as respostas da direção e o consumo. Em 1971, a linha foi enriquecida com o Puma GTE Spyder, versão conversível, com teto de lona e, opcionalmente, rígido. Em 1973, os piscas dianteiros já eram embutidos, acima do pára-choque, e o painel de madeira deu lugar a um de fibra. O conversível passava a se chamar GTS.

É também um GTE o exemplar das fotos, do arquiteto Adhemar Dizioli Fernandes. Ele conta que seu GTE 1974 tem a pintura Amarelo Camber, estofamento e pneus originais. "Ele ficou parado em uma garagem por 15 anos", diz o arquiteto. "Localizei o proprietário, irmão de um amigo, e em 2002 adquiri o Puma, que está com 13000 quilômetros originais."

Outros nomes marcaram a vida do Puma VW. Em 1981, o GTI e o GTC substituíram, respectivamente,

o GTE e o GTS. Os pára-choques passaram a ser envolventes, mas o desempenho deixava os esportivos atrás de carros de série mais baratos. Outra revisão de estilo viria um ano mais tarde, com o P018. Com linhas mais retas e próximas do Puma GTB (seu irmão maior com mecânica de Opala), o modelo ainda usava motor VW a ar, mas com suspensão McPherson de Variant II. "Ficou mais estável, parecia um kart", diz Nicolielo. Ar-condicionado e vidros elétricos conferiam o alento da sofisticação.

Após o fim da produção, em 1985, os Puma voltaram a ser fabricados pela Alfa Metais em 1988 – depois de uma tentativa da Araucária S.A. –, em Curitiba, com o nome AM-1 e AM-2 (conversível). O motor AP-1600 refrigerado a água foi a maior diferença do AM-3 de 1989. Também havia um chassi tubular e bancos Recaro. Cupê e conversível, batizado de AM-4, usaram ainda o motor AP-1800. Pouco depois, em 1994, com a grande oferta importados, o Puma saía definitivamente de linha para entrar na história.



TESTE

QUATRO RODAS
OUTUBRO DE 1970

Aceleração
0 a 100 km/h
14 s

Velocidade máxima
165,89 km/h

Frenagem
80 km/h a 0
26,40 metros

Consumo
8,8 a 12 km/l

PREÇO

SETEMBRO DE 1970
CR\$ 28 325

ATUALIZADO
R\$ 103 823