

Evolução



Acima, o Puma GTE de 1969, nosso esportivo de maior sucesso. Abaixo, o Miura 90, sinal de evolução num segmento que agora enfrenta sua pior crise.



Esportivos

Do Puma ao Miúra

*Nos últimos 25 anos, nossos carros
fora-de-série já foram até exportados.
E hoje quase não existem mais...*

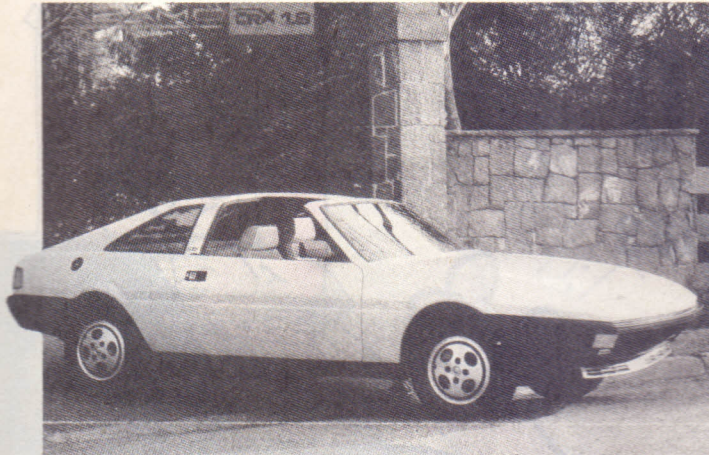
No trânsito, ainda chamam a atenção. Parados, atraem olhares e até provocam suspiros. São os carros esportivos nacionais, feitos sempre de maneira artesanal, e que por muitos anos tentaram suprir o mercado brasileiro na quase impossibilidade de se adquirir um "puro sangue" importado. Por isso, são vistos com carinho pelos apaixonados por automóveis e, quase sempre têm bom preço de revenda.

O mercado de carros esportivos atingiu seu auge no Brasil na segunda metade dos anos 70, quando as importações foram proibidas e a economia parecia estável. Hoje, as dificuldades encontradas pela indústria automobilística fizeram com que esse tipo de carro praticamente desaparecesse, restando apenas algumas empresas com produção muito baixa: Miúra, AMV-Puma, Farus, e outras esporádicas, como Hofstetter, Adamo e Santa Matilde.

Hoje em dia, Miúra, Farus, Hofstetter, Adamo e Puma têm em comum a motorização: todos utilizam o conjunto mecânico dos Volkswagen refrigerados a água, em geral AP-2000 (do Santana), com turbo ou até mesmo injeção eletrônica (do GTi ou Santana Executivo), instalado na dianteira (Miúra, Farus, Adamo) ou na traseira (Hofstetter e Puma). Já o Puma AMV (antiga GTB) e Santa Matilde são os únicos que utilizam o conjunto mecânico GM (dos Opala), seis cilindros, de 4.100cc, os maiores motores fabricados atualmente no País, o que diferencia estes modelos dos demais esportivos.

MÁRIO VILLAESCUZA

A maioria dos esportivos foram feitos de fibra-de-vidro com mecânica VW "a ar".



Adamo CRX 1.8: elegante, com motor Volks AP-1800 (Santana).



Puma GTB S-2, com motor e câmbio do Opala seis cilindros.

consumidores, auxiliadas pelo acabamento primoroso: bancos de couro, vidros elétricos e até ar condicionado. Em 76 a Puma passou a adotar a plataforma e mecânica completa da Brasília, o que provocou alterações na carroceria, tornando o carro mais confortável, rápido e estável.

Novo Malzoni

No ano seguinte, em 77, surgiu o GT Malzoni (nada a ver com os antigos Puma DKW) com linhas retas e mecânica VW "a ar" (e lógico, carroceria de fibra). Foi criado pelo filho de Rino Malzoni e produzido pela Marques, de Matão, SP. Em 78, nova safra: a Puma apresentou a GTB S-2, evolução da GTB (só foi comercializado no final de 79); a Bianco mostrou o Tarpan, mal sucedida tentativa de modernizar o Bianco e a L'Automobile lançou o Ventura (com a mecânica da Variant II), uma recriação do desenho do SP-2. E em seguida a Adamo apresentou o GTL, um carro que lembrava a Ferrari.

A partir de 1980 a tendência foi usar um conjunto mecânico mais moderno, sinal de evolução natural. A preferência era a mecânica dos Volkswagen "a água", combinados com a plataforma de Brasília. Assim surgiu o Squalo, com chassi tubular e motor de 1.600cc "a água" do Passat TS colocado entre-eixos, que não chamou muito a atenção do mercado. Quem fez sucesso com este motor, em 1981, foi o Miura Targa, utilizando a concepção motor/tração dianteira. Neste ano também foi lançado o Farus, esportivo mineiro com chassi especial (duplo Y) e motor Fiat 1300 transversal entre-eixos, que contava ainda com a opção do motor Volkswagen "a água" de 1.600cc.

A Puma, beirando uma crise administrativa, apresentava a evolução dos clássicos GTE/GTS, o P-018, montada sobre a plataforma da Variant II encurtada, mas com suspensão dianteira de Brasília. As linhas deste novo carro lembravam a GTB S-2. Ainda em 81, a Adamo lançou mais dois modelos, o GTM e o GTM C2 (conversível), com a tradicional mecânica VW "a ar". Em 1982

os Puma GTE/GTS foram ligeiramente alterados e passaram a se chamar GTI/GTC.

O Miura Targa ganhou a versão Spyder (conversível) em 1983, e no Salão do Automóvel de 1984, enquanto a Puma afundava de vez, a atração foi o futurista Hofstetter, com suas linhas arrojadas, portas do tipo "asa-de-gaivota", chassi próprio, motor Santana de 1.800cc entre-eixos com turbocompressor, computador de bordo, rodas e volante exclusivos. Novidade também foi o Miura Saga, esportivo/social de quatro lugares, com muitos recursos sofisticados, como sintetizador de voz, fechaduras elétricas, friso de neon nos pára-choques, televisão e motor Santana de 1.800cc, entre outros.

Um pequeno fabricante, Mariauto, apresentou o protótipo do Cheda MC, com mecânica e plataforma da Brasília (não foi lançado), enquanto a Adamo entrou no mercado com modelos utilizando a mecânica VW refrigerada a água, o CRX 1.8, de 1.800cc, concorrente do Miura, e mantendo em linha o GTM com motor VW 1.600cc "a ar".

A Embrapi, de Minas Gerais, por sua vez, apresentou os novos Farus, com quatro opções de motorização: Fiat 1300, VW "a água" 1.6 e 1.8 e Monza 1.8, inclusive com uma versão conversível. O Ventura foi ligeiramente reformulado pelo fabricante e passou a contar com motor traseiro VW 1.800cc "a água". Os SM 4.1 foram um pouco modificados e também ganharam versão conversível.

O mercado de carros esportivos seguiu sem grandes novidades até 1986, quando surgiu mais uma versão do Miura, o Saga 787, equipado com turbo (equipamento de série), motor VW AP-1800, e aerofólio traseiro.

Voltam os Puma

Para 1989, a novidade foi a volta dos carros Puma ao mercado, pois a fábrica havia suspenso sua produção em 1984, e retornava agora com a marca sob controle da empresa paranaense Araucária. Os modelos 1989 eram os

tradicionais, mas a GTB já tinha estudos de ligeiras mudanças estéticas. O modelo P-018, que não havia sido comercializado (cerca de 10 carros haviam sido vendidos), estava nos planos da empresa. Só que a Araucária não deu certo e a Puma passou para a Alfa Metais, também do Paraná, que equipou os P-018 com motor VW AP-1800 ("a água") e chassi próprio (rebatizados de AM-3 e AM-4) e reestilizou a GTB, sob protesto dos admiradores do carro, que não aprovaram as mudanças.

Os Miura passaram a contar, ainda em 1989, com motor VW AP-2000, turbo, muita sofisticação e as novas versões passaram a ser: Top Sport, X8 e Saga 787. O mais recente lançamento do setor foi o Farus Quaddro, com motor AP-2000 na dianteira, no final do ano passado. Depois disso veio o Plano Collor, as dificuldades da indústria automobilística. A falta de dinheiro, a abertura de importações e o sonho mais distante: ter um carro esportivo nacional...

Reportagem: Reinaldo Brasileiro
Texto: Ricardo Caruso

FUTURO INCERTO

O futuro dos carros esportivos nacionais não parece ter grandes perspectivas. Além dos preços altos causados pelas autopeças utilizadas (em geral de carros de linha) e taxa de impostos sem qualquer tipo de redução, nossos esportivos certamente irão sofrer ainda, a concorrência de preço e qualidade dos carros importados, ressaltando ainda mais a defasagem tecnológica existente.

Durante os anos 70, por exemplo, a Puma chegou a produzir mais de 20 carros por dia, ou quase 600 carros por mês. Esse número é hoje muito superior à produção anual dessa fatia de mercado, o que demonstra a gravidade da situação.

Quem quiser ter um modelo esportivo, só recorrendo aos usados — em geral nem sempre bem cuidados — ou então enfrentar a fila de espera dos fabricantes que restaram, com um consolo: como o carro é feito sob encomenda, pode ser totalmente personalizado.

R. C.



FOTOS: MARIO VILLASCOUSA

GT Malzoni: chassi e mecânica DKW-Vemag no nosso primeiro fora-de-série.

Mesmo antes do surgimento da indústria automobilística brasileira, já existiam os "encarroçadores de fundo de quintal", que não se conformavam em ter um carro igual a centenas de outros que rodavam por aí. Assim, a solução era personalizar ou modificar o carro, para que ficasse diferente dos demais.

Entre estes transformadores estava um jovem italiano radicado no Brasil, Rino Malzoni, que em sua fazenda em Matão, SP, deu início aos carros esportivos nacionais, que depois foram seguidos pelas réplicas, *buggies*, jipes e modificações diversas. A idéia de Malzoni era seguir a tendência dos GT's europeus, modelos de dois lugares, pequenos e com linhas exclusivas. Nos anos 50, Malzoni já havia transformado uma Lancia italiana de seis lugares em esportivo, e construiu carroceria inteiramente nova para um Chevrolet 1951.

Em 1964, Malzoni construiu o carro que realmente deu início aos esportivos fora-de-série no Brasil. Era o GT Malzoni, com chassi e mecânica DKW-Vemag e carroceria de fibra-de-vidro. Esse carro logo evoluiu para o Puma GT, com suas linhas lembrando a Ferrari 275 GTB. Os GT Malzoni foram feitos primeiro para competição e apenas em 1965 entraram em produção normal.

Nesse mesmo ano, a Brasinca apresentou o 4.200 GT, o único carro

esporte nacional feito com carroceria de aço. Usava o motor GM seis cilindros de 4.200cc da *pick-up* GM e também componentes mecânicos das *pick-ups* Chevrolet Brasil. O motor, porém, era equipado com três carburadores SU (ingleses), o que conferia ao carro um desempenho realmente fora-de-série para a época. Seu desenho era tão sofisticado para os anos 60 que causou admiração ao *carrozziere* italiano Nuccio Bertone, que considerou o carro "genial".

Onça e Uirapuru

Mas Malzoni não parava de criar novos carros e, em 1966, apresentou o Onça, montado sobre a plataforma do FNM 2000, que não chegou a ser produzido. Por outro lado, o Puma GT se consolidava, tendo sido, inclusive, criada uma nova empresa, a Puma, que marcou o segmento dos fora-de-série como a marca mais popular e com os produtos mais bem acabados já produzidos no setor.

Ainda em 66 foram mostrados os novos Uirapuru, nome dado aos Brasinca 4200 GT, que passaram a ser produzidos pela STV, em mais duas versões: conversível e perua, esta última exclusiva para a Polícia Rodoviária. Os Uirapuru deixaram de ser fabricados em 67, com poucas unidades produzidas. Como nesse ano a Vemag foi comprada pela Volkswagen, a Puma reprojeteu seu único modelo, passando a

adotar a mecânica (traseira) e chassi dos VW "a ar", com 1.500cc, chassi encurtado do Karmann-Ghia e desenho típico italiano, misturando traços da Alfa Romeo Spyder e do Lamborghini Miura; era o Puma GTE que surgia.

Sem dúvida, este foi o esportivo nacional de maior sucesso. Lançado oficialmente em 1968, vendeu muito bem nos anos seguintes e até foi exportado para diversos países, sua produção chegou a 22 unidades por dia. Afinal, nada melhor que um Volkswagen com "roupa de festa"...

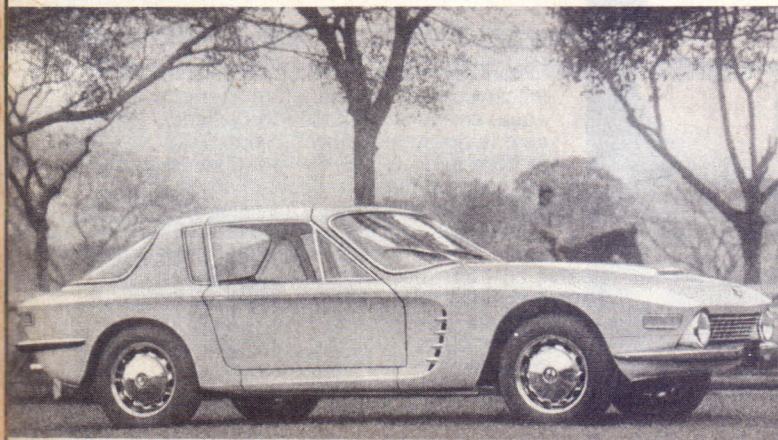
Plágios fracassam

No ano de 1969 apareceu ainda o Lorena, também com mecânica VW "a ar", chassi original sem corte e carroceria de fibra-de-vidro. Derivado de um esportivo mexicano, cópia (mau) feita do Ford GT 40 de competição, pretendia enfrentar o Puma, mas como a "receita" não foi das mais felizes: teve poucas unidades vendidas. Porém, chegou a fazer algum sucesso nas pistas, equipado com motor e câmbio Porsche. Outro fracasso memorável foi o Shark, lançado em 1970 pela Trivellatto, fabricante de caminhões. Muito bonito, teve seu fim decretado quando descobriram que o carro era simplesmente cópia de um modelo da Fiberfab norte-americana, o Avenger GT. O esquema era o já tradicional: carroceria de fibra e mecânica "de Fusca".

Mas contrastando com esses fracassos, em 1971 foi lançado o Puma GTS, conversível, já com motor de 1.600cc, que passou a equipar também o GTE ("fechado" de teto rígido). No ano seguinte, em 1972, a Puma apresentou no Salão do Automóvel o GT, que serviu de base para o lançamento da GTB, equipado com motor Opala seis cilindros, chassi próprio, desenho típico americano da época e suspensão traseira de Dodge Dart.

Até 1974 não aconteceram lançamentos de destaque, mas no final daquele ano surgiram muitas novidades, como o GT Adamo, apresentado pela Adamo que, até então, só produzia *buggies*. Também era do tipo carroceria de fibra e chassi de Fusca. A Puma lançou nessa época o seu GTB. Dois anos depois foram lançados o Miura (da Aldo Auto Capas), o SM 4.1 (da Santa Tilde) e o Bianco S (da Bianco).

O Miura tinha desenho revolucionário em termos de mercado nacional, e mostrava detalhes como faróis escamoteáveis, estofamento de couro, volante com altura regulável, carroceria de fibra e, é claro, mecânica Volkswagen "a ar". Já o SM 4.1 tinha aparência bem comportada e linhas convencionais, mas era equipado com mecânica Opala de seis cilindros e tinha bom rendimento. Por fim o Bianco, também com carroceria de fibra e chassi de Fusca, era derivado do Fúria, modelo nacional de competição desenhado por Toni Bianco. Suas linhas eram interessantes e agradaram os



O Uirapuru foi o único fora-de-série nacional feito de chapas de aço, ao invés de fibra.

ARQUIVO