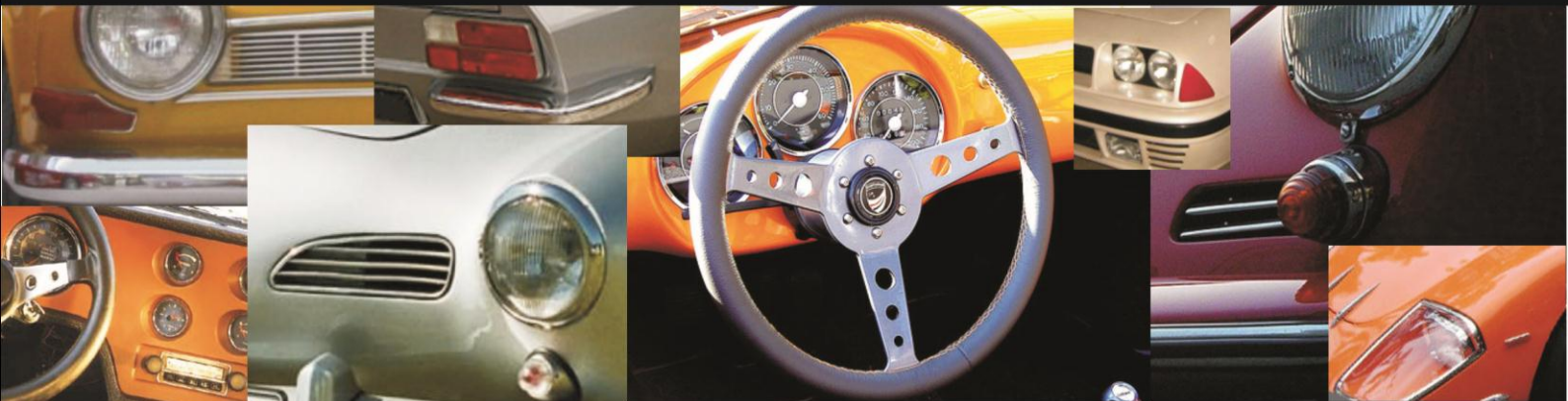


Esportivos Brasileiros



Márcio Antonio Sonnewend

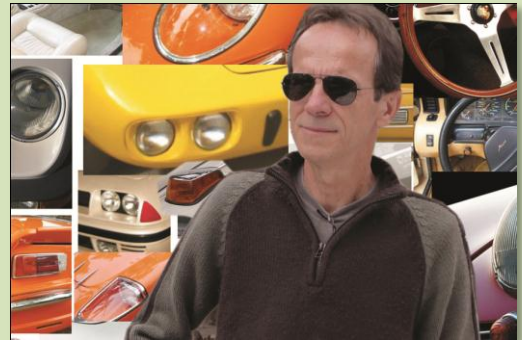


Esportivos Brasileiros

Márcio Antônio Sonnewend

Desenhista Projetista Mecânico trabalhei na General Motors do Brasil, onde aprendi como se projeta e fabrica um automóvel, no INPE (Instituto de Pesquisas Espaciais) trabalhei por maior parte de minha carreira e me aposentei, lá aprendi a pesquisar e que através do conhecimento investigativo o saber não tem limites.

Apaixonado por carros antigos brasileiros, eu acompanhei de perto a existência de todos esses carros como também os vi cada um em seus momentos de glória circulando pelas ruas e estradas. Hoje pesquiso e escrevo sobre carro antigo brasileiro objetivando a preservação da história do automobilismo brasileiro.



Sumário

Esportivos brasileiros.....	5
Willys – Interlagos.....	7
Brasinca 4200 GT - Uirapuru.....	16
Lorena GT.....	26
Karmann Ghia.....	32
FNM ONÇA.....	39
GT MALZONI.....	42
PUMA	45
GT Malzoni	57
Karmann Ghia TC.....	61
VW SP 2	65
Squalo GT.....	71
MP Lafer	75
Concorde	80
Avallone TF.....	84
Miura	88
Dardo	98
Adamo	102

Santa Matilde - SM 4.1	106
Bianco S	110
Hofstetter	114
Farus.....	118
Ventura	121
Aurora 122-C Turbo.....	127
Cobra	132
ENVEMO S90	135
Chamonix.....	138
Super 90 Cabriolet.....	139
Spyder 550	140
Speedster	141
Alfa Romeu1931	142
Pretty	145
Sabre	146
Bugatti T35	149
Sites consultados:	152
Revistas consultadas:	153
Créditos de imagens	153
Agradecimento	153

Esportivos brasileiros

A ideia deste livro é de um álbum para folhear com prazer, ele é composto de informações técnicas básicas e um breve histórico acompanhado de fotos.

O objetivo principal deste livro é apresentar as novas gerações os carros esportivos que foram produzidos no Brasil na década de 70 até o início dos anos 90 como um catálogo destes esportivos. Para conhecer mais detalhadamente algum carro deste livro eu recomendo visitar o site específico do esportivo preferido. Na página final desta edição cito alguns, principalmente aqueles que consultei para obter informações.

Desde minha adolescência eu lia e colecionava revistas e jornais sobre carros. Frequentador assíduo de oficinas mecânicas e ia a salões de automóveis. Lembro-me de que na época, chegou a ser realizado dois salões somente de carros esportivos fora de série realizado no Ibirapuera, um 1986 outro em 1987, o último eu tive a oportunidade de visitar. Portanto, eu acompanhei de perto a existência de todos esses carros como também os via circulando pelas ruas e estradas, e tive um MP Lafer ano 1978, um Puma conversível do meu filho Júlio, (meu por adoção).

Todas as informações e dados técnicos são fruto de muita pesquisa e coletânea em publicações de revistas e jornais, sites, blogs, clubes, eventos do gênero. O resultado é esse livro que reúne o que de melhor se produziu a partir dos anos 60 em carros esportivos nacionais fora de série e das duas grandes montadoras que na época tinham seus modelos a Willys que produziu o Interlagos, o primeiro esportivo nacional do Brasil, e a Volkswagen com o Karmann Guia e SP2 e a VW foi quem cedeu sua mecânica a maioria deles.

Durante décadas, o sonho proibido de ter um importado embalou a indústria nacional dos fora de série. Eram feitos por pequenas empresas, cada uma com o objetivo de produzir seu modelo e ganhar espaço neste nicho promissor na época, ainda que a intenção fosse em parte freada pela escassez de componentes. A mecânica em geral era a do VW a ar, com chassi de Fusca, depois de Brasília, e depois usadas de outros fabricantes como GM e FIAT. A carroceria moldada em fibra de vidro, mas tinham os que construíam sua própria estrutura com



tubos de aço soldado e revestido em fibra de vidro. Tudo muitas vezes na base do improvisado, com muita habilidade os projetistas varavam noites sem dormir atrás de uma solução hora estética, hora mecânica, mas no final graças persistência dos criadores que com poucos recursos da época, ainda fizeram surgir esportivos que tornaram verdadeiros ícones nacionais. O esforço para se diferenciar nas formas produziu belos resultados mostrando que a criatividade de nossos projetistas não tinha limites.

Willys – Interlagos



A Willys-Overland do Brasil apresentou no II Salão do Automóvel, realizado no Pavilhão do Ibirapuera em outubro de 1961 o Interlagos, o primeiro carro esporte fabricado no Brasil. Por sugestão do publicitário e jornalista Mauro Salles, o carro teve o nome de



Interlagos, nome do autódromo de São Paulo nada poderia ser mais adequado para dar a esportividade que merecia. Era a versão brasileira do Renault Alpine A108 francesa.

O Interlagos foi o primeiro nacional com carroceria de plástico (poliéster) reforçado com fibra de vidro, ideal para produção em pequena escala por dispensar a utilização de caras prensas para chapas de aço.

Vendido nas concessionárias Willys apenas sob encomenda era oferecida em três versões: cupê (com o capô traseiro em linha mais definida, como em um três volumes), conversível (o primeiro da indústria

nacional) e a Berlineta (o desenho original do Alpine, com perfil *fastback*) este último foi à versão de maior sucesso.



Os primeiros motores utilizados para equipar o Interlagos eram os mesmos que equipavam o Renault Dauphine, também produzidos pela Willys Overland do Brasil. O motor montado na traseira como no Gordini era de 845 cc, com taxa de compressão de 7,75:1 cuja potência era de 31 cv.

Logo após o lançamento, de acordo com o tipo de carburação,

taxa de compressão e cilindrada que variava de 845 a 998 cc, as potências disponíveis eram de 40, 50 e 56 cv para as três versões.

Havia também um motor de 70 cv, que era exclusivo da Berlineta, utilizado também em competições.

A partir de 1966 todos os modelos passaram a receber um único motor de 845 cc e 55 cv, mesmo motor que equipava o Renault 1093 (versão esportiva do Gordini).



Com baixo peso (cerca de 660 kg) e boa aerodinâmica, o Interlagos tinha uma excelente performance esportiva, podendo atingir velocidades superiores a 160 km/h e acelerando de 0 a 100 km/h em apenas 14,1 segundos (com motor de 70 cv). Estes números eram espantosos para a época, levando em conta que os carros nacionais na ocasião eram o VW 1200, DKW, Dauphine, Simca, Aero Willys etc., cujas velocidades eram bem mais modestas.



Nas competições de velocidade, e arrancada eram imbatíveis em sua categoria. O departamento de competições da Willys era gerenciado pelo competente Christian Heins (apelidado de Bino), por ironia do destino Bino perdeu a vida a Bordo de um Alpine nas 24 horas de Le Mans em 1963, quando ele bateu em um carro que derrapou em sua frente, pegando fogo.



O lendário Interlagos amarelinho de competição da equipe Willys

Quem assumiu a gerência do Departamento foi seu então assistente Luiz Antônio Grecco, que montou uma equipe dos sonhos com pilotos de ponta como: Expedito Marazzi, Wilsinho Fittipaldi, Luiz Pereira Bueno, José Carlos Pace, Bird Clemente, Chiquinho Lameirão, entre outros campeões.

O Bird Clemente se identificou de tal forma com as Berlinetas, dirigindo de forma tão característica, aproveitando seu sobresterço (saída de traseira), que até hoje muita gente se lembra do binômio Bird-Berlineta.

O Interlagos tinha linhas arredondadas e um desenho aerodinâmico inspirado nos protótipos de competição. Na frente destacava os faróis

carenados com uma bolha de acrílico em harmonia com as linhas do carro. Na traseira uma vistosa grade cromada para refrigeração do motor que fica guardado por um capô com entrada de ar seguindo o desenho da capota.

O interior bem acabado trazia bancos esportivos e painel com revestimento de madeira com conta-giros, velocímetro e volante de três raios.

O Interlagos é um hoje um carro raro, cobiçado pelo seu valor histórico de ser o primeiro carro esportivo brasileiro.



Foram produzidas 822 unidades do Interlagos no período de 1961 a 1966.

Opções de motores:

- 40HP/845cc,
 - 50HP/904cc,
 - 56HP/998cc
 - 70HP e 998cc
- (versões de competição).

Ficha técnica Interlagos

MOTOR - VENTOUX, 1.0, longitudinal traseiro; 4 cilindros em linha; arrefecimento líquido; comando no bloco, 2 válvulas por cilindro. Diâmetro e curso: 63 x 80 mm Cilindrada: 998 cm³. Taxa de compressão: 9,8:1. Potência máxima: 70 cv. Carburador de corpo duplo.

CÂMBIO - manual, quatro marchas; tração traseira.

SUSPENSÃO - dianteira, independente, braços sobrepostos; traseira, independente, semi-eixos oscilantes.

FREIOS - dianteiros e traseiros a tambor.

DESEMPENHO - velocidade máxima, 160 km/h; aceleração de 0 a 100 km/h, 14,1 s.

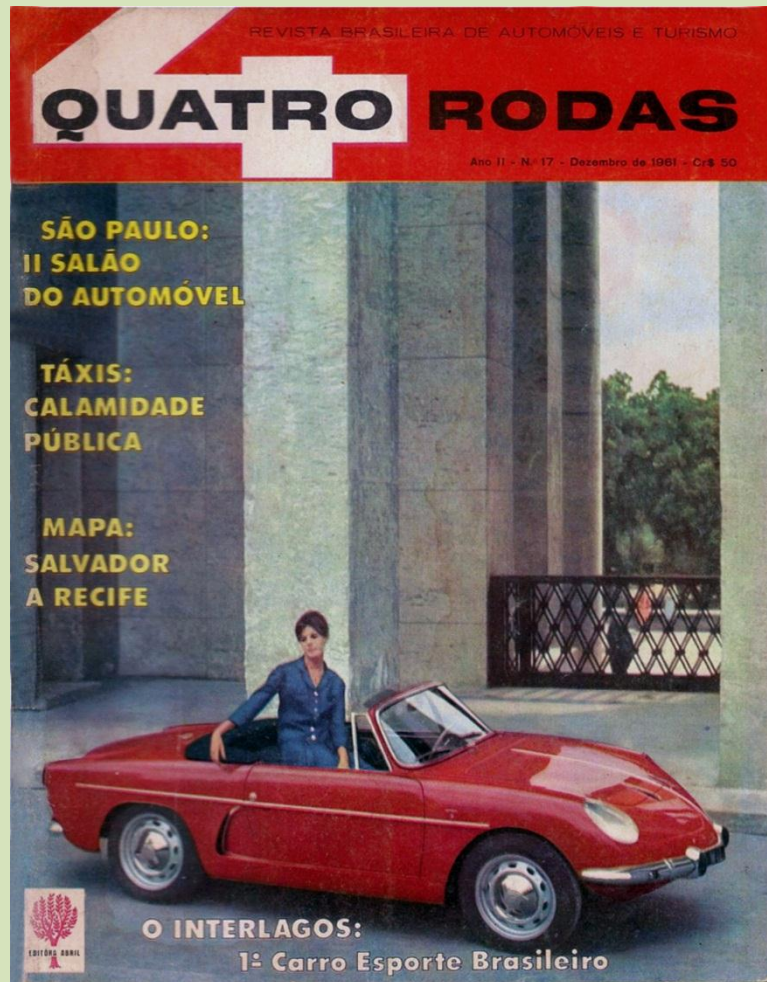
DIMENSÕES - comprimento 3,70m; altura 1,45m; bitola dianteira 1,25m; traseira 1,22 m

PESO: 535 kg





Propaganda da época



Interlagos: Capa da revista 4 Rodas - Dezembro 1961

Brasinca 4200 GT - Uirapuru

Apresentado no Salão do Automóvel de 1964, o carro idealizado pelo espanhol Rigoberto Soler, e fabricado pela Brasinca, fábrica de carrocerias para ônibus e caminhões, surge o primeiro esportivo nacional de grande potência e desenho arrojado (exclusivamente nacional), e equipado com motorzão de caminhão. Tornou-se imediatamente na sensação do evento, atraindo olhares curiosos de todo o público presente.



Confeccionado com uma estrutura monobloco, e chapa de aço e usando componentes mecânicos da linha Chevrolet, que na época produzia apenas caminhões e utilitários, seu primeiro automóvel o Opala surgiu em 1968.

O Brasinca 4200 GT, também era conhecido pelo nome de **Uirapuru**.

Na realidade Uirapuru era o nome do projeto e não do carro. O único com este nome era justamente o protótipo em exposição no Salão e por isso mesmo ficou



conhecido apenas por Uirapuru e não pela sua denominação real, Brasinca 4.200 GT.

Tão marcante quanto sua potência, era o desenho da carroceria de linhas retas com uma frente longa que guarda seu grande motor. Na traseira a grande área envidraçada envolvente era o destaque. A aerodinâmica foi uma das preocupações de seus projetistas e foi exaustivamente testada, sendo inclusive o primeiro automóvel brasileiro a passar por ensaios no túnel de vento do conceituado Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA).

Como dito, era equipado com o forte motor Chevrolet de seis cilindros em linha usado nos caminhões e utilitários GM. O propulsor foi preparado com uma carburação tripla SU inglesa e tinha três configurações: a versão 4200 com comando original de 155cv, a 4200 S equipada com comando de válvulas Iskenderian C4 com 163cv, e a mais brava com comando E2 de 170cv, este último vinha equipado com câmbio de quatro marchas, diferencial autoblocante e suspensão do Corvette, e ficou conhecido como 4200 GTS.

Com estes motores o carro não era só esportivo bonito, ele andava rápido mesmo, e com segurança, já que a Brasinca desenvolveu uma resistente barra anticapotagem, um chassi de vigas de aço leves e resistentes e integralmente protegidos contra impactos e uma forte viga horizontal separando o compartimento do motor da cabine dos passageiros.



Fazia de 0 a 100 km/h sem trocar de marcha, só em primeira, graças ao câmbio Clark de três marchas e diferencial longo, dava uma relação elástica ao Brasinca e uma sensação de muito mais potencia do que realmente ele tinha e que não era pouca.

Painel completo como manda um esportivo puro

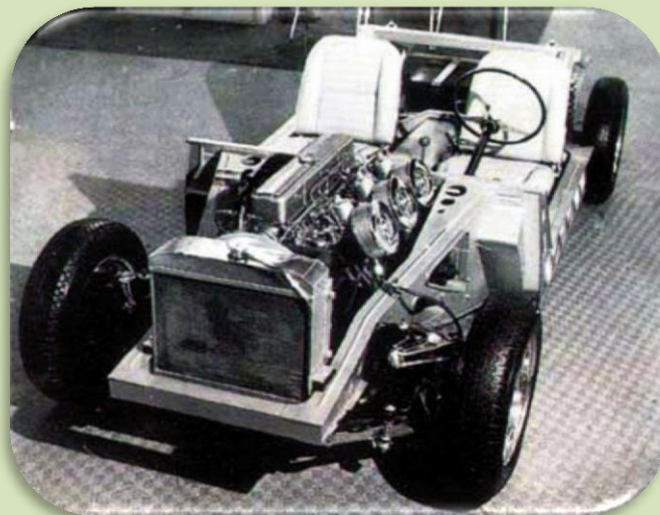
sangue, velocímetro, conta-giros, amperímetro, marcador de combustível, pressão do óleo e temperatura de água. O volante Walrod grande, mas para aliviar as manobras sem assistência hidráulica. Isso explicava o fato de ser o carro mais caro de sua época, alcançando cerca de 16 milhões de cruzeiros (em 1964), contra cinco milhões do Fusca por exemplo.



Foto: Paulo Keller

Nos testes da revista QUATRO RODAS edição de novembro de 1965, o Brasinca mostrou que era realmente um grande esportivo. Foram 10,4 segundos para o 0 a 100 km/h e estimados 194 km/h de máxima.

Pouco mais de um ano após seu lançamento, a Brasinca desinteressou-se do carro em função dos altos custos gerados pela baixa escala e decide vender em 1966 o projeto para a Sociedade Técnica de veículos (STV), empresa de projetos da qual Soler seu criador era diretor. O carro é então rebatizado, voltando a se chamar oficialmente Uirapuru. O STV continua produzindo o carro em duas versões: o 4200 S com 160 HP e o 4200 SS com 180 HP. Externamente a única mudança foi nos faróis, que passaram a serem quadrados, substituindo os antigos redondos.



No V Salão do Automóvel em novembro 1966, a STV apresenta mais dois modelos: o conversível e a perua. Além do cupê.

O cupê agora com faróis assimétricos (com fecho baixo mais longo à direita, para ofuscar menos), retangulares e mais integrados ao desenho frontal, escapamento com saída única e menor nível de ruído, painel e maçanetas redesenhados e rádio como equipamento de série.





A perua foi destinada à polícia rodoviária, era blindada e vinha equipada com rádio transmissor, maca para transporte de feridos, equipamento de combate a incêndios e duas metralhadoras embutidas nos faróis de milha, com acionamento no interior do veículo. Esta perua não chegou a ser comercializada. O exemplar exposto no Salão era apenas um protótipo que foi doado ao estado para teste, hoje em dia não se tem notícias do paradeiro dela.

Com a falência da STV em julho de 1967 o Uirapuru deixa de ser fabricado, desde 1964 foram construídos 77 exemplares, sendo apenas três conversíveis.

A Brasinca manteve-se produzindo carrocerias fabricou picapes especiais e a caçamba do VW Saveiro, por exemplo - e Rigoberto Soler dedicou-se a uma empresa de consultoria de projetos de veículos em São Paulo.



O Uirapuru surpreende pela potência, beleza, velocidade e conforto.

Mas você fica surpreso, mesmo, é com as facilidades que tem para adquiri-lo.

O Uirapuru tem 162 cavalos: a maior potência entre os carros nacionais. Seu estilo é atual, sofisticado. Foi até copiado recentemente pelos europeus. Mas os projetistas do Uirapuru não se zangaram. Pelo contrário, no íntimo, orgulham-se disso. Como se orgulham de sua velocidade máxima (também a mais elevada da indústria nacional), superior a 180 km/h, com toda a segurança. O Uirapuru esbanja torque, ganhando montanhas em terceira. Afina seu chassi

é ultra-leve, embora muito resistente. Uma autêntica obra prima de engenharia. Os detalhes de acabamento, o conforto que o Uirapuru proporciona, a construção de sua carroceria, são de entusiasmar. Manutenção? Fácil! - todas as peças são nacionais. Mecânica Chevrolet - facilidade comprovada. Troca de óleo, por exemplo, apenas a cada 6.000 quilômetros. Rádio é equipamento de série. Opcionalmente, ar condicionado, câmbio de quatro marchas, freio a disco assistido,

rodas especiais, etc. Mas a grande surpresa, mesmo, são os nossos planos de financiamento.

Adquirir este requintado Gra-Turismo é muito mais fácil do que se pensa: se você pode comprar um automóvel, pode comprar um Uirapuru.

Nossos endereços: R. Minas de Prata, 215 Telefone: 80-0921 (Fábrica); Rua Barão de Limeira, 99 (Vendas) - São Paulo. Revendedor Autorizado - Auto Excelso

UIRAPURU
4.200-3

FABRICADO PELA SOCIEDADE TÉCNICA DE VEÍCULOS LTDA.



RÁPIDO, O QUE É BRASINCA? VOCÊ ERROU.

Aquela carroceria arrojada do 4.200 GT nem dúvida é uma boa prova do que a Brásinca sabe fazer. Mas não é tudo.

A Brásinca é uma grande ferramentaria pesada, e é também uma estamparia de porte.

Está vendo como são as coisas?

Dizendo Brásinca, Você nem pensa em General Motors. Nem em F.N.M. Nem em Scania-Vabis. Nem em Toyota. Nem em Chrysler, e nem em Ford-Willys. Não pensa também em Massey Ferguson, ou na Volkswagen.

No entanto essas grandes organizações são nossos clientes. E outras tão importantes quanto. Produzimos para elas ferramentas de repuxo

e corte, desde as pequenas até as de mais alta tonelagem. Matrizes, dispositivos, gabaritos de montagem. E carrocerias, naturalmente.

Produzindo tudo isto, é compreensível que a gente fique algo sem graça quando alguém pensa que a Brásinca é o Uirapuru.

Afinal a Brásinca foi fundada um bom número de anos antes do desenvolvimento de nossa indústria automobilística. E cresceu tanto que, hoje, Você teria dificuldade em imaginar quantos veículos percorrem o Brasil incorporando a colaboração da Brásinca.

Agora, pense rápido: O que é Brásinca?

Você acertou.



BRASINCA S.A.

FERRAMENTARIA-CARROCERIAS-VEÍCULOS

AV. DR. AUGUSTO DE TOLEDO, 103 - FONE: 63-1000 (PARÁ) - SÃO CATARINA DO SUL - SÃO PAULO

Propagandas da época

Ficha técnica do Uirapuru

Motor: Chevrolet longitudinal; seis cilindros em linha; comando no bloco, duas válvulas por cilindro.

Diâmetro e curso: 95,25 x 100,06 mm.

Cilindrada: 4.271 cm³.

Taxa de compressão: 7,3:1.

Potência máxima bruta: 155 cv a 4.000 rpm.

Torque máximo bruto: 32,7 mkgf a 3.200 rpm.

Três carburadores SU H4.

Câmbio: manual, três marchas; tração traseira.

Freios: dianteiros e traseiros a tambor.

Suspensão: dianteira, independente, braços sobrepostos, mola helicoidal, estabilizador; traseira, eixo rígido, barra Panhard, mola helicoidal.

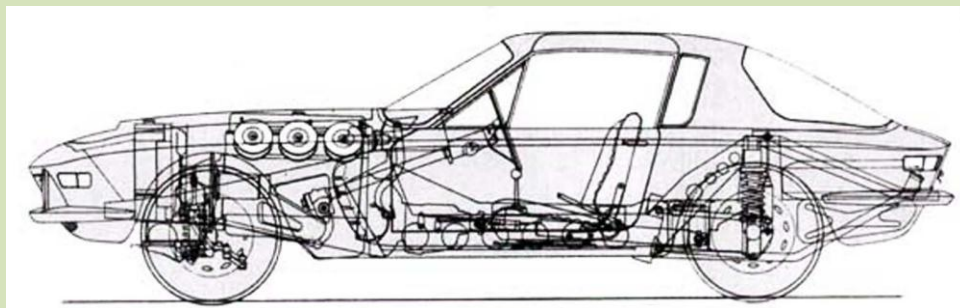
Direção: de setor e sem-fim, sem assistência.

Rodas: pneus 175 x 400.

Dimensões: comprimento 4,35m, largura 1,8m, altura, 1,26m, entre eixos 2,591m;

Peso: 1.180 kg.

Desempenho: velocidade máxima, 200 km/h; aceleração de 0 a 100 km/h, 10,4 seg.



Uirapuru revista 4 Rodas Nov. 1964



Controvérsia

Um fato curioso da época e motivo de muita controvérsia foi um caso com a inglesa Jensen que em 1966 apresentou o modelo Interceptor, claramente inspirado (ou plagiado) do Uirapuru. A Brasinca protestou na época, mas não se sabe ao certo como isto terminou coincidência ou não era muito parecido mesmo. É evidente também que o nosso surgiu primeiro.



O inglês Jensen Interceptor

Lorena GT

León Lorena nasceu em Viña Del Mar, no Chile, em 1922, e antes da Segunda Guerra deixou sua cidade para estudar nos Estados Unidos (em algumas revistas brasileiras era apresentado como espanhol).

Trabalhando na empresa americana “Ferrer Motors Corporation” em Miami, Florida, de propriedade de Frank Ferrer, onde Lorena participou da criação de seu primeiro automóvel, chamado “Ferrer GT”.



Este automóvel, vendido completo ou na forma de "Kit-Car", foi um dos primeiros a ser ofertado nesta forma nos USA, sendo um dos iniciantes da moda de carros esportivos em kit, inicialmente montados sobre mecânica Volkswagen Beetle (VW fusca alemão).



Em 1967, Leon Lorena adquiriu os direitos de fabricação do Ferrer GT para produção no Brasil, rebatizado com o nome de Lorena GT, e mudou-se para São Paulo.

O primeiro carro foi montado no Rio de Janeiro pela empresa Estructofibra. Em junho de 1967 iniciou a montagem dos moldes em Santo Amaro, São Paulo, criando a empresa Lorena Importação Indústria e Comércio Ltda.

O primeiro carro que foi fabricado no Rio de Janeiro, foi utilizado em competições. O lançamento oficial do esportivo para o público aconteceu no IV Salão do Automóvel, São Paulo, em novembro de 1968, onde foi exposto

também o carro de competição da equipe “Colégio Arte & Instrução”. O carro de competição era equipado com motor importado Porsche de 2.000 cc, conhecido como, Lorena-Porsche GT, que fez muito sucesso nas



competições brasileiras nos anos 60.

No início de 1969 foi iniciada a produção do carro em série.

O esportivo era baseado do mítico Ford GT 40 e seguia a receita básica dos fora de série nacionais: carroceria em fibra de vidro e mecânica Volkswagen 1300 boxer a ar, com cilindrada aumentada para 1600. Montado sobre a plataforma do Fusca sem cortes mantendo assim a mesma distancia entre eixos, dando uma aparência maior ao carro, pois era comum cortar e encurtar em alguns centímetros a plataforma do Fusca. Isso deixava o carro com uma frente longa lembrando uma Ferrari, o perfil aerodinâmico com a porta invadindo o teto para facilitar o acesso ao interior, pois o carro era bem baixo.

O carro foi inicialmente fabricado pela empresa Loren Importação Indústria e Comércio Ltda. e posteriormente pela Tambatajá Veículos Ltda. com algumas modificações, tendo sua produção sido encerrada no início de 1971.

Estima-se que foi fabricado algo em torno de 50 veículos. Vários carros foram utilizados em competições, e poucos carros podem hoje ser encontrados e eles são diferentes um do outro, pelo fato da produção ter sido em pequena escala, praticamente artesanal o



Painel em madeira jacarandá

fabricante permitia ao comprador sugerir algumas modificações, e assim os carros acabaram tendo muitas variações, sendo difícil encontrar dois idênticos.

Carro de competição - Lorena-Porsche GT (Foto: <http://www.webng.com/lorenagt>)



Características **técnica Lorena GT**

Motor e câmbio VW a ar do Fusca (com preparação).

Sistema: quatro cilindros opostos horizontalmente.

Cilindrada: 1584 cm³.

Dois carburadores Solex- PID32

Potência máx.: 70 hp a 4600 rpm (SAE)

Torque máx.: 12,5 km a 2600 rpm (SAE)

SUSPENSÃO

Dianteira: duas barras de torção (feixes) com estabilizador, braço superior e inferior simples, amortecedores telescópicos de dupla ação.

Traseira: duas barras de torção, eixos oscilantes, chapas tensoras, amortecedores telescópicos de dupla, ação.

RODAS E PNEUS

Aros: 5 X 13. - Pneus: dianteiros 560 X 13 - traseiros 640 X 13.

CHASSI E CARROCERIA

Plataforma do Fusca VW 1300. Carroceria em fibra de vidro.

Bancos individuais. Duas portas.

DIMENSÕES

Distância entre eixos: 2.400 mm

Bitola dianteira: 1.355 mm

Bitola traseira : 1.338 mm

Altura máxima total: 1050 mm

Propagandas da época



A sua disposição em três modelos:

1.300 com dois carburadores.

1.500 com dois carburadores

1.600 com dois carburadores.

Opcional:

O Lorena GT pode ser adquirido VW

O Km. ou somente sua carroceria.

Rodas de magnésio, tala maior etc



LORENA - IMPORTAÇÃO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO LTDA.

RUA DR. MIRANDA AZEVEDO, 1234 - TELEFONES 62-2904 - 62-6167
SÃO PAULO



O "Lorena GT" é uma combinação do que existe de mais avançado no Ford GT 40 e no Porsche 904. A diminuição sensível de peso e as linhas aerodinâmicas, aumentam consideravelmente, mesmo sem maiores adaptações, a performance do seu Volk.



A sua disposição em três modelos:
1.300 com dois carburadores.
1.500 com dois carburadores.
1.600 com dois carburadores.

Opcional: O Lorena GT pode ser adquirido VW O Km. ou somente sua carroceria. Rodas de magnésio, tala maior etc.



E
DENTRO...
A MELHOR
MECÂNICA!

LORENA
IMPORTAÇÃO
INDÚSTRIA E
COMÉRCIO LTDA.

RUA DR. MIRANDA AZEVEDO, 1234
TELEFONES: 62-2904 - 62-6167

KARMANN-GUIA



O Karmann-Ghia é fruto de um projeto de fabricar um carro esportivo que não custasse caro.

E assim no dia 14 de julho de 1955 ele foi apresentado à imprensa europeia. Nasceu da união do fabricante de carrocerias alemão Wilhelm Karmann com o italiano Luigi Segre - designer do estúdio Ghia, que



recebeu uma participação em cada unidade vendida. Logo no início da produção na Alemanha, 50% dos carros eram exportados para outros países europeus, além de Estados Unidos e Canadá.

Aqui no Brasil tudo começa no início dos anos 60, montado sobre chassi completo com toda mecânica do Fusca pela Karmann-Ghia. Esta empresa confeccionava e montava a nova carroceria esportiva. A ideia inicial era importar carrocerias da Alemanha e montá-lo em São Bernardo do Campo, só que o então presidente da república,



Jânio Quadros, baixou uma nova lei que limitava as importações, atingindo de cheio a Karmann-Ghia. Assim a empresa recrutou 36 jovens aprendizes para aprender o ofício na Alemanha, e por lá ficaram por aproximadamente 2 anos. Assim em 1962, graças a mão de obra destes funcionários, começaram a ser produzidos os primeiros Karmann Ghias nacionais, processo totalmente manual.



artesanal, que usava muitos quilos de estanho para encobrir as emendas. Com um motor de 1200 cc, de 36 cavalos, refrigerado a ar, ele não ia além dos 118 km/h de máxima. E a aceleração levava mais de 30 segundos para ir de 0 a 100 km/h. Foi assim até 1967, quando passou a dividir com a Kombi o motor 1500 e ganhou 16 cavalos, andava um pouco mais, chegava aos 135 km/h e baixou mais de 4 segundos no 0 a 100 km/h. A grande vantagem desta mecânica era a já tradicional

O aspecto esportivo era realçado por suas proporções e pelo perfil aerodinâmico. Baixinho mas esbelto, ele tinha 1,33 metro de altura e 4,14 metros de comprimento, com peso de 820 quilos. A carroceria poderia vir, como opcional, com a pintura tipo “saia e blusa” (capota de uma cor e a carroceria de outra).

A carro era mais pesada que o sedan (815 kg, contra 740 kg), fruto do processo de construção





confiabilidade VW, que raramente deixava seu proprietário na mão, além disso o carro era assistido pela ampla rede de concessionárias da marca.

O Karmann-Ghia foi projetado para duas pessoas, mas na realidade, no pequeno banco de trás podia acomodar mais duas crianças, ou ser rebatido para levar bagagens no espaço que havia entre o banco e o compartimento do motor.

No interior, os bancos eram revestidos de couro nada muito luxuoso. O painel pintado na cor do carro, mas a parte superior era revestida de couro como nos bancos, os instrumentos apenas velocímetro, marcador de combustível e um relógio de horas, nada muito sofisticado para não encarecer o carro, e nem por isso deixou de fazer um grande sucesso e tornar um carro de desejo.

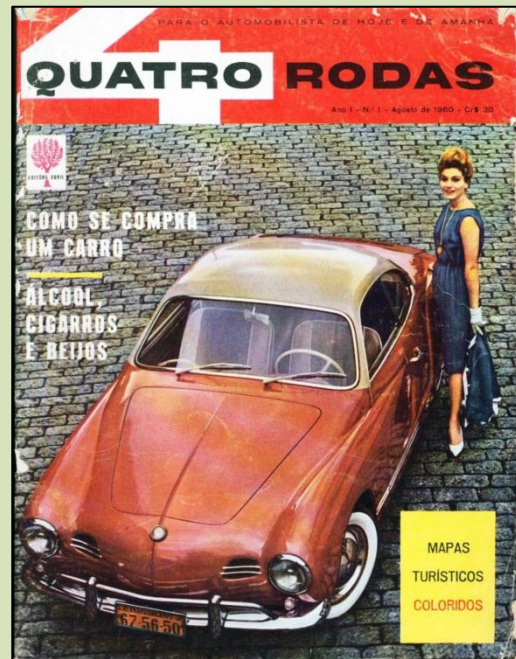




carros cuja carroceria vinha nas cores verde, azul e tabaco. Em 1967, além do citado aumento de cilindrada, o sistema elétrico passou a ser de 12 v, substituindo o antigo de 6 v

Em 1968, o Karmann-Ghia passou a ser disponível com revestimento plástico no painel, que imitava jacarandá. Já as lanternas traseiras aumentaram de tamanho e as rodas ganharam aberturas novas, com formato trapezoidal, o sistema elétrico de 6 volts foi substituído pelo de 12 v. Neste mesmo ano, a linha cresceu com a chegada do conversível, do qual só foram produzidos 177 exemplares. Atualmente o conversível passou a ser um carro muito desejado entre os colecionadores.

Durante toda a vida do Karmann-Ghia ocorreram poucas mudanças: em 1964 as rodas vinham com aberturas que melhoravam a ventilação dos freios. Em 1966, houve mudanças no interior do veículo, com novas cores no estofamento, em tons creme para



Capa da edição N. 1 da Revista Quatro Rodas – 06/1960

Em 1970 ele foi remodelado, sofrendo as mudanças mais significativas, recebeu um novo motor com 1600cc equipado com dois carburadores tornado mais veloz (agora 140 km/h), novos para-choques com perfis retos e lanternas traseira maiores, novas forrações laterais com revestimento imitando madeira jacarandá, além de bitolas maiores ele recebia rodas e calotas tudo vinha da linha TL Variant recém lançada pela VW.

Até 1972, último ano de sua fabricação, foi produzido 23.400 carros.

Produção do Karmann-Guia

1960 – 3*
1961 – 0
1962 – 759
1963 – 1.668
1964 – 2.285
1965 – 1.951
1966 – 2.400
1967 – 3.009
1968 – 5.000
1969 – 3.459
1970 – 2.083
1971 – 702
1972 – 61



FNM ONÇA

Mais um carro que nasceu por “culpa” do sucesso do Willys Interlagos, tanto nas pistas como nas vendas para o público em geral. A Vemag, como vimos anteriormente, já preparava seu concorrente, o GT Malzoni. Desta vez foi a estatal FNM (Fábrica Nacional de Motores) que tentou entrar neste segmento.



Para esta empreitada a empresa procurou nada menos que o nosso carroztiere Rino Malzoni, que logo aceitou mais este novo desafio em 1964, mesmo ano em que o projeto GT Malzoni estava em pleno curso. A mecânica deste novo esportivo deveria ser a mesma usada no FNM 2000.



O primeiro protótipo ficou pronto no final do mesmo ano, mas não agradou a direção da empresa. Já o novo e definitivo desenho, que foi inspirado no Ford Mustang, foi lançado no Salão do Automóvel de 1966, recebendo o nome de Onça.

Nesta época o FNM tinha uma versão mais potente chamado de Timb, cujo motor era um pouco mais potente que o FNM 2000, com 115 cv e taxa de compressão 8,25:1. A plataforma era enviada para a fazenda em Matão onde era encurtada em 22 cm, e ganhava a carroceria em fibra de vidro já devidamente pintada. Em seguida o

carro era reenviado para Duque de Caxias - Rio De Janeiro (base da fábrica da FNM) onde recebia a parte elétrica e toda a decoração. A fabricação do Onça era artesanal.

Depois do carro pronto, seu peso total ficava em torno de 1.100 quilos (160 quilos mais leve que o FNM 2000) e vinha com muito luxo como bancos de couro e volante esportivo da marca Walrod (mesmo que seria usado futuramente no Charger RT).

O Onça foi um dos maiores destaques do Salão, no mesmo evento em que a indústria automobilística mostrava várias novidades como o cobiçado e luxuoso Galaxie 500 da Ford, o Simca Esplanada (substituto do Simca Chambord) e do Puma DKW (evolução do GT Malzoni).

Com seu custo de produção elevado, a baixa produtividade da produção artesanal e ainda a decisão do governo, em 1967, de vender a FNM encerrou a meteórica vida do Onça. Hoje em dia não se sabe ao certo quantos carros foram fabricados, mas com certeza foram apenas algumas unidades. Pelo que se tem notícias existem ainda dois sobreviventes que estão nas mãos de colecionadores, que com certeza conservarão mais este capítulo da nossa história do automóvel brasileiro.



GT MALZONI

O GT Malzoni Nasceu da necessidade da Equipe de competições da Vernag em fazer um veículo que pudesse competir com as Berlinetas Willys Interlagos, então quase imbatíveis nas pistas da categoria Grão-Turismo desde o início de 1962.

A missão de construir o novo carro ficou a cargo de competente projetista Genari “Rino” Malzoni, italiano que residia no Brasil, na cidade de Matão, interior de São Paulo.



A mecânica que deveria ser usada para o novo esportivo seria a mesma DKW usada pelos veículos de série, com os seus inconfundíveis motores de dois tempos, três cilindros e 1.000 cc. *(O emblema da grade - Quatro empresas se uniram formando a AUTO UNION. Estas empresas, DKW, AUDI, HORCH e WANDERER, e escolheram como símbolo desta união, as quatro argolas entrelaçadas.).*

O Carro com o estilo final ficaria pronto em 1965, chamando-se oficialmente de GT Malzoni. Tinha a carroceria reforçada com fibra de vidro, substituindo a antiga, mais pesada, em chapa de aço. Estes carros eram construídos em outra fazenda de



Rino, em Chimbo, também no interior de São Paulo, e eram oferecidos em duas versões, uma mais luxuosa para ser usada nas ruas e a “espartana”, sem calotas e com o acabamento interno mais simples, destinado principalmente para as competições, sempre utilizando a tradicional mecânica DKW. Os carros de rua, sem nenhuma preparação de motor, podiam atingir velocidades acima de 145 km/h, nada mal para os padrões da época. Nesta mesma época foi criada a empresa Lumimari (Junção dos nomes: Luis Roberto Alves da Costa, Milton Masterguin, Marinho e Rino Malzoni), com a incumbência de produzir o carro em serie.

As primeiras três unidades foram vendidas a Vemag, onde o então chefe de competições Jorge Lettry foi o responsável pela preparação dos carros, que depois de prontos podiam atingir velocidades impressionantes, próximas do 180 km/h.

A estreia nas pistas ocorreu em durante sua história até o final de



ocorreu em março de 1965, 1966 quando a equipe Vemag foi desfeita, o GT Malzoni fez bonito nas pistas, com várias vitórias no currículo, enfrentado inclusive carros mais potentes .



O GT Malzoni escreveu uma das mais belas histórias da indústria automobilística brasileira, atualmente são carros raros e cobiçados entre os colecionadores. No final de 1966 a Lumimari apresenta a evolução do GT, agora rebatizado de Puma, como veremos a seguir.

PUMA

Como já foi dito, história do Puma se inicia em 1964, na cidade de Matão, no interior de São Paulo, quando um grupo de aficionados por automobilismo, liderados por Rino Malzoni, resolvem criar um automóvel esportivo. Já em 1965, os primeiros protótipos do "GT Malzoni" eram expostos.



Em 1967 o modelo, rebatizado como Puma, entra em produção. Era um cupê esportivo, o segundo produzido no Brasil em fibra de vidro (o primeiro fora o Willys Interlagos). Seu desenho, belíssimo, criado por Anísio Campos, lembrava muito a Ferrari 250 GTO daquela época. A mecânica era DKW 1.0 tração dianteira.

Como a fábrica DKW foi comprada pela VW naquele mesmo ano, e a linha Vemag foi retirada de produção, o Puma-DKW teve vida curta: apenas 130 unidades foram produzidas.



Com o fim da produção dos DKW, a Puma teve de projetar outro esportivo com um novo desenho com linhas mais modernas, que foram baseadas em modelos mais atuais, como a Lamborghini Miura, pois teria nova mecânica.

O novo GT utilizaria chassi e suspensões Karmann-Ghia e motor Volkswagen arrefecido a ar, de 4 cilindros e 1.500 cm³.

Em 1968 começam as negociações com a VW para a utilização do tradicional conjunto mecânico daquela empresa.





Assim em 1971, é iniciada a produção da linha GTS/GTE (o GTS um conversível e o GTE um cupê). Sem dúvida nenhuma, dentre todos os carros criados por brasileiros com capital nacional, este foi o de maior sucesso. Havia também a versão conversível do GTE denominada Puma GTE Spyder, que trazia além da capota de lona, um opcional muito elegante; a capota rígida (pouco usada).

O modelo estreia ainda rodas com desenho exclusivo confeccionadas em magnésio a liga leve da época.

O Puma GT 1500 utilizava o chassi Karmann Ghia encurtado em 25 cm e mecânica VW a ar. O motor 1500 cc recebia um Kit especial com dupla carburação Solex-Brosol 32 e escapamento esportivo, subindo sua potência para 60 cv e levando o carro à velocidade máxima de 150 km, a fábrica oferecia também várias opções de

comando e
relações de
câmbio aumentava
ainda seu
desempenho. O
novo modelo
possuía agora
motor e tração
traseira. Tinha
bolha nos faróis, e
um inovador vinco
no capô, que
terminava junto ao
logotipo cromado.



Com um desenho que impressiona pela beleza, e aerodinâmica; e também à ótima dirigibilidade, favorecida pelo chassi bem trabalhado e pela direção pouco reduzida.

Com tantas virtudes o carro chegou a ser exportado para países da Europa e África. Em 1971 o modelo recebe a nova sigla GTE, GTS e o motor 1600 do Karmann-Guia, esse novo motor de 70 cv a 4700 rpm permitia velocidades de até 170 km/h, havia ainda como opcionais motores de 1.700, 1.800, 1.900, 2.000 cm³.



Em meados de 1976, GTE e GTS recebe profundas modificações na carroceria, com o novo chassi agora o da VW Brasília que é mais largo que o Fusca, o espaço interno melhora bem. O esportivo ficou mais alto e largo, e com todas estas melhorias teve um melhor comportamento dinâmico, a lateral ficava mais moderna,



ganhando janelas traseiras no lugar das antigas entradas de ar, que foram para a nova tampa do motor que forma uma traseira mais alta com novas lanternas, agora da VW Kombi. Na frente muda capô com rebaixo para entrada de ar interno, e obviamente a largura.

Em 1982 cupê e conversível passaram a ser chamado Puma GTC e GTI, o modelo de maior sucesso de todos os Pumas. Vieram com ligeiras modificações na carroceria: maçanetas embutidas do Alfa Romeo 2.300, novos para-choques com polainas, lanternas de Brasília, pisca frontal acima do para-choque com o mesmo formato dos faróis. O modelo permaneceu até o final da década de 1980.



A versão P018 é rara e tem poucas informações sobre ela, foi desenvolvido pela Puma para aos poucos substituir as versões GTI e GTC, ele foi projetado no início de 1981 e era o projeto número 18 da Puma, daí seu nome ter ficado como Puma P 018, (P, de projeto) montados com suspensão igual ao da Variant II, motor 1700 a ar, comando P2, dupla carburação Solex 40 e câmbio mais longo. Possuía rodas com desenho exclusivo.

Depois de ser comprada pela **Alfa Metais** em 1987, a Puma retoma a produção com pequenas mudanças estéticas na carroceria do P 018, mas, com nova denominação Puma AM1, AM2 que usavam o motor VW refrigerado a ar, carburação dupla e ignição eletrônica. O AM3 e AM4 foram as últimas versões dos “Puminha” agora com Chassi Monobloco em Fibra com o motor VW AP1800 "a água", mais moderno e eficiente. Além disso, essa modificação exigiu um radiador de água, que veio do VW Santana e foi instalado na traseira, onde recebe ar através das novas tomadas de ar instaladas nas laterais traseiras, com tudo isso o rendimento melhorou bastante. Deste modelo foram produzidos menos de 50 veículos entre 1981 e 1985.



Puma GT 4R

Esta versão não faz parte do catálogo, na realidade é um Puma especial que foi construído só três unidades, mas foi sem dúvida um dos mais exclusivos carros já fabricados no Brasil. Em 1969 a Revista QUATRO RODAS teve a ideia de presentear três leitores em uma campanha promocional para aumentar as vendas da revista. Os cupons para o sorteio saíram em três edições da revista, que eu também participei sonhando é claro ser um dos felizardos, mais ficou só no sonho.



Fotos GT 4R: Revista 4 Rodas



esportiva próximo ao chão.

O destaque deste esportivo foi a personalização no interior, nas linhas da carroceria e no acabamento tudo muito exclusivo. Foi um dos carros mais desejados do Brasil, e que realmente só três felizardos conseguiram ter este carro de sonho.

Para projetar ninguém melhor que Rino Malzoni, Anísio Campos, Jorge Lettry e Milton Masteguin, a equipe que fez o cobiçado Puma.

A plataforma foi cedida pelo Karan-Ghia. Motor VW 1600, temperado com dupla carburação Solex 32/34 e comando de válvulas P2. O com relação com uma relação mais curta. A estabilidade era melhor que a do Puma. No interior bancos revestidos de couro, console que divide o habitáculo, a posição de dirigir é

Fotos GT 4R: Revista 4 Rodas



Puma GTO

No início dos anos 70 surge Puma GTO, ou o Puma Opala um cupê 2 + 2 um esportivo totalmente novo e bem maior. Com desenho de Rino Malzoni e no estilo dos carros americanos, o novo Puma tinha um desenho bem mais atraente e agressivo, lembrando os “Musclecars” americanos. Com desempenho compatível ao estilo esportivo andava mesmo.





A mecânica Opala, por ser eficiente e potente, servia à perfeição para o GTO, com um chassi tubular desenvolvido para receber a carroceria de fibra de vidro do novo Puma. Com exceção da plataforma, boa parte dos componentes vinha mesmo do Opala, como o conjunto motor e câmbio, a suspensão dianteira e o sistema de freios, a disco na frente e tambor atrás, entre outros componentes. O motor era o 6 cilindros 4.100 com 140 cavalos

depois o motor 250S com 171cv do o Opala SS já no novo modelo GTB. Tinha excelente torque e velocidade final perto de 180Km/h.

Depois de ser comprada pela **Alfa Metais** em 1987, o Puma GTO retoma a produção com uma reestilização na carroceria.

Foi fabricado até o final de 1984 com um total de 1.777 unidades.



GT MALZONI

O GT Malzoni apresentado neste capítulo apesar de ter nome igual ao anteriormente mostrado, mas é outro carro. O primeiro tinha motor dianteiro DKW Vemag, já o segundo a mecânica é VW 1600 a ar.



Ter um carro totalmente exclusivo é o desejo de consumo que todo apaixonado por carros tem, já torna-lo realidade é um caminho para poucos, não para o universitário Francisco “Kiko” Malzoni, que intercalava os estudos na faculdade de economia com modificações nos carros que dirigia. Ele aceitou o desafio de um amigo que queria um carro totalmente novo. Aqui vale uma explicação e referência genética. Se você ainda não estabeleceu a ligação, Kiko é filho de Genaro “Rino” Malzoni, idealizador do Puma e um dos sócios da fábrica que o produziu. Para executar o pedido de um carro exclusivo, ao fim de 1975 Kiko pediu ao pai a forma do GT 4R – esportivo do qual foram feitos apenas três exemplares, sorteados numa promoção em 1969 entre os leitores de QUATRO RODAS (carro citado algumas páginas atrás), que serviria de base para o projeto.



O GT foi desenvolvido na oficina de um amigo no Rio de Janeiro. Pintura e acabamento foram feitos em São Paulo. Rino gostou tanto do trabalho do filho que decidiu levar o carro ao Salão do Automóvel de 1976, ainda que achasse que o preço alto deveria inviabilizá-lo.

Surpreendentemente, o custo de produção não foi



suficiente para afastar os candidatos e os dois decidiram produzir o carro em Araraquara (SP), local em que foram concebidos os protótipos Puma, depois a produção foi transferida para Matão (SP), onde ficava a Marques Indústria e Comércio de Veículos, que adquiriu a patente do projeto.

Na carroceria foi mantida as linhas básicas de seu antecessor o GT 4R, do qual originou, mas exteriormente ganhou linhas mais modernas deixando o carro atual e muito bonitas, a frente mais afilada com faróis embutidos, a traseira toda remodelada também deu um ar mais esportivo e jovial ao modelo, dando uma identidade própria ao carro.

No interior os bancos eram originalmente de veludo e reclináveis só para duas pessoas e as portas, revestidas de couro, tinham vidros elétricos. Ao volante, a ergonomia era boa se considerar que o projeto do carro era dos anos 60. Forrado de couro, o painel como manda um esportivo era completo com instrumentos de fácil leitura, mas o volante atrapalhava um pouco a visão. A opção pela mecânica Volkswagen a ar facilitava a vida do construtor por ser a mesma do projeto de origem, mas era limitada pelo motor 1.600 a ar de 65 cv (a mesma usada na VW Brasília). Em



compensação, o carro nas frenagens mais bruscas, não alterava a trajetória e parava bem. Em defesa do desempenho de seu carro, Kiko autor do projeto afirma que, pelo fato de ter acordo com os principais preparadores da divisão 3 na época, boa parte da produção saiu com motor preparado 2.0 e potência em torno de 110 cv.

De 1975 a 1978 sua produção estimada foi de 35 a 45 unidades produzidas no total. Devido à pequena quantidade produzida e ser um belíssimo esportivo tornou se uma raridade um modelo só é visto em exposições importantes.

KARMANN-GUIA TC



A Volkswagen apresentou no Salão do Automóvel de 1970, o Karmann-Ghia TC (Touring Coupê, ou cupê de turismo) para substituir o Karan Guia. Ao contrário do primeiro, a criação do TC saiu das pranchetas dos estilistas da fábrica de São Bernardo da Volkswagen, que depois repassou o projeto para a Karmann-Ghia brasileira, que fabricava as carrocerias basicamente constituía um novo carro. Baseava-se na plataforma dos recém lançados VW TL e Variant.



A sua traseira fastback e detalhes dos faróis e para-lamas o faziam assemelhar-se muito ao Porsche 911, de onde inegavelmente foi inspirado seu projeto.

O Karmann-Ghia TC foi desenhado pelo próprio departamento de estilo da VW do Brasil, que depois repassou o projeto para a Karmann-Ghia brasileira, que fabricava as carrocerias.

Seu interior era esportivo e tinha mais espaço que seu antecessor, os bancos eram altos e atrás levava mais duas pessoas com relativo conforto era um 2+2. Abrindo a tampa traseira cabiam bagagens e dava acesso ao motor por uma tampa acarpetada.



A adoção de freios a disco nas rodas dianteiras e um baixo centro de gravidade contribuíam para o apelo esportivo que a montadora queria do modelo. O motor um 1600, mas plano também do TL-Variant, de 65 hp a 4600 rpm; sistema de alimentação com dois carburadores não empolgava, mas era capaz de atingir 145 km/h graças a sua aerodinâmica, era um esportivo bonito e comportado da VW.

Problemas de vedação e ferrugem e a concorrência do SP2 e Puma GTE que eram muito superiores a ele, contribuíram para o final de sua produção em 1975, com 18.119 unidades produzidas.



Produção do Karmann-Ghia TC

1970 – 1.024

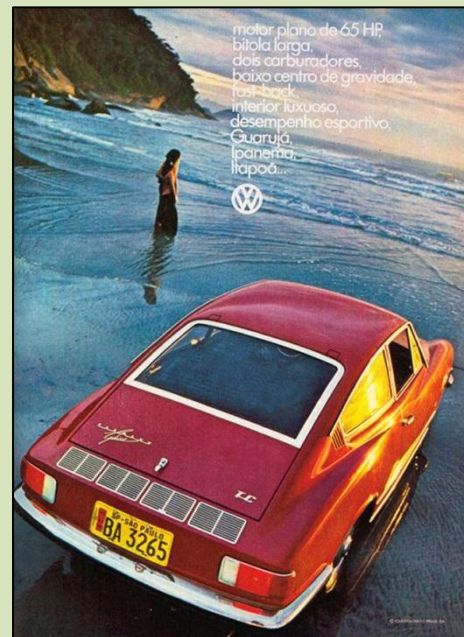
1971 – 7.309

1972 – 4.076

1973 – 2.219

1974 – ---

1975 - 469



VW SP 2



No Brasil, no início da década de 70 o mercado era limitado quanto às importações, os carros esportivos estavam no auge com muitos carros produzidos por pequenas empresas principalmente o Puma. A VW tinha o Karmann-Guia em duas versões, a tradicional lançado em 1962, e o TC uma tentativa de dar novas linhas ao clássico. As vendas do Karmann-Guia não tinham o mesmo sucesso do Puma, que estava no auge e era um verdadeiro sonho de consumo. A VW decidiu participar do mercado esportivo com um novo carro, arrojado e moderno.



A VW lança oficialmente seus novos esportivos na Feira da Indústria Alemã em março de 1971, mas foi lançado um ano depois em 1972. Foi produzido na plataforma da Variant/TL, com o mesmo motor boxer a ar sendo o 1600 cm³ de 65 cv para o SP1 e o 1700 cm³ com 75 cv para o SP2 que ainda tinha um diferencial mais longo e chegava aos 160 km/h. Poucos SP1 foram feitos, algo em torno de 168 unidades devido ao fraco motor e a diferença de preço que era pequena. O SP2 foi a versão que prevaleceu sendo a mais conhecida.





A carroceria de aço estampado de linhas belas e aerodinâmicas agrada em todos os ângulos. Seu desenho foi considerado pela revista alemã Hobby como o VW mais bonito do mundo em 1972. Uma das principais características do design do SP2 é a silhueta alongada, que reforça ainda mais a baixa altura do modelo: 1158 mm de altura. Isso se deve à utilização da plataforma da Variant sem corte mantendo o entre-eixos de 2,40

metros. Por isso, apesar de ligeira mente mais alto que o Puma, o SP dá a clara impressão visual de ser mais baixo. Esta característica é reforçada pelo longo capô dianteiro e o para-brisa bastante inclinado, mas ele é ainda o modelo nacional de série mais baixo produzido.

O nome SP deixa margem as especulações seria uma homenagem a São Paulo, estado onde foram projetados. Outras fontes dizem ser as iniciais de Sport Prototype, ou a mais plausível hipótese de que o termo SP em inglês pode ser usado como diminutivo de Sport, conclui-se que o atual presidente da VW, Rudolf Leiding tinha a intenção de tornar o SP num esportivo mundial. O que talvez não tenha ocorrido devido logo após a

apresentação do carro, Rudolf Leiding o pai do projeto voltou à Alemanha, onde assumiria o comando da nova subsidiária do grupo VW, deixando o SP “órfão”. Mesmo assim ele teve algumas unidades exportadas por diversos países.

O SP2 sempre foi a versão preferida, já que o SP1, mais simples e menos potente, não vingou. Luxuoso com um desenho belíssimo tinha bancos anatômicos revestidos de couro sentava-se a 15cm do solo dando a sensação de esportividade. Os cintos de segurança já eram de três pontos. O painel e o console central formavam uma única peça onde abriga o rádio, além de velocímetro com hodômetro parcial, vinha com conta-giros, marcador de temperatura do óleo, amperímetro e relógio. Com portas amplas com belo revestimento interno, o interior era digno de um esportivo puro sangue, atrás dos bancos cuidadosamente acarpetados ainda cabiam as bagagens de dois ocupantes.

O motor traseiro é isolado da cabine por uma tampa como na Variant e TL.

Com 1700 cc no SP2, e 75 cavalos de potência, dupla carburação, era o plano (ventoinha deitada), fazia de 0 a 100 km/h em 17,4 segundos e chegava aos 153 km/h. Equipado com pneus radiais, sua estabilidade era considerada boa. Os freios,



a disco na dianteira, eram mais que suficientes.

Um SP2 branco encontra-se em exposição no Museu Volkswagen localizado na fábrica de



**Como chegar a um lugar importante
sem paletó e gravata e continuar importante.**

Quando v. entra num VW SP, velhos e absurdos tabus vão ficando para trás. Visto por fora, o VW SP, acaba com aquela velha lenda de que só os europeus sabem desenhar carros esportivos.

Visto por dentro, ele põe abaixo outro velho tabu: o de que só carros importados têm certos requintes de sofisticação. Como bancos reclináveis em forma de concha, luxuosamente revestidos. Tapetes de puro buclê de nylon. Painel acolchoado e console integrado.

Rádio. Velocímetro com dois odômetros. Relógio elétrico. Conta-giros. Amperímetro. Indicador da temperatura do óleo do motor. Ventilador com duas velocidades. Botões tipo teclado. Volante esportivo.

O VW SP tem todas essas bossas - e um pouco mais: sua mecânica é Volkswagen.

Agora dê a partida e sinta a emoção de dirigir-lo. E note como as pessoas vão olhar para v. de um modo diferente, com um outro tipo de respeito. Mesmo que v. esteja de "blue-jeans" e camisa esporte.



SP2 no Museu da VW em Wolfsburg

Wolfsburg, na Alemanha um legítimo representante do desenho brasileiro à vista de todo mundo.

Foram produzidas até dezembro de 1975, 10.207 unidades o que pode ser considerado um sucesso no mercado brasileiro na época. O SP hoje é um dos carros da VW mais cobiçados entre os colecionadores em todo o mundo.

Squalo GT



Foto: Saloma do Blog

Lançado em 1980 pela DANKAR Indústria e Comercio Ltda., o Squalo era um esportivo com um bom desempenho nas retas e nas curvas, ele andava bem, pois tinha outro conceito não usava motor e plataforma do Brasília, muito comum dos fora-de-séries no Brasil antes.



Foto: Saloma do Blog

Utilizando motor e câmbio do Passat TS 1.6 em posição central, chassi tubular próprio, com túnel central formando por dois “U” sobrepostos de forma invertida, suspensão dianteira do Brasília, a traseira é o conjunto dianteiro do Passat (sem a caixa de direção), como consequência, o carro tem freio a disco nas quatro rodas e direção do Brasília. A carroceria que vestia essa mecânica era de estrutura tubular coberta por fibra de vidro. Seu desenho moderno e bonito em alguns aspectos lembra o Puma. Na frente o destaque era os faróis



Foto: Eng. Antônio Medeiros/ DANKAR & Foster



Foto: Eng. Antônio Medeiros/ DANKAR & Foster

escamoteáveis. A lateral onde está a maior semelhança com um Puma GTE, com o vinco ao centro, harmonizava com as linhas do teto. Na traseira, uma terceira porta abrindo juntamente com o vidro, abaixo as duas lanternas de formato trapezoidal. No meio há uma imitação de grade, em plástico preto. No conjunto final o desenho gerou discussões, agradando alguns e outros não. Esse esportivo, apesar de um bom projeto, um bom acabamento e bem equipado, não chegou a revolucionar o mercado, passando pela história quase desapercibido.

Mas tudo isso não é razão para a fraca venda do veículo, alguns outros itens devem ter sido mais relevantes, como o alto preço de CR\$ 464.000,00 em 1980, sendo que um Puma GTE custava CR\$ 276.850,00; Bianco S

CR\$ 361.780,00; Dogde Charger R/T CR\$ 364.900,00; Ford LTD CR\$ 469.897,00 e o Puma GTB S2 CR\$ 600.981,00, na época era o veículo mais caro nacional. Sua pequena produção artesanal teve poucas unidades comercializadas, não se sabe quantas, mas fica aí o registro de um carro que também teve sua importância no cenário nacional dos esportivos.

Beleza esportiva com luxo e potência

O Squalo é o único carro esportivo de sua categoria com estas características:

Motor, câmbio e suspensão Passat TS, montados entre eixos - Carroceria de fibra de vidro - Faróis escamoteáveis - Para-brisa traseiro térmico - Limpador de para-brisas embutido - Rodas de magnésio aro 13 - Freios a disco nas 4 rodas.

Fabricação e vendas:

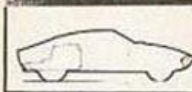
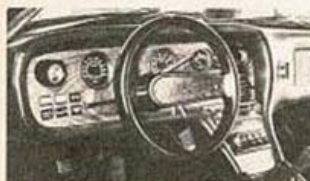
Dankar Ind. e Com. de Veículos Ltda.

R. Araticum, 219 - Largo do Anil - Jacarepaguá - Rio - Tel. 342-1735

SQUALO



www.pumaclassic.com.br



Carroceria esportiva - no interior, o conforto e a sofisticação de um veículo de categoria esportiva. Mecânica Passat com motor entre eixos. Freio a disco nas 4 rodas. Tanque de 60 litros. Pneus resists. Teto solar opcional. Chassis com motor de injeção a gasolina ou álcool.

SQUALO

Beleza esportiva com luxo e potência



Fabricação e vendas:
**DANKAR IND. COM.
DE VEÍCULOS LTDA.**
Rua Araticum, 219 -
Largo do Anil - Jacarepaguá
Rio - Tel. 342-1735

MP Lafer



A ideia de fazer o MP veio da união da paixão de um funcionário da indústria de móveis Lafer pelo modelo inglês MG TD 1952 com a visão de Percival Lafer, o dono da fábrica de móveis que leva seu sobrenome.

Era o início dos anos 70 e as réplicas começavam a fazer sucesso nos Estados Unidos. O projeto foi



desenvolvido sobre a plataforma do VW Fusca, pois o entre eixos do MG é praticamente o mesmo do Fusca. Em 1974, seis protótipos foram feitos. Antes, porém, o carro já havia sido apresentado no Salão do Automóvel de 1972, onde apesar da discrição do estande, foi um dos destaques da mostra.

Com a produção de um carro por dia, chegando a dois entre os anos de 1984 e 1986. Autorizado pela MG inglesa e com garantia VW, o carro foi um grande sucesso e o sonho de

consumo dos amantes de carros exclusivos e ainda caiu nas graças de celebridades como Jô Soares, Clodovil, Elis Regina, Sonia Braga - e também de gente menos famosa, mas igualmente formadora de opinião. O MP pouco mudou ao longo de sua existência.

A principal alteração aconteceu na fase inicial. O carro originalmente teria portas tipo suicida, como o MG. Mas essa ideia não sobreviveu à fase de protótipo. No visual, ganhou detalhes de acabamento e lanternas traseiras



com um desenho próprio (nos dois primeiros anos elas eram emprestadas do Fuscão). Na mecânica, o motor 1500 de estreia foi trocado pelos 1600 com carburação dupla.

Em 1979 foi lançada uma nova versão mais esportiva o **MP Lafer TI**.

Desprovida de cromados a elegante grade dianteira, sua marca registrada era pintada na cor do carro e mais inclinada harmonizando com os novos para choques era algo como um “Hot Road” de hoje.

O MP era surpreendente em vários aspectos, o desempenho era coerente com o visual, equipado com motor 1600 com carburação dupla da Brasília acelerou de 0 a 100 km/h em 18,8 segundos e ficou nos 129 km/h de velocidade máxima boa para proposta de uma réplica.

No MP, assim como em todo roadster, os passageiros se sentam deslocados para trás. Mas, pelo fato de o motor ser traseiro, há maior concentração de peso na porção posterior. O tanque de combustível, que fica na dianteira, quando cheio, melhora o equilíbrio, que não chega a comprometer a



dirigibilidade, conforme relatam os testes publicados em QUATRO RODAS.

O MP Lafer foi produzido até 1988, mas alguns exemplares ainda foram comercializados no ano de 1990. Ao longo de 15 anos foram feitos cerca de 4300 unidades. Por volta de 1300 foram exportadas para os Estados Unidos, Europa e Oriente Médio.

Ficha técnica:

Motor: traseiro, a ar, 4 cilindros opostos, 1584 cm³, carburador duplo.

Potência: 65 cv a 4600 rpm.

Torque máx. 13 mkgf a 3000 rpm.

Câmbio: manual de 4 marchas, tração traseira.

Carroceria: fibra de vidro.

Dimensões: comprimento, 391cm; largura, 157 cm; altura, 135 cm; entre eixos, 240 cm.

Peso: 776 quilos

Suspensão: Dianteira: independente, barras de torção e amortecedores.

Traseira: independente, semi-eixos oscilantes e barras de torção e amortecedores.

Freios: disco na dianteira.

Direção: setor e rosca sem-fim.



Concorde

João Storani criou um carro que celebrava os clássicos americanos dos anos 30, o Concorde.

Não dá para saber a origem exata das suas linhas. Afinal, a carroceria de fibra de vidro tinha design único. Parece, mas não era uma réplica seu desenho foi



Imagem: Livro Galaxie, o grande brasileiro - Ed. Alaúde

inspirado nos carros dos anos 30 e apenas homenageava a época. João Storani filho de italianos, comendador e empresário de Jundiaí (SP), colecionava conversíveis antigos, paixão que deu início ao projeto em 1974. Dele ainda participaram os filhos João Antônio e Cesar Augusto. A princípio Storani não pensava em comercializar o carro, mas foi convencido por se amigo Roberto Lee, presidente do Veteran Car Clube a expor no Salão do Automóvel de 1976. O interesse gerado no evento levou Storani a criar a Concorde Indústria de Automóvel Especiais.





Nessa época todo pequeno fabricante de automóveis especiais usava a tradicional plataforma com o motor VW a ar, mas este projeto foi mais inovador com mecânica do Ford Galaxie. O chassi era próprio, com entre-eixos de 348 cm, 46 cm a mais que o do já enorme Galaxie. Por outro lado, era mais de 500 kg mais leve dando-lhe uma ótima performance. Todas as versões eram conversíveis: roadster (sem teto ou janelas laterais), cabriolet, ambas de dois lugares, ou phaeton (sem vidros laterais, mas com teto, de quatro lugares). O cliente podia escolher o

acabamento. Cada Concorde era um carro único. Optava-se pelos V8 292 (4,8 litros) de 190 cv ou 302 (4,9 litros) de 199 cv e por câmbio manual ou automático. Ao volante, a versão manual lembra um conversível esportivo de alto padrão dos anos 70 até na estabilidade. O desempenho era muito bom, com motor 302 V8 e câmbio de

quatro marchas atingia com facilidade a velocidade de 190 km/h e fazia de 0 a 100 em uns 9,1 segundos, marca significativa para a época.

Ao total, foram produzidos 15 carros até 1980, sendo dois exportados.

Storani morreu aos 72 anos, em 1996.

Até hoje a família mantém desde novas três unidades do Concorde, projeto que é um raro exemplo de



como se pode ser fiel ao passado e ainda manter um ar de originalidade com um desempenho digno de um grande esportivo.

Avallone TF



● Avallone TF foi uma réplica fiel do MG TF 1953, lançada no Salão do Automóvel de 1976 foi desenvolvida pelo piloto profissional e construtor de carros de corrida, Antônio Carlos Avallone tendo o máximo de fidelidade ao conceito original do MG TF, construiu um chassi próprio com chapa aço dobrada em “U” para abrigar o motor de quatro cilindros do Chevette 1.4 na dianteira, com tração traseira ficando assim semelhante ao MG TF original.

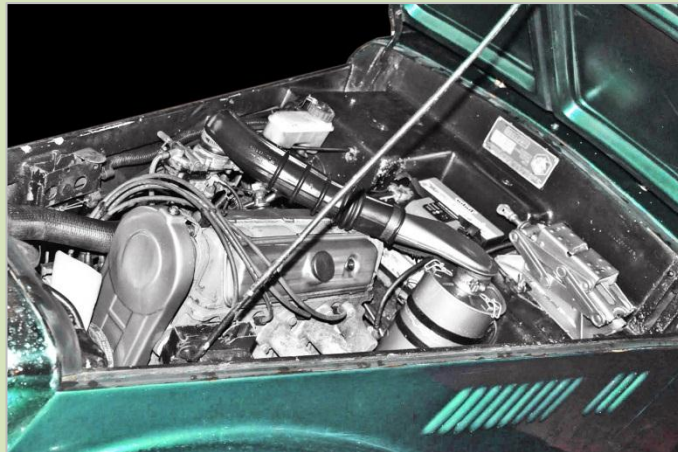
Além do motor, o Chevette cedia o câmbio, eixo dianteiro, diferencial, freios e diversos componentes menores.



Era justamente isso que o fazia diferente, e mais original dado uma dirigibilidade bastante agradável.

Com esta concepção, o construtor se contrapôs ao caminho seguido pela o MP Lafer, que reproduzia o MG TD, gerando um carro totalmente diferente do original ao adotar a mecânica da Volkswagen com chassis do Sedan Fusca, de motor traseiro refrigerado a ar. O desenho era fiel ao original. Os instrumentos eram octogonais, como nos logotipos da MG e da Avallone

Posteriormente o carro foi recebendo melhorias, como motor do Chevette 1.6, o 2500cc do Opala e também o 1.6 do Monza



deixando o carro excelente desempenho.

Anunciado como o nacional mais veloz da época, o Avallone 11/2.5-MTC era apresentado na edição da revista 4 Rodas de março de 1980 com uma novidade, o quatro-cilindros 151-S de Opala equipado com turbo. Na dobra do capô para os para-lamas desse TF, uma saliência evidenciava a mudança mecânica, para comportar a saída de gases para o escapamento. O diferencial autoblocante do Opala seis-cilindros era opcional. Como resultado, 150 cv e

29,7 mkgf, com o turbo entrando em ação a 2 700 rpm. A partir de 1982, a motor passou a ser do Monza, com câmbio de cinco marchas.

No Salão de Genebra de 1978, o TF ganhou prêmio de réplica mais fiel e a própria MG mandou carta elogiando o carro.

Foram produzidas cerca de 200 unidades, algumas exportadas até com o volante do lado direito.

Antônio Carlos Avallone fechou a empresa no início dos anos 90 vindo a falecer logo depois em 2001, mas deixou sua marca na história do automobilismo nas pistas e como construtor de carros.



Miura



O projeto do primeiro Miura nasceu em 1975, baseado num desenho do então estudante de arquitetura Nilo Laschuck, e a empresa gaúcha fabricante de estofamentos e acessórios para automóveis - a Aldo Auto Capas (mais tarde Besson, Gobbi S.A) desenvolveu o esportivo. O lançamento comercial aconteceu em 1977.

Com estilo alongado, frente em forma de cunha, faróis escamoteáveis por controle eletro pneumático, O interior do carro trazia acabamento refinado, bancos em couro e limpadores de para-brisa tinham sua posição de descanso abaixo da linha do capô. O volante, regulável eletricamente em altura, constituía outro detalhe exclusivo, mantido em todos os modelos posteriores. O cupê baixo e longo (1,17m x 4,30m) de linhas agressivas com carroceria de plástico com fibra de vidro e mecânica (câmbio, suspensão e chassis) da VW Brasília 1.600 cc refrigerada a ar de 54cv, limitado para as pretensões esportivas do modelo. Em 1980 foram comercializados 600

Miuras,
inclusive
exportados
para o
mercado
sul-
americano.
Neste
mesmo ano
o veículo
sofreu
algumas



modificações de estilo - a traseira perdeu a terceira porta, ganhando vidro integrado na carroceria e acesso ao motor independente do habitáculo.

Em 1981 o carro deixa de ter refrigeração a ar e recebe o motor 1.6 do VW Passat TS, colocado na traseira e com radiador d'água frontal. Nascia assim o modelo Miura Targa - um semi-conversível inspirado no teto do Porsche 911 com mecânica do VW Passat TS. O chassi tubular projetado e construído pela própria empresa possibilitou o deslocamento do motor para frente. O peso ficou em 890 kg com o motor 1.6 e 76 cv. A suspensão



dianteira passou à McPherson e a traseira com eixo rígido. Este modelo, ainda com o perfil em cunha, marcou a grande virada da marca gaúcha no mercado de esportivos, tornando-se marca líder no segmento.

No início de 1983 foi lançado o Miura Spider - a versão conversível do Targa, com capota de lona de acionamento manual e imperceptível na aparência do veículo quando recolhida.

Em novembro de 1984, por ocasião do XIII Salão do Automóvel, foi lançado o Miura Saga - um cupê três volumes de 2+2 lugares (maior que o Targa) utilizando a mecânica da linha VW Santana, recém-lançada, com motor 1.8.

Em
1986
chegava o
requinte
máximo em
opcionais:

Miura Saga



computador de bordo com sintetizador de voz que avisava para soltar o freio de estacionamento, necessidade de abastecer ou engatar o cinto de segurança, retirar a chave da ignição. Equipado com célula fotoelétrica para acendimento automático dos faróis, rádio/toca-fitas e equalizador gráfico de som, além da TV (opcional) no painel e bar refrigerado no banco traseiro. Incorporado teto solar, ar-condicionado, direção assistida hidráulica além do já tradicional volante regulável eletricamente em altura e bancos em couro ventilado. No final deste mesmo ano (1986), a Besson, Gobbi S.A. apresentou no XIV Salão do Automóvel a "evolução" do modelo Saga -



Miura X8

o Miura 787. Cerca de cinco centímetros mais curto que o Saga e com uma terceira porta, o 787 trazia um enorme aerofólio na traseira. O veículo não possuía maçanetas externas. O sistema de abertura das portas ganhou acionamento por controle remoto. Além de todos os

itens do Saga, este modelo possui um conjunto de lanternas de estacionamento envolvendo as extremidades do veículo logo acima dos para-choques. A "luz de neon" como friso no Miura marcou época e acabou virando moda.

Durante a Brasil Transpo'87 - V Feira Nacional de Transporte, foi apresentado o Miura X8 como modelo 1988 da família Miura. Ainda mais ousado que os seus antecessores, o destaque ficava com traseira - uma ampla área envidraçada (vidro traseiro curvado), aerofólio integrado a carroceria, bancos com regulagem elétrica, espelho interno fotocrômico e todas as funções eletrônicas comandadas por microprocessador já conhecidas nos modelos

anteriores. O Miura X8 também oferecia a opção de motor turbo.

No primeiro semestre de 1988, os modelos Miura passaram a ser também equipados com o motor AP-2000 do VW Santana, o que exigiu modificações no chassi, suspensão e cofre do motor para receber o novo conjunto propulsor. No XV Salão do Automóvel foi apresentado o Novo Miura Saga, com carroceria reestilizada, mas permanecendo como um autêntico esportivo social de quatro lugares.



Miura X8

Os modelos Saga e 787 receberam vários aperfeiçoamentos decorrentes do desenvolvimento do Miura X8.

Em 1989, num espírito de evolução estilística da marca, o X8 foi sucedido pelo Miura Top Sport. Com formas arredondadas, saias laterais e aerofólio agregado ao visual, o motor VW 2.0 ainda era alimentado por carburador, até que em 1990 a versão inovada do Miura Top Sport incorporou a injeção eletrônica (mesma do Gol GTi), piloto automático e amortecedores com controle de carga, reguláveis no painel. Num show de inovações, arrojos e extravagâncias tecnológicas para a época.

Em novembro de 1990 chegou o Miura X11 - um "X8 aliviado", sem alguns itens de conforto, para garantir um desempenho mais esportivo. Outro destaque deste modelo ficou por conta do grande aerofólio traseiro, porém suas vendas foram reduzidas.



Miura Kabrio

Com a abertura do mercado para os automóveis importados, somado ao elevado custo de produção em pequena escala, a empresa gaúcha Besson, Gobbi S.A. encerrou a produção de seus modelos em 1992. Segundo informações, foram fabricadas perto de 10 mil e 600 unidades,



Miura 787



Miura 787

sendo que 35% foram do Miura Targa, o modelo mais vendido pela empresa.

A audácia e a criatividade de seus idealizadores - Aldo Besson e Itelmar Gobbi - deixou marca na história dos veículos esportivos da indústria automobilística brasileira.



Modelos / Ano de Fabricação:

- *Miura Sport - 1977 a 1981
- *Miura Targa - 1982 a 1986
- *Miura Spider - 1983 a 1986
- *Miura Kabrio - 1985

- *Miura Saga - 1984 a 1988
- *Miura 787 - 1987 a 1988
- *Miura X8 - 1987 a 1990
- *Miura TopSport - 1989 a 1990
- *Miura X11 - 1990 a 1992



Miura X11

Dardo



DARDO

O projetista Toni Bianco viu o Fiat X1/9 no Salão de Turim em 1977 e teve a ideia de fazer algo parecido no Brasil, ideia aprovada pelos diretores do grupo Caloi, ao qual pertencia a Corona S.A., empresa especializada em transporte pesado e fabricação de tanques de armazenamento de líquidos.

O Fiat 147 Rallye foi escolhido para fornecer motor, com seus 1300cc e 72 cavalos brutos, montado entre os eixos do chassi tubular projetado por Toni e recoberto por carroceria de fibra de vidro, o protótipo apresentado no Salão do Automóvel possuía estética muito próxima do original o Fiat X1/9.



Criada a empresa Dardo Indústria e Comércio, o primeiro Dardo saiu da fábrica em 1979. Diferentemente de outros fora de série, as vendas do Dardo ficavam a cargo da rede autorizada Fiat, assim como a manutenção, isso pelo fato de o Dardo ter sido testado e aprovado na sede da fábrica em Betim (MG).

Em um carro para duas pessoas, os 310 litros dos dois porta-malas somados eram mais que suficientes.



À disposição do motorista, estavam instrumentos auxiliares vindos do Passat TS. Mesclando tecido e couro, o ambiente agradável oferecia comandos bem acessíveis.

Era um modelo Targa, com teto removível de plástico leve e fácil de tirar.



Fuori Serie.



É bem possível que você nunca tenha visto um Dardo F 1.3 na sua vida. Pois é. Um fuori serie é assim mesmo: raro mesmo. O Dardo é assim. Tem tudo o que há de mais moderno nos sofisticados esportivos europeus. Motor central de 1300cc. Para-choques de fibra de vidro, alto impacto, integrados à carroceria. Chassi tubular. Spoiler dianteiro. Faróis escamoteáveis com acionamento elétrico. Rodas de liga leve. Vidro Ray-Ban.

Freios a disco nas 4 rodas. Dos porta-malas: um dianteiro, outro traseiro. Conversível tipo Targa, com teto rígido removível. Escamoteio. Escamoteio. Tudo isso com incrível economia e com mecânica Fiat. Que garante, além da qualidade, uma rede de assistência técnica por todo o país. Dardo F 1.3, 145 ver este fuori serie num dos revendedores abaixo. É bem possível que você possa a vê-lo todos os dias.

DARDO
145

Nas Concessionárias Fiat

Escritório de vendas: Cargno S.A., Av. Coláde Jardim,
111, tel.: 210-1351 e 212-4267 - SP

Propaganda da época

O desempenho melhoraria em 1982, com o motor 1.5 de 96 cavalos brutos, preparado por Silvano Pozzi. Também o painel do Passat cedeu lugar ao painel do Oggi sedan do 147 pois não ficava bem o carro ser comercializado pela Fiat com peças VW. Em 1983, começava a se distanciar do desenho do X 1/9, ganhando lanternas do Del Rey e faróis escamoteáveis sem cobertura, que ficavam deitados quando fora de uso, ao estilo do Porsche 928.

Com cerca de 300 unidades produzidas, saiu de linha em 1985.



Adamo



No Salão do Automóvel de 1974, a Adamo lançou o Adamo GT-2, (O GT-1 era um misto de bugue e roadster).

O carro uma criação de Milton Adamo tinha linhas arrojadadas e características dignas de um verdadeiro esportivo, havia duas versões de carroceria cupê e conversível. Os bancos anatômicos acomodavam duas pessoas em uma posição bem esportiva.



O espaço traseiro ficava reservado para ser um complemento do pequeno porta-malas.

Ainda na fase do GT-2 começaram as negociações entre Milton Adamo e a Volkswagen para o carro receber o motor VW 1600 a ar, que ocorreu em

1979, com o lançamento do modelo GTL.



A carroceria inspirada na Ferrari 308 GT em fibra de vidro montada sobre chassi de Brasília. Na dianteira, o GTL vinha com faróis escamoteáveis, e na traseira, lanternas de Alfa Romeo 2300 Ti. O painel tinha formato semi-elíptico, voltado para o motorista. Alguns instrumentos essenciais para um piloto, como conta-giros e manômetro de óleo, ficam à esquerda, bem na linha de visão que o piloto tem da pista. Os interruptores vieram do Fiat 147.

Motor VW 1600, com carburação dupla gerava 70 cv, freios com discos na frente e tambor atrás. Depois do GTL, o 1.6 a ar permaneceu nas versões GTM e no C2, ambas conversíveis. No fim dos anos 80, a Adamo lançou o CRX com motor 1.8 refrigerado à água do VW Passat. A despedida do modelo se deu com o AC 2000, com motor 2000cc do VW Santana.



Santa Matilde - SM 4.1



Em meados dos anos 70, o engenheiro Humberto Pimentel Duarte, um amante de carros esportivos, presidente da Companhia Industrial Santa Matilde, fabricante de vagões e equipamentos agrícolas, cedeu aos apelos da



filha Ana Lúcia de apenas 19 anos de produzir um carro esportivo. Numa prancheta desenvolveram o projeto e procuraram o então piloto e preparador de carros Renato Peixoto para a realização.

Assim surgiu em 1978 o SM 4.1, um esportivo com bom desempenho e acabamento requintado para ocupar a vaga deixada pelas restrições à importação de automóveis realmente esportivo e potentes.

O SM 4.1 é um 2+2 com carroceria de fibra de vidro. Emprestava a mecânica Opala seis cilindros e trazia o conforto do ar-condicionado e do acionamento elétrico dos vidros, sem contar a sofisticação do revestimento de couro no interior. Os freios a disco nas quatro rodas garantiam a segurança do esportivo.

A linha de cintura alta e os faróis duplos com o pisca triangular na frente equipado com o forte motor Chevrolet 250-S, com 171 cavalos tinha elasticidade, e força em baixa rotação proporcionando prazer na condução do carro.

Na versão conversível, vinha com duas capotas,



uma de lona e outra rígida, de fibra. No interior com boa posição de dirigir e o conforto dos bancos de couro, tinha se a frente o painel envolvente recheado de instrumentos.

Sua produção se encerrou em 1988, mas sob encomenda foi produzido até 1990.

Como todo esportivo da época surgiu devido às restrições de importação, mas morreram com a liberação dela, mas ele resiste graças aos colecionadores, interessante é que este carro é o único concebido por uma mulher a Ana Lúcia, a "mãe" do SM 4.1.



Bianco S



Bianco S

O Bianco foi lançado durante o Salão do Automóvel de 1976. Construído por Toni Bianco, projetista de longa tradição nas pistas brasileiras. O Bianco era derivado do Fúria, que disputou provas entre o fim dos anos 60 e começo dos 70.

A construção do primeiro protótipo do Bianco foi artesanal. Uma estrutura de arame deu origem às suas formas e a partir daí foram criados moldes para as partes de fibra de vidro. Os carros, que usavam a plataforma do Fusca, eram produzidos em Diadema (SP) à razão de 27 unidades mensais.



Neste carro já havia a preocupação com segurança, o carro já trazia elementos avançados para um fora de série daquela época. Tinha duas barras anti-capotagem e reforço de chapa nas laterais para o caso de colisão. As portas amplas que se abrem para frente dão acesso aos bancos de couro. Ao motorista, que se acomoda com as pernas rentes ao chão, é reservada uma esportiva posição de dirigir. À sua frente está um painel completo farto de instrumentos, volante com aro de madeira envernizada combinando com a bola da alavanca de câmbio. Quase tudo na cabine - painel, console e estofamento - é revestido de couro, recurso que dá um ar refinado ao



ambiente. O motor a ar de 65 cavalos é o mesmo que era usado no VW Brasília, alimentado por dois carburadores 32 de corpo simples. A relação de diferencial, mais longa, foi emprestada do SP2 com tudo ele atingia a uma máxima de 146 km/h. A estabilidade e a dirigibilidade eram pontos altos do Bianco.

O pequeno porta-malas fica na dianteira, e o estepe divide o cômodo com o motor. Os proprietários de Bianco contavam com assistência técnica da rede VW para eventuais ocorrências mecânicas.

Em 1978, foi lançada a Série 2. Com pequenas alterações externas e interior ainda mais bem cuidado, o Bianco foi exposto no Salão de Nova York. No mesmo ano saía o modelo Tarpan, sucessor do Bianco, que foi fabricado até 1981.



O Tarpan na frente tinha faróis únicos lembrando o Puma, e para-choque integrando a carroceria envolvido por um borrachão. Na traseira a tampa do motor tem um novo desenho com um vidro único envolvente eliminando as vigias laterais e nova tampa do motor com uma saída de ar, contudo sem conseguir o brilho do antecessor. Sua produção foi encerrada em 1981, deixando saudades de um dos mais belo esportivos construído no Brasil.

Hofstetter

Com um desenho surpreendente e futurista, foi apresentado no Salão do Automóvel em 1984. Projetado por Mario Richard Hofstetter, então com 27 anos, filho de um empresário suíço radicado no Brasil especializado em



mecânica de precisão. O Hofstetter tem um chassi tubular próprio, tipo espinha dorsal, e adotou o motor AP 1.8 que equipava o Gol GT. Uma turbina Garrett, parte do kit fornecido pela Larus, inteirava o total de 157 cavalos, potência condizente para a proposta do carro. Numa segunda fase o motor passou a ser o 2.0 do Santana, com 175 cavalos. Uma versão ainda mais nervosa, equipada com intercooler, chegava, segundo Hofstetter, a 237 km/h, marca obtida numa reta de 5 quilômetros.

O carro era feito com ingredientes de várias procedências. Além de motor e câmbio VW, a suspensão dianteira, assim como o sistema de direção, era do Chevette. A traseira, tipo McPherson, era a dianteira do Passat, montada de forma invertida. Outros componentes tinham origem nos Fiat 147, Opala, Corcel, Monza, Brasília, Gol, caminhão Ford F-4000. Até o ônibus Mercedes-Benz monobloco cedeu à palheta única do limpador de para-brisa. Numa tentativa de não enlouquecer proprietários e mecânicos, um detalhado manual/memorial descritivo era fornecido juntamente com o carro, com a finalidade de facilitar a identificação de peças na hora da reposição.



A lei da gravidade ajuda quem entra no Hofstetter. As amplas portas que se abrem para o alto quase que compensam a baixa altura do carro, de apenas 1,08 metros. Uma vez acomodados, motorista e passageiros desfrutam do conforto dos bancos anatômicos de couro e do ar-condicionado, equipamento obrigatório num carro que não abre os vidros. A pequena abertura corredeira que você vê no modelo das fotos não existia nos primeiros dos 18 exemplares fabricados. Um exaustor de ar é ligado automaticamente quando o cinzeiro é aberto. O painel é revestido de camurça preta e o afogador, é acionado por um estiloso controle deslizante.



A posição de dirigir, o volante pequeno e a suspensão dura fazem lembrar um kart. Mas pouca visibilidade. Uma das preocupações do autor do projeto foi a de garantir um cockpit seguro, já que o carro era veloz. É por isso que debaixo da forração do teto vê-se a saliência da barra central da "gaiola", semelhante à estrutura de proteção da cabine dos carros de competição. Também os pneus vieram de carros de pista: os



Corsa 225/55 VR eram usados pelos Opalas de Stock Car nas provas debaixo de chuva. Isso explica o peso da direção nas manobras. No teste da revista, QUATRO RODAS setembro de 1986, o Hofstetter chegou perto dos 200 km/h e fez de 0 a 100 em 9,3 segundos

O processo de produção artesanal, com um custo astronômico (o penúltimo teria consumido 70000 dólares, segundo Hofstetter), e a ausência de uma estrutura de vendas fizeram com que o carro deixasse de ser fabricado em 1991.

Farus

○ Farus foi criado por uma fábrica de máquinas para indústria alimentícia de Belo Horizonte (MG) pertencente à Alfio (pai) e Giuseppe Russo (filho), tinha desenho inspirado nos Lotus Spirit e Ferrari, e tem somente dois lugares. A carroceria era de fibra de vidro montada sobre monobloco em aço estampado.



O Farus, ele vinha com faróis escamoteáveis, direção hidráulica, vidros elétricos, travas elétricas, volante com coluna de direção eletricamente regulável e ar-condicionado.

O motor era central, o que favorecia a estabilidade pela boa distribuição de peso. Entre outros motores, usava



o propulsor Fiat 1300 Rally ou Racing com carburador Webber corpo duplo italiano, colocado entre eixos, com peso extremamente baixo, o que favorecia a aerodinâmica e velocidade, depois usou o VW 1.6 a água do Passat, o GM 1.8 do Monza e o derradeiro VW 2000 do Santana.

Foi produzido de 1978 a 1989, o modelo utilizava ainda suspensões independentes tipo McPherson, o motor era instalado transversalmente entre eixos na traseira, uma novidade para aquela época no Brasil. Além disso, o carro tinha freios a disco nas quatro rodas.

A base de peça dos Farus no geral, eram de Fiat 147, como maçanetas, fechaduras, discos de freios, tambores, botões do painel, etc.



Em 1990, época em que o governo abriu as importações, enterrando de vez os carros fora de série e a montadora de Belo Horizonte também não resistiu e fechou as portas em 1991.

Ventura



○ Ventura foi produzido pela L'automobile que iniciou suas atividades em 1976 fazendo réplicas do Alfa Romeo 1931.

No salão do Automóvel de 1978 apresentou o Ventura que começou a ser comercializado em setembro de 1979. O carro era construído sobre chassi da VW Brasília com frente inspirada no SP2 da Volkswagem que também usava mecânica idêntica o motor traseiro a ar, quatro cilindros opostos, 1584 cm³, com ventoinha deitada o mesmo usado na Variant e TL, de 65HP a 4600 RPM; sistema de alimentação com dois carburadores. O esportivo era capaz de atingir 145 km/h graças a sua boa aerodinâmica e pouco peso. Carroceria moldada em fibra de vidro reforçada com tubos. O esportivo com cara de SP2 tinha traseira com caída acentuada “fastback” onde destacava as grandes lanternas do Alfa Romeo 2300 resultado num conjunto bem bonito.



O Ventura utiliza na sua parte frontal faróis retangulares do Dodge Polara e também possuía um amplo portamalas com um capô que têm um ressalto, sugerindo envolver um grande motor. Na traseira com caída acentuada “fasback” onde destacava um conjunto de lanternas do Alfa Romeo 2300 montadas invertidas, e assim como na dianteira existe ainda um para-choque na cor cinza grafite englobando as luzes de direção. Os detalhes externos, tais como maçanetas, limpadores de para-brisa, iluminadores da placa traseira e retrovisores foram emprestados de outros carros de série, prática muito comum dos pequenos fabricantes para reduzir custos. No interior os bancos são confortáveis, em boa posição com opção de regulagem. O painel comum a todos esportivos, velocímetro, conta-giros divididos por relógio de hora e mais três relógios alinhados horizontalmente. No console central acomoda um rádio. Os cintos de segurança são de três pontos inerciais retráteis. O volante e alavanca de câmbio de forma esportiva, com boa pega e uma boa posição.



O carro é agradável de dirigir e possui ótimo acesso para o seu interior. No porta-malas existe o estepe e ferramentas essenciais, sobrando espaço para alguns objetos e também atrás dos bancos existe mais algum espaço. Opcionalmente o Ventura oferecia um teto solar com vidro de correr.

O Ventura também era exportado para o Paraguai e em forma de Kits para os Estados Unidos.



A partir de 1980 o Ventura passou a ser exportado regularmente para Estados Unidos, Argentina e Alemanha. O Ventura chegou a ser capa de revista americana, seu painel passou a ser forrado em couro, recebeu rádio AM/FM toca-fitas com comando digital, amplificadores, equalizadores de som com alto-falantes, também recebeu antena elétrica, ar-condicionado, vidros elétricos, vidros verdes, para-brisa degradê e espelhos retrovisores elétricos. Todos esses itens faziam parte da versão SLE e RS, a versão RS diferenciava somente no motor era o mesmo motor do VW Passat 1.6 refrigerado à água também montado na traseira.

Em 1984 a L'AutoCraft lança no Salão do Automóvel uma nova versão do Ventura, esta era conversível, mas poucas unidades foram fabricadas, também contava agora além do motor VW 1.6 à água, com o VW 1.8 e atingia uma velocidade máxima de 185 km/h, ambos eram montados na traseira, tudo para dar novo fôlego ao cupê e o conversível versões raras hoje em dia. Outra mudança estava na sua estética, que sofreu reestilizações. Algumas delas estavam na parte frontal com novos faróis que desta vez eram quatro quadrados do Passat, na traseira novas lanternas frisadas do Corcel II, também novas rodas, novos retrovisores, para-choque e novas entradas de ar nas laterais



redesenhadas e as portas perderam os quebra-ventos fixos. Apesar de vários componentes usados de outros carros de série para baixar os custos, o preço do carro era alto, três vezes mais que um Fusca 1300 zero quilômetro.

Para 1988 estava talvez a sua maior mudança, chamado de Ventura II, possuía linhas mais suaves e limpas que davam um aspecto mais esportivo do que o modelo anterior que naturalmente buscava um estilo mais clássico inspirado no VW SP2. Era outro carro totalmente novo, na lateral destacava o vidro no lugar das entradas de ar do motor, novos faróis duplos redondos, luzes de neblina, novas rodas, spoiler traseiro, para-choques integrados a carroceria e equipado com motor de VW Santana 2000 cm3. Este modelo praticamente não chegou a ser conhecido do público, pois a fábrica enfrentava sérias dificuldades financeiras e neste mesmo ano encerrou sua produção.



Agora você pode viver com Ventura.



Sinta a emoção de um "fuori serie" esportivo. Emoção que os Estados Unidos, Alemanha e Argentina já começaram a sentir no ano de 1980. O design Ventura não foi criado apenas para ser apreciado em uma exposição. Sua penetração aerodinâmica e pouco peso, garantem aceleração, desempenho e economia. Sinta seu rendimento nas curvas de alta e de baixa.

VENTURA

Propaganda da época

Bancos anatômicos revestidos em veludo cotelê. Exclusivo encosto de cabeça com autofalantes, painel todo forrado em couro. Para-brisa com vidro laminado em degradê. E se você prefere uma versão ainda mais sofisticada, pode escolher o modelo SLI com todo o interior em couro, inclusive os bancos. Toca-litas stereo, auto-reverse, rádio AM/FM, amplificadores, equalizadores de som com autofalantes especiais e tweeters. Vidros elétricos, ar-condicionado quente e frio, antena elétrica e teto solar Sideway.



Tudo isso com a tranquilidade e o apoio da mecânica VW em todo Brasil. Não se contenha. Apaixone-se. Escolha um carro como você escolheria uma amante. Você merece.

L'automobile

Fábrica
R. Wanda Bueno Coelho, 228 - CEP: 09700
TEL: 448-9655
São Bernardo do Campo - SP
Representantes exclusivos
R. do Jineiro - União dos Revendedores
R. São Clemente, 298 - CEP: 22260
Tels: 286-2794 - 286-5897 - Botafogo - RJ
Brasília - Brasil
S.A. - Techo 1, Lote 555
Tel: 233-6655 - Brasília - D.F.



Aurora 122-C Turbo

O Aurora GT 122-C estreou aos olhos do público como um dos maiores destaques do Salão do Automóvel de 1990. Criado pela Aurora Projetos Automobilísticos de Valinhos, SP, este esportivo tem carroceria de fibra de vidro e linhas bastante arrojadas. Seu motor, montado entre eixos, começou um grande trabalho com a ideia de fabricar um automóvel que fosse extremamente inédito e com uma alta tecnologia.

Sendo assim, foi apresentado pela primeira vez no



Foto revista Quatro Rodas

Salão do automóvel de 1990 o Aurora 122C. Seu projeto era idealizado por um dos sócios da empresa, chamado Oduvaldo Barranco e desenvolvido juntamente com engenheiros argentinos, além disso, foi a grande atração no salão.



Foto revista Quatro Rodas

Tratava-se de um esportivo fora de série totalmente nacional, com dois lugares e duas portas, possuía formas arrojadadas e cx de 0,32, contava também com alta performance para a época se comparado aos outros veículos nacionais.

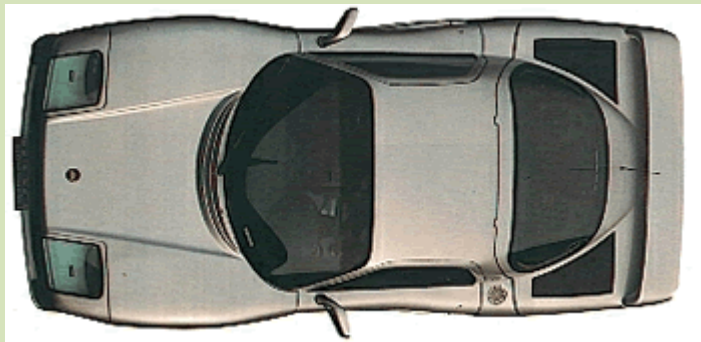
Segundo dados da fábrica, o Aurora 122C, possuía conjunto de suspensão independente e freios a disco com sistema ABS nas quatro rodas, monobloco exclusivo, O motor veio do Monza 2.0, que também cedeu à caixa de câmbio, mas com um escalonamento próprio. Os pistões eram novos, o curso do virabrequim cresceu 8 milímetros

e as bielas eram 4 milímetros mais curtas. De 1 998 cm³, o motor cresceu para 2 184 cm³. Um turbo Garrett 357 T3 com 0,9 bar de pressão completava a fórmula que gerava surpreendentes 214 cv e 34 mkgf. Sua carroceria em fibra de vidro era totalmente modular e possuía uma excelente aerodinâmica. Além disso, o carro tinha piloto automático.

O veículo apresentava grandes entradas de ar nas laterais, tinha painel com ótimo acabamento e bem funcional. Existiam ainda duas caixas moldadas sobre os painéis internos das rodas que acondicionam ferramentas úteis, velas, lâmpadas-reserva e luvas para reparos inesperados.



Foto revista Quatro Rodas



O automóvel que não possui porta-malas, conta com três malas confeccionadas em couro que se encaixam perfeitamente no espaço existente atrás dos bancos.



O sistema eletrônico é dotado de computador de bordo que comanda a climatização interna e fornece horário e temperatura ambiente, as lanternas têm acendimento automático ao anoitecer, existe bloqueio da partida se o cinto de segurança não estiver atado, controle automático de velocidade e outros itens eletrônicos, todos inteiramente projetados no Brasil.

Em prova real o Aurora 122C turbo atingia 203 Km/h e consumia 4,69 km/l na cidade e 6,71 km/l na estrada com o seu tanque de 55 litros. Acelerava de 0 a 100 km/h em 8,98 segundos. A versão turbo tinha preço próximo dos US\$ 60.000,00.

Somando-se o total de apenas três unidades idealizadas e gastos superiores a três milhões de dólares, viu-se um certo empecilho, diante da abertura do mercado brasileiro que chegara juntamente com o carro, somado ao seu alto preço que equivalia aos esportivos importados, a companhia teve que encerrar as suas atividades no ano de 1993, ficando assim em extinção o Aurora 122C.

Ficha técnica:

Motor Chevrolet Powertech 2.2cc 4 cilindros em linha, 8 válvulas, turbo compressor, carburador de corpo duplo, Potência: 214 cv a 6.100 rpm, torque 34 kgfm a 3.900 rpm.

Tração traseira, freios à discos nas quatro, câmbio manual de 5 marchas, velocidade máxima 204 km/h, aceleração 0 a 100km 8,9 segundos.

Comprimento 4.260 mm, peso 1.140 kg, largura 1.880 mm, porta-malas não disponível, altura 1.240 mm.



Cobra



○ Cobra é uma réplica do Ford Cobra Shelby, carro produzido nos EUA nos anos de 1962 a 1968 e que foi Campeão de Marcas em 1965, feita em fibra de vidro com chassi tubular próprio.



Foi produzido pela Empresa "Gaspar" de São Paulo, em 1982. O engenheiro chefe na época, o competente Argentino José Maria Mezei, escolheu o agregado dianteiro do Opala para a suspensão dianteira e o conjunto do diferencial dos Landau para a traseira, essa ultima, devido à compra do motor e cambio da Ford que "obrigava" a

empresa a utilizar o conjunto traseiro desse carro. A caixa de direção foi adaptada do nosso antigo Dodginho, com os braços Ackerman da suspensão originais, modificados. No final da produção, nos idos de 1987, foi desenvolvido o chassi com dianteira e traseira Chevrolet, o que tornou o conjunto mais leve e mais equilibrado. No entanto, com a indisponibilidade do motor Ford V8, foi utilizado o motor Chevrolet 4.1 e caixa de cambio do mesmo, o que descaracterizou o veículo, mas andava a 200 km/h lá nos anos 80. Porém, mesmo a par dessas dificuldades, foram produzidos ao redor de 330 carros, com algumas unidades exportadas para os EUA. O Cobra ainda hoje é produzido por outra empresa, é uma cópia exata desse veículo pioneiro, e com uma mecânica mais atual e tracionado por um forte motor V8 importado.



ENVEMO S90

Envemo S 90 é uma réplica do Porsche 356, carro criado por Ferry Porsche, filho do fundador Ferdinand. Construído por Luís Fernando Gonçalves na época um dos donos da Envemo a cópia ficou tão boa que foi apreciada até pelo criador do original Porsche.



Baseado na mecânica do Sedan VW, o Fusca, ele era a materialização dos princípios de simplicidade e resistência.

Para que a réplica tomasse forma, um legítimo Porsche 356, do próprio Luís Fernando, foi inteiramente desmontado para que as partes pudessem ser moldadas em fibra. O cuidado no trabalho de reprodução e acabamento das peças resultou numa superfície tão lisa que sua aparência em nada deixava a desejar em relação à chapa. O chassi recebeu reforços para aumentar a rigidez e, para evitar corrosão, peças metálicas passaram por processo de bicromatização. Motor e câmbio é o mesmo do VW Brasília traseiro a ar, 4 cilindros, 1600 cm3, dois carburadores Solex 32, gasolina.



No interior, farta distribuição de painéis fonoacústicos contribui para o conforto. O acabamento é excelente, mas justificável pelo alto preço e exclusividade do carro da Envemo.

Mas o traço que mais impressiona nessa réplica é a fidelidade em relação ao modelo original. No interior, chamam atenção detalhes como o painel com termômetro e marcador de combustível, conta-giros ao centro e velocímetro com hodômetro parcial e total, todos idênticos aos instrumentos originais.

Revestidos de couro os bancos têm desenho. Por fora, o S 90 é ainda mais parecido com seu inspirador, a ponto de algumas peças serem originais do Porsche.

Devido ao seu alto preço teve apenas 202 unidades produzidas de 1980 a 1983.



Chamonix

A Chamonix começou a produzir réplicas em 1987, quando foram criados os primeiros moldes e ferramentaria para fabricar em fibra de vidro o Spyder 550, tendo como base o trabalho de Milton Masteguin (um dos fundadores da Puma Ind. Veículos S.A.) e mais o americano Charles Beck (técnico em aeronáutica e projetista de carros de corrida). Desta união surgiram produtos muito bem acabados, com alta qualidade e que estão sendo exportados com sucesso desde 1988 para o Japão, Estados Unidos, Países da Europa e Oriente Médio, sendo que quase a totalidade da produção é destinada ao mercado externo.

A Chamonix iniciou a fabricação do modelo Chamonix **Spyder 550** em 1987. Em 1990 lançou o Chamonix **Super 90 Cabriolet**, em 1993 o Chamonix **Speedster** e em 1994 o Chamonix **Spyder 550S**.

A tecnologia empregada pela Chamonix é uma técnica conhecida por Hand Laid Up, mas com o critério da indústria de aviação, de onde trouxemos, com desenvolvimento de fornecedores nacionais. Permite maior resistência, uma superfície uniforme, sempre na mesma espessura e ausente de ondulações e trincas, facilitando a pintura e evitando-se correções com massas plásticas.

Assim como a carroceria, o chassi merece destaque: utiliza tubos de 3" e após sua construção em gabaritos especiais é remetido para um jato de areia, banho desengraxante e pintura epóxi à 270°C.

Ambas usam Motor VW traseiro, a ar, 4 cilindros opostos, 1600 cm³, potência: 65 cv a 4600 RPM, Torque máximo: 13 mkgf a 3000 RPM, câmbio: manual de 4 marchas, tração traseira. Mas também é produzida uma versão mais potente do Spider 550 S, com motor VW 1800cm³ e 116cv.

Super 90 Cabriolet



Spyder 550



Spinder 550

Speedster



Alfa Romeo 1931



A Alfa Romeu 1931 era uma belíssima réplica fabricada pela empresa L'autocraft a mesma que produziu o esportivo, Ventura, Sabre e um bugue chamado Pretty que foi inspirado no Fordinho 1929.

A réplica do Alfa Romeu 1931 também como outras, usava mecânica do VW a ar 1600 a mesma do Brasília mais cambio e suspensão e outros componentes. A carroceria era moldada em fibra de vidro reforçada com tubos de aço. Muito bonitas e elegantes na época foi usada por uma personagem na novela da Rede Globo pela atriz Fernanda Montenegro. Até hoje elas chamam muita atenção pela beleza e charme. É difícil dizer quantos carros foram construídas a produção durou de 1978 a 1981 em média demorava seis meses para ficar pronta cada unidade. Hoje com certeza existem poucos exemplares deste modelo que são conservados por colecionadores e são bem valiosas.



Ficha técnica:

Motor: traseiro, a ar, 4 cilindros opostos, 1584 cm³, carburador duplo.

Potência: 65 cv a 4600 RPM.

Torque máx.: 13 mkgf a 3000 rpm.

Câmbio: manual de 4 marchas, tração traseira.

Carroceria: fibra de vidro reforçado com estrutura em tubos aço.

Suspensão: Dianteira: independente, barras de torção e amortecedores.

Traseira: independente, semi-eixos oscilantes e barras de torção e amortecedores.

Freios: disco na dianteira e tambor na traseira.

Direção: setor e rosca sem-fim.



UM CARRO COM CHARME DE MEIO SÉCULO.



A L'AUTO CRAFT traz de volta a alegria do vento no rosto, a jovialidade das rodas expostas e a satisfação do completo domínio sobre a máquina. Este automóvel nasceu originalmente no ano de 1931, quando a Alfa lançou um dos mais elegantes carros de corrida da história.

**A L'AUTO CRAFT LANÇA UMA PROMOÇÃO
LIMITADA DE VENDAS DE KITS.
CONTATO DIRETO COM A FÁBRICA.
NÃO TEMOS REPRESENTANTES NO BRASIL.**

L'AUTO CRAFT

MONTADORA DE VEÍCULOS ESPECIAIS

Fábrica e Escritório:
Rua Dore, 120 - Bairro Califórnia
Barra do Pirai - RJ
Rodovia Lúcio Meira, km 14,5
(Via Volta Redonda) - CEP 27180
Telefone: (0243) 432505 -
Telex 0223-286 LACUBR

Pretty

O Pretty não era propriamente um uma réplica, mas sim um bugue que foi inspirado no Fordinho 1929. Usava mecânica do VW a ar 1600 a mesma do Fusca mais cambio e suspensão e outros componentes. A carroceria era moldada em fibra de vidro. Vale a citação por ser da mesma empresa a L'autocraft.



Sabre

O Sabre é um carro pouco conhecido, teve poucas unidades fabricadas da mesma maneira também fica difícil coletar dados, por isso fica um pouco mais resumido.

Sabre 4.1S não foi tão bem sucedido, talvez pelas suas linhas conservadoras não causava o impacto que um esportivo



exigia, era sóbrio e elegante. Mas quando sentava ao seu volante e acelerava, aí ele revelava sua identidade esportiva, era rápido e tinha uma boa velocidade final. Quem o conheceu de perto aprendeu a admirá-lo.

O Sabre foi desenvolvido por um ex-engenheiro da Santa Matilde daí a semelhança com o esportivo SM 4.1 e produzido pela empresa L'autocraft Montadora de Veículos Ltda. situada no município de Barra do Piraí – RJ, como a empresa foi vendida algumas vezes teve também outros endereços. É a mesma que produzia réplicas que ficaram um pouco mais conhecidas como a Alfa Romeo 1931 e o bugue Pretty. O Sabre Foi o último veículo que se tem notícia produzido com mecânica do Chevrolet Opala 6 cilindros movido a álcool. Era construído em fibra-de-vidro reforçada sobre uma estrutura tubular. Vinha equipado com ar condicionado, bancos Procar, volante da marca Momo, direção hidráulica e coluna de direção escalonada. Tinha como opcionais bancos em couro e câmbio automático.

A L'autocraft foi vendida algumas vezes e o último dono foi quem bancou o Le Sabre e o lançou no mercado, sendo que foram



Não se tem certeza quanto ao números exatos que foram produzidos, devido a L'autocraft ter tido vários donos mas foram pouco mais de cem unidades, e depois encerrou as atividades o início da década de 90.



O sucesso está nesta direção



IC *Sabre*

O SUCESSO CHEGA MAIS Cedo PARA VOCÊ
 Quem possui um IC SABRE conhece o caminho do sucesso. Um esportivo que a L'AUTO CRAFT desenvolveu pensando em você. Performance, conforto e segurança, equipado com o potente motor 4.1, direção hidráulica, ar condicionado e coluna de direção escalonada. Opcionalmente, câmbio automático e interior em couro. Venha conhecer de perto todas as qualidades e o design moderno deste esportivo.

L'AUTO CRAFT
 IMPORTADORA DE VEÍCULOS LTDA.

Exclusivo e Distribuidor: R. Santos Costa, 120 - Califórnia, Bairro do Pinheiro - CEP 21.300-110 Rio de Janeiro, RJ
 Tel: (21) 221-1111 - Fax: (21) 221-1111
 Telex: 22111-200 LACV - RJ

Bugatti T35

A Bugatti T35 foi produzido pela L'automobile que também produziu o esportivo Ventura, a empresa situada no Rio de Janeiro iniciou suas atividades em 1976 fazendo esta réplica do lendário Alfa Romeo 8C Monza 1931.

A Bugatti T35 era produzida em fibra de vidro reforçada. A mecânica vinha do VW Fusca, que recebia um



corte na plataforma para diminuir o entre eixos procedimento realizados em quase todos os carros que usavam esta plataforma. Os demais componentes eram originais.

A Bugatti T35 teve poucas unidades produzidas por isso hoje são muito valorizadas e as que sobraram, estão nas mãos de colecionadores.

Ficha técnica

Mecânica VW Fusca

Motor: traseiro a ar, 4 cilindros, 1600 cm³, dois carburadores Solex 32, gasolina.

Diâmetro x curso: 88 x 69 mm

Taxa de compressão: 8,2: 1

Potência: 65 cv a 4 200 RPM

Torque máx.: 13 mkgf a 3000 RPM

Câmbio: manual de 4 marchas, tração traseira.

Carroceria: fibra de vidro

Suspensão: Dianteira: independente, com barras de torção.

Traseira: semi-independente, semieixos oscilantes.



Nota do autor:

Os carros feitos por pequenas empresas denominados "fora-de-série" tiveram seu auge no final dos anos 70 e década de 80, devido às duras restrições a importação de veículos. Foram muitos carros feitos muitos ficaram só. no protótipo, ou foram feitas poucas unidades e não foram tão conhecidas do grande público, Por este motivo não aparece neste livro caso, conheça algum esportivo brasileiro não relacionado nesta publicação envie o material para mim, para ser incluída numa próxima edição. Este trabalho é de preservação e divulgação da memória do esportivo brasileiro fora de série.

Contato: msonnewend@yahoo.com.br

Sites consultados:

Clube do Carro Antigo – <http://www.carroantigo.com/>
Museu Anhanguera – <http://djjaragua.vilabol.uol.com.br/>
Puma GT4R - <http://quatorrodas.abril.com.br/QR2/classicos/>
Lorena GT - <http://www.webng.com/lorenagt/>
Carangos e Motocas - <http://www.carangosemotocas.com/>
Volkspage.net - <http://www.volkspage.net/>
Foras de Séries do Brasil – <http://www.geocities.com/motorcity/downs/5756/index.html>
Puma Classic - <http://www.pumaclassic.blogspot.com/>
Clube do Puma GTB - <http://www.pumagtb.com.br/>
Puma Clube do Brasil - <http://www.pumaclubdobrasil.com.br>
Automóveis do Brasil - <http://www.automoveisnobrasil.com.br/>
Miura - <http://miuras.blogspot.com/>
Chamonix - <http://www.chamonixcars.com.br/site/>
Ventura - <http://www.autocarsite.hpg.com.br>
Concorde - <http://tudodecarros.webnode.com.br/>
<http://www.conceptcarz.com/>
<http://antigosverdeamarelo.blogspot.com>
<http://pumaclubedebrasilia.blogspot.com/>
<http://www.vwsp2.com.br>
Clube Santa Matilde - <http://www.geocities.ws/sm41br/index-2.html>
<http://www.forumfiscabrazil.com>

Livros e revistas consultados:

Quatro Rodas – Editora Abril

Quatro Rodas – Coleção Digital

Auto Esporte – Editora Globo

Fusca & Cia – Editora On Line

Memórias sobre rodas – Fabio Steinbruch – Ed. Alaúde

Karmann-Guia O design que virou história – Paulo Cesar Sandler – Ed. Alaúde

Créditos de imagens

Parte das imagens deste livro é do arquivo pessoal do autor, obtida nas minhas andanças por eventos ao longo dos anos quando eu nem imaginava um dia escrever este livro, outras são reproduções de peças, de catálogo, manuais e propaganda de divulgação de fabricantes. Outras de site relacionado na página anterior.

Tudo que foi possível para dar os devidos créditos sobre matérias ou fotos foi feito, eventuais omissões ou erros não foram intencionais, para correção contate-me pelo endereço: msonnewend@yahoo.com.br

Agradecimento

Este livro não seria possível sem os colecionadores amantes de carros, Sites e Blogs, que veiculam preciosas informações feitas por pessoas que prezam pela memória do automobilismo brasileiro.