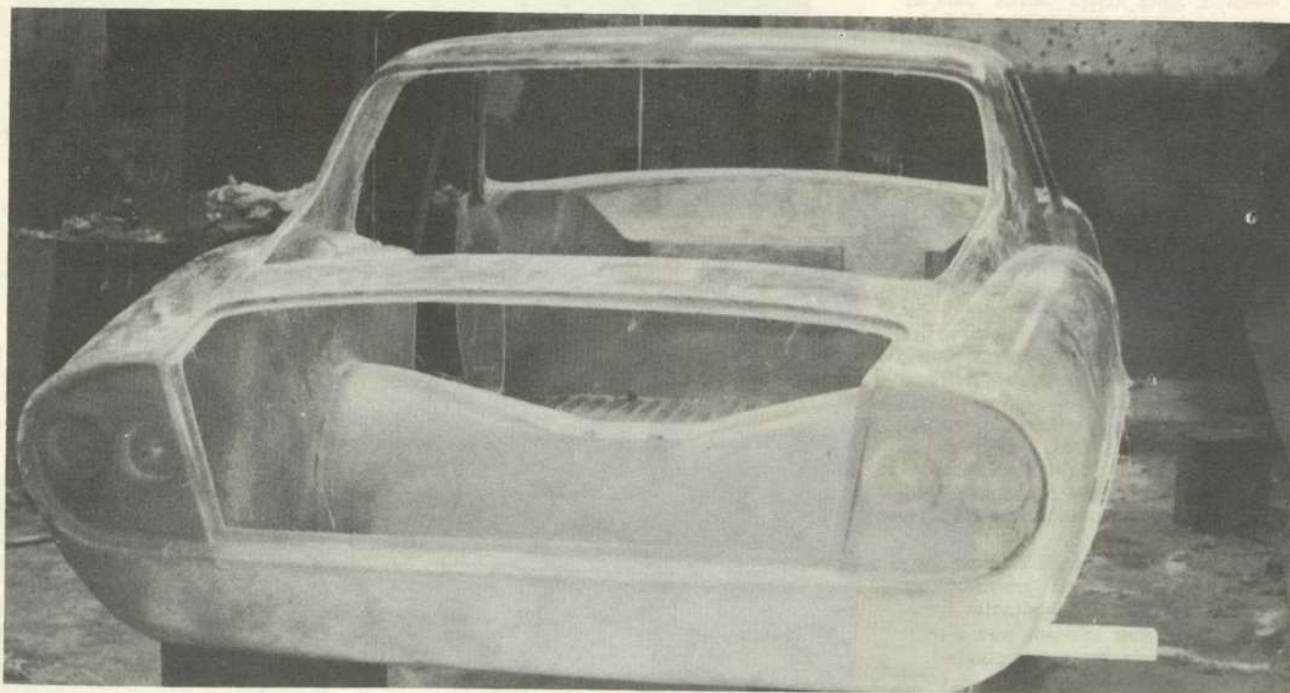




OS “ALFAIATES” DE AUTOMÓVEIS

www.pumaclassic.com.br

A arte de vestir automóveis começa a engatinhar no Brasil, mas as primeiras carroçarias de GTs demonstram desde já o gênio-criador do artista nacional.



É, os "carrozeiros" são mesmo alfaiates. Não dêsses de lojas de departamentos, mas os tradicionais alfaiates dos velhos tempos, artesãos da melhor cêpa. E esse artesanato foi reconhecido como ponto alto da construção dos carros, e os artistas guindados às

mais altas posições. E os grandes impérios do mundo automobilístico renderam-se à arte dos "carrozeiros". Pininfarina, o saudoso Ghia, Michelotti, Bertone, todos eles, são responsáveis pelas mais ousadas e aplaudidas linhas de todos os grandes carros americanos e

européus. Foi o triunfo glorioso dos alfaiates de automóveis.

No Brasil, estamos começando a engatinhar. Vivemos a pré-fase histórica dos "carrozeiros" peninsulares. Mas é bom começar a estudar o princípio da arte brasileira de vestir carros. Não temos algo ainda que nos confira qualquer título de carroceiros. Mas já há algum esforço, alguma tentativa.

O DKW-MALZONE

E a história bem pode começar com o DKW-Malzone. Que começou com a fabricação de carroçarias na base do martelo, sem grandes preocupações técnicas de estilo, lá na chácara do Rino Malzone, em Matão. Rino I, Rino II (o que está correndo nas mãos do Marinho), Rino III e, finalmente, o Rino IV. Este já um protótipo quase definitivo, em fase de montagem e testes, por parte da fábrica.

Para o Rino IV, fôra prevista uma carroçaria de fibra de vidro. E aí já entrou em cena o engenho de um mico chamado Anísio Campos, misto de corredor e "bolador". Anísio começou a construir em sua oficina a nova carroçaria do protótipo. E quatro delas já estão prontas. A primeira foi direto para a Vemag, onde devidamente acoplada ao conjunto mecânico DKW, vai sair para os testes.

Pesa 120 quilos a carroçaria completa, ou seja 100 quilos a menos que a carroçaria de chapa, o que virá a dar, no carro standard, um peso total de 720 quilos, mais



www.pumaclassic.com.br

CONTINUA

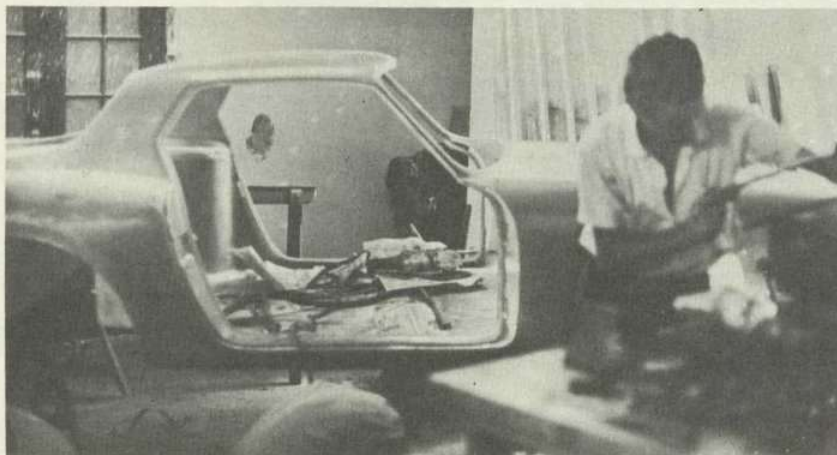
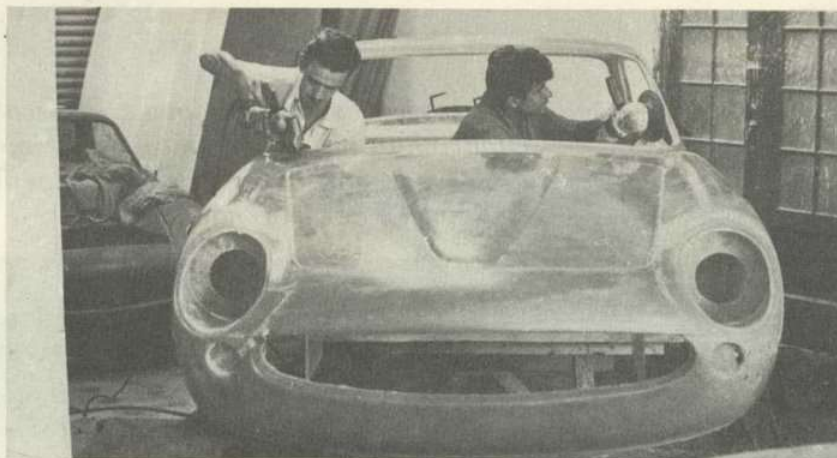
OS "ALFAIATES"

ou menos. E ainda haverá "alívios" para os carros especiais de competição, de várias dezenas de quilos. E aí teremos o carro pronto para o público, também. Esse mesmo carro das fotos, com 3,80m de comprimento e 1,18 de altura do solo.

COMO CHEGARÁ AO PÚBLICO

O primeiro vestido do novo Rino IV já está na fábrica, para os testes, para a colocação do motor, para a confecção de um chassi mais curto, para o estudo de suspensão e molas especiais. Aí, vai rodar, rodar até receber o OK definitivo de mestre Jorge Lettry. Daqui a uns poucos meses, espera-se, os apaixonados ávidos já terão à sua disposição os novos carros. Como? Ainda está em estudos a forma de comercialização do produto. Mas é certo que a Fibraplastic — a firma do Anísio Campos — fará as carroçarias, e que a Luminari — a firma do Marinho — trabalhará os conjuntos mecânicos.

Um pouco mais de paciência, que este ano de 1965 se afigura bem promissor para os amantes dos GTs. Os fabricantes nacionais estão em grande atividade para atender ao desejo de tanta gente interessada.



ANÍSIO CAMPOS E A CARROÇARIA QUE VESTIRÁ O RINO IV.



www.pumaclassic.com.br