

Sônia Regina Schuller, loura catarinense, é a Rainha das Praias Cariocas. Venceu por Sernambetiba. Representará Copacabana num certame mundial.



FOTO DE NICOLAU DREI



PRESTIGIE O RIO NO SEU 4.º CENTENÁRIO

GERAL

Brasil Salta Contra o Mundo	2
A Sereia Enxuta	20
A Lua Agora Mesmo	24
Um Carro de Parar o Trânsito	28
Viagem à Costa do Sol	33
A Guerrilha Derrotada	58

DEPOIMENTO

Eu Vi o Terremoto	8
-------------------------	---

POLÍTICA

Um Ano Depois	16
---------------------	----

CINEMA

Menino de Engenho Vai ao Cinema	44
---------------------------------------	----

MODA

Tailleur — Simples Como o Outono	46
--	----

ESPORTE

A Copa dos 2 Bilhões	50
----------------------------	----

SÉRIE

Porque o Homem Mata	62
---------------------------	----

SEÇÕES

Radar	14
Marques Rebelo	32
Vinicius de Moraes	49
Flash Nacional	52
Flash Internacional	54
A Foto do Fato	68
Cartas dos Leitores	69
Vilmar	70

Fotos e Fotos é
ASSOCIADA DO



IMPRESSA COM TINTAS BLOCH COLOR S. A.

Pelé (na foto, em recente jogo Santos x Penarol) é a constante das esperanças do Brasil para a Copa da Inglaterra. Mas o plano Paulo Machado de Carvalho traz inovações que estão assustando a paulistas e cariocas.



Quem achar que é fácil criar um novo tipo de automóvel deve ler a história do estilista Rino Malzone e do carro grande-turismo por ele levado do papel à realidade. Verá que a glória custa suor, coragem e... dinheiro.

Os homens-vêes que "em qualquer lugar no mar das Caraíbas" abrem a cápsula Gemini que levou Grissom e Young ao espaço talvez tenham de em breve recolher cosmonautas de volta da Lua. A corrida do espaço continua.

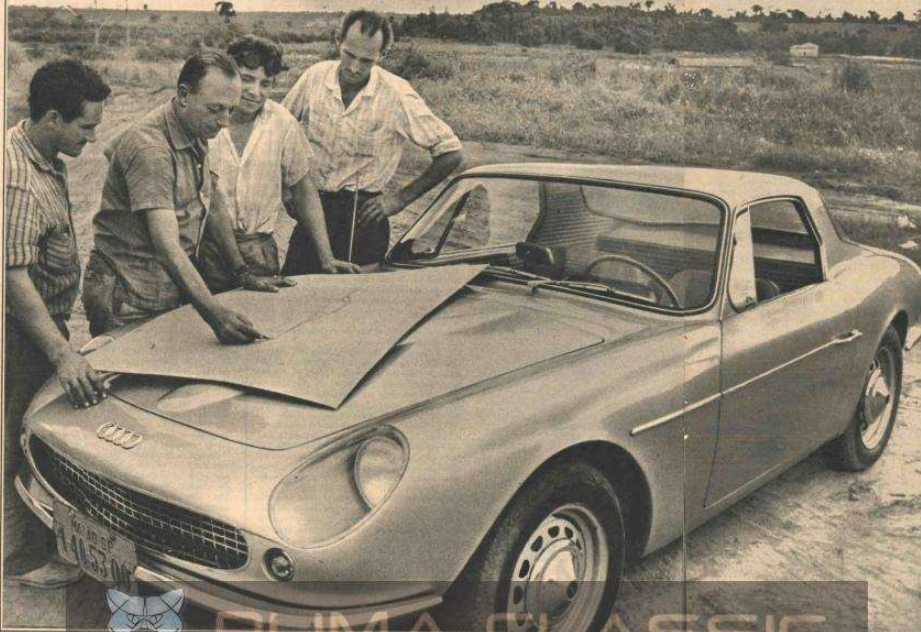


IMPRESSA E EDITADA POR BLOCH EDITORES S. A. — DIR. PRESIDENTE: Adolpho Bloch — DIR. SUPERINTENDENTE: Oscar Bloch Spilhaus — DIRETORES: Paulo Jack Kappeler, H. W. Barlow e Antônio Ferraz — DIR. RESPONSÁVEL: Nelson Alves — FOTOS & FOTOS — DIRETOR: Cordelino de Oliveira — CHEFE DE REDAÇÃO: Marcelo Miranda — CHEFE DE REPORTAGEM: Ney Bianchi — REDAÇÃO: Fernando Pinto, José Honor de Freitas, Léo Schifano, Osvaldo Soares, José Rodolpho Câmara, Alberto Szustard, Edson Magalhães Júnior, Zery Oliveira, Raul Gladstein e Mário Martins — COLABORADORES: Vinicius de Moraes, Tenório de Almeida e Augusto Valentim — DEPARTAMENTO DE ARTE: Elie Speranza, Nelly Barbaez, Nelly, Learte Moraes Gomes e Wilson Passos — REPORTEIS FOTOGRAFICOS: Nicolau Dreier, Orestes Batista, Gil Pinheiro, Arnesto de Souza, Feliberto Raposo, Vitor Gomes, Antônio Trindade, Evelino Muck, Domingos Cavalcante, Tatiana Gomes e Nelson Santos — PRODUÇÃO: Nelson Soares e Orestes T. Galvão — SUCURSAL DE BRASÍLIA: Maria Mala Filho e João Neves — SUCURSAL DE SÃO PAULO: Selma Schwartzman, José Magalhães Chaves, Darval Ferreira, Helga Von Sölow e Zygmunt Noor — SUCURSAL DE PORTO ALEGRE: Sérgio Fraz e João Grande Sutyk — CORRESPONDENTES INTERNACIONAIS: WASHINGTON: João Luiz Albuquerque BOMBA: Yoko Dixie Nono, NOVA IORQUE: Andrew St. George — DEPARTAMENTO DE PUBLICIDADE: DIRETOR: Dorcas Terra, Novaes — ADMINISTRAÇÃO: Rua Frei Caneca, 911 — Telef.: 32-4355 e 32-1336, Rio de Janeiro — BUREAU DE BRASÍLIA: Rua 223 de SG n.º 18 do Colégio Bandeirantes, Telef.: 2-4013 — BUREAU DO NORDESTE (Recife): Avenida Conde São Vito n.º 311 — Telef.: 32-4355 e 32-1336, Rio de Janeiro — BUREAU DO NORDESTE (Recife): Avenida Conde São Vito n.º 311 — Telef.: 32-4355 e 32-1336, Rio de Janeiro — DISTRIBUIÇÃO: DISTRIBUIDORA IMPRESSA LTDA. — Rua do Senado, 192-A — Telefones 22-8417 — ESTADO DA GUANABARA. (Edição Semanal) Condição 360 — DIRETOR: Fernando Luis Casado — DISTRIBUIÇÃO: DISTRIBUIDORA IMPRESSA LTDA. — Rua do Senado, 192-A — Telefones 22-8417 — ESTADO DA GUANABARA.

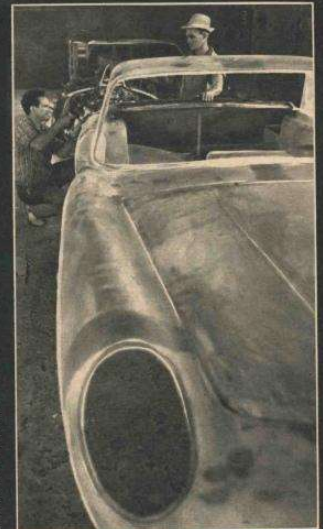
COMO RINO MALZONE CHEGOU A UM VEÍCULO ESPORTE DÊSSES DE FAZEREM FANG IO PREFERIR DAR UMA VOLTINHA NÊLE A DAR UMA VOLTINHA COM A CARDINALE

F&F AUTOMÓVEIS

UM CARRO DE PARAR O TRÂNSITO



PUMA CLASSIC



DO DESENHO
AO PROJETO
DO NOVO
CARRO,
MALZONE
E SUA EQUIPE
CONCEBERAM
A INVENÇÃO
EM FUNÇÃO
NÃO SÓ DO
DESIGN, MAS
TAMBÉM DA
COMODIDADE
DO USUÁRIO

PERGUNTARAM ao pentacampeão de automobilismo Juan Manuel Fangio se, numa tarde, preferia experimentar um novo modelo de carro esportivo ou sair com Cláudia Cardinale. Fangio foi categórico: experimentaria cuidadosamente o veículo e depois, se possível, arrumaria um tempinho para sair com a estrela. Isto prova a atração exercida sobre os apreciadores de automóveis pelos carros esportivos, de turismo melhorado ou de grande turismo. O carro de linhas esportivas e alto rendimento é o desejo de todos. Nêles se mesclam a técnica perfeita e a mecânica resistente à beleza e arte do estilismo, que cria linhas arrojadadas. Sua produção atesta a evolução industrial e o início de um novo ramo na construção de automóveis. Como surge um veículo desses, que fazem realmente "parar o trânsito"? A receita não é difícil e pode ser seguida por quem deseje possuir um belo e veloz grande-turismo. Igual ao Malzone-DKW, produzido na cidade paulista de Matão pelo estilista brasileiro Rino Malzone, e cuja mecânica, toda DKW-Vemag, é montada pelo campeão brasileiro Marinho.

SEGUIE

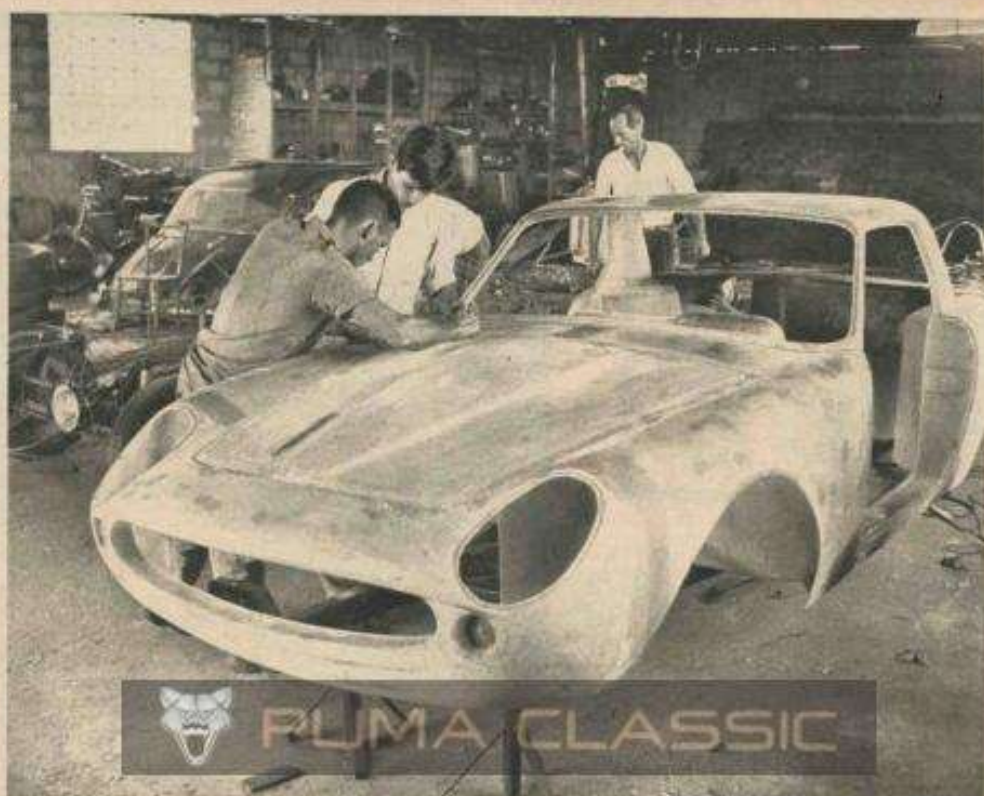
TEXTO DE VLADIMIR BERNIK

PERGUNTARAM ao pentacampeão de automobilismo Juan Manuel Fangio se, numa tarde, preferia experimentar um novo modelo de carro esportivo ou sair com Cláudia Cardinale. Fangio foi categórico: experimentaria cuidadosamente o veículo e depois, se possível, arrumaria um tempinho para sair com a estrela. Isto prova a atração exercida sobre os apreciadores de automóveis pelos carros esportivos, de turismo melhorado ou de grande turismo. O carro de linhas esportivas e alto rendimento é o desejo de todos. Nêles se mesclam a técnica perfeita e a mecânica resistente à beleza e arte do estilismo, que cria linhas arrojadadas. Sua produção atesta a evolução industrial e o início de um novo ramo na construção de automóveis. Como surge um veículo desses, que fazem realmente "parar o trânsito"? A receita não é difícil e pode ser seguida por quem deseje possuir um belo e veloz grande-turismo. Igual ao Malzone-DKW, produzido na cidade paulista de Matão pelo estilista brasileiro Rino Malzone, e cuja mecânica, toda DKW-Vemag, é montada pelo campeão brasileiro Marinho.

SEGUIE



**PARA
CRIAR UM
GRANDE TURISMO,
É PRECISO ALIAR
TEMPO, DINHEIRO,
BOSSA E
CONHECIMENTOS
PROFUNDOS**



Assim se prepara a "roupa nova" para o chassi. Este é também da DKW-Vemag, por uma série de vantagens.



O Malzone funciona a perfeição porque cada um dos seus detalhes foi cuidadosamente pesquisado e elaborado, sob a supervisão pessoal do estilista.

A receita é a seguinte. Tome um chassi de carro brasileiro, robusto, resistente, mas não muito pesado. Monte nele uma mecânica perfeita, cujo motor permita alto rendimento e cuja suspensão seja sinônimo de estabilidade, sem descuidar dos freios, que devem ser eficientes. Estude uma forma de "vestir" o chassi dotado de componentes mecânicos já montados, com uma carroceria aerodinâmica (com pequena área frontal e mínima resistência ao deslocamento de ar) e leve, para permitir uma diminuição da relação peso-potência, a fim de que cada cavalo tenha menos quilos a movimentar. Isso permitirá obter maior velocidade.

Para esses estudos, construa protótipos, pelo menos uns quatro, gastando, do seu bolso, um mínimo de Cr\$ 28 milhões por veículo construído, sem contar o tempo despendido, que pode ser de alguns meses. É claro que, para tanto, você terá de abandonar seus negócios, que lhe trazem lucros, e dedicar-se de corpo e alma ao que lhe dará prejuízos de alguns milhões mensais. Mas, como você gosta de construir carros de alto rendimento, isso não tem muita importância.

Entretanto, dinheiro não é tudo. Você deve ter queda para a coisa: bossa. Esse foi seu hobby a vida inteira e você possui extensa coleção de livros e revistas especializadas, conhecendo também a fundo o automobilismo esportivo. Pois, no fim das contas, o carro será esportivo e você terá oportunidade de vê-lo correr nas pistas e derrotar os adversários.

O tom leve propositalmente usado nestas linhas contrasta bem com a seriedade do trabalho de Rino Malzone. Estudioso do automobilismo e das provas de velocidade, no Brasil e na Europa, ele vinha há muito alimentando o sonho de um dia poder construir um carro grande-turismo, totalmente brasileiro e totalmente Rino Malzone. De noite, em sua casa de Matão, rabiscava folhas de papel, desenhando linhas de carrocerias, frentes, perfis, para-lamas e grades. Procurava linhas originais, diferentes das de veículos já existentes na Europa.

Com alguns esboços na mão, passou as linhas do perfil a um quadro-negro, num dos galpões de sua

fazenda, a Ximbó, transformado em oficina experimental de funilaria. A etapa seguinte foi transportar essas linhas do carro em perfil para o papel, em tamanho natural. Feitas as necessárias correções, Rino pôs mãos à obra e procurou "vestir" com "roupa nova" um antigo chassi de carro Belcar DKW-Vemag. As linhas desenhadas em papel iam sendo moldadas a martelo em chapas de aço, idênticas às normalmente usadas para a construção de carros.

A carroceria ia surgindo. Mas nem sempre as linhas no papel eram bonitas também em três dimensões, e assim Rino "retocava" o seu protótipo, melhorando-o com detalhes não pensados antes e não esboçados em papel ou no seu quadro-negro, que se tornaria famoso. Pronto a primeira carroceria do protótipo, Rino alegrou-se. Apesar de feito a martelo, e rudimentarmente, o carro já pesava alguns quilos a menos que o DKW-Vemag de série. Produzido em linha industrial, em série, e sanadas as imperfeições da construção de protótipo, perderia pelo menos uns cem quilos, o que reduziria consideravelmente sua relação peso-potência e lhe aumentaria a velocidade, sem falar das linhas aerodinâmicas, que serviriam também para proporcionar menor resistência ao atrito do ar.

Depois de terminados quatro protótipos e com mais três em construção, sempre ganhando vantagens e perdendo peso, ele chegou a um modelo, pronto para ser vendido ao público, parte em chapas de aço (peças que necessitam de maior resistência) e parte em fibra plástica (peças não sujeitas a grandes esforços).

Porque Malzone preferiu o DKW-Vemag? Forçosamente, em vista das facilidades de obtenção, manutenção e reparo, a marca teria de ser nacional. O DKW-Vemag trazia uma série enorme de vantagens ao estilista. Era o único chassi inteiro, com longarinas transversais em X, permitindo facilmente, em teoria, pelo menos, a retirada da carroceria e a colocação de outra. A tração dianteira, o motor a dois tempos e 50 H.P. de potência, além de outras características, levaram Rino Malzone à sua escolha.