

REVISTA BRASILEIRA DE AUTOMÓVEIS E TURISMO

QUATRO RODAS

ANO VI - N.º 69 — ABRIL DE 1968 - Cr\$ 500

**COMO IR DE CARRO AOS EUA
E O QUE VER LÁ EM 40 DIAS**

**IMPRESSÕES AO DIRIGIR UM
DKW-MALZONI**

VOCÊ JÁ VIU CARRO ANDAR NO MAR?



Triumph TR4A

Impressões ao dirigir o GT Malzoni

E

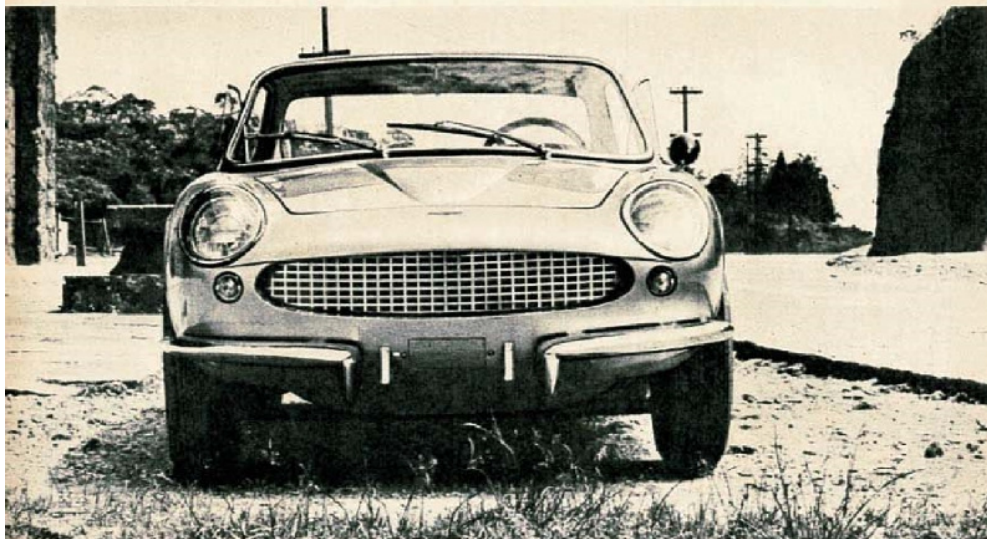
PÊSO PLUMA EM CURVA DE TODOS OS PESOS

Na velha estrada São Paulo-Santos, o GT Malzoni vem a uns 80 km/h até a boca de uma curva bem fechada, onde a marcha é reduzida para terceira, seguindo-se uma freada de leve. O carrinho faz a curva sem sair. A operação é repetida agora sem frear e nada acontece ainda. Na outra tentativa, ele vence a curva em quarta marcha, sem reduzir, com apenas pequeno alívio do acelerador. Nada, de novo. "Não é possível — protesta o fotógrafo, à beira da estrada, tentando uma foto espetacular do teste — é preciso correr mais senão parece que o carro está parado". Desta vez, em quarta e com o pé na

tábua, tem-se impressão que o GT Malzoni vai decolar na curva. Mas, que ocorre? Nada. Esse teste de dirigibilidade na Serra do Mar vem provar qual a maior vantagem do GT Malzoni. De fato, o carrinho é bonito, confortável, bem acabado, resistente, veloz e fácil de manobrar, porém o que impressiona mais é a sua estabilidade. Os cobras vão até torcer o nariz quando estreantes começarem a usá-lo em Interlagos. Não é preciso ser mestre do volante para dar uma de Fângio na curva. Isto porque o carrinho não sai mesmo, nem querendo. É do melhor que se pode exigir em matéria de segurança. / segue

por Expedito Morazzi

GT Malzoni



ESPARTANA PARA PISTA

GT Malzoni é bem rápido, com o seu motor do Fissore, de 60 cavalos. Num abrir e fechar de olhos, o velocímetro está marcando 150 km/h. Sua aceleração é também brilhante, mas a segunda parece um pouco curta, provocando certo suspiro quando se passa para terceira. No entanto, isso pode ser solucionado: a Vemag dá uma relação de marchas opcionais, de acordo com o motor que se monta no carro.

Os freios, de tambor, são os do Belcar. Eficientes, porque o carro é leve: cerca de 800 quilos, com sua carroceria plástica. Todavia, quando muito solicitados, os freios sofrem um pouco de *fading* (perda de eficiência pelo calor). Isso pode ser corrigido, adquirindo-se os freios a disco opcionais da Vemag.

Coluna do teto é larga

A sensação é a de um carro pequeno, fácil e gostoso de se dirigir. O para-brisa, inclinado e quase envolvente, não produz distorções notáveis de imagens. O vidro traseiro, de formato semelhante, é de plástico. De modo geral, a visibilidade nada deixa a desejar, excetuando-se no lado direito traseiro, devido à largura da coluna do teto.

Os comandos ficam bem à mão do motorista: a alavanca de câmbio, o volante e os pedais, que permitem facilmente o *punta-*

taco. O freio de mão se esconde sob o painel, do lado esquerdo, mas sua utilização não cria problema.

Se você pretende ter um, saiba isso: custa 10,5 milhões. Escolha a cor e espere cerca de noventa dias para recebê-lo.

Como surgiu

Quando surgiram carros de Grã Turismo (GT) nas pistas nacionais, os pilotos da Vemag tiveram ameaçada sua posição de colecionadores de vitórias. Apesar dos esforços do chefe da equipe, Jorge Letry, os pequenos motores de mil cilindradas tinham de levar robustas carrocerias dos Belcars: quase uma tonelada. Como resolver o problema? Ai nasceu a ideia de uma carroceria mais leve que a de série para que os quase 100 cavalos do motor pudessem mostrar sua raça nas competições.

O mais fanático dessa ideia foi Rino Malzoni, um fabricante de cachapa de Matão, SP. Seus primeiros protótipos logo mostraram que tinham fibra. Depois de vitórias, algumas decepções e muito bate-papo, Malzoni e seus companheiros — Marinho, Milton e Luis — fundaram a Sociedade de Automóveis Lumimari Ltda., na Avenida Presidente Wilson, 1.443, São Paulo.

A firma comprava chassis completos da Vemag, para vesti-lo com carrocerias Malzoni. Hoje 23 veículos desse tipo estão rodando nas ruas, exibindo sobre o capô a marca: GT Malzoni.

Exclusivamente para competição, há uma variante denominada *Espartana*. Não tem revestimento interno e nem detalhes de acaba-

mento. É mais leve. E o preço também: 9,5 milhões de cruzeiros. O motor é do Fissore.

Bonito de qualquer lado

De qualquer ângulo o GT Malzoni atrai. Tem formas aerodinâmicas e belas, como convém a um carro esportivo. O painel é do Fissore, com uma pintura quebradinha que não agrada muito. A direção, do tipo fórmula 1, é fabricada pelo corredor Emerson Fittipaldi e combina bem com o restante do carro. Tem trava antifurto.

Estofamento bonito e confortável, podendo-se optar por outro, mais ou menos luxuoso. Os instrumentos do painel são os do Belcar, acrescidos de um conta-giros eletrônico (até 8.000 rpm), de ponteiro bem firme.

Conforto também

Duas pessoas vão bem nos assentos individuais. Três complicam um pouco e o excesso de peso faz bater a suspensão traseira. Atrás dos encostos há espaço para pequenos volumes. Isso é bom porque o porta-malas, cujo fecho se aciona de dentro do carro, é diminuído como acontece, aliás em muitos GTs.

O motor dianteiro é facilmente acessível: o amplo capô se abre no sentido da segurança. O enorme radiador tem sua caixa superior de latão polido, muito bonito. O óleo é introduzido por conta do Lubrimat, que faz o coquetel com a gasolina automaticamente.

A ficha técnica

O GT Malzoni, na forma como está sendo



Os 800 quilos de beleza do Malzoni são puxados pelo mesmo motor de 60 cavalos do Fissore. Mas vai fácil a 150 km/h.

entregue agora, tem as seguintes características:

motor — DKW-Vemag Fissore, 3 cilindros em linha, 2 tempos, 74 x 76 mm de diâmetro e curso, 981 cilindradas, taxa de compressão de 8:1; 60 cavalos SAE a 4.500 rpm, 9 mkg a 2.500 rpm de torque, um carburador Brosol 40 CIB descendente, bomba d'água acoplada ao dinamo.

câmbio: 4 marchas à frente, todas sincronizadas, e uma à ré. Comando no assoalho. Roda livre normal do carro mas sem cabo de comando, ficando permanentemente desligada. Se o comprador quiser pode pedir ligação de roda presa, mas isso não é aconselhável por se tratar de carro esportivo. Relações de redução: 3,82/2,22/1,39/0,97; 1. Embreagem de um único disco seco.

chassi: suspensão por molas transversais semi-elíticas com separadores de polietileno e amortecedores. Direção por pinhão e cremalheira, relação de 19,2:1, normal do Belcar. Parece mais curta em razão da menor distância entre eixos do chassi. Rodas de 5,5 polegadas, pneus 560 x 15 Pirelli Spalla, área de frenagem ativa no freio de serviço de 715 cm².

dimensões: entre eixos, 2,22m; bitola dianteira, 1,29 m; bitola traseira, 1,35 m; altura livre do solo, 17 cm; peso em condições de marcha, 800 kg; comprimento total, 3,85 m; largura máxima, 1,6 m; altura, 1,2 m. 0000

