

Der Puma GT für QUATRO RODAS

Für die Zeitschrift QUATRO RODAS entwickelt, waren dies zur damaligen Zeit die einzigen Autos, die für eine Zeitschrift hergestellt und an die Gewinner eines Preisausschreibens ausgeliefert wurden.

Fabiano Pereira

Erscheinungsdatum: 29 März 2017



Die von Puma auf Bestellung für QUATRO RODAS hergestellten GT 4Rs wurden 1969 von der Zeitschrift an drei Leser übergeben (Sergio Chvaicer / Quatro Rodas).



Es ist mehr als ein Wiedersehen. Diese drei GT 4Rs waren nie zusammen unter demselben Dach und vor derselben Kamera. Weder bei der Firma Puma, die sie auf Wunsch von QUATRO RODAS entworfen und hergestellt hat, noch bei der Übergabe der Schlüssel an die Gewinner - die Autos wurden vor fast fünf Jahrzehnten unter den Lesern des Magazins verlost.

1969 weckten die Redaktoren des Magazins bei den Lesern Erwartungen. Die Januar-Ausgabe enthielt die ersten Skizzen des Projekts. Die Entwicklung der Prototypen in Araraquara (SP) wurde in den folgenden Ausgaben gezeigt. Im Juli kamen die ersten Unterlagen für das Preisausschreiben. Die Formen und auch die Spezifikation des Motors des ersten und immer noch einzigen brasilianischen Autos, das in einer limitierten Serie hergestellt wurde, waren noch nicht bekannt.



Autos für eine Zeitschrift zu produzieren sind eine Seltenheit auf der Welt. Der Range Rover Vogue verwendet nur den Namen des Magazins als Marke, ebenso wie Montana Fluir. Erst 2010 produzierte die englische Ausgabe des Männermagazins GQ etwas Ähnliches, GQbyCITROËN. Aber dies ist nur ein Konzeptauto ohne einen privaten Eigentümer. Eine Studie ohne Strassenzulassung.

Der GT 4R wurde vom Landwirt und leidenschaftlichen Sportwagenfahrer Rino Malzoni mit dem Designer Anísio Campos hergestellt, den Schöpfern des Pumas. „Wir waren wie zwei Brüder, die Ideen für das Design war die ganze Zeit unterschiedlich, aber wir arbeiteten in einer absolut freundschaftlichen Beziehung miteinander“, sagt Campos. Die Einflüsse kamen von italienischen und amerikanischen Sportwagen.



Francisco Vaida, bei Puma als Chico Funileiro bekannt, erinnert sich, dass der GT 4R aus einem von Malzoni entworfenen Prototyp der damals fast fertig entwickelt war, geboren wurde. Er schreibt Anísio die seitlichen und vorderen Lufteinlässe und gelegentliche Änderungen zu.

Ursprünglich wurde geplant, das Modell auf der Karmann-Ghia-Plattform, einem VW 1600-Motor mit doppelten Solex 32/34-Vergasern und P2-Ventilsteuerung oder einem vergleichbaren Motor aufzubauen und den Motor auf 1.800 ccm aufzubohren. Jorge Lettry von Puma war der Meinung, dass diese Option wenig Zuverlässigkeit bieten würde, und entschied sich für den 1600 Motor.



Dieses Bronze farbene Exemplar wurde als erstes gebaut (Sergio Chvaicer / Quatro Rodas)



Die kreisförmigen Scheinwerfer, die mit transparenten / geschwungenen Abdeckungen beim Original Puma versehen waren, hoben die Kurven des Pumas hervor. Daher wurden die rechteckigen Scheinwerfer und flaches Acryl darüber verwendet um die Linien des GT 4R geradliniger aussehen zu lassen. Der Radstand war mit 225 cm um 10 cm länger als beim Puma GT. Die 13-Zoll-Räder bestanden aus Magnesium. Das F-1 Lenkrad wurde von den Brüdern Fittipaldi hergestellt.

Bänke, Seitenteile und Mittelkonsole aus beigem Leder verleihen dem 2 + 2 Sitzler eine besondere Note. Weitere Änderungen waren der Zündschlüssel in der Mittelkonsole, in dem sich auch der versenkbare Handbremshebel befand, der von einer Schiebeabdeckung abgedeckt werden konnte.

Die damals seltenen Dreipunktgurte waren das Ergebnis der besonderen Sicherheitsbedenken des Magazins: Jahrzehnte bevor sie obligatorisch waren, predigte QUATRO RODAS die Verwendung von Sicherheitsgurten und erzählte Geschichten wie die von Oskar der Puppe, die sich bei einem Unfall den Kopf gebrochen hatte - Test im Jahr 1967



Exklusivität zeigt sich in den beigen Ledersitzen und der Handbremse in der Konsole (Sergio Chvaicer / Quatro Rodas).

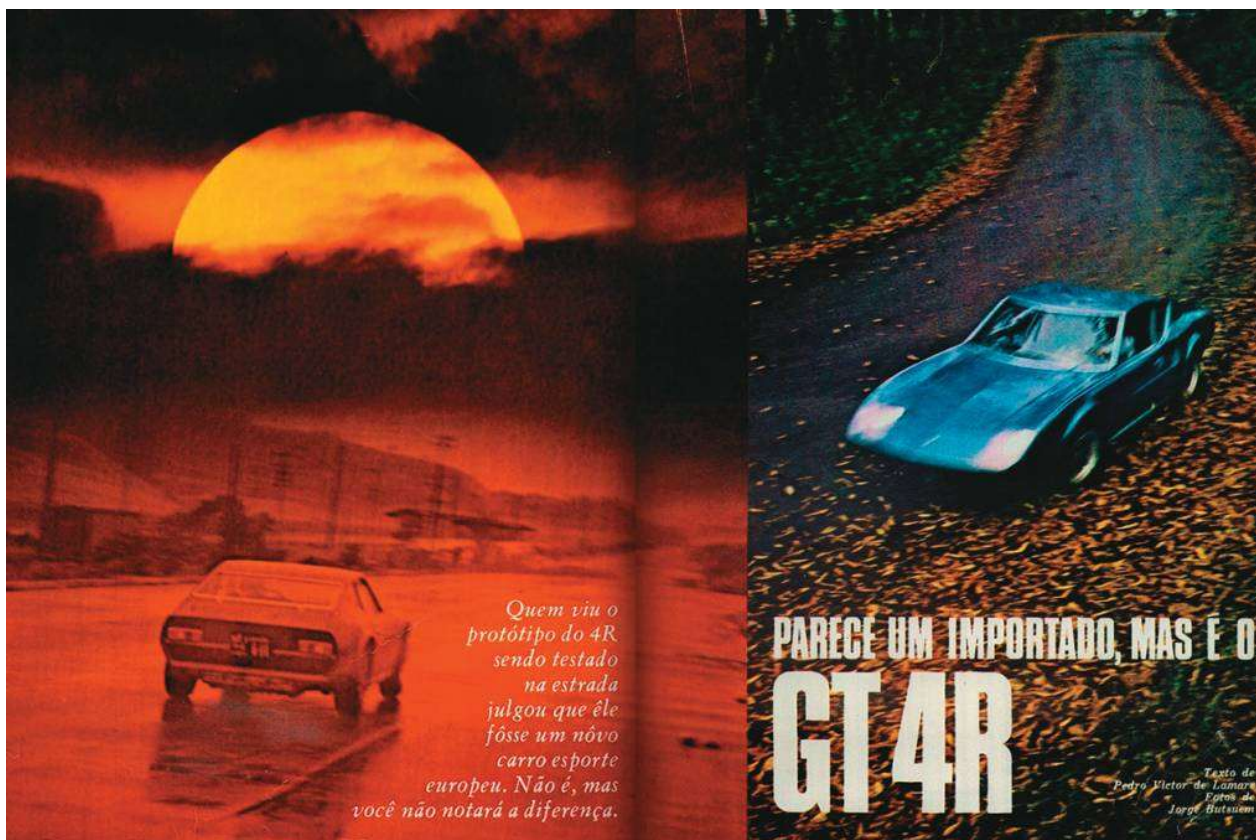
Das Armaturenbrett, der Tachometer, der Drehzahlmesser und die Kraftstoffanzeige hinter dem Lenkrad werden durch die Temperatur- und Öldruckinstrumente über der Konsole ergänzt – ein Muss bei einer Marke, die auf der Rennstrecke geboren war.

Seit Jahren hören Fans von Puma, dass das GT 4R-Projekt mehr als drei Autos hervorgebracht hat. Von der Zeitschrift wurden nur diese 3 autorisiert. Daher kann man sagen: nein, es gibt nicht mehr als 3 GT 4R. Nur die hier Versammelten wurden gebaut. Was Puma zusätzlich aus derselben Form produzierte, erhöht diese offizielle Serie nicht auf mehr als drei Autos. Aber es gibt Fälle von nahen Verwandten ...



Luiz Roberto Telles, ein Puma-Sammler und Kenner der Marke, suchte in der Werksdokumentation nach Antworten. "Die Produktions-unterlagen zeigen drei GT 4R im Jahr 1969, aber auch einen Vierten im April 1970." Dieser würde Rino Malzoni selbst gehören. In den gleichen Aufzeichnungen hätten das erste und das dritte Auto die gleiche Farbe. "Ich wurde darüber informiert, dass das Team entschieden hatte die Farbe des dritten GT 4R in Metallic-Grün zu ändern."

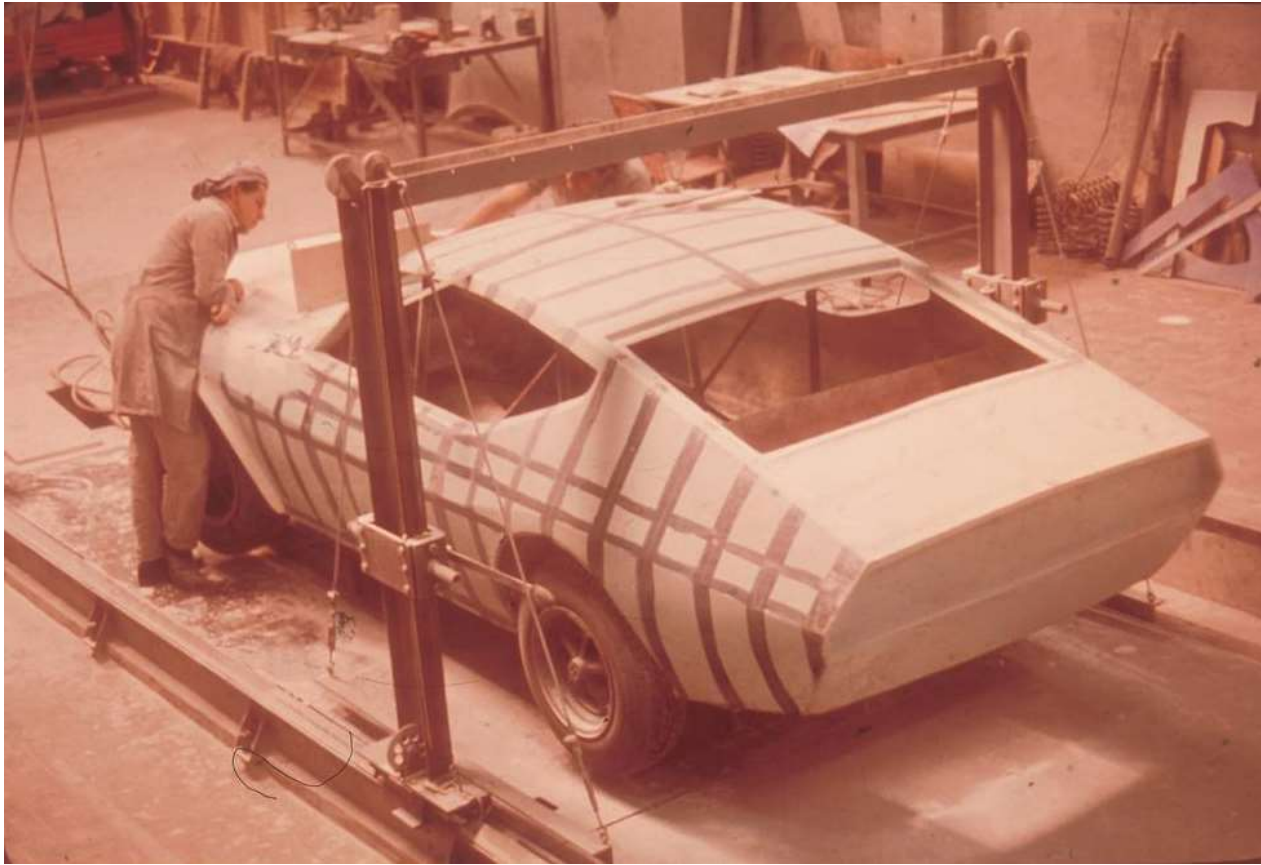
Wenn es einen Fehler in den Aufzeichnungen gab, könnte es einen weiteren GT 4R geben? Vielleicht wurden mehr Kopien mit der Form produziert? Kiko Malzoni, Sohn von Rino klärt das Rätsel: damit eine Form für die Glasfaserkarosserien produziert werden konnte, wurde eine Blechkarrosserie als Basis für die Form und den Bau des blauen Prototyps auf dem Cover der QUATRO RODAS-Ausgabe vom September 1969 hergestellt.



Oben das Exemplar mit der Blechkarosserie in der Ausgabe vom September 1969 (Archiv / Quatro Rodas)

"Nachdem die Karosserie erstellt wurde, schloss mein Vater die Lufteinlässe und baute das Heckfenster ein", sagt Kiko. Anstatt wie beim GT 4R der Neigung der hinteren Säulen zu folgen, ist die Heckscheibe jetzt weniger geneigt und zeigt die Motorabdeckung. Ihm zufolge wurde diese Karosserie an einen Zahnarzt in Matão (SP) verkauft, der bei ABC in Santos praktizierte.

Laut Kiko wurde eine neue Form mit diesen Modifikationen hergestellt und zwei weitere Autos wurden produziert. Einer, dunkelrot, gehörte Rino Malzoni selbst. Der Andere, ein weißes Exemplar, wurde an einen bahianischen Kunden verkauft, der unzufrieden war, da er beim Wettbewerb nicht erfolgreich war und Puma kontaktierte, um eine Alternative auszuhandeln.



Nach Monaten des Wettbewerbs hatte eine Wechselkurskrise Puma ermutigt, dieses zusätzliche Exemplar in der neuen Konfiguration für den Fan der ursprünglichen drei GT 4R zu produzieren.

Eine weitere Kontroverse ist das Design der Scheinwerfer. "Ich kann garantieren, dass die Scheinwerfer kreisförmig waren. Sie wurden vom amerikanischen Chevrolet Corvair genommen. Mein Vater benutzte sogar einen 1968er Puma VW mit einem Sechszylinder-Corvair-Motor", sagt Kiko Malzoni, der sich an Experimente mit den Scheinwerfern erinnert.

Wie bei dem Prototyp für QUATRO RODAS vom September 1969 sind die GT 4R-Abdeckungen rechteckig – vermutlich vom VW 1600 „Zé do Caixão“ oder Variante 1970, so der Spezialist. Es gibt jedoch Hinweise darauf, dass beide Versionen der Rücklichter übernommen wurden. Der grüne GT 4R hat bereits Rundleuchten, der Blaue wird bald darauf umgerüstet.



Der grüne GT 4R behielt die kreisförmigen Laternen (Sergio Chvaicer / Quatro Rodas)

Beide Modelle sind Teil der Geschichte des GT 4R - und mit ihrem Gesamtdesign sehr gut vergleichbar. "Zu dieser Zeit passierte alles auf sehr individueller aber auch sehr familiären Basis", sagt Anísio Campos. Eine Aussage, die die Unterschiede zwischen den drei Autos rechtfertigt, die eigentlich bis auf die Farbe gleich sein sollten.

Die GT 4Rs sind in vielerlei Hinsicht Symbole einer Ära: Ihr Design und ihre handgefertigte Karosserien sind Klassiker aus den 1960er Jahren, als Sportwagen in der brasilianischen Landschaft noch wenig präsent waren.

Noch seltener war die Initiative, ein Auto mit einem solchen Maß an Exklusivität und solch einem hohen Preis zu bauen - vor oder nach dieser QUATRO RODAS-Initiative gab es nichts vergleichbares. Nach fast 50 Jahren ist das Vergnügen, diese 3 aussergewöhnlichen Fahrzeuge zusammen zubringen und ihre Geschichten erzählen zu können, etwas, das QUATRO RHODAS unbedingt mit Ihnen teilen möchte.



Ein Stern wird geboren

Es ist kein Automobil, dessen Entwicklung Monat für Monat von den Seiten einer Zeitschrift verfolgt werden kann. Die Idee des GT 4R wurde in der Ausgabe vom Januar 1969 vorgestellt. Die ersten Abbildungen der Front kamen der entgültigen Form sehr nahe.

Am Anfang hatte die Motorabdeckung ein System von Lamellen. Mehrere Entwürfe des Hecks wurden im Februar gezeigt, und im folgenden Monat wurden die allgemeinen Linien bereits in Form einer Metallkarosserie umgesetzt. Die Formen für die Laminierung waren im April fertig und Motortests standen im Mittelpunkt des Mai-Magazins.



Im Juni zeigte ein Foto die letzten drei Karrosserien und die Metallform. Dann begannen die Tests. Einen Monat später wurden die ersten Unterlagen für die Verlosung veröffentlicht. Das September-Magazin zeigte den Prototyp aus Metall und berichtete, dass er in Tests mehr als 15.000 km gelaufen war.

Rino Malzoni bemerkte, wie der Stabilisator die Federung verbesserte und das geringere Gewicht die Effizienz der Bremsen im Vergleich zum Standard Puma GT erhöhte. Sie erreichten sogar eine Beschleunigung von 0 bis 100 km / h in 13 Sekunden. Dann wurde das Testfahrzeug zerlegt und im Detail untersucht, um mit der Produktion zu beginnen: Pro Monat wurde ein Fahrzeug hergestellt.

Sertão GT (Hinterland)

Kurz nach der Auslosung, am 15. Oktober 1969, verkaufte der erste Gewinner, Frederico Barbosa da Silva, ein Mechaniker aus Rondonópolis (MT), das Auto an den Werbetreibenden Carlos Spagat. Er behielt es bis 1995, dann landete der bronzene GT 4R in der Garage seines Partners Sergio Peres.



Das Auto wurde zwei Jahre lang stillgelegt, bevor es vom Sammler Antonio Pinho gekauft wurde. Dieser hatte bereits versucht, das blaue Exemplar in Rio de Janeiro zu erwerben. Alle Details waren Original, aber das Auto musste komplett restauriert werden. Der GT 4R wurde in Nova Friburgo (RJ) restauriert. Der Wagen wurde 1998 fertig und blieb bis 2005 bei Pinho.

Heute ist dieses Fahrzeug Teil einer der größten Sammlungen des Landes im Bundesstaat São Paulo. Es bleibt stillgelegt, ist aber bereit, wie am Tag dieser Fotos, gefahren zu werden. Es ist auf einem Perserteppich geparkt und befindet sich in einer Bibliothek, in der sich die QUATRO RODAS-Sammlung befindet.

Kinoauto

Der zweite GT 4R wurde von Ildefonso Pereira Gonçalves, einem Bankangestellten aus Santos (SP) gewonnen und wird zurzeit restauriert. Nach Recherchen des jetzigen Besitzers Carmelo Fernandez gehörte das Auto nach dem Bankangestellten dem verstorbenen Chirurgen, Maler und Filmemacher Aldir Mendes de Souza, der das 1974 in Gold lackierte Auto im Film Trote dos Sádicos verwendete.



Das zweite Modell des GT 4R wurde blau lackiert (Archiv / Quatro Rodas)

Nach den Aufzeichnungen war Sergio Marcus A. Costa der erste Besitzer, der es im Juli 1986 an Delny Ribeiro de Carvalho, einen Händler in São Paulo, verkaufte. Fernandez kaufte diesen GT 4R Ende 2004 und es dauerte einige Zeit, bis mit der Restaurierung begonnen wurde. Aber jetzt ist er wieder blau.

Jungengeschenk

Am 15. Dezember 1969, im Alter von 16 Jahren und ohne Führerschein, hatte Augusto da Silva Pina das Glück, dass er der Besitzer des letzten GT 4R war. Die Geschichte dieses Exemplars ist am dunkelsten, da es häufiger den Besitzer gewechselt hat. Heute steht das Auto in Petrópolis (RJ) und gehört einem Zeitzeugen, Francisco „Kiko“ Malzoni.



Der dritte und letzte GT 4R wechselte am meisten den Besitzer (Sergio Chvaicer / Quatro Rodas)

Der Kauf wurde vom Sammler Pinho zusammen mit dem Vorbesitzer, dem ehemaligen Präsidenten des Puma Club do Brasil und Spezialisten der Markengeschichte, Luiz Roberto Telles, vermittelt. Im Jahr 2001 überzeugte Telles Jadir Mendes aus Marialva (PR), ihm das Auto nach Monaten der Diskussionen zu verkaufen. Trotzdem war es nicht billig: Es kostete den Gegenwert eines anderen herausragenden Fahrzeugs, eines GT Malzoni, der an einen Freund verkauft wurde.

Alles, was Telles über die Vorbesitzer herausfinden konnte, sind die Namen Sergio aus Maringá (PR) und davor Antonio aus Paranaíba (PR). Letzterer hatte das Auto von einem Besitzer in São Paulo erworben. Luiz konnte keinen Kontakt zu Pina, dem glücklichen jungen Portugiesen, aufnehmen.

* Dieser Bericht wurde ursprünglich im Dezember 2010 in QUATRO RODAS veröffentlicht



Original

A saga do GT 4R, o Puma feito sob encomenda para QUATRO RODAS

Sorteados por QUATRO RODAS, eles foram os únicos carros feitos para uma revista e entregues para os vencedores

Fabiano Pereira

Publicado em 29 mar 2017, 19h55



Produzidos pela Puma sob encomenda para a QUATRO RODAS, estes GT 4R foram presente da revista a três leitores em 1969 (Sergio Chvaicer/Quatro Rodas)



É mais que um reencontro. Estes três GT 4R nunca estiveram juntos sob o mesmo teto e diante da mesma câmera fotográfica. Nem na Puma, que os projetou e fabricou por encomenda da QUATRO RODAS, nem na entrega das chaves aos ganhadores – os carros foram sorteados ao longo de três edições entre leitores da revista, quase cinco décadas atrás.

No ano de 1969, a revista fez suspense e criou expectativa nos leitores. A edição de janeiro trazia os primeiros esboços do projeto. O desenvolvimento dos protótipos, em Araraquara (SP), foi acompanhado nas edições seguintes. Em julho vieram os primeiros cupons da promoção. Ainda não se conheciam as formas e as especificações do motor do primeiro e até hoje único carro brasileiro criado sob encomenda em série limitada.

Várias opções estão sendo estudadas: da grade de ventilação às lanternas.

Anísio Campos desenhou e Rino Malzoni já está executando o projeto do carro mais exclusivo do Brasil

ESPECIAL. O GT 4 RODAS JÁ SAIU DO PAPEL

Quatro Rodas 21

The image shows a two-page magazine spread. The left page features several line drawings of a sports car from various angles: a top-down view of an orange and white car, a side profile of a blue and white car, a rear view of a white car, and a front view of a white car. The right page contains two photographs: the top one shows a man in a light green shirt thinking, and the bottom one shows a man in a red shirt drawing on a large sheet of paper. The headline at the bottom reads 'ESPECIAL. O GT 4 RODAS JÁ SAIU DO PAPEL'. There is a small page number '21' at the bottom right.

Carros feitos para uma revista são fatos raros no mundo. O Range Rover Vogue apenas usa o nome da revista como grife, como também ocorreu à Montana Fluir. Só em 2010 a edição inglesa da revista masculina GQ produziu algo parecido, o GQbyCITROËN. Mas é apenas um carro-conceito, sem dono, um estudo sem o compromisso de rodar por ruas e estradas.



O GT 4R foi realizado pelo fazendeiro e apaixonado por carros esportivos Rino Malzoni com o designer Anísio Campos, ambos criadores do Puma. “Éramos como dois irmãos, a criação era mista o tempo todo, numa relação absolutamente amistosa”, diz Campos. As influências vinham de esportivos italianos e americanos.

Francisco Vaida, conhecido na Puma como Chico Funileiro, lembra que o GT 4R nasceu de um protótipo desenhado por Malzoni, quase em fase de acabamento. Ele atribui a Anísio as tomadas de ar laterais e dianteiras e alterações pontuais.

Inicialmente, cogitou-se que o modelo teria sobre a plataforma de Karmann-Ghia um motor VW 1600 com carburação dupla Solex 32/34 e comando de válvulas P2 ou o mesmo preparado e expandido para 1.800 cm³. Por julgar que essa opção ofereceria pouca confiabilidade, Jorge Lettry, da Puma, escolheu o 1600.



O exemplar bronze foi o primeiro a ser sorteado (Sergio Chvaicer/Quatro Rodas)

Sem os faróis circulares, que recobertos por bolhas transparentes ressaltavam as curvas no Puma, as linhas pareciam mais retas no GT 4R, que usava lentes retangulares e um acrílico plano por cima delas. Com 225 cm, o entre-eixos era 10 cm maior que o do Puma VW. As rodas de 13 polegadas eram de magnésio. O volante F-1 era produzido pelos irmãos Fittipaldi.

Bancos, painéis laterais e console central revestidos de couro bege dão requinte à cabine 2+2. Soluções diferenciadas eram a chave de ignição localizada no console, que também abrigava a alavanca escamoteável do freio de mão, que podia ser encoberta por uma tampa deslizante.

Os cintos de três pontos, raros na época, eram produto da preocupação histórica da revista com segurança: décadas antes da obrigatoriedade, QUATRO RODAS pregava o uso do cinto de segurança e contava histórias como a de Oskar, o boneco que quebrou a cabeça num crash-test em 1967.



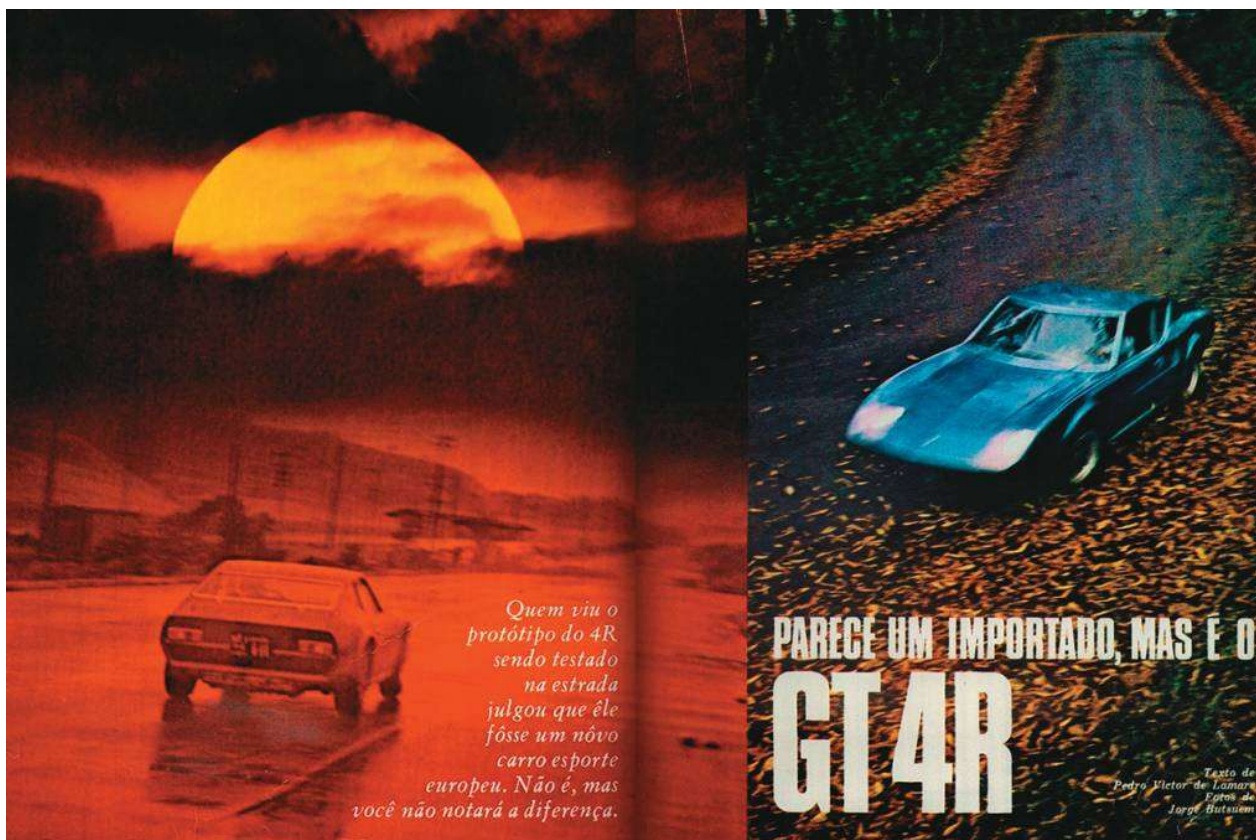
A exclusividade se revela nos bancos de couro bege e freio de mão escondido no console (Sergio Chvaicer/Quatro Rodas)

No painel, velocímetro, conta-giros e marcador de combustível atrás do volante são complementados pelos instrumentos de temperatura e pressão do óleo acima do console – naturais numa marca nascida nas pistas de corrida.

Faz anos que aficionados por Puma ouvem falar que o projeto do GT 4R rendeu mais que três carros. Como filho legítimo, autorizado pela revista, é possível dizer categoricamente: não. Somente estes aqui reunidos foram construídos. O que a Puma produziu além, a partir do mesmo molde, não aumenta essa série oficial limitada a três carros. Mas há casos de parentes próximos...

Luiz Roberto Telles, colecionador de Puma e estudioso da marca, buscou respostas na documentação de fábrica. “Nos registros de produção constam três GT 4R em 1969, mas também um quarto de abril de 1970.” Este pertenceria ao próprio Rino Malzoni. Nos mesmos registros, o primeiro e o terceiro carro teriam a mesma cor. “Fui informado que, ciente disso, a equipe decidiu trocar a cor do terceiro para verde metálico.”

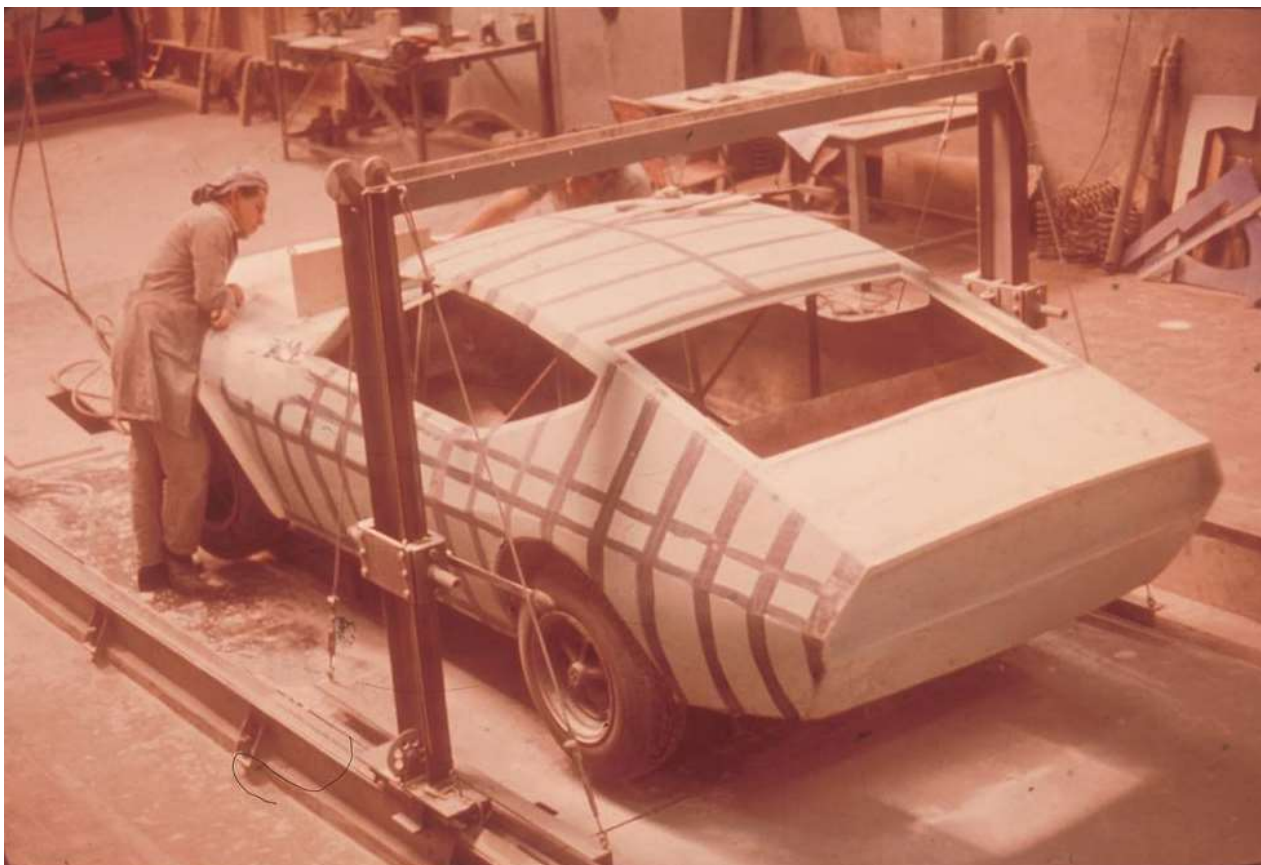
Se havia um equívoco no registro, poderia haver outro? Talvez mais cópias feitas com o molde? Quem esclarece o enigma é Kiko Malzoni, filho de Rino. Para que houvesse molde das carrocerias de fibra de vidro, foi confeccionada uma de lata como base para o molde e a construção do protótipo azul visto na capa da edição de setembro de 1969 de QUATRO RODAS.



Acima, o exemplar com carroceria de lata na edição de setembro de 1969 (arquivo/Quatro Rodas)

“Depois de feita a forma, meu pai fechou as entradas de ar e embuti o vidro traseiro”, afirma Kiko. Em vez de acompanhar a inclinação das colunas traseiras, como nos GT 4R, o vidro de trás passou a ser menos inclinado, evidenciando a tampa de acesso ao motor. Segundo ele, esse exemplar de lata foi vendido para um dentista de Matão (SP) que clinicava no ABC e em Santos.

Ainda de acordo com Kiko, foi feita uma nova forma com as modificações desse carro e a partir dela saíram mais dois carros. Um, vermelho-escuro, pertencia ao próprio Rino Malzoni. O outro, branco, foi vendido a uma cliente baiana que não se conformava por não ter sido premiada no concurso e até fez plantão na Puma na tentativa de negociar uma alternativa.



Passados meses do concurso, uma crise cambial teria incentivado a Puma a produzir esse exemplar a mais na nova configuração para a fã dos três GT 4R originais.

Outra polêmica é o desenho das lanternas. “Posso garantir que as lanternas eram circulares, do Chevrolet Corvair americano, meu pai até usava um Puma VW 1968 com motor seis-cilindros de Corvair”, afirma Kiko Malzoni, que se lembra de experimentos com as lanternas.

Assim como no protótipo visto na edição da QUATRO RODAS de setembro de 1969, no GT 4R cobre elas são retangulares – de VW 1600 “Zé do Caixão” ou Variant 1970, conforme o especialista. Mas há indícios de que as duas versões de lanternas traseiras foram adotadas. O GT 4R verde já tem as circulares e o azul logo terá.



O GT 4R verde manteve as lanternas circulares (Sergio Chvaicer/Quatro Rodas)

Os dois estilos fazem parte da história dos GT 4R – e combinam muito bem com seu desenho geral. “Na época, tudo acontecia de forma muito romântica e familiar”, diz Anísio Campos, afirmação que justifica as diferenças entre três carros que, exceto pela cor, deveriam ser iguais.

Os GT 4R são símbolos de uma época sob vários aspectos: seu design e sua forma de construção artesanal são clássicos dos anos 60, um período em que carros de desenho esportivo ainda tinham uma presença tímida na paisagem brasileira.

Mais rara ainda era a iniciativa de construir um carro com tamanho grau de exclusividade a título de prêmio – não se tem notícia de algo parecido nem antes nem depois dessa iniciativa de QUATRO RODAS. Passados quase 50 anos, o prazer de reunir os três filhos e poder contar suas trajetórias é algo que QUATRO RODAS não poderia deixar de compartilhar com você.



Nasce uma estrela

Não é qualquer automóvel cujo desenvolvimento pode ser seguido pelas páginas de uma revista, mês a mês. A ideia do GT 4R foi apresentada na edição de janeiro de 1969. Desde as primeiras ilustrações, a frente já tinha formas bem próximas das definitivas.

No início a tampa do motor teria um sistema de venezianas. Os desenhos de várias traseiras foram mostrados em fevereiro, e no mês seguinte as linhas gerais já estavam resolvidas na forma de uma carroceria de metal. Os moldes das carrocerias de fibra estavam prontos em abril e os testes de motor foram o foco da revista de maio.



Na de junho, uma foto mostrava as três carrocerias finais e o molde de lata. Começavam então os testes. Um mês depois, os primeiros cupons do sorteio eram publicados. A revista de setembro apresentava o protótipo feito de lata, contando que ele havia rodado mais de 15.000 km em testes.

Rino Malzoni notava como a barra estabilizadora melhorou a suspensão e o peso menor aumentou a eficiência dos freios em relação ao Puma GT de série. Fizeram até um 0 a 100 km/h: 13 segundos. Depois ele seria desmontado e examinado em detalhes, para começar a produção: seria um exemplar por mês.

GT do sertão

Logo após o sorteio, em 15 de outubro de 1969, o primeiro vencedor, Frederico Barbosa da Silva, um mecânico de Rondonópolis (MT), vendeu o carro para o publicitário Carlos Spagat. Este o manteve até 1995, quando o GT 4R bronze foi parar na garagem de seu sócio, Sergio Peres.



O carro ficou parado por dois anos até ser comprado pelo colecionador Antonio Pinho, após uma tentativa de adquirir o exemplar azul no Rio de Janeiro. Todos os detalhes eram originais, mas o carro carecia de uma reforma completa. O GT 4R foi restaurado em Nova Friburgo (RJ), onde o colecionador recuperava seus carros. Ficou pronto em 1998 e permaneceu com Pinho até 2005.

Hoje esse exemplar integra [um dos maiores acervos do país](#), no estado de São Paulo. É mantido desativado (sem fluidos), mas pronto para ir para a rua, como no dia destas fotos. Estacionado sobre um tapete persa, ele é destaque numa biblioteca onde fica a coleção de QUATRO RODAS.

Carro de cinema

O segundo GT 4R foi sorteado para Ildefonso Pereira Gonçalves, um bancário de Santos (SP), e está em processo de restauro. Segundo a pesquisa do atual dono, Carmelo Fernandez, após o bancário o carro pertenceu ao falecido cirurgião, pintor e cineasta Aldir Mendes de Souza, que usou o carro pintado de dourado no filme *Trote dos Sádicos*, de 1974.



O segundo exemplar do GT 4R era pintado de azul (arquivo/Quatro Rodas)



De acordo com os registros, na sequência de proprietários veio Sergio Marcus A. Costa, que o vendeu em julho de 1986 para Delny Ribeiro de Carvalho, comerciante de São Paulo. Fernandez comprou seu GT 4R no fim de 2004 e demorou para começar o restauro. Mas agora ele está prestes a voltar a ser azul.

Presente de menino

Em 15 de dezembro de 1969, com 16 anos e ainda sem poder dirigir, Augusto da Silva Pina teve a sorte saber que era o dono do último dos GT 4R. O histórico deste exemplar é o mais obscuro, por ter trocado mais vezes de mãos. Hoje o carro está em Petrópolis (RJ) e pertence a uma testemunha da construção dos três carros, Francisco “Kiko” Malzoni.



O terceiro e último GT 4R foi o que mais trocou de mãos (Sergio Chvaicer/Quatro Rodas)

A compra foi intermediada pelo colecionador Pinho junto ao dono anterior, o ex-presidente do Puma Club do Brasil e pesquisador da história da marca, Luiz Roberto Telles. Em 2001, Telles convenceu Jadir Mendes, de Marialva (PR), a lhe vender o carro, após meses de insistência. Ainda assim, não saiu barato: custou o valor de outro fora de série, um GT Malzoni, vendido a um amigo, e um empréstimo feito por outro.

Tudo que Telles conseguiu saber sobre donos anteriores são os nomes Sergio, de Maringá (PR), e, antes, Antonio, de Paranaíba (PR). Este último teria adquirido o carro de um dono de São Paulo. O pesquisador não conseguiu fazer ligação com Pina, o sortido jovem português.

** Reportagem originalmente publicada na QUATRO RODAS em dezembro de 2010*

