

FEBRUARY 2026

The Crankhandle Chronicle

MONTHLY NEWSLETTER PUBLISHED BY THE CRANKHANDLE CLUB, CAPE TOWN, SOUTH AFRICA



**THE OILY RAG RUN:
STILL GOING STRONG
AFTER A DECADE**

**CHAMPAGNE AND
CELEBRATION AT THE
DECEMBER NATTER**

www.pumadobrasil.de



Desenterrado e renascido:

O Puma 1973 de Pieter du Toit - Um sobrevivente das corridas sul-africanas

Por Charel Olivier (com assistência de IA)

Quando Pieter du Toit subiu ao palco para contar a história de seu Puma laranja brilhante de 1973, o público rapidamente percebeu que era muito mais do que uma simples história de restauração.

O que ele revelou foi um pedaço da história automotiva sul-africana esquecida: um carro que escondia décadas de segredos das corridas, a tragédia da crise do combustível, a influência do automobilismo brasileiro e um trabalho meticuloso de detetive que levou quase nove anos para ser desvendado

Um Puma com um passado

Quando Pieter comprou o carro, ele presumiu que fosse um Puma normal de produção inicial. Mas logo começaram a surgir pistas: modificações incomuns...

Especificações, marcas relacionadas às corridas, componentes não padronizados e reforços estruturais que nenhum carro de estrada precisaria. Acabou sendo o carro número 60, um dos primeiros Pumas fabricados na África do Sul e, quase certamente, um antigo carro de competição que correu brevemente em Killarney em 1973.

Essa curta vida competitiva foi interrompida abruptamente pela crise global de combustível de 1973, que proibiu as corridas de carros de produção em todo o mundo. Carros como este foram simplesmente empurrados para garagens e esquecidos, com suas histórias desaparecendo na escuridão.

Através de conversas com o falecido Adrian Pfeiffer e veteranos das corridas como Dave Malan, Pieter reuniu as poucas evidências que restam desse “período perdido” no automobilismo local — uma época em que grandes nomes como Sarel van der Merwe foram registrados, mas todos desapareceu dos arquivos.

Pistas em fibra de vidro e aço

Cada seção que Pieter retirou revelou mais sinais de um passado nas corridas:

- ◆ Capô leve e arcos internos finos como papel
- ◆ Linguetas de segurança no parabrisa dianteiro e traseiro, usadas para impedir que o vidro se soltasse durante as corridas
- ◆ Freios traseiros tipo 3 (variante), muito maiores do que os padrões do Fusca
- ◆ Acoplamento de direção sólido para uma resposta mais precisa nas corridas
- ◆ Suportes da barra de proteção soldados ao chassi

- ◆ Reforços em H para reduzir a flexibilidade do chassi
- ◆ Aletas e dutos de refrigeração do motor ampliados
- ◆ Orifícios de preparação para cárter seco na dianteira e na traseira
- ◆ Painel de instrumentos estilo corrida rebaixado em 50 mm
- ◆ Danos na pista no arco da roda traseira esquerda consistentes com curvas fechadas em um circuito com predominância de curvas à direita (exatamente como em Killarney)

Até os orifícios na tampa do motor revelaram que o carro já teve um motor de corrida Puma de 2,1 litros de fábrica - um dos únicos quatro instalados na África do Sul.

Puma e os projetos de corrida perdidos

A apresentação abordou as consequências mais amplas da crise do combustível de 1973. Vários projetos sul-africanos e brasileiros foram abandonados:

- ◆ O Beetle bimotor SA, criado para competir com o Firenza

- ◆ O Beetle bimotor brasileiro Fittipaldi (mais de 400 cv, 400 kg)
- ◆ O Fusca Jamaro de oito cilindros
- ◆ Os motores experimentais de oito cilindros da Puma Quase todos foram desmontados, suas peças espalhadas e só recentemente redescobertas e restauradas.

O Puma de Pieter carrega vestígios dessa época: dutos alargados, entradas de ar de corrida, componentes protótipos e modificações e es



O Puma definitivamente chama a atenção quando aparece



A vista traseira é tão impressionante quanto a dianteira



A paixão de Pieter pelo Puma ficou evidente na apresentação que ele fez aos membros

espelhando carros de corrida da fábrica brasileira, como o Sparta #48 e o Sparta #60..

Um mistério resolvido:

A conexão brasileira Uma das maiores descobertas de Pieter veio de um podcast moderno sobre o Puma, com ex-funcionários da fábrica do Brasil. Milton Masteguin era diretor da PUMA e, proprietário da, a concessionária MM para tuning de desempenho em São Paulo.

Newton Masteguin, filho do exdiretor da PUMA Milton

Masteguin, revelou que seus pais passaram um ano na África do Sul em 1973 ajudando a montar a fábrica da Bromer.

Milton Masteguin também era chefe de desenvolvimento de corridas da Puma. De repente, tudo fez sentido.

Todas as características incomuns do carro de Pieter — as entradas de ar, os dutos, a preparação para corridas, a barra de proteção, a configuração de cârter seco, os recortes traseiros em estilo espartano — se alinhavam perfeitamente com o estilo de engenharia de Masteguin.

Muito provavelmente, o Puma de Pieter foi construído sob a supervisão direta de Masteguin como um carro de desenvolvimento preparado para corridas.

Ressurreição de nove anos

A restauração foi monumental:

- ◆ O chassi estava podre e teve que ser reconstruído.
- ◆ As seções traseira e dianteira foram reconstruídas do zero.
- ◆ As rodas de magnésio (com menos de 5 kg cada) precisavam de novos inserts.
- ◆ Um motor de corrida Puma de 2,1 litros teve que ser construído usando peças importadas e raras: virabrequim de 78,4 mm, eixo de comando P3, carburadores Solex 40, distribuidor de avanço

mecânico e bomba de óleo dupla de cârter seco.

- ◆ Pieter refiz muitos componentes sem desenhos, baseando-se em fotografias antigas brasileiras.
- ◆ O chicote elétrico foi totalmente reconstruído com comprimentos codificados por cores.
- ◆ Um sistema duplo de admissão de ar foi recriado exatamente de acordo com as especificações da época.
- ◆ Um radiador de óleo de corrida adequado foi construído e montado dentro da tampa do motor.
- ◆ Os assentos internos foram reconstruídos do zero (com a ajuda da faca elétrica de sua esposa).
- ◆ Até mesmo os adesivos de corrida MM (Milton & Marino) foram pesquisados, redesenhados e fornecidos de volta ao Brasil. Cada centímetro do carro foi tocado, estudado, corrigido e restaurado.



Os faróis distintos, semelhantes aos olhos de um gato

Um sobrevivente histórico

Hoje, o Puma laranja de 1973 de Pieter não está apenas restaurado — ele ressuscitou. Ele se destaca como:

- ◆ um dos primeiros Pumas fabricados na África do Sul,
- ◆ um provável ex-carro de corrida de Killarney,
- ◆ um veículo de desenvolvimento trabalhado pelo gênio brasileiro das corridas da Puma e
- ◆ uma das restaurações de Puma mais meticulosamente pesquisadas do mundo.

Como Pieter concluiu:

“Esta é a pura história automotiva esquecida da África do Sul. E devemos lembrar: este carro é um puro-sangue, não um kit car.”

Sua jornada de nove anos não salvou apenas um carro; ela resgatou um capítulo da história do automobilismo local que, de outra forma, poderia ter desaparecido para sempre.

WE MAKE YOUR OLD CAR PARTS LOOK NEW AGAIN.

THIS IS NOT SANDBLASTING

WE GENTLY AND PROFESSIONALLY CLEAN YOUR CAR PARTS WITH WET VAPOUR BLASTING TECHNOLOGY! CALL US TODAY!

☎ 087 23 10 341
✉ INFO@AQUABLASTING.CO.ZA
🌐 AQUABLASTING.CO.ZA

With Compliments

DELIVERING YOUR DREAMS ONE CAR AT A TIME.

Old Cars

