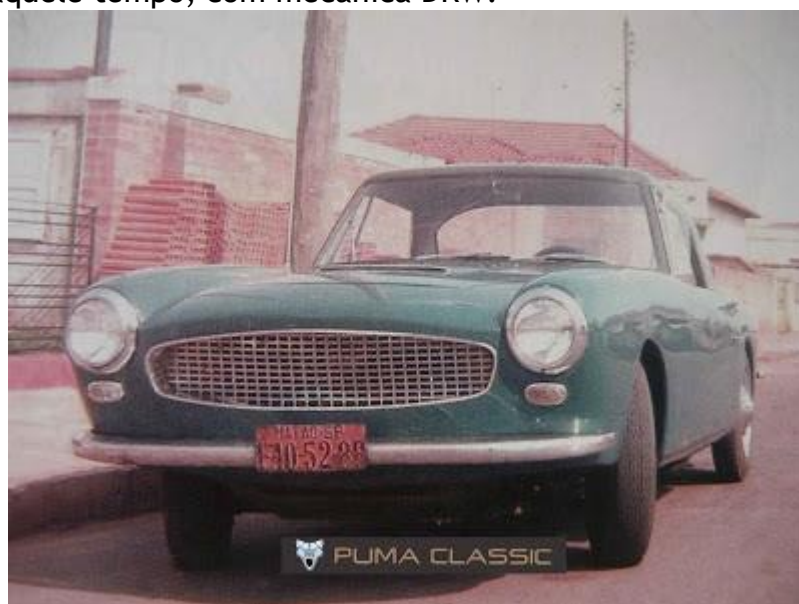




SEGUNDA-FEIRA, 4 DE JUNHO DE 2012

Rino Malzoni e seus Projetos Puma

Genaro Malzoni, mais conhecido por Rino, apelido vindo do diminutivo de seu nome Genarino. Nascido em 1918 na Itália, em Castelabate, província de Salerno, a mesma província de minhas origens, chegou ao Brasil em 1930. Formou-se advogado pela Faculdade de Direito do Largo São Francisco, mas tinha aptidão para designer - com muito senso estético - e paixão pelos automóveis. Primeiro modificava carrocerias de automóveis e depois começou a construir seus próprios carros. Em 1961, Rino resolveu construir um carro inteiro para seu uso, e assim nasceu o Malzoni I, um cupê três volumes, quatro lugares, com linhas agradáveis, bem no estilo dos estúdios italianos daquele tempo, com mecânica DKW.





O Malzoni I ficou pronto em 1962, mas decidiu construir um verdadeiro GT. Tempos depois, Rino trocou o Malzoni I por um Karmann Ghia com seu sobrinho Humberto Malzoni Casella, que o ajudava nos negócios da fazenda e dos carros. Casella promoveu modificações, alterando formas - agora um conversível - mudando perfis dos para-lamas e traseira, dando origem ao Casella I, projeto que nunca terminou.

O Malzoni II, feito em aço, também com mecânica DKW, tinha uma linha mais agressiva, deixava de ser cupê para adotar a linha berlineta, com seu vidro traseiro curvo.





Malzoni II

Quem fazia as revisões dos carros do Rino era a Comercial MM, famosa concessionária Vemag, de Marinho e Milton Masteguin. Quando Lettry se viu impotente nas corridas com a chegada dos Willys Interlagos, ele solicitou a diretoria da Vemag, um carro mais moderno, que pudesse fazer frente aos bólidos da Equipe Willys, já que os sedans DKW pesavam uma tonelada. Nisso a Vemag aparece com o Fissore, encomendado ao estúdio italiano de mesmo nome. Lettry se sentiu culpado pela produção desse carro, porque não era um modelo para o Brasil e muito menos servia às pistas. Ele continua precisando de um novo carro, mais leve e potente para fazer frente à equipe rival. Potência não era problema, pois o mago da engenharia mecânica conseguia extrair 100 hp do motor de 1000 cc do DKW, precisava de um GT leve. Foi então que, Marinho piloto da Equipe Vemag, junto com seu sócio da Comercial MM, Milton Masteguin sugeriram contatar Rino Malzoni, cliente da MM, que fazia seus próprios esportivos. E lá foram Milton e Marinho conversar com Rino para o novo projeto e assim nasceu o Malzoni III, esportivo para as pistas, ainda em chapa de aço.



Malzoni III do Kiko Malzoni, filho de Rino, restaurado há pouco tempo por André Valente de Petrópolis, carro esse achado por jogado em São Paulo, onde todos pensavam se tratar de um GT Malzoni modificado.

Como Anísio Campos, também piloto da Equipe Vemag era sócio da Fibraplastic, colaborou na criação dos moldes de fibra de vidro e início da fabricação das primeiras carrocerias do GT Malzoni. Os três primeiros veículos foram diretos à Equipe Vemag, que venceu a primeira corrida disputada com esses carros em 1964. Anísio ainda trouxe João Amaral Gurgel para ajudar no desenvolvimento dos moldes, pois tinha experiência na fabricação de fibra de vidro, adquirida em sua estada de trabalho nos Estados Unidos.



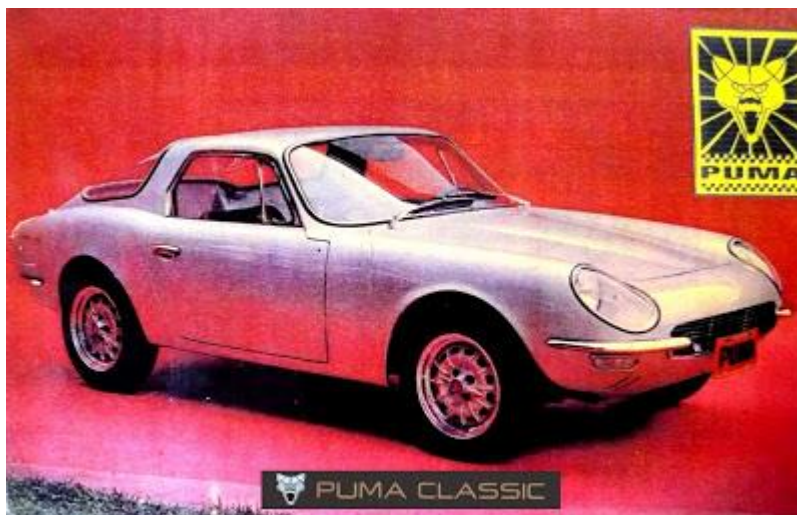
Com o sucesso, Rino, Marinho, Milton e mais o comerciante Luís Roberto Alves da Costa fundaram em 2 de outubro de 1964 a Lumimari (Luís, Milton, Marinho, Rino) para fabricação do GT Malzoni. Em princípio era apenas o modelo Espartano para as pistas, mas o sucesso foi tão grande, que melhoram seu acabamento interno e iniciaram as vendas para uso nas ruas.



Rino Malzoni ao lado do GT Malzoni apresentado no Salão do Automóvel.

Mais tarde, com o fechamento da Equipe Vemag em 1966, Jorge Lettry entrou na sociedade da Lumimari, no lugar do Marinho.

Em 1966, Rino que passava na casa de seu jovem amigo Anísio Campos para levá-lo a Fazenda Chimbó e ficarem o final de semana falando sobre projetos e carros, dá a ele, total liberdade de recriar o GT Malzoni. Anísio começou seus desenhos e no final daquele ano era apresentado o Puma GT.



Nas pistas, o GT Malzoni continuou até ser substituído pelo Puma GT VW, já que o Puma GT DKW teve vida curta, apenas no ano de 1967 e ninguém faria o desenvolvimento de um carro para as pistas, que estava preste a ter encerrada sua produção.

Em 1967, Rino começa o desenvolvimento do novo Puma, chamado de Puma II, agora com mecânica VW. O modelo fabricado em chapa de aço para servir de base para o molde de fibra de vidro.



E em tempo recorde, o Puma GT 1500 é lançado em maio de 1968.



Em 1969, Rino aproveita um projeto em fase final de concepção, daquele que seria o Puma 2+2, para ajustá-lo ao pedido da revista Quatro Rodas, para criação de um esportivo exclusivo. Para isso, Anísio Campos assina junto com Rino o projeto do Puma GT 4R.



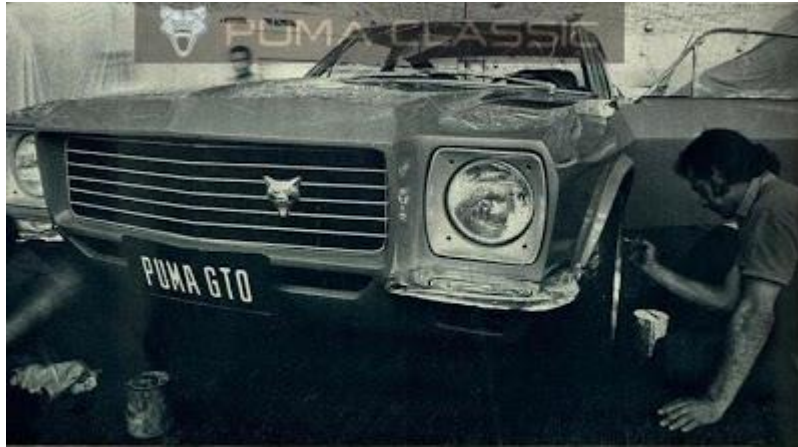
Mais tarde, Rino desenvolve o projeto do Puma P-8...



Rino observando os serviços de modelagem, já em um processo mais moderno que a confecção em chapa de aço.



....Que acabou gerando o Puma GTO....



...Que finalmente foi lançado em 1974, como Puma GTB.



POSTADO POR FELIPE NICOLIELLO às 22:27

[VISITE A PÁGINA DE RINO MALZONI](#)