

HISTÓRIA DA PUMA

A história da Puma se inicia em 1964, na cidade de Matão, no interior de São Paulo, quando um grupo de aficionado por automobilismo, liderados por Rino Malzoni, resolvem criar um automóvel esportivo. Já em 1965, os primeiros protótipos do "GT Malzoni" eram expostos.

Em 1967 o modelo, rebatizado como Puma, entra em produção. Era um cupê esportivo, o segundo produzido no Brasil em fibra de vidro (o primeiro fora o Willys Interlagos, clone do Renault Alpine francês). Seu desenho, bellissimo, criado por Anísio Campos, lembrava muito a Ferrari 250 GTO daquela época. A mecânica era DKW 1.0 (sim, os primeiros Puma tinham tração dianteira).



Como a DKW foi comprada pela VW naquele mesmo ano, e a linha Vemag foi retirada de produção, o Puma-DKW teve vida curta: apenas 130 unidades foram produzidas.

Em 1968 começam as negociações de Malzoni com a VW para a utilização do tradicional conjunto mecânico daquela empresa.

Assim, em 1971, é iniciada a produção da linha GTS/GTE (o GTS um roadster e o GTE um cupê). Era o "Puminha", sem dúvida, dentre todos os carros criados por brasileiros com capital nacional, este foi o de maior sucesso.

Apesar do raquítico motor 1500 a ar (posteriormente substituído pelo 1600), o carro se tornou desejado. Isso graças ao seu desenho, espetacular, que até hoje impressiona pela beleza, agressividade e aerodinâmica; e também à ótima dirigibilidade, favorecida pelo chassi bem trabalhado e pela direção pouco reduzida. O carro chegou a ser exportado para países da Europa e África.

No final daquela década é lançado o GTB, um carro maior, que usava o trem - de - força do GM Opala de seis cilindros. Era um carro mais luxuoso, que contava com excelentes bancos revestidos em couro, direção assistida e vidros elétricos.

Também primava pela esportividade no acerto do chassi (tubular) e direção.

Em 1982 o GTS/GTE foi aprimorado e passou a chamar-se GTC/GTI. Foi lançado ainda o P-018, também baseado na mecânica VW a ar porem envenenado com nova distribuição, alimentação e escapamento.

Mas a empresa não ia bem: passou por duas enchentes e um incêndio e a mecânica VW a ar já não satisfazia o consumidor. Tentaram uma negociação com a japonesa Daihatsu para fornecimento de tecnologia para a produção de um carro urbano, mas não deu em nada. Em 1985, endividada com seus fornecedores, a Puma é vendida para a Araucária Veículos, de Curitiba, que interrompe a produção.

Então em 1987, o empresário Nívio de Lima, proprietário da metalúrgica Alfa Metais, compra a Puma e constrói uma nova fábrica na Cidade Industrial de Curitiba.



Em 1988 é relançado o GTB, que com desenho revisado e acabamento ainda melhor passa a chamar-se AMV. Em 1989 veio o AM-3, o novo "Puminha", agora com novo chassi tubular e motor VW 1.6 a água (AP-600) instalado na traseira, mas mantendo a identidade do seu estilo, bem como a tração traseira. A empresa passou ainda a diversificar, iniciando a produção de pequenos caminhões (com motores MWM e câmbio Clarck).

Mas em 1989, com a abertura do mercado, os carros japoneses ofuscaram o brilho dos novos esportivos Puma, que acabaram descontinuados em 1990. Pouquíssimas unidades do AMV e AM-3 chegaram a ser produzidas.



Em 1998 a Ford comprou os direitos sobre o nome "Puma" a fim de lançar um pequeno cupê com esse nome. Os pequenos caminhões passaram então a trazer a marca AMV (não por coincidência as iniciais de Alfa Metais Veículos), mas a fera prateada continua presente como o emblema deles.

Esses caminhões continuam em produção, embora em pequena escala.

Texto e imagens retirados do site do CCAL
<http://www.carroantigo.com/portugues/indice.htm>