



VEM AÍ O GT-MALZONI

Coberto por um grande silêncio da fábrica um novo carro se prepara. Já foi testado e aprovou, já correu e foi bom, nada mais o impede. O DKW-Malzoni que Rino Malzoni bolou e construiu num barraco em Matão (SP), vai virar carro de Grande Turismo. Sua fabricação já começou, na base de dois por mês.

A DKW-Vemag assinou há algum tempo contrato para fabricação do carro com Rino Malzoni e a fábrica fornecerá chassi, motor e componentes mecânicos. Ele tem carroçaria de plástico de 600 quilos, uma linha suave e bonita e é muito rápido. O carro está sendo montado numa indústria de plástico da rua Galvão Bueno, em São Paulo. A carroçaria de plástico feita por Anísio

de Campos é de fácil execução, resistente e barata, o carro não se encarece no setor mecânico, pois o motor e o chassi são os mesmos do DKW-Vemag normal. O preço, ainda não oficial, é de \$ 10 milhões.

A fábrica também muda

Durante as experiências feitas ao longo de dois anos com o protótipo por Malzoni, Marinho, Jorge Letry e Anísio Campos, ele sofreu muitas modificações. Foram construídos cinco carros diferentes para tentar embelezar a carroçaria e eliminar peso. A fábrica ainda fez outras modificações e pode-se falar numa sexta fórmula, que será a do lançamento para venda ao público.

GT-Malzoni



O Malzoni entusiasmou a torcida na barra da Tijuca. O número dezessete derrapou na curva e pregou um susto na rapaziada.

As mudanças se situam só na carroçaria: faróis, frisos, pára-choques.

Na forma atual o Malzoni tem apresentado grandes desempenhos. Pilotado por Mário César Camargo Filho (Marinho) chegou a virar em 3 minutos e 55 segundos na pista de Interlagos. Esse tempo é muito melhor que o das berlinetas Interlagos (4 minutos e 5 segundos). Só há um carro que corre mais que ele atualmente, o Simca-Abarth, cujo melhor tempo em Interlagos foi 3 minutos e 38 segundos. Espera-se que o Malzoni ainda melhore seus tempos quando estiver mais acertado. Marinho já prometeu que vai virar em 3 minutos e 45 segundos no circuito de Interlagos.

Quando o primeiro Malzoni apareceu pensou-se que ele tinha soluções mecânicas revolucionárias. Falou-se até num motor Corvette. Mas o carro é mesmo um DKW-Vemag com carroçaria mais leve. Os componentes mecânicos são os mesmos com que Jorge Letry equipa os carros da fábrica para competi-

ções no Grupo III. Ou seja, motor DKW-Vemag, três cilindros, dois tempos, refrigerado a água, 1000 centímetros cúbicos de cilindrada, alimentados por três carburadores Weber (ou Solex), um duplo e outro cortado ao meio, cada um provendo o enchimento de um cilindro (tipo PHH) e bomba elétrica de grande volume e pouca pressão.

Câmbio melhor à venda

O câmbio melhor que existe para o carro é um cinco marchas, fabricado pela GF do Brasil, com a mesma carcaça do câmbio normal de série, com as relações de desmultiplicação tipo corrida que a Vemag mantém à venda para os interessados. Variam conforme o circuito, mas situam-se em 3,05, 2,22, 1,62, 1,31 e 0,97, aproximadamente, com diferenciais 4,38 ou 4,72. Freios a disco, homologados para o carro de série, que também se encontram à venda para corredores.

No caso do protótipo o motor não precisa ater-se às limitações normais de cilindrada vigorantes para o grupo três, ou seja, 1000 mm a mais no diâmetro, no máximo, desde que com isso o motor se ultrapasse a classe de cilindrada prevista pelo carro normal de série. O protótipo Malzoni poderia usar em vez de pistões de 74 mm normais de série (diâmetro), até pistões de 78 mm que muitos utilizam nos motores Vemag preparados para a categoria Livre (carreteras). Nesse caso, a cilindrada se eleva para 1.100 cc. A Vemag não mudou a forma, mas acredita-se que o Malzoni atual não lançou nenhum desses recursos.

Assim se vê que o segredo do Malzoni é só o peso. Seu motor alcança a potência de 100 cv, mais ou menos, mas a grande vantagem é a carroçaria de protótipo que lhe permite o excepcional desempenho.

Se saísse hoje custaria 10 milhões



O último dos carros feitos pela equipe de Malzoni. Difere do outro em vários detalhes, como faróis e pára-choques e os frisos.



O carro que a Vemag está fabricando tem ainda os frisos laterais e a forma do capô diferentes. Também não tem lanternas.