

FIGURA 7: PUMA GT OU DKW PRIMEIRO A SER PRODUZIDO EM 1967 COM MECÂNICA DKW- VEMAG – AUTO CLASSIC [18]



Ao fim das atividades da Vemag, o Puma GT passou a ser montado sobre chassi Karmann Ghia e mecânica Volkswagen, com novo design e designação GTE a partir de 1969, um projeto de grande sucesso – Figura 8.

FIGURA 8: PUMA GTE – PEREIRA; CASTANHO [19]



Outros modelos como o esportivo Lorena GT – Idealizado e construído no Brasil pelo imigrante chileno León "Lorena" Larenas Izquierdo – e os modelos Buggys Lorena e Glaspac construídos em fibra de vidro ganhavam espaço no Mercado nacional.

Paralelamente às iniciativas brasileiras, as indústrias multinacionais continuavam a crescer e a ampliar as opções de modelos de veículos ofertados ao mercado nacional, entre eles o Ford Galaxie, Ford Corcel – primeiro veículo da marca desenhado no Brasil – além do GM Opala e do já sucesso Volkswagen Fusca.

Década de 1970

A década de 1970 assistiu à ampliação progressiva de atuação das multinacionais e no que se refere às iniciativas de projetos brasileiros, esta década foi marcada por criações

e novos desenvolvimentos tanto na indústria quanto paralelamente à mesma.

A difusão das técnicas de produção em fibra de vidro e o aprimoramento da prática de projeto permitiram tentativas mais ousadas por parte dos designers e construtores brasileiros. Com a importação de veículos estrangeiros desencorajada por força de lei e tributação desde a década de 1950 e com a restrição ainda mais forte por parte da lei vigente a partir do ano de 1976, a possibilidade de aquisição de um veículo novo diferente dos produzidos no Brasil – pelas vias legais – tornava-se praticamente nula.

Para atender a faixa do mercado carente de veículos diferenciados frente à proibição de importação vigente, verificaram-se nos anos iniciais da década de 1970 uma confirmação da tendência verificada na década anterior ainda com a produção do Carcará, Malzoni GT entre outros: as produções dos veículos conhecidos como fora-de-série.

O termo fora-de-série foi empregado para designar os veículos não produzidos em série por grandes fábricas. Tais modelos eram construídos a partir de técnicas muitas vezes artesanais e produzidos por pequenos fabricantes para atender a nichos de mercado específicos. Assim, surgiram também diversos modelos de buggys, réplicas, esportivos de fibra de vidro, conversíveis, jipes, carros de produção industrial customizados e transformados.

A produção destes veículos fortaleceu-se na década de 1970, consolidou-se na década de 1980 perdurando até os primeiros anos da década de 1990 – quando a abertura do mercado à importações reduziu drasticamente a procura por estes veículos, tornando-os relíquias.

Assim, chegaram ao mercado, em volume e variedade crescente, esportivos como o Adamo GT – 1970, um híbrido de buggy ou roadster urbano produzido por Milton Adamo e equipe, o Bianco S de 1977 projetado e construído por Toni Bianco e o Miura, também de 1977, com mecânica VW produzido pela Aldo Auto Capas de Porto Alegre (RS), empresa especializada em transformar carros – Figura 9.