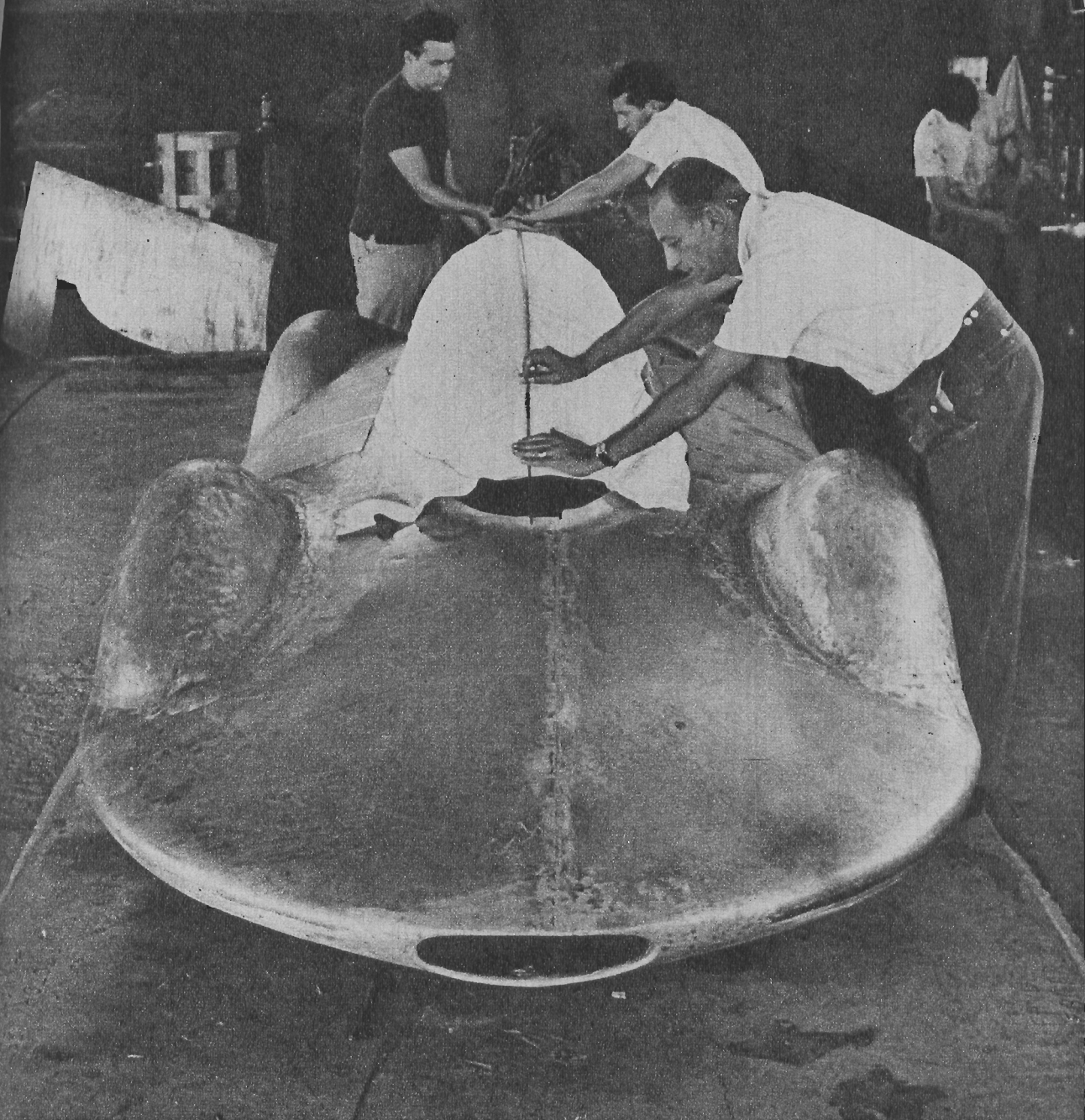


# O CARROZIERE DE MATÃO



o de  
io de Souza  
s de  
ando Rozário

Há alguns anos, no sossego de sua fazenda rica, no interior de São Paulo, um advogado de 48 anos chamado Genaro Malzoni montou uma oficina de carros. Depois contratou os seis melhores mecânicos da região para construir, devagarinho, o sonho que trouxe da infância. Desde menino, Genarino, depois Rino só, tem mania de desenhar carros. Já aos 5 anos não deixava papel que lhe caísse às mãos escapar sem um rabisco de automóvel. /segue

# PAIXÃO FICOU NA ITÁLIA



O sonho do carroztiere de Matão parece não incluir dinheiro. Ele quer é desenhar.

O menino veio parar no Brasil, virou milionário, fazendeiro, casou-se com filhos, mas a grande paixão não mudava mais. Ele queria mexer com carros. E foi mexendo, apesar da oposição do pai que preferia o filho fazendeiro e menos Pininfarina. A paixão com a família não abalou a vontade de Rino Malzoni. Ao contrário, parecia fortalecer para a guerra maior com a indústria. Chegou a hora de fazer de verdade. E ele vem fazendo. Tanto que seu nome começa a dar a volta no mundo; perguntando sobre o GT-1000 chegam cartas da Alemanha, Suíça, Estados Unidos, Suécia, Austrália. E o mais é cada vez maior o número de pessoas que querem conhecer de perto o carro do Carcará, o carro do recorde.

## Primeiro amor

Nascido na Itália, Rino Malzoni veio para o Brasil com oito anos. Sua família já tinha tradição e grandes propriedades em Matão, cidade que o avô ajudou a fundar depois que veio para cá, em 1900. O pai de Rino nasce em Araraquara, com a Grande Guerra parte para a Alemanha. Lá se casa em 1916. O primeiro dos três filhos do casal é Rino. Quando ele completa oito anos, a família resolve voltar definitivamente para o Brasil. No dia do embarque o menino chora sem parar, principalmente porque o pai não consegue trazer o Alfa-Romeo 1750 da família que ele adorava. Mas Rino não adquire interesse só aquêle Alfa-Romeo. Se apaixonou silenciosamente por qualquer tipo ou marca de carro.

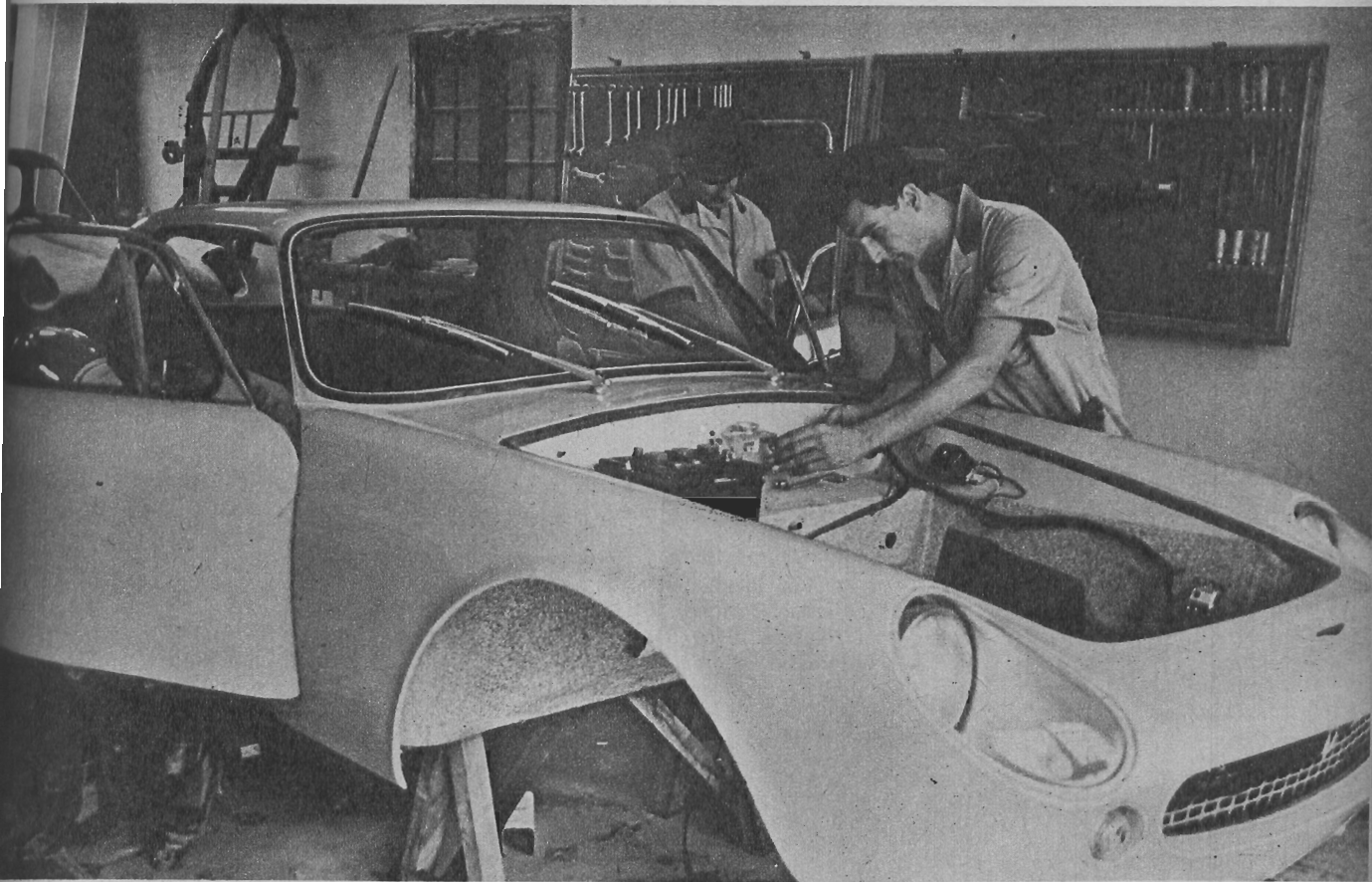
Em São Paulo, 1928, o menino é matriculado no Colégio Rio Branco. Entra depois para a Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, coisa que ele mesmo consegue explicar.

## Primeira corrida

As aventuras do moço Rino Malzoni envolvem muitos romances e sempre com automóveis. Antes da guerra é o piloto que aposta corrida nas ruas e às vezes em Interlagos, onde com vinte cruzados qualquer cidadão podia ficar dando voltas o dia inteiro. Da turma de Rino, brincadeiras de Interlagos, faziam parte Fábio Crespi, Mário Tavares Leite, Ribeiro, Celso Lara Barberis.

Um dia Rino decide correr de verdade. Mas tem que ser escondido da família. É uma prova de estrepantes em que ele se inscreve com o pseudônimo de D.





**Turismo-Malzoni apareceu em 1960: num DKW normal com chassi original Rino construiu um cupê de chapa e um de plástico.**

me do avêso. É sua primeira corrida, porque o pai acaba desobediência — o jornal Fanfulla, no dia seguinte da corrida, publica o nome inteiro de cada um dos concorrentes.

#### Primeira obra

Em 1947, quatro anos depois de seu nascimento, Rino muda para Matão. No dia seguinte dirige a casa bancária da família. Algumas das fazendas dos Malzoni chamam a atenção, porém, vai para a oficina mecânica de um dos tios, na cidade. Lá vai nascer sua primeira obra. Rino monta uma carroçaria num chassi original com motor Chevrolet. O trabalho impressiona tanto a um amigo que lhe dá dinheiro que este dá pelo carro para comprar uma Maserati.

Em Matão, o menino de Portodonico é conhecido por fazer carros em que ele põe a mão própria. Formam completamente, sempre com o melhor. Depois do Vanderer é uma modificação, que ele modifica de carro em carro num spider. O carro passa

nos testes, mas não chega a entrar nas pistas porque um milionário se apaixonou pela obra de Rino, que é obrigado a vendê-la. Com o dinheiro da Lância, Rino compra um BMW 328.

#### Primeiro acidente

O BMW vai deixar uma marca em Rino para o resto da vida. No braço. Foi na estrada entre Araraquara e Matão. Em alta velocidade, à noite, numa curva ele deu com um caminhão. Para salvar o braço direito, foi obrigado a fazer duas operações em São Paulo e uma na Itália.

Depois do BMW vem um Austin A-90 que Rino transforma de conversível em berlineta. O tempo e os carros foram passando e o nome de Rino como carrozheiro foi ganhando fama. Até ele, o automobilismo do Brasil ainda tinha vago o posto. Aí por 1950 dois italianos tinham começado qualquer coisa nesse terreno. Eram Monetti e Monarca. O primeiro desenhou dois MGs para corrida, um para Cláudio Rodrigues, outro para João Ribeiro, e em

sociedade com um grupo de Petrópolis construiu um cupê num componente Volkswagen. Monarca fez cinco ou seis carros, na mesma época. Hoje os dois estão afastados do esporte.

#### Primeiro GT

O GT-Malzoni aparece em 1960. Num DKW normal, com chassi original, Rino faz pequenas modificações, construindo um cupê de chapa e um de plástico. A essa altura já tem montada sua oficina na fazenda Chimbó onde passa a maior parte do tempo. O GT impressiona um corredor — Marinho, que compra o carro para correr. Em sua primeira prova, na Barra da Tijuca, o GT promete. Faz segundo na categoria de protótipo. Depois, já correndo pela Vemag, vai para Interlagos. Estréia nas 6 Horas de Interlagos. Em seguida ganha a prova Simon Bolívar. Enquanto o prestígio do GT aumenta, Rino, em Matão, vai trabalhando numa fórmula melhorada. É o protótipo número 3, de plástico. / segue

# SONHO NÃO INCLUI DINHEIRO



O Carcará está na fila dos recordes.



Vai estabelecer a primeira marca brasileira e sul-americana de velocidade no Rio.

Em 1963, entra para a história uma oficina de São Paulo. São seus sócios, além do corredor Marinho, Milton Masteguín e Luís Roberto Alves da Costa. O GT número três é montado nessa oficina e o resultado entusiasma os três, que propõem sociedade a Rino na produção em pequena série do GT, com a matéria-prima da Fibraplast. Do entusiasmo nasce a sociedade Lumimari — Luís, Milton, Marinho, Rino.

O GT-Malzoni, sempre com a ajuda da Vemag, de onde saem os componentes mecânicos, vai parar no salão do automóvel, na mesma época. E faz sucesso, mesmo enfrentando as duas grandes novidades do salão, o Capeta e o Brasinca. Depois do salão o interesse pelo GT vai até o exterior, de onde começam a chegar cartas e pedidos. O modelo três é aperfeiçoado, e a sociedade começa a produzir o carro número quatro. Dez deles já foram vendidos e outros mais o seriam, se houvesse.

## Dinheiro em segundo

Para Rino Malzoni, a sociedade é perfeita; Marinho é um dos maiores conhecedores em tração dianteira, além de piloto de grande sensibilidade mecânica; Milton é um grande mecânico, o homem das idéias objetivas, práticas, que colaborou muito no modelo original; e Luís Roberto é o financista apaixonado por automóveis que deixou a direção de uma grande indústria paulista e perdeu o cargo de adido da embaixada brasileira em Roma para se dedicar ao GT-Malzoni.

O sonho do carroztiere de Matão, apesar da sociedade, parece que não inclui

dinheiro. O que êle quer é desenhar carros. As propostas de financiamento chegam quase todo dia, milhões e milhões de cruzeiros para que êle monte uma indústria completa em que o GT seja construído inteirinho. A oferta maior veio de um industrial paulista de máquinas e instalações em uma cidade do interior, que, além disso, entraria com duzentos milhões de cruzeiros para a sociedade. Rino porém não quer ser o homem de negócios; pelo menos por enquanto quer se dedicar exclusivamente ao desenho de carroçarias, e somente de carros-esporte.

Não consegue deixar o desenho de lado. Recebe tudo o que se publica sobre o assunto, no exterior e no Brasil. Passa o dia inteiro na oficina que improvisou na fazenda, ao lado do engenho de pinga. Tem projetos ambiciosos. Sem nunca ter estudado desenho, vai rabiscando e pretende fazer um tipo fora de série para cada marca de carro nacional.

Num canto de sua oficina, o carro do recorde — o Carcará — está esperando a hora de ir para o Rio de Janeiro. Vai estabelecer o primeiro recorde brasileiro e sul-americano de velocidade. Depois tentará, com muitas possibilidades, de acordo com seu criador, o recorde internacional da categoria G. A grande vitória de Rino Malzoni.

Só uma pessoa ainda não acredita em nada disso, nem em recorde, GT ou qualquer outra coisa que diga respeito a carros. É o velho Malzoni, que nunca vai à oficina e sempre tem esperança de que o filho esqueça carroçarias e motores. Que em vez de cuidar do Carcará, fique só nos 60 mil pés de café, no gado, e nos 2,5 milhões de litros de pinga que a fazenda Chimbó produz por ano. oooo