a capota, um painel completo e agradável na disposição de instrumentos e comandos, uma aparência geral revelando um bom trabalho na fibra de vidro. Naturalmente existem algumas imperfeições, tais como a conjunção vidros-capota, por onde entrou água durante as nossas "Impressões ao Dirigir" (coisa habitual na maioria dos spyders), os bancos que raspam no túnel central, os cintos de segurança que não são auto-retráteis e, por não terem um ponto de fixação alto, são apenas pélvicos. Mas são todos pequenos defeitos que devem ser considerados próprios e inerentes a esse tipo de produção nacional, onde os construtores esbarram ainda na tradicional dificuldade em conseguir peças exclusivas, em pequena série. Assim, por exemplo, o bom conjunto de mostradores é o do Del Rey Ouro - seria inexequível mandar fazer um especial para o Spyder. Para quem tiver essas e outras pretensões de exclusividade, um Rolls Royce Corniche é a opção mais indicada.

Pontos a rever

Dois itens nos deixaram em dúvida na apreciação do Miura Spyder. O primeiro, e mais importante, diz respeito à localização dos engates que seguram a capota junto ao pára-brisa: estão exatamente na trajetória que, em caso de colisão, a cabeça do motorista e acompanhante devem percorrer. Trata-se de um defeito que já tínhamos sentido em muitos outros conversíveis e que, em nossa opinião, deveria ser eliminado, em proveito da segurança passiva do veículo. Uma deslocação lateral dos engates resolveria o problema, além de permitir maior rotação para cima do pára-sol.

O outro refere-se ao sistema de regulagem do volante. Atualmente é usado um motor elétrico, muito rápido, acionado por uma tecla colocada na extremidade esquerda do painel. É suficiente soltar a tecla, e o volante pára na posição desejada. Entendemos que a velocidade de movimento do volante deveria ser menor, para ser mais fácil pará-lo no ponto desejado.

Como anda

O Spyder, a exemplo do Targa, apresenta, logo de início, uma direção um pouco pesada em manobras e em baixas velocidades, tornando-se porém adequada tão logo se aumente a velocidade. Não chegamos a considerá-la um defeito e entendemos que, com pneus de menores dimensões (o carro usado tinha os 195/70 R 14, Pirelli P 44), esta característica seria facilmente modificada. Para quem quiser usar o carro apenas e tão-somente como curtição, é uma idéia válida, caso contrário será preferível deixar como está. O mesmo, por sinal, deve ser dito com relação ao descansa-braço e puxador da porta do motorista (é o mesmo que equipa o Passat): perfeito para curtir o carro, atrapalha um pouco em manobras rápidas e numa série de curvas fechadas.

Andando rápido o Spyder, que em uso normal é neutro, demonstra certa tendência a sair com a frente quando se chega perto do limite de aderência.

Os freios funcionam bem, mas deixaram a impressão de que perderam um pouco de eficiência com o uso repetido, talvez por causa do aquecimento dos discos dianteiros. Isso acarreta um progressivo aumento dos espa-

Virtudes: boa estabilidade e bom desempenho com o motor de 1 600 cm³

ços de imobilização do veículo e poderia ser corrigido com melhor ventilação dos discos.

A aceleração é rápida, com boa resposta do motor (é o do Passat 1600, na versão MD 270, isto é, a mais recente), mas bem semelhante à do carro da VW. A aceleração de 0 a 100 km/h, por exemplo, deve ser feita em tempo ao redor de 14 s, o que não representa nada de excepcional, e a velocidade final deve ficar por volta dos 165 km/h, também um bom resultado mas sem grande apelo para um esportivo. Uma drástica diminuição de peso ou um sensível aumento da potência

do motor poderia harmonizar-se melhor com o bom perfil aerodinâmico do carro. Isso, aliás, deverá ocorrer em breve, tão logo esteja disponível o conjunto mecânico do Santana, com seu motor 1800.

A oscilação lateral do Spyder é bem reduzida, seja qual for o tipo de curva, mas o banco do motorista poderia segurar melhor o corpo, porque o cinto - pélvico - pouco pode fazer nesse sentido. O movimento longitudinal (levantar a frente na aceleração e baixá-la na frenagem) também é reduzido, pelo que as características da suspensão se acomodam bem com um tipo de direção esportiva. O volante tem diâmetro correto, boa empunhadura e, sendo regulável em altura, permite a qualquer motorista obter a posição desejada, de acordo com o posicionamento do banco (distância dos pedais e inclinação do encosto). O único ponto negativo é que, em diversas posições, o volante cobre parte dos instrumentos do painel, dificultando sua leitura.

Conclusão

Num país tropical em que as grandes fábricas não fazem conversíveis, a demanda do mercado é satisfeita por pequenos construtores. Um deles é a Miura, que acaba de alargar sua faixa com um *spyder*, veículo que repete, em linhas gerais, todas as características do Targa. Trata-se naturalmente de um veículo destinado a uma elite econômica (seu preço, de Cr\$ 12 487 000 em novembro, o coloca ao alcance de poucos) que não mais encontra produtos importados e que deve, portanto, satisfazer-se com o que a indústria nacional produz.

FICHA TÉCNICA

Motor — Dianteiro, longitudinal, quatro cilindros em linha, quatro tempos, refrigerado a água; diâmetro dos cilindros, 79,5 mm; curso dos pistões, 80,0 mm; cilindrada total, 1 588 cm³; taxa de compressão, 8,3:1; potência máxima, 88 CV (65 kW) SAE a 5 800 rpm; torque máximo, 13,3 mkgf (133 Nm) SAE a 3 000 rpm; comando de válvulas no cabeçote, acionado por correia dentada; válvulas de admissão e escapamento no cabeçote; alimentação com um carburador de corpo duplo e fluxo descendente; combustível: gasolina. (Existe também a opção do motor a álcool.)

Transmissão — Embreagem monodisco a seco, de acionamento mecânico; câmbio de quatro marchas sincronizadas para a frente e ré, com alavanca de mudanças no assoalho; relações: 1.º) 3,45:1; 2.º) 1,94:1; 3.º) 1,29:1; 4.º) 0,91:1; ré) 3,17:1; diferencial) 4,11:1; tração dianteira

Carroceria, chassi — Carroceria de fibra

de vidro, conversível, duas portas, dois mais dois lugares; chassi de tubos de aco.

Suspensão — Dianteira, independente, McPherson, com braço triangular inferior, barra estabilizadora, molas helicoidais e amortecedores hidráulicos telescópicos; traseira, semi-independente, com braços tensores longitudinais, eixo de torção, molas helicoidais e amortecedores hidráulicos telescópicos.

Freios — A disco nas rodas dianteiras e a tambor nas traseiras, de acionamento hidráulico, com servofreio; freio de estacionamento mecânico atuando nas rodas traseiras.

Direção — Mecânica de pinhão e crema-

Rodas, pneus — Rodas de liga leve com aro de 14 polegadas e tala de 6,5 polegadas; pneus 195/70 SR 14, Pirelli P 44.

Capacidade do tanque — 65 litros.

Preço do carro, em novembro — Cr\$
12 487 000.