



IMPRESSÕES AO DIRIGIR EXCLUSIVO

REPORTAGEM DE
EMÍLIO CAMANZI
FOTOS DE
J. B. SCALCO



MIURA: O NOVO CARRO

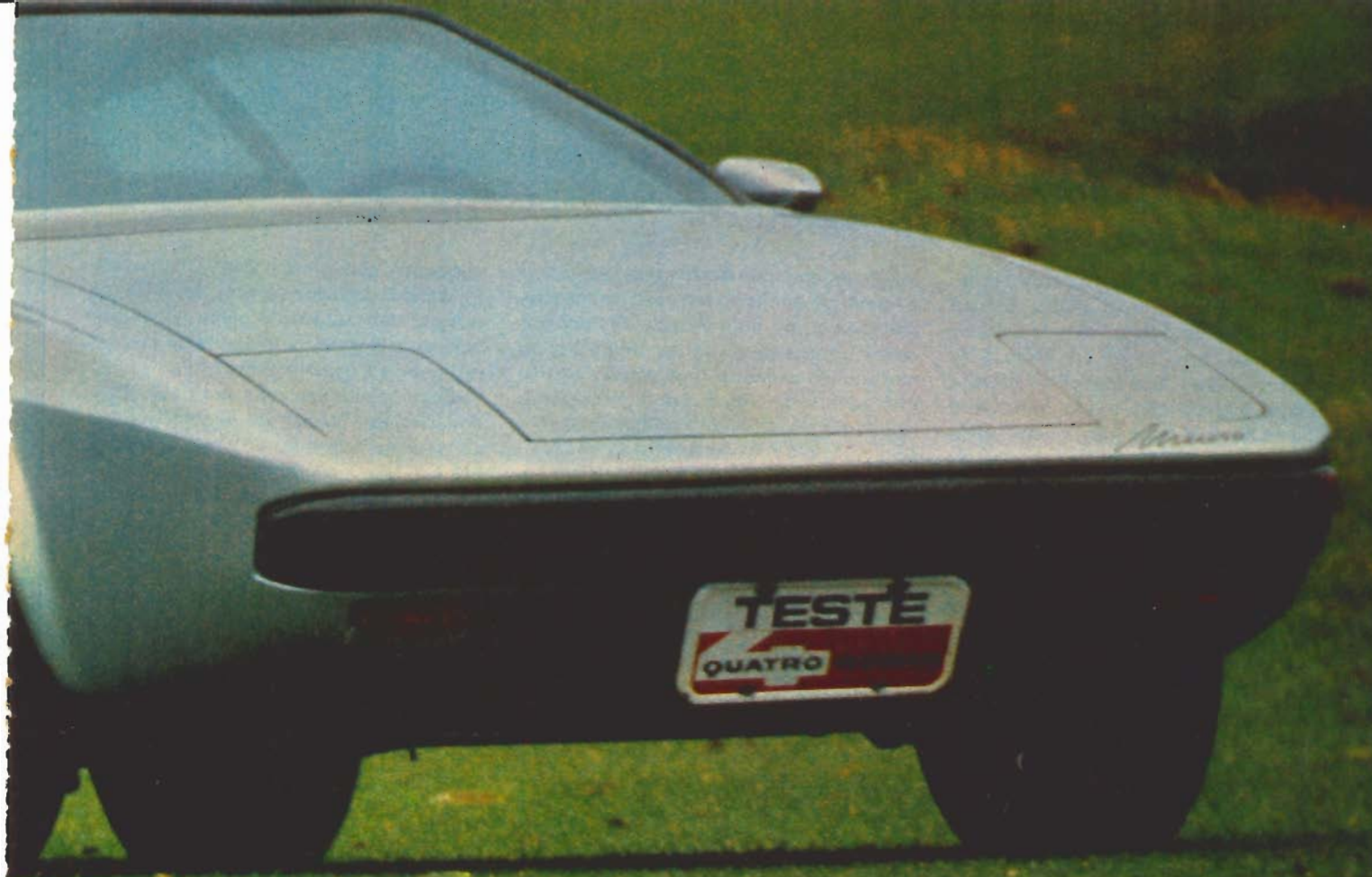
Experimentamos com exclusividade o Miura, um esportivo com a



O painel, em três módulos, é completo. O volante regulável em altura e os pedais em distância dão boa posição ao motorista.



A porta traseira é sustentada por amortecedores a gás, e o acesso ao motor é bem fácil. O porta-malas está na frente e oferece um bom espaço.



ESPORTE DE MOTOR VW

mecânica do VW 1600, que entra em nosso mercado ainda este mês.



Lantermas em conjunto com pára-choque. O motor é do VW 1600, com dois carburadores.



Os faróis de iodo são retangulares e somente aparecem quando são ligados. Um sistema a vácuo faz com que as tampas se abaixem, de maneira rápida, quando são acionados.



O Miura tem boa aceleração e retomada de velocidade. Mas é leve

Um automóvel de linhas e características esportivas como o Puma, Bianco ou Adamo, de produção limitada e ótimo acabamento. É o Miura, um carro feito em Porto Alegre, que também utiliza a mecânica Volkswagen e que começou a ser vendido este mês. Mas, quem quiser adquirir o novo carro terá de esperar seis meses, pois a produção inicial de 100 unidades até o fim do ano já está toda encomendada.

O Miura está sendo fabricado pela Aldo Auto Capas — um dos maiores fabricantes de bancos e distribuidores de acessórios para carros do Rio Grande do Sul — e apresenta linhas e vários detalhes de acabamento que o tornam diferente de seus concorrentes, além de esteticamente mais moderno, detalhes que o colocam como um sério adversário no restrito mercado dos carros esportes.

As linhas

Quatro Rodas fez um "Impressões ao Dirigir" com exclusividade desse novo automóvel. O carro que experimentamos foi o segundo a ser produzido, por isso apresentou alguns pequenos problemas que devem ser solucionados durante a produção normal e que não prejudicaram a boa impressão que tivemos.

A idéia dos construtores do Miura, há dois anos, era construir um automóvel diferente. Por isso, no projeto foram abandonadas as linhas arredondadas, optando-se por um estilo em cunha, bem mais atual. Foi decidido também que seria construído sobre a plataforma Volkswagen e, para maior facilidade de manutenção, ela não seria muito modificada. A carroceria é de fibra de vidro, com reforço de ferro na estrutura central.

O resultado foi um carro de linhas bem equilibradas, apesar de seu comprimento de 4,30 metros, o que permitiu bom espaço interno para seus dois ocupantes.

A frente é longa e em forma de cunha, caracterizada pelos faróis escamoteáveis; retangulares e com lâmpadas de iodo. O sistema de acionamento é muito interessante. Os faróis são fixos, para evitar problemas de desregulagens, enquanto as duas tampas que os cobrem é que se abaixam, permitindo que iluminem, através de um mecanismo que utiliza o vácuo gerado pelo motor.

Para que o sistema funcione rapidamente, o reforço colocado na frente do

Miura, preso à plataforma para aumentar a rigidez do conjunto em caso de choque, funciona como uma espécie de depósito de vácuo. Assim, ao ser acionada a tecla que acende os faróis, uma válvula eletrônica abre a passagem até o mecanismo dos faróis, fazendo as tampas descerem com rapidez e suavidade.

Para permitir que o motorista possa dar sinais de luz quando os faróis não estão sendo usados — e, portanto, cobertos — foram colocados dois faróis de iodo sob o pára-choque em ABS injetado, dos lados da placa e por dentro das grades das tomadas de ar, que ventilam o interior e os freios dianteiros.

O pára-brisas é grande e inclinado, permitindo uma continuidade da linha do capô. Os limpadores de pára-brisas ficam escondidos sob um rebaixo do capô e somente aparecem quando em uso.

Dos lados destacam-se as grandes janelas sem quebra-vento. Uma pequena janela traseira melhora muito a visibilidade lateral. Nas laterais ficam também as tomadas de ar para o motor. Os recortes dos pára-lamas possuem ambas, o que lhes dá um aspecto mais agressivo.

A traseira lembra um pouco as linhas de uma perua, com uma terceira porta sustentada por dois amortecedores a gás e um vidro que cobre grande parte da capota na traseira. Esse vidro se curva para baixo na extremidade, o que permite boa visibilidade para trás e fácil acesso ao motor.

As lanternas traseiras foram feitas especialmente para o Miura e formam conjunto com o pára-choque traseiro, também em ABS injetado. No modelo definitivo as lanternas terão a luz de ré incorporada.

O carro que experimentamos estava equipado com rodas de aro 13 pofegadas e tala de 7 pofegadas, que faziam com que ficasse muito baixo e, em função do pequeno diâmetro, permitiam um espaço muito grande no recorte dos pára-lamas. Mas deverão ser trocadas por outras de aro 14, também de liga de alumínio, com tala 7 e pneus radiais, o que dará ao carro uma aparência mais compacta.

O interior

Uma das grandes surpresas do Miura é sua parte interna, muito bem feita. Todo o interior, desde o teto (estofado), laterais e painel, é revestido de náilon,

enquanto que o assoalho é carpetado. Os bancos individuais têm desenho exclusivo, em forma de retângulos. São bem anatômicos, com apoio de cabeça, reclináveis e revestido de náilon.

O painel impressiona pelo seu desenho simples, formando conjunto com o console central que aloja o rádio, com FM estéreo, a alavanca de câmbio (com empunhadura anatômica), o freio de mão e um pequeno porta-objetos.

Do lado esquerdo, em frente ao motorista, foram colocados três módulos, quadrados, que sustentam todos os instrumentos (com desenho exclusivo). São redondos e estão nessa posição: à esquerda, está o velocímetro, à direita o conta-giros e, mais à direita, quatro relógios: termômetro de óleo, pressão do óleo, amperímetro e nível do tanque de gasolina. À direita, embutido na parte inferior, está o porta-luvas.

Outra novidade do Miura é o volante regulável em altura, mas com comando elétrico, por meio de um botão colocado no painel. Apertando-se o botão, o volante sobe ou desce, ficando na posição desejada. Isso permite que cada pessoa encontre a melhor posição, além de facilitar a entrada e saída.

Apenas o volante, que tem diâmetro um pouco reduzido, impedindo a leitura perfeita dos instrumentos, é que não tem um bom desenho. Mas, segundo os construtores, no modelo definitivo deverá ser um pouco maior e com desenho exclusivo.

Do lado esquerdo do painel, estão os botões do tipo tecla, começando na extrema esquerda pelo que liga as lanternas e os faróis (acionando automaticamente também as tampas dos faróis quando estes são ligados), seguindo-se um reostato para comandar a intensidade da luz dos mostradores, um para os faróis de longo alcance, outro para o desembaçador elétrico e o do comando do volante.

O facho alto e baixo dos faróis é feito na alavanca do pisca-pisca, e os limpadores de pára-brisas são acionados por uma alavanca na coluna de direção, sistema original do VW. A chave de ignição fica do lado direito.

Outro detalhe interessante é a possibilidade de regulagem de distâncias dos pedais. Foram feitas extensões reguláveis entre os acionamentos e os pedais, uma solução simples que permite que

na frente e as rodas tendem a travar nas freadas de emergência.

cada um ajuste a distância de cada pedal como mais lhe convém.

A mecânica

Quase nada foi alterado na mecânica — com exceção do recuo da alavanca de câmbio, para permitir melhor posição do motorista — a fim de facilitar ao máximo a manutenção do carro, conservando-se todas as peças originais da plataforma do VW 1600 sedã.

A suspensão é a tradicional da Volkswagen, independente, com barras de torção, amortecedores hidráulicos e barra estabilizadora na frente e compensadora atrás. O motor é o 1600, refrigerado a ar, com 65 CV SAE e a 4 600 rpm, com dois carburadores, também utilizado na Brasília.

O sistema de freios (a disco na frente e a tambor atrás) é de duplo circuito, e a coluna de direção retrátil, requisitos de segurança exigidos atualmente pelo Contran para os carros novos, além de luz no painel para indicar eventual pane no sistema de freios.

O tanque de gasolina foi colocado na traseira, entre o compartimento interno e o motor. É uma solução que permitiu amplo espaço para bagagens no porta-malas dianteiro, mas que pode trazer alguns problemas de segurança no caso de um impacto de traseira por causa da proximidade do motor. Além disso, essa solução aumentou a concentração de peso sobre o eixo traseiro, o que acentua a característica sobresterçante (sair de traseira) comum aos carros com motor atrás.

Seria mais interessante que o tanque, bem como a bateria, fossem colocados na frente, para melhor distribuição de pesos, o que permitiria um comportamento mais neutro do carro. A redução do espaço para bagagem no porta-malas poderia ser compensado com o aumento do espaço existente atrás dos bancos (que já é muito bom) pela retirada do tanque.

Entrar e sair do Miura não chega a ser tão difícil quanto possa parecer à primeira vista, devido à sua baixa altura. As largas portas e a possibilidade de levantar o volante de direção facilitam o acesso.

No interior do Miura, logo se percebe o bom trabalho de acabamento interno, principalmente o conforto oferecido pelos bancos, que seguram muito bem o corpo do motorista.

Todos os comandos ficam à mão e a

possibilidade de regulagem do volante, pedais e do banco permite que qualquer motorista ache sua melhor posição. Pena que o encosto dos bancos não tenha sistema reclinável por processo contínuo, como seria desejável num carro de sua categoria.

A visibilidade é muito boa para todos os lados, mas o motorista deve se acostumar a alguns detalhes: na posição em que fica não consegue ver o capô dianteiro, e o vidro de trás apresenta uma visão distorcida devido à sua forma.

O espaço interno é muito bom e o conforto é aumentado pelo baixo nível de ruído do motor, conseguido pelo amplo uso de material fono-absorvente e pela boa ventilação, além de ser macio mesmo em terrenos irregulares.

Em função do menor peso, o carro tem um desempenho aceitável, com boas acelerações e retomadas de velocidade. Mas seria desejável um motor mais potente para dar-lhe as características de desempenho que suas linhas sugerem.

Como é equipado com pneus radiais, Pirelli CN36, 175/70 HR 13, com rodas de tala de 7 polegadas e um centro de gravidade bem mais baixo, seu comportamento, em relação aos VW, é muito melhor. Em curvas, apresenta características sobresterçantes no limite, mas controlável por causa dos pneus, além de não ser sensível aos ventos.

Os freios precisam ser revistos. Como o carro é leve na frente, as rodas tendem facilmente ao travamento, aumentando os espaços necessários para parar em freadas de emergência. A transferência de mais peso para a dianteira ajudaria no equilíbrio dos freios e, ao mesmo tempo, contribuiria para que o carro tivesse um comportamento mais neutro nas curvas.

Conclusão

Com um preço de lançamento de Cr\$ 128 500,00 na fábrica e com apenas três equipamentos opcionais (rádio com toca-fitas, vidros de acionamento elétrico e ar condicionado), o Miura tem tudo para ser bem-sucedido em nosso mercado. O bom acabamento, os detalhes de carros mais sofisticados (como os faróis embutidos o volante e pedais reguláveis) e as linhas modernas, que lembram as de alguns carros europeus, dão ao Miura certa superioridade em relação a seus concorrentes diretos. ○

FICHA TÉCNICA

Motor — De quatro cilindros contrapostos dois a dois horizontalmente; quatro tempos; refrigerado a ar; traseiro; diâmetro e curso dos cilindros de 85,5 x 69 mm; cilindrada total de 1 584 cm³; taxa de compressão de 7,2:1; potência máxima de 65 CV SAE a 4 600 rpm; torque máximo de 12 mkgf SAE a 3 000 rpm; comando de válvulas central acionado por engrenagens; válvulas de admissão e escapamento nos cabeçotes; alimentado por dois carburadores de 32 mm de fluxo descendente; gasolina indicada: comum.

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.ª) 3,80:1; 2.ª) 2,06:1; 3.ª) 1,32:1; 4.ª) 0,89:1; ré) 3,88:1; relação do diferencial, 4,125:1; tração traseira.

Carroceria, chassi — Carroceria do tipo cupê, dois lugares, três portas, de fibra de vidro com reforço na estrutura em forma de gaiola; chassi de plataforma de aço com túnel central de reforço.

Suspensão — Dianteira, independente, com barras de torção em feixes longitudinais, amortecedores hidráulicos telescópicos e barra estabilizadora; traseira, independente, semi-eixos oscilantes com barras de torção; amortecedores hidráulicos telescópicos, barra compensadora.

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

Direção — Mecânica, do tipo setor e rosca sem fim, com amortecedor hidráulico telescópico.

Rodas, pneus — Rodas de liga leve de aro 13 polegadas e tala 7 polegadas, pneus do tipo radial 175/70 HR 13.

Dimensões — Comprimento total, 430 cm; largura, 157 cm; altura, 114 cm; distância entre-eixos, 240 cm; bitola dianteira, 132 cm, traseira, 136 cm; altura livre do solo, 14 cm.

Preço do carro testado — Cr\$ 128 500,00

Fabricante — Aldo Auto Capas, rua Dona Margarida, 333 — Porto Alegre, RS.