

Grandes brasileiros

Uma volta rápida para matar a saudade | Edição: Sérgio Berezovsky | sberezovsky@zabril.com.br



MILURA TARGA

Esportivo executivo

Suas marcas eram a forma de cunha, os faróis escamoteáveis e a constante incorporação da tecnologia disponível no mercado nacional

Apesar da aparência nervosa, desempenho nunca foi o forte dos Miura

No Natal de 1975, o projetista e estudante de arquitetura Nilo Laschuk recebeu uma chamada interurbana em sua casa, na cidade de Caxias do Sul (RS). De Porto Alegre vinha uma voz entusiasmada que falava do projeto de um carro esporte. Era Aldo Besson, um dos proprietários da então famosa Aldo Auto Capas, empresa gaúcha especializada em transformar carros nos anos 60. Seu forte eram clientes proprietários de Simca, Aero-Willys, JK e depois os Galaxie e Dodge, que vinham à procura de personalização para seus carros. Vidros verdes, volantes e instrumentos esportivos, além de bancos reclináveis, rodas com tala larga e pinturas especiais – esse era o jeito de se “incrementarem” as máquinas da época. Aos poucos, quando os carros nacionais começaram a sair de fábrica mais equipados, Aldo e seu sócio, Itelmar Gobbi, perceberam que deviam diversificar as atividades da empresa. Foi essa a motivação para o convite feito a Laschuk, que participaria da criação dos primeiros Miura.

Os três entraram o ano de 1976 em meio a esboços do futuro carro. Em pouco tempo o sonho já havia tomado forma, inspirado em esportivos como Lamborghini Countach e Mazda RX5. Na retaguarda mecânica estava o também gaúcho Mariano Brubacher. Profissional com larga experiência adquirida nas competições, ele foi o pai de boa parte das soluções técnicas do carro.

Com desenho em forma de cunha, faróis escamoteáveis e acabamento de primeira, ele causou sensação na primeira aparição pública, no Salão do Automóvel de 1976. Alguns meses depois, QUATRO RODAS experimentou o primeiro Miura, um carro de fibra de vidro montado sobre chassi Volkswagen com motor 1600 refrigerado a ar. Um engenhoso sistema de vácuo descobria os faróis retangulares, que eram fixos para evitar desregulações. Com instrumentos exclusivos, acabamento interno de alto padrão e mimos como regulagem elétrica de direção, o Miura logo enfileirou compradores.

Peso pesado Ainda assim, a primeira geração não estava à altura da expectativa dos criadores. O teto, um pouco baixo, comprometia a ergonomia. O problema foi corrigido no modelo para 1979, que ficou 3 centímetros mais alto. Foi dessa safra o único Miura a ser testado em pista pela revista QUATRO RODAS. Marcas decepcionantes (135 km/h de máxima e 25 segundos no 0 a 100 km/h) para o caráter esportivo do Miura, que pesava nada menos que 994 quilos, fizeram com que a fábrica não mais os cedesse para teste.

Nem mesmo depois de trocar o chassi e o motor de Brasília por um chassi tubular e motor refrigerado a água do Passat – ainda localizado na traseira –, o que aconteceu no modelo Targa 1982, a fábrica alterou sua

PREÇO
 FEVEREIRO 1986:
 CR\$ 182 MILHÕES
 ATUALIZADO:
 R\$ 128 400



Frente em forma de cunha



No teto, coberturas removíveis sobre os assentos



Acabamento esmerado por dentro e por fora. Lanternas e volante eram exclusivos, mas o painel veio do Del Rey



TUNEL DO TEMPO



Miura II 1979



Targa 1982



Spider 1984



Kabrio 1984



Saga 1985



Saga 1990



X11 1992

posição. "Sua alma não estava de acordo com a aparência", diz hoje Aldo Besson, aos 64 anos. Concebido a partir da necessidade de se produzir um carro mais barato, o Targa não manteve essa premissa, pois o mercado queria mesmo era sofisticação, segundo Itelmar Goggi. Aos poucos, o modelo foi mudando de perfil. Ficava na original situação de carro esporte com perfil de executivo. Estruturalmente o Targa ganhou reforços. No visual, seu diferencial eram as partes removíveis do teto sobre os assentos, que deixavam exposta uma estrutura em forma de "H". Logo depois saíria o modelo Spider, conversível, e a seguir veio uma versão mais despojada, o Kabrio, que teve vida curta.

O modelo 86 que você vê nesta reportagem, propriedade do administrador carioca Sandro Zgur, é um Targa da geração que já havia incorporado o 1.8 do VW Santana, com motor e tração dianteiros, uma mudança inaugurada pelo Saga, o cupê 2+2 lançado em 1984.

Uma das características dos Miura era sua constante evolução. Era visível a orientação dos sócios de embarcar nele toda tecnologia disponível no mercado nacional. Visível e audível. Causou espanto o sintetizador de voz, que pronunciava nada menos que sete frases. A novidade avisava que o freio de mão estava acionado e quando estava na hora de parar no posto. Tomava pito e não conseguia dar a partida o motorista que tentasse sair sem usar o cinto. Outra inovação voltada para a segurança foi o uso pioneiro do ABS dentre os nacionais. Nem tanto pelo desenho, que apesar das reestilizações foi perdendo o impacto inicial, eram essas surpresas que mantinham o status do carro em alta.

Como sempre caro, já sem o encanto de sua juventude e confrontado com modelos importados, o Miura deixou de ser fabricado em 1992. Ao longo de 14 anos, foram feitos em torno de 9.500 Miura, divididos em 12 modelos, incluindo os X-8, Top Sport e X-11.

FICHA TÉCNICA Miura Targa 1986

Motor: dianteiro, longitudinal, 4 cilindros
Cilindrada: 1.781 cm³
Diâmetro x curso: 81 x 86 mm
Taxa de compressão: 12:1
Potência: 96 cv a 5.200 rpm

Torque: 15,6 mkgf a 3400 rpm
Câmbio: Manual de 5 marchas
Carroceria:
Dimensões: comprimento, 450 cm; largura, 170 cm; altura, 125 cm; entreeixos, 259 cm

Suspensão: Dianteira: ACP/Inerson, molas helicoidais, barra estabilizadora; Traseira: semi-independente, braços longitudinais e molas helicoidais

Freios: a disco nas quatro rodas
Direção: hidráulica, tipo pinhão e cremalheira
Equipamentos de série: ar-condicionado, trio elétrica

