



A aerodinâmica ajuda no desempenho



MIURA-PASSAT SUPERA AS EXPECTATIVAS

Com o advento dos esportivos equipados com o motor Passat TS, os carros com os tradicionais motores VW refrigerados a ar tendem ao obsoletismo. Produzido em Porto Alegre, o novo Miura-Passat impressionou pelo ótimo desempenho.

Reportagem de Marcus Zamponi



As linhas da carroceria não sofreram qualquer alteração

O Miura chega fácil aos 170 km/h reais de velocidade final, com o motor do Passat TS.



O motor Passat foi acoplado invertido na parte traseira

Quando, há dois anos, a empresa Aldo Auto Capas, de Porto Alegre, iniciou a construção do modelo esportivo Miura, equipado com mecânica Brasília, pouca gente poderia acreditar em bons resultados. Afinal, este seria o primeiro projeto de veículo do grupo e além da falta do *know-how* a própria distância de São Paulo, onde as indústrias do gênero começavam a florescer, parecia fadar o sonho do Miura a um insucesso.

Assim, não foi com grande surpresa que a notícia de que o primeiro protótipo não havia ficado pronto a tempo de participar do Salão do Automóvel de 1976. Até aquele instante parecia que o projeto Miura não teria vida longa.

Entretanto, ninguém contava com a fibra e dedicação de seus idealizadores. Da noite para o dia, sem contar com nenhuma estratégia de *marketing*, as linhas arrojadas do novo esportivo começaram a atrair atenções, e as vendas a crescer assustadoramente. Em menos de 18 meses, foram vendidos 250 carros e agora, quem quiser um Miura, equipado com motor VW tradicional ou Passat, vai ter que esperar até meados de setembro.

De um início de produção sem grandes objetivos, o Miura transformou-se em autêntico sucesso, que já incomoda as tradicionais indústrias do setor. Agora, sendo um dos primeiros esportivos a adotar o motor do Passat TS, bem mais moderno e potente que os VW refrigerados a ar, ele dá mais um passo à frente. *AUTO ESPORTE* testou com exclusividade, em Porto Alegre, o novo Miura/Passat, sendo também a primeira publicação brasileira a andar em um dos novos esportivos com motor do TS, os grandes destaques do último Salão do Automóvel. E o Miura-Passat superou as expectativas.

As transformações

Apesar de manter atualmente um rit-

mo de produção de uma unidade por dia, a Aldo Auto Capas continua insistindo em um dos principais objetivos do Miura: a segurança. Para seus fabricantes, um carro esporte não precisa ser necessariamente sinônimo de muita leveza e, por decorrência, de fragilidade. Em todos os acidentes, o conjunto mostrou-se extremamente resistente e os danos físicos aos ocupantes foram pequenos. Assim, não foi com muita satisfação que os projetistas decidiram diminuir a quantidade de fibra de vidro nas carrocerias dos novos modelos, em função de um melhor equilíbrio do conjunto e menor peso total.

Acoplar um motor de Passat TS, bem mais potente do que os que vinham sendo usados, na traseira de uma plataforma Brasília, sem alterar a aerodinâmica nem o equilíbrio do carro, foi a primeira tarefa. Devido à maior potência do motor, o chassi foi reforçado no berço do motor e este acabou sendo instalado, invertido, no cofre traseiro do carro. No acoplamento, usou-se um sistema de flanges e volante, desenvolvido pelo próprio pessoal da Aldo Auto Capas.

Com o motor já instalado, a maior preocupação residia na refrigeração do motor Passat, deslocado da frente para a traseira. A fábrica de radiadores Zago, de Porto Alegre, projetou, então, um radiador alongado, bem ao estilo do Ferrari Berlineta Boxer, que foi colocado na dianteira do Miura. Junto com o radiador foram instalados dois ventiladores elétricos, ao invés de uma unidade como normalmente é usado no Passat de série. Durante os testes, mesmo utilizando a placa *AUTO ESPORTE* na dianteira, o que vedava a entrada de ar parcialmente, nem mesmo as poeirentas estradas de terra ou o asfalto tórrido de Porto Alegre, nesta época do ano, foram suficientes para que a temperatura ultrapassasse o limite ideal.



O acesso ao motor é fácil

A preocupação com a temperatura do óleo do motor acabou fazendo com que outra boa idéia acabasse sendo aplicada. Além de um radiador de óleo foi instalado outro ventilador, funcionando como exaustor do ar quente e acionado pela correia do alternador.

O acesso ao motor é bom devido a seu posicionamento, o que facilita bastante os serviços de manutenção.

Desempenho

A aerodinâmica do novo Miura permanece a mesma, idêntica ao do primeiro modelo. Apesar do motor ter pouco mais de 100 quilômetros rodados e ainda apresentar alguns problemas de nível de bóia do carburador, o carro alcançou a velocidade final de 174 km/h. Sem problemas e com o motor devidamente amaciado, deverá ultrapassar tranquilamente a faixa dos 180 quilômetros horários. A fábrica pretende colocar, futuramente, à venda um *kit* opcional do preparador Vinicius Lossaço para elevar a cilindrada do motor para 1800 cm³. Mantendo a carburação *standard*, com o novo *kit* o Miura deverá chegar próximo aos 200 km/h de velocidade real, obviamente auxiliado por sua excelente aerodinâmica.

Mas, o ponto alto do novo carro é o equilíbrio de seu conjunto. A instalação de um motor completamente diferente, ao invés de alterar para pior o comportamento do carro, tornou-o ainda mais equilibrado. Mesmo quando muito exigido, em quaisquer condições, ele permanece neutro, ou seja, não apresenta tendências em desgarrar de frente ou de traseira. Isto se deve, em grande parte, ao perfeito funcionamento de sua suspensão dianteira. A maioria dos esportivos atualmente produzidos, tem a frente muito dura, o que faz com

O equilíbrio do conjunto é o ponto alto do novo esportivo. Seu preço : Cr\$ 286.200,00.



Mesmo quando muito exigido, o Miura mantém-se neutro.

que, depois de uma certa velocidade, a aderência do conjunto dianteiro seja mínima. Assim, quando exigidos, apresentam forte tendência em desgarrar de frente o que não é de todo desejável em um carro esportivo, projetado para ser utilizado em performances bem acima da média.

Nos outros carros isto acontece porque, durante os projetos, os estilistas procuram manter a frente do carro o mais baixo possível, em função da estética. Então, instalam catracas reguláveis, popularmente conhecidas por *castanhas*, e o curso da suspensão diminui sensivelmente. No Miura, o conjunto original do Brasília foi mantido, sem que isso prejudicasse em nada a estética do carro. O resultado foi um desempenho excelente e uma resposta imediata à aceleração, mesmo quando o carro já se encontra em meio à curva.

O câmbio permanece o mesmo do Brasília, sendo que as relações de primeira e segunda marchas parecem um pouco curtas, não dando chance de um maior aproveitamento da elasticidade do motor Passat. Os freios, a disco na frente e tambor atrás, ficam dentro das expectativas.

Futuramente, visando ainda a um

maior equilíbrio e aproveitamento do espaço interno, o tanque de gasolina irá para a frente do carro, enquanto a bateria será instalada logo depois do banco do motorista.

Conforto e acabamento

Como a Aldo Auto Capas é basicamente uma firma especializada em equipamentos internos de automóveis, o interior do Miura tem um acabamento excelente, se comparado aos demais esportivos no mercado. Todo forrado em couro e com tapetes de buclê, o painel ainda vai ser redesenhado para, na segunda série, passar a ser produzido em poliuretano semi-rígido, evitando a utilização de parafusos, que normalmente ficam à mostra.

Ao lado do volante, no painel, foi instalada uma tecla que aciona um motor elétrico para regulação do posicionamento da direção. Em algumas posições, como não podia deixar de ser, a visão do instrumental fica prejudicada. O único ponto negativo do carro reside exatamente na direção, um pouco pesada, se levarmos em conta que o Miura é um carro esporte de reações rápidas.

No assoalho, ao lado do pedal da embreagem, existe um quarto pedal, exatamente como nos carros de corrida, para descanso do motorista e, principalmente apoio nas curvas. Ainda com relação às pedaleiras, a distância entre o pedal do acelerador e o do freio, um pouco grande, acaba prejudicando o *punta-tacco*.



Uma tecla no painel aciona o motor da coluna de direção regulável

FICHA TÉCNICA

CARROCERIA E CHASSI

Carroceria de fibra de vidro, cupê, duas portas, dois lugares. Chassi tipo plataforma, em aço, com túnel central.

MOTOR

Traseiro, longitudinal, quatro cilindros inclinados em linha, bloco em ferro fundido, cabeçote em liga leve, árvore de comando de válvulas no cabeçote acionada por correia dentada; alimentação por um carburador de corpo duplo e dois estágios, de aspiração descendente; refrigeração a água com ventilador elétrico. Diâmetro e curso de pistões: 79,5 x 80,0 mm; cilindrada total: 1.588 cm³; taxa de compressão: 1: 7,5; potência: 96 CV/70,2 kW (SAE) a 6.100 rpm; torque: 13,2 mkgf/129,36 Nm (SAE) a 3.600 rpm. Gasolina comum.

TRANSMISSÃO

Tração traseira, embreagem monodisco a seco de acionamento mecânico, caixa de câmbio de quatro marchas sincronizadas à frente e uma à ré. Relações de câmbio: 1ª) 1:3,80; 2ª) 1:2,06; 3ª) 1:1,32; 4ª) 1:0,89; ré) 1:3,88; relação de diferencial: 1:3,87.

SUSPENSÕES

Dianteira — Independente, duas barras de torção (felxes), barra estabilizadora e amortecedores telescópicos hidráulicos.

Traseira — Independente com semi-árvores, duas barras de torção cilíndricas e amortecedores telescópicos hidráulicos.

FREIOS

Freio de serviço de acionamento hidráulico, circuitos independentes, discos na frente e tambores atrás. Freio de estacionamento de acionamento mecânico, atuando nas rodas traseiras.

DIREÇÃO

Mecânica de setor e rosca sem-fim, com amortecedor hidráulico.

RODAS E PNEUS

Rodas de liga leve, 13 x 7 polegadas; pneus radiais 185/70-SR-13.

DIMENSÕES

Distância entre-eixos: 2.400 mm; bitola dianteira: 1.320 mm; bitola traseira: 1.360 mm; comprimento: 4.300 mm; altura: 1.180 mm; distância do solo: 1.400 mm.

CAPACIDADES

Tanque de combustível: 46 litros; cárter: 3,5 litros (com filtro); câmbio e diferencial: 1,5 litro; radiador: 5,1 litros.