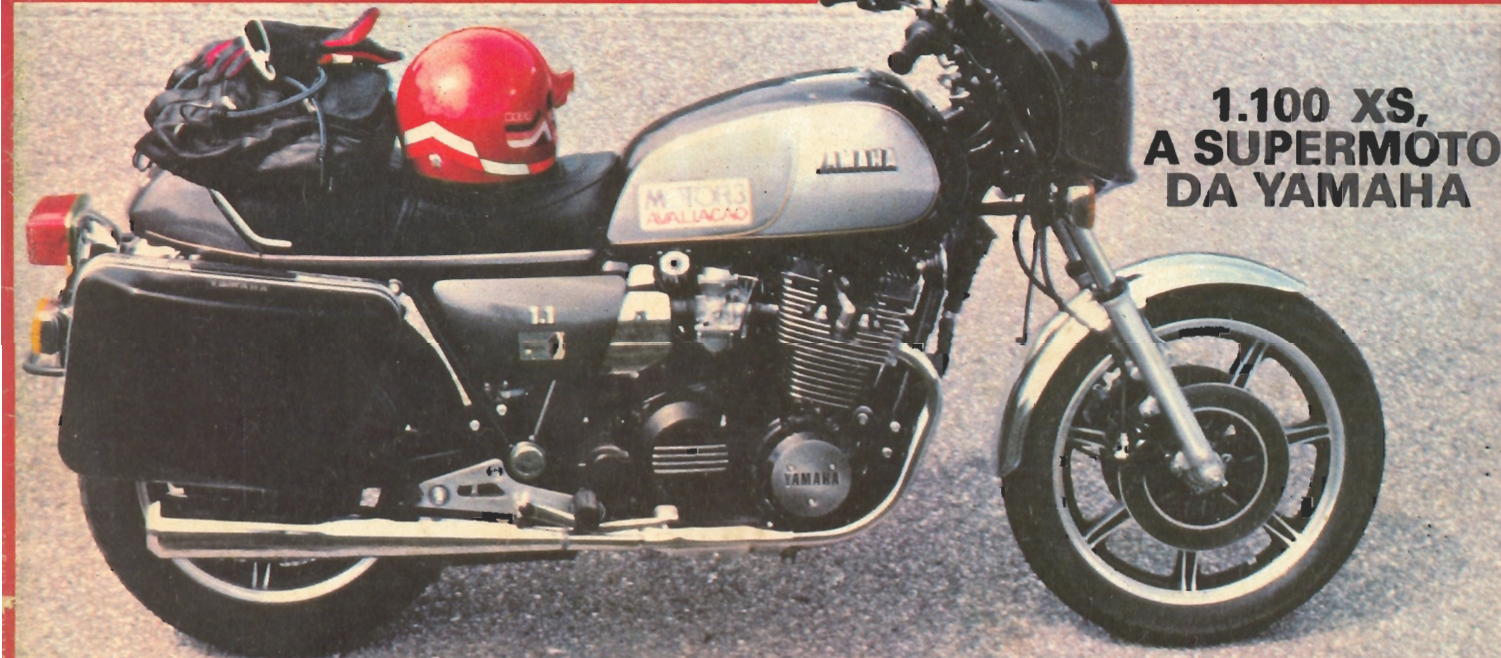


MOTOR 3

CARROS, MOTOS, BARCOS, AVIÕES

Nº 3 — CR\$ 100



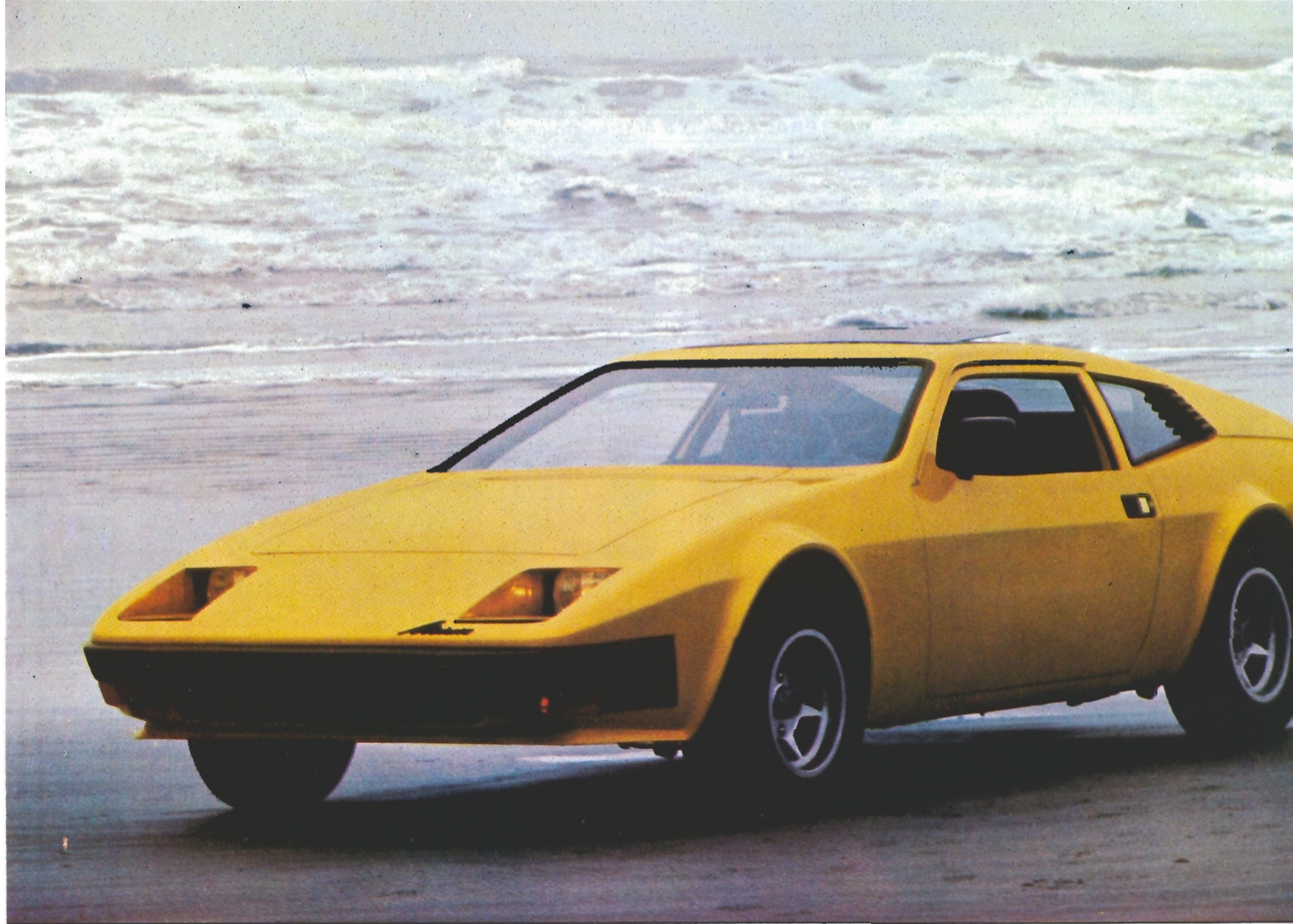
**1.100 XS,
A SUPERMOTO
DA YAMAHA**

**MIURA,
O PRIMEIRO
ESPORTIVO
1981**



**TURISMO: DE MOTO, À TERRA DOS VINHOS
O SURPREENDENTE AVIÃO EMB-712 TUPI
TUNA 32: O BOM DESEMPENHO DE
UM BARCO MÉDIO**

**PUMA GT
TURBO**



MIURA COM MOTOR PASSAT TS

PRIMEIRO LANÇAMENTO PARA 81

No Miura a aerodinâmica foi praticamente levada a extremos. Seu baixíssimo coeficiente de penetração garante bons índices de consumo a altas velocidades.

Aldo Auto Capas, de Porto Alegre, antecipou-se às grandes fábricas e em agosto apresentou seus modelos para 1981, representados pelas linhas Miura MTS e Miura 1.6 refrigerado a ar. Os proprietários da firma, Aldo Besson e Itelmar Gobbi, espertamente perceberam as vantagens de aproveitar o final da entressafra automobilística, quando a curiosidade do público já está aguçada por fatos e boatos a respeito de lançamentos mas nada surgiu ainda de concreto no mercado consumidor. Exibiram seus novos modelos nas capitais brasileiras de maior porte e estão colhendo os frutos dessa correta jogada de *marketing*.

Os novos Miura trazem a frente reestilizada, com aerofólio acoplado à

IMPRESSIONES

carroçaria, buscando oferecer maior aderência do carro ao solo em velocidades mais altas. Completa a alteração uma tomada de ar central em forma de grade com frisos horizontais, situada entre as lanternas dianteiras, item que se revela de grande importância para melhorar a aeração do radiador do modelo mais caro, que usa motor de Passat TS com 1,6 litro de deslocamento e potência máxima de 96 CV (SAE) a 6.100 rpm. Na versão 81 o radiador frontal, ligado por condutos longos ao motor de posição traseira, foi colocado em posição vertical, sem a inclinação que havia anteriormente. Como sua capacidade de água foi ampliada e sua ventilação melhorada, devido a uma maior admissão de ar, o motor agora está mais bem refrigerado. Em marcha lenta, ou sob calor intenso, o sistema de termostato (similar ao do Passat) aciona dois ventiladores elétricos para evitar que a temperatura da água passe dos 90 graus C.

Ainda externamente o Miura 81 traz novas proteções laterais, representadas pelas ponteiras de para-

Visibilidade oferece alguns problemas. Teto lunar, opcional desejável, parece ampliar o habitáculo



choque de desenho mais moderno. As lanternas dianteiras estão com sua visualização lateral aumentada, um bom detalhe de segurança. As rodas foram projetadas especialmente para o modelo 81 pela Scorro; com aro 13 e tala de 6,5 polegadas, são de liga leve e exibem estilo esportivo condizente com as linhas do carro.

Também foram efetuadas mudanças no habitáculo, a começar pela elevação do painel em cinco centímetros, com a finalidade de oferecer mais espaço para as pernas e permitir melhor mobilidade aos dois ocupantes. O conjunto de mostradores recebeu cuidados, procurando facilitar a consulta por parte do motorista. O ótimo padrão de acabamento inclui a utilização de materiais fono-



absorventes, para tornar o interior mais silencioso em velocidade de estrada.

SOLUÇÕES INTELIGENTES

Os sistemas de faróis escamoteáveis e de controle de altura do volante do Miura, embora não sendo novidades,

merecem ser comentados pela simplicidade e inteligência exibidas por suas respectivas soluções.

Em carros de linhas esportivas, que buscam baixos índices de penetração aerodinâmica, os "narizes" afilados representam um problema para o encaixe dos faróis obrigatórios. A maioria dos fabricantes busca resolver esse

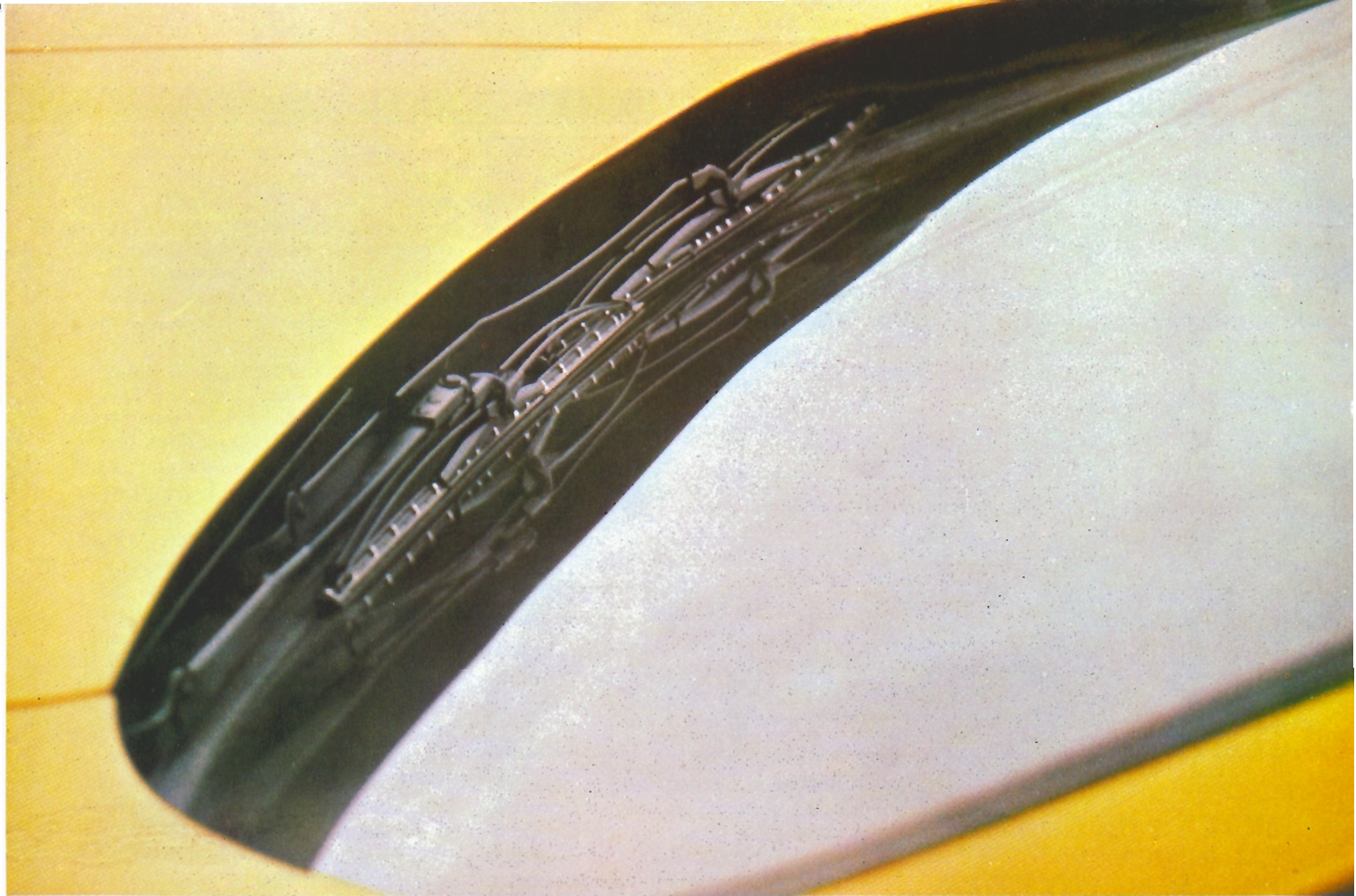


Rodas de liga leve com pneus radiais: estética e segurança

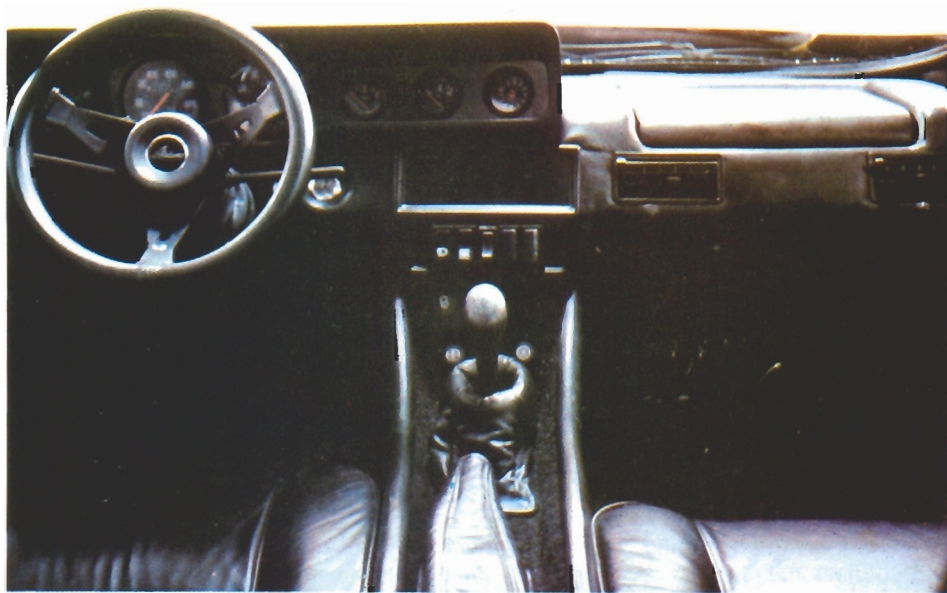
Retrovisor lateral tem controle remoto mas seu comando está mal-posicionado. Acabamento geral do Miura é ótimo



problema com faróis basculantes, que se erguem quando acesos e voltam a se esconder se apagados. O resultado raramente é elegante, havendo carros que assumem uma curiosa "cara de sapo" quando seus faróis são acionados, enquanto outros perdem sua estética por causa de unidades ópticas que ficam inclinadas quando expostas. No Miura os faróis normais são fixos e encobertos por tampas móveis, que seguem a linha normal do capô em forma de cunha pronunciada;



Limpadores de pára-brisa ficam escondidos sob o capô



DESTAQUE: VOLANTE REGULÁVEL COM COMANDO ELÉTRICO

“charme” todo especial. Quando se pressiona a tecla o volante sobe e desce em movimento contínuo, imobilizando-se ao se soltar o comando; isso exige um pouco de treino e alguma coordenação motora, para conseguir que a altura desejada seja atingida e fixada logo na primeira tentativa.

IMPRESSÕES INICIAIS

Retiramos um Miura TS para rápidas impressões durante um fim de semana, com viagens pelo Interior e litoral paulista, além de uma segunda-feira rodando em cidade apenas. O veículo foi entregue pela filial da marca em São Paulo (avenida Rudge, 902). Além do motor 1.6 refrigerado a água do Passat TS, estava totalmente equipado, oferecendo teto lunar, ar condicionado de painel e outros itens muito desejáveis. Seu preço total era de 749 mil cruzeiros.

O primeiro ponto a destacar em um Miura é a estranha sensação causada

quando acionados, as tampas são baixadas por comando elétrico, expondo os facho de luz. Se ocorrer uma pane no sistema, as mesmas tampas podem ser baixadas manualmente e seguras por pequenas borboletas de rosca. Tal pane, porém, é bem mais difícil de surgir no Miura, já que não é necessário mover dois pesados faróis, mas apenas duas leves tampas de fibra de vidro. E o resultado final é mais prático e elegante.

O volante esportivo é regulável em

altura, uma boa idéia quando se pensa na diversidade de tipos físicos que podem pilotar um mesmo automóvel. Nesse ponto, o Miura e o Alfa Romeo são os únicos modelos nacionais a oferecer tal comodidade. O Miura, porém, foi mais adiante; dotou seu volante regulável de um comando elétrico. Nada complicado: trata-se apenas de um motor de limpador de pára-brisa, acionado por uma tecla próxima à coluna de direção, um item a mais de conforto e sofisticação, um



MÉDIAS DE CONSUMO EM RODOVIAS FORAM MUITO BOAS

pelo fato de que nenhum motorista consegue ver um pedaço que seja de seu longo "nariz". Explica-se: como o modelo adotou a idéia norte-americana de limpadores de pára-brisa escondidos quando não em uso — o que confere um padrão de acabamento mais bonito ao carro — a extremidade posterior de seu capô é elevada. Ao mesmo tempo, o "bico" é bastante rebaixado, em busca de um CX (coeficiente de penetração aerodinâmica) apropriado às altas velocidades. Resultado: o motorista senta-se ao volante e simplesmente não consegue ver a parte frontal do veículo. Muitos carros esportivos escondem parte de seus "narizes"; até mesmo o sedã VW (que está longe de ser um GT) tem esse problema. Mas no Miura pode-se dizer que a perda é total, o que exige enorme cuidado em manobras de estacionamento ou ao parar perto da traseira de outro carro em congestionamentos de tráfego. Claro que, com algum tempo, o motorista se acostuma e passa a adivinhar onde começa seu veículo; da mesma forma, em estrada, o defeito se transforma em vantagem, com o Miura oferecendo visibilidade dianteira excelente. Mas a sensação inicial é sempre preocupante.

Ainda quanto à visibilidade, para os lados e traseira ela fica devendo um pouco. Sente-se muito a falta de um retrovisor do lado direito e de um de-

semaçador elétrico para a vigia de trás. O volante, quando em posição normal para dirigir, encobre o tacômetro na faixa de 2.000 a 6.000 rpm, o mesmo ocorrendo com o velocímetro entre 50 e 160 km/horários. Outra falha está nos limpadores de pára-brisa: o da esquerda é pantográfico mas o da direita é tão maior e varre uma área tão mais ampla, que seu limite lateral acaba coincidindo com o meio do campo de visão do motorista, deixando um borrão exatamente nesse ponto.

O motorista tem bom acesso aos comandos e estes mostram uma solução mista, sendo parte da linha VW e parte da Fiat. O retrovisor esquerdo possui controle remoto, mas seu botão fica espremido pela extremidade do painel quando a porta está fechada, dificultando sobremaneira o acionamento. Os bancos são de encosto alto mas a costura superior do apoio para cabeça é muito saliente, chegando a incomodar pessoas de estatura abaixo de 1,70 m.

Vira-se a chave de ignição e o motor avisa logo que este não é um esportivo nacional comum. A marcha lenta é macia, as rpm sobem com facilidade. Este é um motor TS, redondinho. Procura-se a marcha à ré e recebe-se a primeira surpresa: o motor é TS, mas a caixa é Brasília. A ação da embreagem é típica Volks, as marchas são muito fáceis e rápidas de mudar. Mais leve e muito mais aerodinâmico do que um sedã comum, o Miura tem ótimos dotes de aceleração e de velocidades de cruzeiro. Com o odômetro mostrando menos de 200 km rodados, não nos animamos a puxá-lo forte. Preferimos rodar

maciamente, como sempre se deve fazer com um carro cujos freios, pneus, direção e transmissão ainda não estão amaciados (o motor, hoje, é o que menos preocupa quanto a esse aspecto). Dois passeios em estradas, a velocidades que variaram entre 70 e 140 km/h, deixaram o conjunto mais solto aos 500 quilômetros. Maciamente, apertando progressivamente o acelerador, verificamos uma terceira a 6.500 rpm, 130 km/h. O carro todo tranquilo, sem problemas aparentes. Aos 140, porém, já se vislumbra um problema básico deste e de qualquer outro carro baseado na plataforma Brasília: o veículo começa a vibrar. Não é uma vibração absurda — apenas a reação normal de uma plataforma prevista para motores e desempenhos bem mais modestos. Explorando um pouco mais os limites da máquina, chegamos, com a facilidade típica do TS, aos 155 — e todo o painel de instrumentos começou a vibrar juntamente com a plataforma. Com pneus mais bem calibrados e mais quilometragem no carro, o problema deve diminuir bastante. O conjunto tem possibilidades de chegar aos 180 sem esforço, mas o ideal mesmo seria um novo chassi, tubular ou em duplo Y.

A estabilidade direcional, apesar da posição traseira do motor, é garantida pela ótima aerodinâmica e pelos pneus radiais de bom tamanho. A estabilidade em curvas é também boa, com o carro inicialmente saindo de frente e somente passando a sair de traseira quando o piloto solicita muito o motor. Nas arrancadas, a estabilidade é ótima. Em cômputo geral, o Miura TS é muito bem comportado.

Na cidade, os problemas do carro foram sempre de visibilidade em locais apertados, de reflexos sobre o pára-brisa e de uma curiosa tendência do motor de *cabecear* (tranquear) quando se retomava acelerações a menos de 2.500 rpm, especialmente em quarta marcha. Talvez fosse pelo fato de não estar bem regulado, talvez pelos coxins não serem os ideais. Saberemos mais tarde, quando fizermos uma avaliação completa.

Grande vantagem da aerodinâmica, quando levada a extremos como a deste carro, é o consumo de combustível muito baixo em velocidades de estrada. Na cidade, o consumo é determinado principalmente pelo peso do carro e pela maneira de se guiar. Na estrada, pela resistência do ar à passagem do veículo. Em nossos passeios, a velocidades nem sempre baixas, com um conjunto ainda muito preso, vimos médias de estrada de perto de 14 km/litro, com 12 km/litro a 130 e 16 km/litro a 80-90 km/horários.