



A raça e o charme do Miura

Poucos esportivos nacionais conseguiram agradar como o Miura, o esportivo fabricado no Rio Grande do Sul e que é até mesmo exportado.

Para a América do Sul. Mas a explicação é simples: o fabricante está preocupado com o conforto e sofisticação, itens só encontrados em veículos importados.



Poucos dos carros especiais brasileiros podem ostentar, com orgulho e consciência em paz, os adjetivos que o Miura recebe com tranquilidade. São, certamente, comuns entre os fabricantes destes carros os pecados do mau acabamento, da pretensão, do desempenho regular. Raros os que escapam deste desastre.

O Miura teve esta sorte. Ou os Miura, já que são quatro os modelos. Resultado de um trabalho de pesquisa e desenvolvimento que já tem 10 anos: os atuais modelos fabricados inscrevem-se entre os carros de melhor desempenho e estilo do Brasil. Com a vantagem adicional de serem carros fora-de-série, carros especiais.

Estilo e conforto

Os Miura são fabricados pela Besson Gobbi S/A, uma firma gaúcha. Antes dela existia a Aldo Auto Capas, que fazia capas e bancos, consoles, etc. Com 15 anos de vida, a Aldo decidiu, em 1976, fazer um carro.

Segundo Domingos Diovani Gobbi, diretor e proprietário da São Paulo Veículos,



Faróis escamoteáveis

única concessionária Miura neste Estado, seu pai, um dos sócios da Besson e Gobbi S/A, já fazia, à época, redecorações em interiores de carros. Nos salões de automóveis eram convidados pela GM para colocar seus trabalhos nos carros da marca exibidos nos estandes. Inicialmente, decidiram fazer o carro com chassi mais fácil e mecânica refrigerada a água. Um trabalho "relativamente" fácil. "O que nós tínhamos de vantagem era um desenho arroja-



Lanternas traseiras bem visíveis



Painel completo e volante regulável

do para a época muito bonito", conta Diovani.

"Em 1979, tivemos o lançamento do Miura MTS, motor do Passat colocado na traseira, que veio atender o pessoal que exigia de um esportivo um motor mais rápido. Mas, mesmo assim, perdurava o problema de não podermos oferecer uma garantia de fábrica aos compradores, já que o que fazíamos era uma adaptação."

Mas isso logo mudaria. Em novembro de 1981 era lançado o Miura Targa, com motor dianteiro do Gol 1.6, desenho mais avançado, teto removível, com garantia da Volks. "Fizemos o carro, mandamos para eles testarem e aprovaram. Hoje, em qualquer concessionária do país pode-se fazer a manutenção".

O Miura Saga (os outros são o Spider, Targa e 787) é, talvez, o melhor representante da fábrica. Hoje, o carro usa um motor 1.8 do Santana. O desenho, evidentemente aerodinâmico não comprovado já que o Miura ainda não esteve num túnel de vento, para ter seu Cx verificado), é muito bonito. Largo, faróis retrateis, pneus radiais, espelhos incorporados à carroceria, o carro é sóbrio e elegante. O trabalho da carroceria em fibra de vidro é perfeito. Não há ondulações, bolhas, rachaduras.

Os bancos são em couro, reclináveis, e dão bastante conforto até mesmo para uma pessoa alta e gorda. O conforto dos bancos só é prejudicado quando se pretende usar o cinto de segurança. O ponto de fixação superior, muito atrás e para cima do ombro, faz com que a cinta fique raspando no pescoço. O volante, de bom

tamanho e empunhadura pode ser regulado eletricamente na altura o que aumenta as opções de posição de guiar. Aliás, esta é apenas uma das vantagens elétricas que o carro fornece e que, se trazem diferenciação a quem o possui por um lado, por outro representam uma ameaça damocliana: há sempre, pendurada sobre a cabeça a espada da bateria descarregada, dinamo



Bancos de couro. Confortáveis



Detalhe do aerofólio

comando interno, e a do motorista usa um comando de sinal eletrônico com controle remoto. Portanto, não há macanetas o que auxilia o design. A tampa do porta malas também é acionada eletricamente.

Para o caso de se perder o controle remoto, ou esquecê-lo dentro do carro, há um truque que, por razões óbvias, não divulgaremos. Esse truque permite o acesso ao carro.

Outro item absolutamente exclusivo no Brasil é o computador com sintetizador de voz. Em algumas situações específicas (gasolina num determinado nível, que pode ser regulado; pressão de óleo; amperímetro; freio de mão puxado; cinto de segurança; temperatura), o micro avisa o motorista. Segundo Diovani, este complemento baseou-se numa pesquisa feita em Porto Alegre, que dizia que 50% dos motoristas não prestavam atenção às leituras de painel. "Além disso, este computador, quando você desce do carro, trava as portas, sobe os vidros, e corta a alimentação de combustível". Ele faz ainda mais: pode ser regulado para acender as lanternas num determinado horário.

A estabilidade do carro é muito boa

que não funciona, etc. De qualquer maneira, a mecânica deste carro é mais que confiável e este perigo é secundário na apreciação do carro.

O carro tem ar condicionado, vidros elétricos, espelhos retrovisores elétricos, direção hidráulica, freios a disco nas 4 rodas, rádio toca-fitas, equalizador estéreo, TV a cristal líquido. A porta direita só abre com



Porta-malas pequeno, como em todos os esportivos

Embora não haja uma coerência total entre a aerodinâmica, seção frontal, distribuição de peso, suspensões e pneus, o carro não sai de frente e só se nota uma tendência pequena a sair de traseira em curvas mais fortes. Isso pode ser debitado à distribuição de peso, que privilegia a frente.

Conforto, beleza, desempenho, estes pontos definem o carro. Um esportivo, no sentido europeu do termo — um carro que tem desempenho esportivo, mas não é, visualmente, um bólido, um carro de pista, e sim um veículo dotado de desenho clássico, distinto.

Vendas e exportação

Segundo a fábrica, já existem, em 10 anos 5.000 Miura rodando no País, e cerca de 60 no Exterior. A exportação começou somente com os últimos modelos e, atualmente, em média 5 carros são exportados por mês. Fora de Porto Alegre, apenas duas concessionárias, em São Paulo (Av. Brigadeiro Luiz Antônio, 4158, (011) 885-9679, 240-294, 532-1973) e Rio de Janeiro. Brevemente deverá ser inaugurada outra, em Salvador, para atender o mercado do Norte e Nordeste, uma das mais importantes e em crescimento, como conta Diovani.

O modelo 787, o mais recente, está sendo equipado com turbo Ishikawajima. Atualmente usa o Garret, com kit da própria fábrica. Usa, também, **inter-cooler**.

Os preços, em 30 de junho de 87: 787 — Cz\$ 612.100,00; **Saga**, Cz\$ 568.100,00 (é o único modelo para quatro pessoas); **Targa**, Cz\$ 514.800,00; **Spider** (modelo totalmente conversível), Cz\$ 542.100,00.



Motor 1.8 do Gol GTS