

ESPORTIVOS BRASILEIROS



AUTOMÓVEIS
ANTIGOS
ESPECIAL
www.revistaonline.com.br



KARMANN-GHIA

Ainda o mais
desejado



Todos os
PROJETOS
e **MODELOS**



PUMA

Marca de sucesso
internacional



INTERLAGOS

Pioneiro de origem
francesa



HOFSTETTER

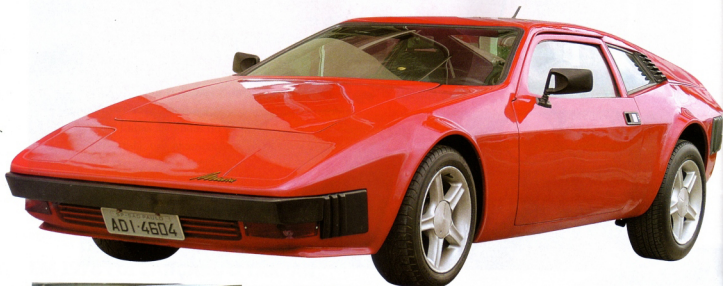
Uma proposta bem
arrojada

Ano 4 - Nº 5
R\$ 14,99
e 6,25



MIURA SAGA/787/X8

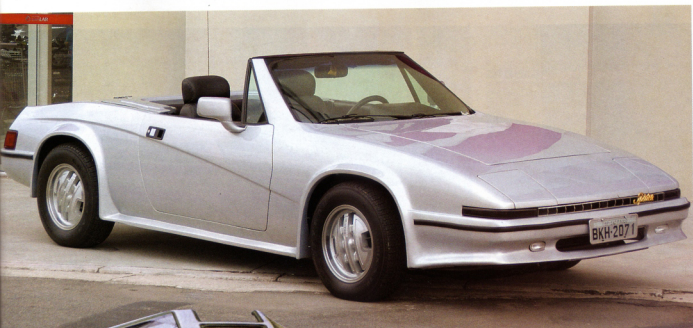
A gaúcha Miura dominou o mercado brasileiro de esportivos nos anos oitenta com uma estratégia de **marketing agressiva**



A trajetória dessa marca começa em 1975, quando a empresa Aldo Auto Capas, de Porto Alegre (RS), resolveu diversificar suas atividades, desenvolvendo um modelo esportivo com base no tradicional esquema de chassi de Brasília e carroçaria de plástico reforçado com fibra de vidro. O primeiro modelo, denominado Miura, foi lançado em 1977, destacando-se o perfil em cunha com um longo capô dianteiro, que se tornaria marca registrada dos produtos da empresa gaúcha. Os faróis, embora fossem fixos, ficavam ocultos por tampas que eram abaixadas por controle eletropneumático, dando a ideia de que eram escamoteáveis, e os limpadores de para-brisa tinham sua posição de descanso abaixo da linha do capô, o que conferia um ar ainda mais moderno ao esportivo.

A falta de experiência da empresa com o material plástico deixou o primeiro modelo bastante pesado para o motor 1.600 cm³ da Brasília, cerca de 900 kg para 54 cv. Com isso, ele não passava dos 135 km/h, e a aceleração de 0 a 100 km/h demorava longos 23 segundos. Mesmo assim, fez relativo sucesso. Em 1981, foi lançado o Miura MTS, equipado com o motor de 80 cv do Passat TS, ainda na traseira. Isso melhorou o desempenho, mas as limitações do chassi e da suspensão antiquados penalizavam o desempenho esportivo. Na mesma época, a Aldo Auto Capas assumiu a razão social Besson, Gobbi S.A., nome original da empresa, com base no sobrenome dos dois sócios, Aldo Besson e Itelmar Gobbi.

Para solucionar os problemas do MTS, em 1982 a empresa gaúcha adotou a tração dianteira, lançando o Miura Targa. A mecânica, desta vez, era a do Passat LS, com 1,6 litro e 76 cv a gasolina, e 1,5 litro e 65 cv a álcool. O chassi, desenvolvido pela própria empresa, era do tipo perimetral com tubos de aço de seção retangular, formando uma estrutura reforçada com a carroçaria de plástico. Esta tinha linhas bastante equilibradas e mantinha o estilo de capô dianteiro longo e curvado, com os faróis protegidos por tampas que eram rebaixadas eletricamente. Em 1983, foi lançado o Spider, a versão conversível do Targa. Na mesma época, a Miura fez



uma experiência, lançando um modelo mais barato em cima de chassi, de Brasília, o Kabrio, mas não fez muito sucesso e teve a produção encerrada logo depois.

Já em 1985, a Miura lançou um novo modelo, o Saga, maior que o Targa, utilizando a mecânica da linha VW Santana, recém-lançada, com motor de 1,8 litro. O desempenho era semelhante ao do Targa, mas, na época, a Miura estava mais preocupada com a imagem do que com a performance. O Saga se destacava por itens de série, como forração e bancos em couro, teto solar, volante regulável em altura, direção assistida hidráulica, ar-condicionado e até mesmo toca-fitas com TV. Ao contrário do que poderia se imaginar, não demorou para que se tornasse um dos modelos mais desejados do País e a marca reforçasse sua liderança no setor.

EQUIPAMENTOS DIFERENCIADOS

Em 1987, a Miura lançou a evolução do Saga, o 787. Além de todo o luxo que era encontrado no Saga, que continuou em produção, a nova versão era equipada com uma série de itens que surpreenderam, como sintetizador de voz que avisava sobre detalhes de segurança, célula fotoelétrica para acendimento automático dos faróis, frigobar no banco traseiro, controle remoto para abertura das portas, entre outros equipamentos. Foi nessa ocasião que a Miura adotou a luz de néon como friso, que marcou época, acabando por virar moda. Em 1988, os modelos Miura passaram a ser equipados com o motor AP-2000, também do VW Santana.

Outra novidade, em 1988, foi o X8, que era ainda mais ousado que os anteriores,

A GRANDE VIRADA

O Miura Targa (foto menor) marcou a grande virada da marca gaúcha no mercado. A partir desse modelo, que também teve uma versão Spider, a Miura se tornou a marca líder no mercado de esportivos brasileiros.



MIURA SAGA/787/X8



A partir do Saga, lançado em 1985, a Miura passou a investir em **imagem de luxo**, conforto e equipamentos diferenciados

destacando-se o vidro traseiro curvado. Era o oitavo modelo criado pela empresa gaúcha e trazia novidades no interior da cabina, como os bancos com regulagem elétrica (um dos primeiros automóveis nacionais a oferecer esse equipamento), além do espelho interno fotocromático, que escurecia com a incidência dos raios mais altos. O X8 foi sucedido em 1989 pelo Top Sport, que não passava de uma evolução estilística.

Em 1990, foi lançado o X 11. Ninguém na empresa sabe explicar o motivo dessa denominação, já que pulava um número na série. Inicialmente era um X8 aliviado, sem alguns itens de conforto, como ar-condicionado, para garantir um desempenho mais esportivo. O X 11 se destacava também pelo enorme aerofólio traseiro, mas suas vendas foram reduzidas. Boa parte se deve à abertura do mercado aos modelos importados. A concorrência acabou forçando a empresa gaúcha a encerrar a produção de seus modelos em 1992. Segundo informações da fábrica, foram fabricadas mais de 10 mil e 600 unidades. Desse total, cerca de 35% foram do Targa, o modelo mais vendido pela empresa (*Alexandre Ramos*)



MODELOS DIFERENCIADOS

Com o Saga, a Miura iniciou uma nova fase investindo em acabamento mais requintado e equipamentos diferenciados, como teto solar, volante regulável, ar-condicionado e até toca-fitas com TV.



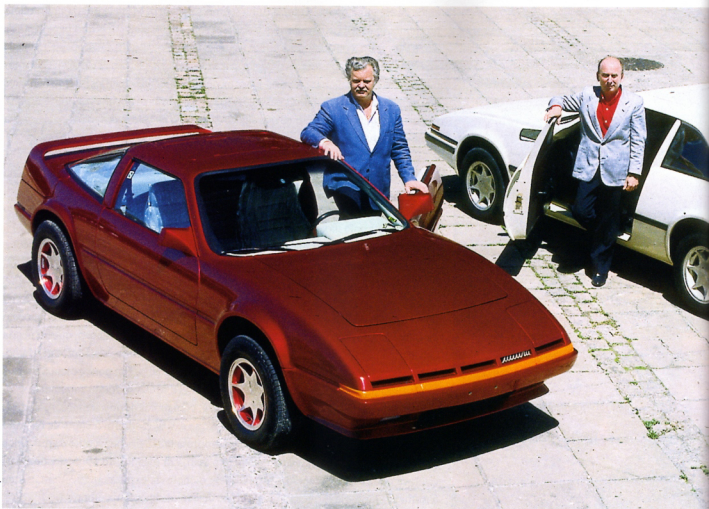
OS MAIS PROCURADOS

O X 8 (acima) e o 787 (ao lado e abaixo) são os modelos mais procurados pelos apreciadores da Miura. Ambos são evolução do Saga. O 787, lançado em 1987, destacava-se pelo enorme aerofólio, enquanto o X 8, pelo uso em larga escala de eletrônica embarcada.



ESPORTIVOS BRASILEIROS

A Puma só conseguiu obter o fornecimento da mecânica do VW



BRUNO MAGALHÃES

O autodidata

Na década de 1960, muitos jovens brasileiros eram obcecados por automóveis e se dedicavam a desenhar modelos que acreditavam ser mais interessantes e sedutores. A grande maioria ficou apenas no sonho. Um número muito pequeno conseguiu emprego na indústria. Um deles foi Mario Richard Hofstetter, que pôde colocar em prática sua fantasia, incentivado pelo pai, Felix, engenheiro suíço que veio fazer um trabalho temporário, mas se apaixonou pelo Brasil. Assim, com apenas 16 anos, ele começou a construir na garagem de casa o seu próprio veículo (para quando completasse dezoito anos) inspirado em dois projetos de Giorgetto Giugiaro, o Alfa Romeo Carabo e o Maserati Boomerang. Para isso, comprou um chassi de carro de corrida e em cima deste foi moldando o plástico e tornando realidade seu sonho. O carro ficou pronto quando entrou para a faculdade de engenharia mecânica e ia para as aulas com seu próprio projeto. Logo, muita gente se interessou em comprar o modelo, e Mario resolveu desenvolvê-lo comercialmente. Dessa forma, esse autodidata trancou a matrícula ainda no começo do curso de engenharia e partiu para criar sua própria marca de automóvel.



devido à **decisiva interferência** de ministro do governo militar



OS CRIADORES DA MIURA

Na foto, Itelmar Gobbi e Aldo Besson, por ocasião do lançamento do Miura X8 em 1988, os dois criadores da marca gaúcha Miura, o maior fabricante de esportivos na década de 1980. Com uma boa estratégia mercadológica, eles focaram mais na imagem da marca do que no desempenho do modelo.

projeto, o FNM Onça. Além disso, era um cavalheiro e me incentivou bastante”.

Apesar de ser uma evolução do Malzoni, até mesmo por razões de urgência e redução de custos com o aproveitamento dos moldes já existentes, o Puma DKW pode ser considerado um modelo próprio. Segundo Lettry, foram montadas cerca de 170 unidades durante o ano de 1967, com os últimos conjuntos mecânicos fabricados pela Vemag.

Enquanto isso, ante a insistência de Lettry, Rino Malzoni já trabalhava em outro projeto sobre a plataforma do Volkswagen, a única disponível na ocasião para desenvolver um modelo que viabilizasse o Puma. A Volkswagen, a princípio, não queria nem discutir a questão. Para começar, já tinha o Karmann-Ghia e não havia nenhum interesse em alimentar concorrentes. “Somente um caso fortuito poderia mudar essa decisão”, lembra Lettry. “O Luiz Roberto Alves da Costa tinha na época relações muito estreitas com o então ministro da Justiça, Luís Antônio da Gama e Silva, em pleno regime militar, e utilizou essa influência para conseguir que o governo entrasse na discussão”.

O DEDO DO GOVERNO

Os detalhes do que ocorreu nos gabinetes em Brasília ninguém sabe relatar exatamente, mas a VW foi “convencida” a fornecer o chassi para a Puma. O então novo presidente da VW, Rudolf Leiding, saiu de Brasília furioso. “Contam que Leiding voltou para São Paulo indignado e a primeira coisa que fez foi ir direto ao departamento de estilo da empresa, em São Bernardo do Campo. Ele mandou os desenhistas abrirem as gavetas e mostrar os esboços de esportivos que faziam nas horas de folga”, conta Lettry.

O “dedo” do governo, de certa forma, alavancou não só o surgimento do Puma GT baseado em componentes Volkswagen, mas também do Karmann-Ghia TC e, posteriormente, do SP 2. Com a plataforma do Fusca encurtada em 25 cm (para 215 cm) e motor de 1.500 cm³ do Karmann-Ghia, o Puma GT foi lançado em 1968. O sucesso foi imediato, mas logo surgiu um problema: capacidade de produção. “A demanda superou as expectativas mais otimistas. Entretanto, nós não tínhamos uma estrutura técnica nem capital suficiente para produzir dentro de padrões mínimos de qualidade”, conta Lettry.

As dificuldades iniciais foram superadas, mas, como sempre ocorre nessas situações, houve fraturas na sociedade. O primeiro a sair foi Marinho, para montar uma concessionária VW com Eugênio Martins; depois Rino se afastou, devido a problemas de saúde e, na sequência, Lettry deixou a empresa. “Eu não concordava com os rumos que o negócio estava tomando, não eram compatíveis com meus princípios”. Mas a Puma aproveitou o crescimento acelerado do País na primeira metade da década de 1970 para também crescer muito, porém de forma desordenada.

Em 1976, o governo proibiu as importações de veículos. A única exceção foi para as representações diplomáticas. Produzir automóveis especiais passou a ser um negócio bastante interessante e surgiram rapidamente novos fabricantes. Bianco, Miúra, Farus, dentre outros, ao mesmo tempo em que a Puma perdia fôlego.

Nos anos 80, o que se viu foi o ocaso da Puma e o forte crescimento da gaúcha Miúra, uma marca que baseou sua estratégia em uma imagem de marketing ousada, porém mais focada no visual do que no desempenho. A abertura abrupta das importações em 1990, no começo do governo Collor, acabou, entretanto, provocando a crise que praticamente significou o fim da indústria brasileira de veículos especiais.

CRÔNICA

TESTEMUNHA OCULAR DESTA HISTÓRIA

ROBERTO MARKS

Ainda me lembro do meu primeiro esportivo. De sonho, logicamente. Tinha nove anos de idade quando fui com meu pai assistir pela primeira vez a uma corrida de automóveis. Foi no circuito da Cavallhada-Vila Nova, em Porto Alegre, onde subimos num muro na frente de uma Igreja para apreciar os DKWs, Gordinis, Simcas e as potentes Carreteras, contornar ao largo da igreja com muito cuidado, lentamente, devido ao piso de paralelepípedo liso e bastante escorregadio. Mesmo assim eu vibrava com entusiasmo.

De repente, surgiu um carrinho pequeno, amarelo, de linhas extremamente cativantes e, melhor, tremendamente rápido. Seu piloto contornou a larga curva de pé embaixo fazendo o carro "deslizar", numa derrapagem controlada, de maneira impressionante. Paixão imediata. Desta forma descobri o que era realmente pilotar e passei a sonhar com o carrinho: uma berlina Interlagos. Somente no dia seguinte fui saber, no jornal, que era o carro de Christian Heins, o Bino, mestre de uma geração de pilotos, dos irmãos Fittipaldi a José Carlos Pace e Chiquinho Lameirão, dentre muitos outros. Bino, que tinha o espírito da velocidade como Ayrton Senna, infelizmente teve o mesmo fim trágico num acidente ocorrido na edição das 24 Horas de Le Mans de 1963.

Fui crescendo e a paixão pelos esportivos também. Em 1964 tive a oportunidade de visitar o Salão do Automóvel, no qual foram apresentados o Brasinca GT e o Capeta. Como a grande maioria dos visitantes sai do acanhado "barracão" de exposições no Ibirapuera com orgulho de ser brasileiro. Dois anos depois, em 1966, novamente. Naquele Salão foi lançado o Puma-DKW e eu pude ainda, do alto de meus 13 anos de idade e que também já fazia meus rabiscos de esportivos, ter a oportunidade de "trocar algumas idéias" com o projetista Anísio Campos, e também com Emerson Fittipaldi, que dias antes quase vencia as Mil Milhas Brasileiras pilotando um GT Malzoni.

Na adolescência, circulando com minha moto cinquentinha por São Paulo, "matei" muita aula para apreciar o paciente traba-

lho de Toni Bianco moldando no martelo seu belo Fúria de competição, na oficina da então Camional, lá no bairro do Ipiranga. Aproveitava também para, vez em quando, "inspecionar" a linha de montagem da Puma, o que nada agradava ao sisudo Jorge Letry. Mais tarde, já militando no jornalismo automobilístico, mantive esta mania. Por isso, numa visita a Porto Alegre descobri, num "furo de reportagem", os moldes do primeiro Miura, que ainda estava sendo criado. Alguns anos depois fui convidado por Aldo e Gobbi para avaliar o protótipo do Miura Targa, com o privilégio de ser um dos primeiros a acelerar o modelo.

Na mesma época também colaborei com a Puma nos testes de avaliação do P018, com o qual alcançamos a máxima (real) de 178 km/h. Além disso, ainda na década de 1980, acompanhei o trabalho de Mario Bellato, Mario Hofstetter, Almir Donato e muitos outros. E cheguei a triste conclusão que, quando esta indústria começava a alcançar a maturidade e realmente poder criar modelos realmente de sonho, foi morta com um mero canetaço do governo com a abertura das importações no começo dos anos 90. Uma ação necessária, mas feita sem o devido planejamento, como quase tudo que é feito oficialmente em nosso País.

Dizem que vivemos hoje numa democracia. Porém, há muitas décadas, o Brasil é comandado pela ditadura dos burocratas, ou tecnocratas, eufemismo que surgiu durante a ditadura militar. São eles que, a seu bel prazer, decidem o que é bom para o Brasil. Devido a esta ditadura, que se mantém no poder independente das siglas partidárias e matizes ideológicos que assumam o comando do governo, há mais de vinte anos o Brasil optou, ao que parece definitivamente, em ser um país pequeno, medíocre. Um país da periferia, a reboque dos países desenvolvidos. Esta política, que continua mantida, não afeta somente e especificamente ao automóvel. Em praticamente tudo o que se refere ao desenvolvimento de tecnologia de ponta, o País sofre da total falta de políticas específicas, que estimulem e, principalmente, financiem a pesquisa e a produção.