

Caminhão Bombeiro Seagrave 1920



Antigos de

Garagem

Extra

+de 190
Páginas



Plymouth Belvedere
um astro dos clássicos



escala



DKW Candango

Pontiac LeMans

Dodge Charger

T-Bucket



Para qualquer terreno



Um coupé sensacional



Um MOPAR nacional



Um HOT dos anos 20

Encadernado com edições lançadas anteriormente

O raro



“Minhas meninas”. É exatamente assim que o fotógrafo Antonio Maurilio Coelho Neto de 55 anos, chama suas Miuras. Isso mesmo, Miuras no plural, pois esse apaixonado não tem apenas uma dessas maravilhas e sim quatro! Confira agora a matéria com o MTS ou, como alguns preferem chamá-lo, Miura TS.

Miura TS

Texto: Alex Gouveia e Priscila Lopes

Fotos: Laner Azevedo e Alex Gouveia



A paixão desse fotógrafo por Miuras se deu desde o lançamento do veículo, em 1977. Porém, na época, o carro era muito caro e poucas pessoas tinham condições para comprá-lo. O jeito era só admirar aquele carrinho que tinha muito estilo e personalidade. Mas com o fim da fabricação do carro, em 1992, ele acabou por ter um preço mais acessível, e foi então que admiradores, como o Antonio, puderam ter a oportunidade de comprar o tão sonhado “brinquedinho”. “Depois de 1992, ele perdeu muito preço, então os admiradores puderam adquirir, recuperar e curtir o carro”, afirma Antonio.

Um dado importante é que existem dez modelos de Miura, desses dez, quatro o Antonio tem o prazer de ter. Ele tem um Miura X-8, que foi adquirida em 2000, o modelo MTS comprado em 2004 e dois Miuras modelo Sport.

O Miura TS, que é o mais raro, foi comprado por sete mil reais e recuperado, os outros modelos não precisaram passar por “ajustes”.

Cada “menina” tem um valor sentimental, portanto, ao ser perguntado qual era seu favorito Antonio respondeu que “cada Miura tem o seu encanto, gosto de todas e o que cada uma pode me proporcionar”.

Nem é preciso dizer que o maior hobby do Antonio é colecionar Miuras. E na opinião do fotógrafo o ponto forte do seu carro é o desenho futurista, que o torna atual até hoje, já o ponto fraco, “fraco é que ele ainda não atingiu o valor de mercado real”, afirma o dono.

O que mais motiva esse apaixonado por Miuras é ver o antes e o depois de cada carro, “o prazer de avançar a cada etapa que o carro é recuperado e

depois apreciar o resultado final”, afirma Antonio. O gasto para se recuperar um carro como esse, de ponta a ponta, isso quer dizer, mecânica, pintura e tapetaria, gira em torno de doze mil reais.

Ao ser perguntado se venderia “uma de suas meninas”, Antonio comentou rindo, “Costumamos dizer no clube: Que seja eterno enquanto dure a vontade de ter um Miura! Porque tudo passa”, afirma.

Mas essa paixão por Miuras acaba “contagando” todos que vivem próximos ao Antonio, no caso sua namorada Tânia, sempre apegada às “meninas”. “Cada vez que vendo uma é uma briga com a minha namorada. Ela adora esses carros, me incentiva a tê-los e conservá-los”, afirma Antonio. Sorte dele, hein!



Volante de 3 raios e diâmetro super compacto.



A HISTÓRIA DE UM MITO

Quando Aldo Besson e Itelmar Gobbi, proprietários da Aldo Auto Capas fabricante de bancos e distribuidor de acessórios em Porto Alegre, RS, estabelecida em 1966, decidiram construir um automóvel fora de série, em 1975, dificilmente previam o sucesso que ele teria nesse segmento do mercado nacional.

Apresentado no Salão do Automóvel do ano seguinte época da restrição às importações de veículos e lançado em junho de 1977, o Miura chegaria à década de 90, representando inovação a cada novidade introduzida.

O primeiro Miura era um cupê baixo (1,17 metro), relativamente longo (4,30 metros) e de linhas agressivas, produzido sobre a plataforma do Volkswagen 1600, o Fusca — uma base bastante limitada para um carro de pretensões esportivas, mas largamente utilizada para esse fim durante os anos 60 e 70. Numa época de formas arredondadas, sua carroceria de fibra de vidro recortia a um estilo retilíneo, de clara inspiração no Lamborghini Urraco italiano. Aliás, o nome de uma raça de roubos de arena, os mais ferozes também era o mesmo de outro Lamborghini.

Os faróis eram ocultos por tampas escamoteáveis, que desciam pela ação de um mecanismo a vácuo, acionado por uma válvula eletrônica ao se acionar o botão no painel. Para per-

mitir que se piscassem os faróis altos com as tampas fechadas, duas unidades convencionais vinham no spoiler dianteiro, abaixo do pára-choque em plástico ABS. As janelas, pequenas, não traziam quebra-vento nem molduras nas portas, e os limpadores de pára-brisa só eram visíveis quando em uso. O carro era um hatchback, com terceira porta levando junto o vidro traseiro mas o porta-malas era dianteiro.

Internamente, o Miura 77 já trazia a marca que o consagraria acabamento luxuoso e inovações nos detalhes. O volante de três raios era regulável em altura via comando elétrico e também os pedais podiam ser ajustados em distância do banco, o que hoje é ainda raro. Os dois assentos eram de couro e o painel completo incluía conta-giros até 10.000 rpm (embora o regime máximo do motor fosse de apenas 4.600 rpm), volúmetro e manômetro do óleo. Ar-condicionado, controles elétricos de vidros e rádio/toca-fitas eram opcionais.

Imitado pela mecânica VW "a ar", o Miura tinha desempenho modesto. Motor 1,6 de dupla carburação, câmbio e suspensões eram os mesmos da Brasília, suficientes para apenas 135 km/h e aceleração de 0 a 100 km/h em cerca de 23 s — o carro era mais pesado que os VW, com cerca de 900 kg. Como comparação, o Urraco P250 que o inspirou tinha motor V8 de 220 cv e atingia 240 km/h. Os pneus radiais Pirelli CN36, em medida 175/70 HR 13 (depois alterada para 185/70), ajudavam na estabilidade apesar da suspensão inadequada ao uso esportivo.

Volante, termômetro de água e relógio.





Bancos confortáveis, porém pouco espaço interno.

Detalhe do farol.



Bancos em couro.