



MIURA TOP SPORT I.E.

SUPEREQUIPADO



*O Miura Top Sport com injeção eletrônica,
freios antitravamento (ABS) e
amortecedores eletrônicos comprova que
esse esportivo nacional tem
um nível de equipamento semelhante
ao dos importados.
E tudo feito aqui mesmo.*

Pode parecer estranho, mas no País onde os automóveis foram chamados de "carroças" pelo presidente da República é construído um carro que reúne quase tudo o que de mais moderno se aplica, hoje, em veículos japoneses, europeus e norte-americanos. Trata-se do Miura Top Sport I.E., que Autoesporte avaliou com exclusividade. A fábrica gaúcha deu

um bom exemplo do que é possível realizar, quando se quer realizar, criando o automóvel brasileiro mais sofisticado.

Com personalidade própria, apesar da pouca altura e de suas linhas esportivas, permite um fácil acesso ao interior. A visibilidade, graças ao seu amplo vidro traseiro, é muito boa em qualquer direção. Além disso, foi projetado também para ser um carro que possa ser usado sem as dificuldades de muitos esportivos. É um 2 + 2 lugares, mas transporta até duas crianças e um adulto atrás. O porta-malas comporta um volume razoável.

O que mais impressiona são seus equipamentos. Além do ar-condicionado quente/frio, todo o estofamento é em couro; o volante pode ser regulado em altura eletricamente, bem como os espelhos retrovisores e os vidros. Os bancos do motorista e passageiros possuem regulagem de distância e encosto também através de acionamento elétrico. O espelho retrovisor interno muda a posição dia/noite automaticamente. Além disso, as portas não dispõem de maçanetas do lado externo: são abertas através de um comando eletrônico que fica junto a chave de ignição e funciona até a dez metros de distância. Para maior facilidade, a porta do passageiro pode ser aberta através de um botão no console. E, para os mais distraídos, ao se tirar a chave da ignição, os vidros se fecham simultaneamente.

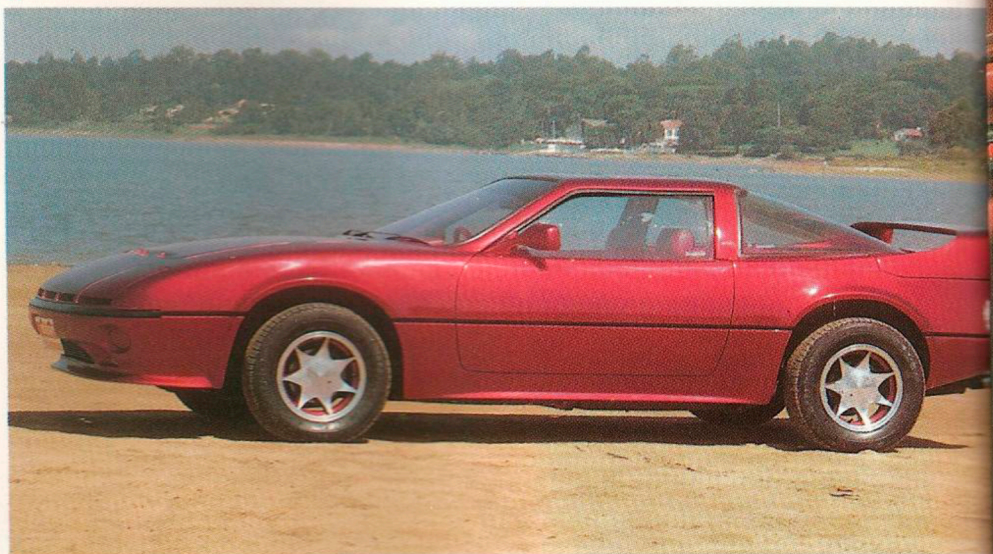
As lanternas de posição se acendem sem o comando do motorista, quando se diminui a luz externa. Um dispositivo de segurança muito útil ao atravessar túneis ou quando se entra em uma garagem. Há ainda o controlador automático que mantém a velocidade programada, sem ser necessário pisar no acelerador.

Um equipamento que chama a atenção é o computador com sintetizador de voz, que pode ser ligado ou desligado. Ao virar a chave de ignição, ele avisa para colocar o cinto de segurança, e a partida só é dada após ser realizada a operação. Avisa também quando se deve reabastecer o tanque de combustível, se o nível do óleo do motor está baixo, a temperatura da água fora do normal, que se deve liberar o freio de estaciona-

Motor VW dois litros com injeção e ignição eletrônicas



O perfil alto da dianteira dificulta a visualização dos extremos do carro



mento e tirar a chave do contato. Comanda ainda o sistema de alarme, avisando que está "ativado", bloqueando a ignição e disparando a buzina, se o carro for aberto e não for colocada a chave na partida.

O Miura Top Sport I.E. usa o conjunto motriz do Santana, com motor 2.000 de injeção e ignição eletrônicas, além das suspensões dianteira e traseira. Como grandes novidades, pode ter a opção de freios a disco nas quatro rodas com antibloqueio (ABS), desenvolvido pela Varga, e amortecedores eletrônicos "inteligentes" introduzidos pela Cofap.

O novo motor fez o Miura ganhar desempenho em relação aos que utilizam carburador, principalmente nas acelerações, sempre muito suaves, progressivas e sem engasgos em qualquer rotação, comportamento típico da injeção de combustível. Ele não chega a ter um desempenho espetacular. Os grandes pneus "alongam" sua relação final, e o peso total, acima do que seria ideal, o pena-

liza nesse aspecto. Mas não decepciona.

Outro destaque fica por conta dos freios com ABS, que não bloqueiam as rodas em nenhuma situação, aumentando bastante a segurança, principalmente em pisos molhados ou no meio de curvas, como se experimentou.

Os amortecedores podem ser regulados para a posição de conforto, quando de 10 a 80 km/h o carro fica macio e, abaixo ou acima desses valores, tornam-se mais rígidos, melhorando a estabilidade. Nessa opção, ao ser acionado o freio, a suspensão, para maior segurança, entra automaticamente na posição mais dura, retornando à de conforto cinco segundos após se soltar o pedal. Pode também permanecer na configuração mais rígida, quando se quer desempenho.

O resultado é um comportamento em curvas muito bom, com tendência a sair de frente, sempre muito bem-definida e fácil de ser corrigida. Além de permitir conforto ao rodar,



▲ Detalhes exclusivos garantem a personalidade

◀ Interior em couro, com equipamentos dignos de um importado.

comparável ao de um sedã familiar.

Quanto ao acabamento interno, é muito bem-feito, principalmente na parte de estofamento. A única restrição está no painel de instrumentos e volante de direção, com desenhos ultrapassados e decoração monocromática, solução já fora de moda, que deixa o interior um tanto espalhafatoso, principalmente na versão vermelha. Um reestudo desses detalhes certamente deixaria como saldo a dose certa de discrição que mesmo um esportivo como o Miura Top Sport deve ter.

De modo geral é um carro que agrada, um modelo quase exclusivo pela sua baixa produção. Ao preço de um Santana Executivo (Cr\$ 8 milhões), torna-se uma alternativa válida para quem procura um automóvel nacional com uma série de equipamentos de modelos do Primeiro Mundo, que ainda vão demorar algum tempo para chegar ao mercado.

EMÍLIO CAMANZI
Fotos Carlos de Paula

FICHA TÉCNICA

<i>Motor</i>	Dianteiro, longitudinal, quatro tempos, refrigerado a água com circuito selado, quatro cilindros em linha, 1.998 cm ³ de cilindrada, diâmetro e curso 82,5 x 92,8 mm, taxa de compressão 10:1, comando de válvulas no cabeçote acionado por correia dentada, alimentado por injeção indireta eletrônica LE-Jetronic, com ignição eletrônica digital EZ-K, combustível gasolina, potência máxima 125 hp a 5.800 rpm, torque máximo 19,5 mkgf a 3.000 rpm.
<i>Transmissão</i>	Tração dianteira, câmbio longitudinal de acionamento manual, cinco marchas à frente e ré; relações de marchas: 1ª) 3,45; 2ª) 1,94; 3ª) 1,29; 4ª) 0,97; 5ª) 0,80; e ré) 3,17; relação de diferencial: 3,727.
<i>Carroceria</i>	Tipo cupê, duas portas, 2+2 lugares, em fibra de vidro apoiada em chassi de tubos de aço retangulares.
<i>Suspensão</i>	Dianteira com rodas independentes, tipo McPherson, braços triangulares oscilantes inferiores, molas helicoidais, barra estabilizadora; traseira com rodas semi-independentes, interligadas por eixo de torção, braços longitudinais, molas helicoidais de ação progressiva e barra estabilizadora; amortecedores eletrônicos com comandos de endurecimento no painel de instrumentos (opcionais).
<i>Direção</i>	Tipo pinhão e cremalheira, servoassistida.
<i>Freios</i>	Dianteiros a disco autoventilados e traseiros a disco simples, servofreio e sistema antitravamento (ABS) (opcional).
<i>Rodas e Pneus</i>	Rodas em liga leve, 6 1/2 x 14", pneus radiais, 195/70 SR 14.
<i>Tanque</i>	75 litros.
<i>Dimensões</i>	Comprimento: 4,36 m; largura: 1,69 m; altura: 1,28 m; distância entreeixos: 2,48 m; bitola dianteira: 1,665 m; traseira: 1,725 m.