



Os famosos carros falantes

Por Diana Gilli
Fotos: Rhobson "Bola"

A aparição

Ele apareceu por aqui no ano de 1975 quando foi apresentado ao público no Salão do Automóvel. No ano seguinte ele já estava sendo comercializado pela empresa Besson & Gobbi Ltda, que até então fabricava estofamentos e acessórios para automóveis.

A empresa cresceu e ficou com uma demanda maior do que a produção, e foi obrigada a aumentar o seu quadro de funcionários. E com a fábrica a todo o vapor, no ano de 1980 ela conseguiu atingir a marca de 600 Miuras produzidas, e que logo depois estariam sendo exportadas para o mercado sul-americano.

Dois anos depois era lançado o modelo Spider que era um conversível com capota de lona e acionamento discreto e manual. Em 82, foi criado o "Targa", um carro semi conversível com duas portas de capotas que poderiam ser retiradas. Dali por diante as versões ficariam com uma cara nova,

elas seriam mais sofisticadas e de linhas mais atuais.

Já em 1985 foram fabricados os modelos Saga I e o Kabrio, este último teve poucas unidades disponíveis no mercado, por isso hoje em dia é difícil encontrá-lo; é praticamente uma lenda. Em 1987 aparecem os modelos 787 e o X8.

Quatro anos mais tarde surgiu o luxuoso Miura Top Sport. E para dar mais charme e elegância ao seu contorno, ele contava com formas arredondadas, frisos laterais embutidos, aerofólio, retrovisor fotocrômico e bancos reguláveis. Depois, em 1990, uma nova versão do carro apareceu com outras novidades como injeção eletrônica e piloto automático.

No ano de 1992 o Miura teve uma grande queda nas vendas devido ao aparecimento de muitos carros importados no mercado. Ainda tentou superar a concorrência lançando uma caminhonete, mas não emplacou e a fábrica parou de produzir.





O X8

O motor 2.0 a álcool de 112cv de potência máxima agrada muito. Mesmo com inúmeros acessórios que acabam roubando potência, caso da direção hidráulica e ar condicionado, o motor mostra-se sempre "esperto". Motivo pelo qual a fábrica deixou de montar seus carros com a mecânica VW a ar. A suspensão é a do Santana com amortecedores retrabalhados, assim como o câmbio que tem 5 velocidades. O Miura sempre foi sinônimo de tecnologia e apostava sempre na eletrônica e em inovações em seus carros, apesar do X8 de 1989 ainda usar na mecânica o bom e velho carburador, substituído posteriormente pela injeção eletrônica multiponto do Gol Gti.

A carroceria 2+2 (2 adultos + 2 crianças) do X8 sofreu algumas mudanças a partir de 1989, como o vidro traseiro envolvente, ao estilo Corvette e luzes de neon nos pára-choques. As portas não têm maçanetas, são acionadas por controle remoto, assim como a partida do motor. Vidros, bancos, travas, espelhos retrovisores e teto-solar são elétricos, prova de toda tecnologia disponível na época. O interior tem boa ergonomia para dois passageiros, com muito conforto e a esportividade. O painel tem direito a muitos comandos de múltiplas funções. "É possível abrir a porta do passageiro com um simples toque no botão" afirma Rodrigo, nosso entrevistado. Volante com regulagem de altura elétrica também é uma comodidade do X8. Comandos de voz vindos de computador de bordo avisam o motorista e aos passageiros para o uso do cinto assim também como as portas abertas... Um luxo!!

O bocal do tanque de combustível fica camuflado próximo ao porta-malas dentro do tampão. Externamente, rodas de liga leve aro 14" completam o ar esportivo do carro. O Miura foi sem dúvida um dos carros nacionais mais caros da época. Chegava a ser 60% mais caro que um Santana GLS. Como toda exclusividade tem seu preço, poucas unidades do Miura foram fabricadas. E se hoje já é difícil encontrar um em perfeitas condições, imagine dois e que ainda dividem a mesma garagem?!



Detalhe dos bancos elétricos em couro creme



Vista do motor AP 2000 de Santana



Assim como os pára-choques, o painel também tem luz neon

O xodó de Amaral

Ele é um senhor muito simpático e tem o seu Miura há exatamente 12 anos. Carlos Eduardo de Amaral Gabriel, que prefere ser chamado de Amaral mesmo, não troca este carro por nada, e afirma que não é qualquer um que coloca a mão nela. "Se ela não vai com a cara, não aceita e pronto".

Aparentemente, quem olha este carro pela primeira vez, acha que é "para correr na estrada", mas não percebe que ao mesmo tempo trata-se de uma máquina muito frágil. Foi assim com o Miura de Amaral, que diz ter passado por alguns maus bocados por não ter conhecimento do detalhe. Mas hoje em dia é diferente, ele anda com ele com menos frequência, mas nem por isso deixa de visitar familiares e amigos com "ela" durante o tempo livre.

Quem conhece Amaral sabe que ele é uma pessoa muito cuidadosa e organizada. E é com esse zelo que ele trata "a sua Miura", que prefere chamar de "a menina dengosa". Ele colocou este nome porque "quando ela desfila na passarela, chama logo a atenção de todo mundo, aí mesmo é que ela passa toda metida, toda linda", diz Amaral.

"Quando ela desfila na passarela chama logo a atenção de todo mundo, aí mesmo é que ela passa toda metida, toda linda"





O sonho

Ter um carro destes é praticamente mais do que um sonho, pois além de ter um custo muito alto, ele também é bem difícil de ser encontrado. E com Amaral também não foi tão diferente. Afinal, para quem já era completamente maluco por carros diferentes dos convencionais, ter um Miura X8 não foi nada anormal.

Foi no começo da década de 90 que ele, Amaral, decidiu adquirir aquela máquina de luxo e que não saía na época por menos de 15.000 dólares. A decisão foi difícil, pois ele teria que pensar no investimento em que estaria fazendo. Não demorou muito para logo depois ele ir até a autorizada realizar o desejo.

O carro já pertencia a um segundo dono, tinha 13.000 quilômetros e parecia completamente intacto. Mas na realidade ele queria mesmo o Miura que tinha participado de muitos capítulos da novela "Rainha da Suçata". O que não foi possível, pois ele custava muito mais do que o bolso dele poderia pagar. Mas nem por isso ele deixou de comprar. E foi num sábado à tarde que ele conseguiu o que queria, um Miura X8. "Ainda me lembro que o paguei em verdinhas, pois a autorizada não fazia a conversão", diz Amaral.

O Clube

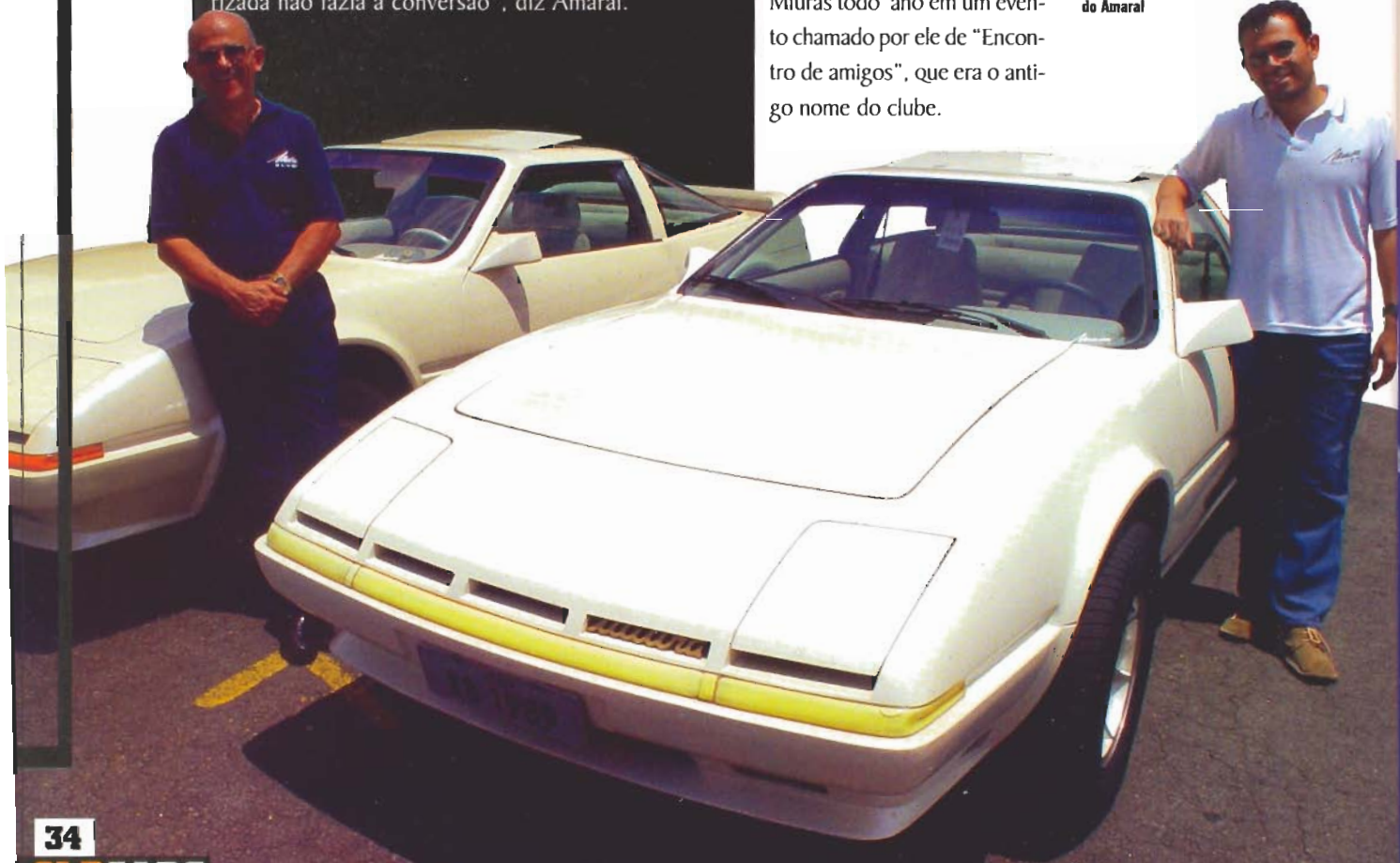
A idéia de criar um clube para resgatar as histórias de muitos Miuras e ao mesmo tempo mantê-las vivas foi de seu filho Rodrigo, também proprietário de um X8. "Eu tive a idéia, mas não tinha muito jeito para lidar com estas coisas, então meu pai resolveu encabeçá-la", diz.

Hoje o Clube Miura do Brasil tem 186 carros cadastrados de todo o país. Prova disso foi o último evento no Sambódromo em que pai e filho estiveram presentes; eles conseguiram reunir 11 carros mesmo debaixo de chuva. "Veio gente de Santos, Itapetininga e São João da Boa Vista", diz Amaral que se reúne com muitos proprietários de Miuras todo ano em um evento chamado por ele de "Encontro de amigos", que era o antigo nome do clube.

Mas Amaral e seu filho ainda acreditam que têm muito a fazer por este carro que eles tanto amam. E uma das coisas é tentar juntar o máximo de informação sobre o carro e passar às pessoas interessadas, que na opinião deles não são poucas. "Hoje para nós o que falta aqui também é alguém que tenha os modelos Kabrio e MTS, que tem um motor de Passat", diz o pai.

E para quem ficou interessado e quer participar do clube é só acessar o endereço www.miu-raclube.com.br. Lá é possível encontrar a história do Miura, contatos com os fundadores, classificados e também mais outras informações sobre peças e acessórios.

Rodrigo, idealizador do clube e filho do Amaral





Ficha Técnica

Carros: Miura X8

Ano: 1989

Cor: branco pérola

Proprietários: Rodrigo Fernandes do Amaral

Carlos Eduardo do Amaral Gabriel

Motor: 4 cilindros VW AP

Potência: 112cv

Torque: 17,3m.kgf (estimado)

Cilindrada: 1984cc

Câmbio: manual 5 marchas

Taxa de compressão: 12:1

Alimentação: 1 carburador corpo duplo 3E

Combustível: álcool

Tanque combustível: 75L

Freios diant.: a disco, simples

Freios tras.: a tambor

Amortecedores: VW Santana c/ hastes cortadas

Suspensão diant.: independente McPherson, estabilizador

Suspensão tras.: eixo de torção

Rodas diant.: 14X6 liga leve

Rodas tras.: 14X6 liga leve

Pneus diant.: 195/70 R14

Pneus tras.: 195/70 R14 (205/70 R14-carro de Rodrigo)

Acessórios:

1. Instrumentos: velocímetro, conta-giros, combustível, manômetro de temperatura

2. Volante: original personalizado

3. Bancos: em couro creme / elétricos c/ regulagem de assento e encosto

4. Cintos segurança: retráteis

5. Vidros: verdes e elétricos

6. Retrovisores: elétricos

7. Travas: elétricas

8. Porta-malas: elétrico

9. Pára-brisa: degradê

10. Computador de bordo c/ sintetizador de voz

11. Ar condicionado

12. Direção hidráulica

13. Ponteira escape: dupla cromada

14. Teto solar: retrátil

15. Desembaçador traseiro

16. Saia lateral (personalização-carro de Carlos)

Som (carro de Rodrigo)

17. Gerenciador: monitor Clariun VRX 630

18. DVD Boss 1500

19. Equalizador Áudio Control EQX

20. 2 módulos de potência Rockford Fosgate Punch 200

21. 1 Kit 2 vias JL Áudio

22. 1 Subwoofer JL Áudio 10"

23. fiação Stinger

24. porta-fusíveis Stinger

Desempenho:

25. 0 a 100: 12s (estimado)

26. Vel. máx.: 190km/h (estimado)