FOTOS: SERGIO CASTRO/ESTADÃO

Fanático. Cercado por parte de seus carros, Pires diz que considera fazer novas aquisições: 'Há variantes que não temos'

Extenso acervo revê a história de 40 anos do Miura

O advogado Alexandre Arruda Pires e seu irmão têm uma coleção de 25 unidades do fora de série que celebra quatro décadas hoje

Thiago Lasco

Na infância vivida no final dos anos 1980, o advogado Alexandre Arruda Pires adorava brincar dentro do carro do pai, que fazia um sucesso danado com a molecada. Não era para menos: os bancos de couro, a luz de néon na dianteira e um inusitado sintetizador de voz, que instruía o motorista a apertar o cinto ou abastecer o tanque de gasolina, eram itens incomuns até mesmo nos carros de luxo à venda no País naquela época.

Estamos falando do Miura, modelo fora de série lançado há exatos 40 anos, em 14 de maio de 1977, e que se tornou símbolo de status e exclusividade em um Brasil que tinha pouco acesso a veículos importados. O pai de Pires era advogado da Besson, Gobbi S/A, sociedade gaúcha que fabricava os esportivos, o que lhe permitiu ter alguns exemplares do Miura na garagem – para alegria do pequeno Alexandre e de sua turma.

"A gente entrava nos carros, brincava com o computador de bordo, acionava o sintetizador de voz, acendia o néon. No dia seguinte, meu pai tentava ligar o motor, a bateria estava descarregada e ele ficava furioso", recorda o advogado.

Em 1992, a sociedade faliu, para tristeza dos Pires, que tinham uma ligação emocional com a fabricante do Miura. Até por isso, Alexandre e João, seu irmão, continuaram interessados naqueles carros extravagantes, que haviam sido tão presentes na história da família. Vinte anos se passaram e os dois resolveram ir à caça de alguns Miura.

O plano inicial era modesto: comprar apenas um X8 e um Top Sport, as versões derradeiras do esportivo. O objetivo foi alcançado em 2005, quando eles encontraram os dois exemplares que tanto queriam. O Top Sport, de 1991, tinha apenas 24 mil km rodados.

Mas os irmãos não se deram por satisfeitos. Passaram a desejar ter um acervo completo do modelo, ano a ano. Fizeram contato com um clube dedicado ao Miura em São Paulo e manifestaram a intenção, mas o gesto não surtiu o efeito desejado.

"Eles não nos deram crédito. Resolvemos, então, publicar as fotos dos nossos carros em uma rede social e pedir ajuda", diz o advogado. "Aí o Miura Clube do Rio de Janeiro nos procurou."

Vento a favor. Nesse momento, a sorte da dupla mudou. O presidente da agremiação carioca tinha um cadastro com todos os exemplares remanescentes do País. Toda vez que alguém decidia vender um desses carros, era comum fazer contato com o clube. "Pedimos que ele nos avisasse quando surgisse algum Miura interessante", conta Alexandre.

A partir daí, tudo aconteceu muito rápido. Em menos de cinco anos, os irmãos já tinham amealhado um acervo de 25 carros. "Procuramos comprar apenas os melhores, com foco em raridade e integridade."

De acordo com o advogado, o momento foi muito propício às transações. "Os clubes e as coleções não estavam tão em evidência. Por isso, pudemos comprar carros raros a preços baixos", diz. "Mais tarde, quando o Miura começou a aparecer em revistas e eventos, o interesse por ele voltou e até o pessoal da fábrica passou a sentir orgulho da história da marca."

Os sócios da antiga fábrica, aliás, se entusiasmaram com a iniciativa dos dois irmãos e lhes venderam o acervo de peças de que ainda dispunham por um preço simbólico. "Hoje, como temos exemplares de todas as gerações do Miura, podemos usar suas peças como molde para fabricar réplicas", diz Pires.

Travessuras de infância

"A gente entrava nos carros, brincava com o computador de bordo e o sintetizador de voz, acendia o néon. No dia seguinte, meu pai tentava ligar o motor, a bateria estava descarregada e ele ficava furioso."

Alexandre Arruda Pires
ADVOGADO E COLECIONADOR

Coração de mãe. Com a coleção prosperando, Alexandre e João passaram a ser procurados por donos de outros carros com carroceria feita de fibra de vidro, como o Miura. "Acabamos nos interessando por outros fora de série e hoje também temos alguns Puma, Ádamo e Lobini", diz o advogado.

Para manter essa frota, os irmãos contam com dois ajudantes fixos, além de tapeceiro, mecânico e funileiro. O galpão que abriga o acervo, no interior paulista, está lotado e será ampliado – tudo para dar espaço a ainda mais exemplares de Miura.

"Há algumas variantes que ainda não temos. Pegamos o vírus da 'miurite' aguda", brinca Alexandre, que já transmitiu a paixão pelos esportivos ao filho Guilherme, de 7 anos. "Ele adora que eu vá buscá-lo na escola dirigindo um Miura, para mostrar o carro aos coleguinhas. As crianças ficam bem curiosas."

No fim das contas, todo o empenho dos irmãos Pires é recompensado pelo prazer de mostrar os esportivos a quem não viveu os dias de glória desses fora de série. "A gente está preservando a história do Miura para que as futuras gerações possam conhecê-la", resume Alexandre.

Sport

Lançada em 14 de maio de 1977, a primeira geração do Miura tinha a base do Volkswagen Fusca. O motor boxer 1600 a ar com dupla carburação, igual ao da Brasilia, não entrega respostas à altura da esportividade que o desenho (inspirado no do Lamborghini Urraco) evoca. "Às vezes estou rodando com meu Miura Sport em uma estrada, os outros carros me abrem passagem e eu mal consigo ultrapassá-los", brinca o proprietário, Alexandre Arruda Pires.

Targa e Spider

Com novo desenho e chassi tubular de aço, a versão Targa surgiu em 1982 e traz sob o capô o motor 1.6 refrigerado a água do VW Passat TS. Os instrumentos vêm do Ford Del Rey. O teto tem duas placas removíveis sobre a cabeça dos ocupantes, como no Porsche 911 Targa. A opção conversível Spider, lançada no final de 1983, tem capota de lona de operação manual e motor igual ao da Targa.

Saga

Lançado em 1984, o Saga cresceu e ganhou a forma de um três-volumes, com dois lugares na parte traseira da cabine e porta-malas de 280 litros. Com o esperto motor 1.8 do VW Gol GT, o Miura começou a se comportar como um esportivo. Ficou também mais luxuoso, com bancos de couro, abertura das portas por controle remoto, TV no painel, bar refrigerado e volante com ajuste elétrico. A cereja do bolo é um sintetizador de voz que "fala" com o motorista.

X8

Nesta fase, apresentada em outubro de 1987, a dianteira incorporou um detalhe extravagante que marcaria a imagem do Miura: luzes de néon que percorrem o para-choque. Na traseira as mudanças foram maiores, com um vidro envolvente que lembra o do Chevrolet Corvette e um portentoso aerofólio. A base mecânica passou a ser a do VW Santana: motor AP-2000 de 2 litros e 110 cv. Há versões com teto solar e também com capota do tipo targa.

Top Sport

A derradeira versão Top Sport foi vendida de 1989 a 1992. Maior e com quinas arredondadas, é uma evolução do X8, com direito a freios ABS e motor 2.0 com injeção eletrônica do VW Gol GTi. "Por ter sido o último, ele foi sendo aprimorado e apresenta construção e dirigibilidade melhores. É o mais gostoso de guiar e também um dos mais bonitos", descreve Pires. "E é especial para mim, por ter sido o primeiro exemplar que eu e meu irmão compramos."