

Preparação **ah+**

Autohoje Nº 899 - 2 de Fevereiro 2007 Semana - 5

Discreto e melodioso

Mesmo quando se esmaga o acelerador sem contempções a baixos regimes, o escape permanece sem emissões de fumo negro. O som continua Alfa! ■



Cinco cilindros

Depois de reprogramado o cinco cilindros 2.4 JTDM ganha a alma que lhe falta de série, com as subidas de regime a ficarem muito mais rápidas e os meios regimes mais cheios. ■



Mais "turbo" mais cedo

A subida da pressão de turbo é muito mais rápida, superando os 1,0 bar ainda antes das 2000 rpm e mantendo-se bem acima dos 1,4 bar mesmo após as 4500 rotações. ■



Jantes especiais

Este Brera está equipado com jantes especiais e com pneus 245/40 ZR 18, contra os 235/45 ZR de série. Apesar de ter maxilas e quatro êmbolos a travagem deixa algo a desejar. ■



Fotos: Luís Duarte

Alfa Romeo Brera 2.4 JTDM EP3

A alma que faltava

Mais pesado do que o 159, o Brera acaba por diluir em demasia o impacto dos 200 cv do 2.4 JTDM.

Se ser uma referência de boas maneiras, pois transmite demasiadas vibrações ao ralenti e, por vezes, revela um misto de aspereza e inércia na resposta ao acelerador, a verdade é que, quando montado no 159, o cinco cilindros 2.4 JTDM tem um carácter vincado que torna a sua utilização revivista dos turbo a gasolina das décadas de 80 e 90: a

potência aparece de repente. Porém, combinando um peso elevado com uma prestação aerodinâmica mais aparente do que real, o Brera nunca consegue revelar uma alma tão entusiasmante como o 159, com a agravante de, frequentemente, termos

de "procurar" motor nas relações mais baixas. Trabalhoso! Aliás, este comportamento está bem espelhado no andamento do manómetro de pressão do turbo, inerte abaixo das 1500 rotações. Por exemplo, reacelerado em 3ª a partir dos 40 km/h, podemos ver que a agulha acusa 0,8 bar às 2000 rpm, sobe rapidamente até aos 1,4 bar e começa a cair novamente às 4000 rpm.

Um sopro diferente!

Após a reprogramação, a velocidade de subida da agulha que acompanha a descida do acelerador, mantendo-se em valores elevados por muito mais tempo: tipicamente, na casa dos 1,4 bar até às 4600/4800 rpm, quando regista uma queda abrupta para proteger o motor.

Na prática, continua a existir um antes e um depois das 2000 rpm, mas, agora, o motor já é utilizável antes desse regime para produzir força de tracção útil, algo impossível de série, ao mesmo tempo que exhibe uma atitude comple-

tamente diferente acima desse ponto de charneira. Para evoluir ao mesmo ritmo que a versão de série utilizada no pleno das suas 4000 rotações, basta manter o conta rotações entre as 2000 e as 3000 rpm e ir passando de caixa. Neste tipo de condução e com uma exploração liberal do potencial do motor, os consumos variam entre os 9 e os 11 l/100 km: segundo o proprietário, depois de reprogramado o Brera passou a gastar cerca de menos um litro de gasóleo para cada 100 km percorridos. Na estrada, é notória a maior facilidade (e segurança) na execução de ultrapassagens, ficando a faixa das 3000 às 4500 rpm reservada para quando se deseja aceder à totalidade da performance: curiosamente, a orientação do taquímetro coloca essa faixa mesmo em frente aos olhos do condutor e sugere de forma bem conseguida que estarmos na faixa mais gorda da curva de potência. ■

Pedro Silva
psilva@motorpress.pt



Performance e estilo

De série, a performance mostra não estar à altura do estilo do Brera. Já reprogramado...

Pouco menos de nove segundos para os 0 a 100 km/h e quase 30 segundos no quilómetro de arranque são valores banais nos nossos dias, colocando o Brera ao alcance das melhores berlinas executivas, como, por exemplo, o Peugeot 607 com o novo 2.2 HDI biturbo de 170 cv, e atrás dos melhores compactos. Ora, o

"tratamento" EP3 coloca-nos ao abrigo dessa "infâmia". Mesmo tendo de viver com um doseamento da tracção mais delicado, os 0 a 100 km/h passam para uns bem mais apelativos 7,8 segundos e o quilómetro de arranque é obtido no segundo 28, com uma velocidade final 11 km/h mais elevada: 178 contra 189 km/h. ■

Brera 2.4 JTDM

PREPARAÇÃO: 748 €
245 CV - 490 NM
0/100 km/h: 7,8 s

Bastam cinco minutos

A reprogramação pela ficha OBD é extremamente rápida e versátil.

Como ainda não tínhamos nenhum Alfa Brera 2.4 JTDM na nossa base de dados de carros medidos, tivemos de pedir à EP3 que nos colocasse o carro em versão original para que pudessemos aferir a performance na definição de série, bem como registar algumas impressões de condução. Recolhidas es-

tas informações, meia dúzia de minutos é quanto leva a carregar o ficheiro da reprogramação através da ficha OBD. Este é o método mais rápido, mais fácil e menos "agressivo" para o carro. Infelizmente, nem sempre é assim, sendo que, por vezes, a reprogramação tem de ser "inscrita" no módulo de gestão. ■



Ficha Técnica

Tipo	5 cilindros em linha
Colocação	Diant., transversal
Cilindrada (cc)	2387
Distribuição	2 v.e.c./20 válv.
Alimentação	Injec. directa common-rail, turbo VGT
Potência máx. (cv/rpm)	245/n.d.
Binário máx. (Nm/rpm)	490/n.d.
Tracção	Dianteira
Caixa	manual de 6 vel.
Pneus (fr.)	245/40 ZR18 93W
Pneus (tr.)	245/40 ZR18 93W
Peso (kg)	1650
Rel. peso/potência (kg/cv)	6,7

Medições

	Antes	Depois
ACELERAÇÕES (SEG.)		
0 a 50 km/h	3,2	3,2
0 a 100 km/h	8,6	7,8
0 a 400 m	16,2	15,6
0 a 1000 m	29,6	28,3
CONSUMOS (L/100 KM)		
80-100 km/h	8,2	7,5
120-140 km/h	9,6	8,4
Em cidade	12,5	11,5
Média ponderada*	11,1	10,1
RECUPERAÇÕES (SEG.)		
40 a 100 km/h em 3ª	7,1	6,2
60 a 100 km/h em 4ª	-	-
em 5ª	6,4	5,9
em 6ª	10,2	-
80 a 120 km/h em 5ª	8,9	7,6
em 6ª	12,9	12,3

Nota: Na realização do teste a este carro (para mais informações, www.ep3.com, comercial@ep3.com ou técnica@ep3.com) o Autohoje não assume qualquer vínculo com o preparador.