

Preparação **ah+**

Autohoje Nº 882 - 6 de Outubro 2006 Semana - 40

Turbo cheio

Grande parte da melhoria de prestações está radicada numa curva de pressão do turbo mais linear e não tanto num pico de overboost. ■



Potência linear

As diferenças começam às 2000 rpm, com uma progressão linear que se mantém até perto das 4500 rpm. Tem sempre mais força do que de série. ■



Peugeot 407 SW 1.6 HDI EP3

Alma de 2.0 litros

O pequeno bloco 1.6 HDI de 110 cv é um bom motor mas não faz milagres, acusando o peso de locomover o porte do 407 SW.

O peso não perdoa. Ou, pelo menos, é preciso ter uma potência adequada ao peso que se quer mover. Quase brilhante em carros como o Peugeot 206 S16 e o actual 207 1.6 HDI 110 cv, o bloco 1.6 HDI 16v fica vergado ao porte do Peugeot 407 SW: 110 cv e 240 Nm de binário são valores no limiar do aceitável para fazer mover mais de 1500 kg, mesmo dispondo, em overboost, de 260 Nm durante alguns segundos. Depois de reprogramado, a EP3 reclama uma potência a rondar os 140 cv e um binário na casa dos 300 Nm, valores próximos dos atingidos pelo 2.0 HDI de série. Esta vi-

talidade extra é obtida à custa de mapas de injeção e pressão do turbo que fornecem ao motor uma dose suplementar de combustível e o ar necessário para o queimar. Mais do que o ligeiro elevar da pressão máxima de sobrealimentação (entre 10 a 15%), o que faz a verdadeira diferença é uma curva que se mantém perto desse valor durante muito mais tempo, ao passo que na cartografia de série entra em queda logo às 3000 rpm. Segundo a EP3, os valores limite de segurança de pressões e temperaturas não são alterados.

Quase um dois litros

E a verdade é que o suplemento vitamínico se começa a mostrar logo no primeiro contacto. A superior disponibilidade de força permite, regra geral, circular uma mudança acima do que seria normal, beneficiando os consumos e o conforto de condução. Em cidade, nota-se que é entre as 1500 e as 2000 rotações que a curva de binário começa a sua escalada, mas este "encher do pulmão" acontece de for-

ma progressiva e controlada. Após as 2000 rpm a subida de regime é muito homogênea e a entrega de potência acontece num crescendo linear que se mantém até perto das 4500 rpm. Em plano, a 5ª entra facilmente pela zona vermelha do conta rotações e nas mudanças intermédias é possível ver a agulha a rondar as 5000 rpm, muito embora não convenha abusar destes regimes em prol da fiabilidade. Na prática, o motor fica mais elástico e passa a dispor de uma reserva extra, dois factores que, por exemplo, tornam mais fáceis e seguras as manobras de ultrapassagem. Em suma, por uma fracção da diferença entre o custo duma 407 SW equipada com o motor 2.0 HDI de 136 cv e este 1.6 HDI, a EP3 propõe uma solução equiparável à primeira em termos de desempenho e qualidade de condução, bem como, e isto é muito importante, com consumos ainda mais atraentes do que os obtidos pelos "esforçados" 110 cv de série. ■

Pedro Silva
psilva@motorpress.



Anda mais e gasta menos...

A superior disponibilidade de binário beneficia, por igual, prestações e consumos.

Os números não deixam dúvidas. Nas acelerações, o Peugeot 407 SW preparado pela EP3 ganha cerca de um segundo, ao passo que, nas reprises, o ganho chega a ser superior a dois segundos. Na realidade, os valores obtidos estão quase ao nível dos obtidos pelo 407 SW 2.0 HDI com 136 cv e caixa de seis velocidades, o que só ajuda a confirmar que os dados de potência e binário reclamados pelo preparador são realistas, até porque, o esca-

lamento final das respectivas transmissões implica que a 4ª e a 5ª fiquem muito aproximadas. Por fim, não podemos deixar de destacar os excelentes consumos obtidos, corolário lógico do facto do motor precisar de menos carga para fazer o seu trabalho, mesmo se boa parte desta economia se possa ficar a dever à superior quilometragem desta 407 SW utilizada: perto de 25 mil quilómetros contra os menos de 2000 km da unidade de referência. ■

Peugeot 407
PREPARAÇÃO: 726 €
140 CV - 300 NM
0/100 km/h: 11,5 s

Cada cliente é um caso

Conhecer bem o que cada cliente pretende é um passo fundamental para obter um elevado grau de satisfação.

Na EP3, após o contacto inicial, o passo seguinte é uma pequena entrevista com o cliente. Quanto a garantias, a EP3 oferece uma garantia por escrito do motor e das programações por um ano ou 150 mil quilómetros (total do carro), isto desde que o cliente tenha em seu poder o livro de revisões devidamente carimbado, como atestado que os quilómetros

são reais e a manutenção foi feita. Por fim, para além da casa mãe, no Porto, a EP3 conta com lojas em Vila



Mediante a apresentação do livro de revisões, a EP3 oferece uma garantia de um ano ou 150 mil quilómetros

Nova de Famalicão, Aveiro, Leiria, Lisboa e Loulé, às quais se deve juntar Braga a partir de Janeiro de 2007. ■

Ficha Técnica

| | |
|----------------------------|----------------------|
| Tipo | 4 cilindros em linha |
| Colocação | Dianteira, long. |
| Cilindrada (cc) | 1560 |
| Distribuição | 2 v.e.c./16 válvulas |
| Alimentação | Directa common rail |
| Potência máx. (cv/rpm) | 140/4000 |
| Binário máx. (Nm/rpm) | 300/2000 |
| Tracção | Dianteira |
| Caixa | Manual de 5 vel. |
| Pneus (fr.) | 205/60 R 16H |
| Pneus (tr.) | 205/60 R 16H |
| Peso (kg) | 1495 |
| Rel. peso/potência (kg/cv) | 10,7 |

| Medições | auto hoje | | |
|----------------------------|-----------|--------|------|
| | Antes | Depois | |
| ACELERAÇÕES (SEG.) | | | |
| 0 a 50 km/h | 3,8 | 3,6 | |
| 0 a 100 km/h | 12,5 | 11,5 | |
| 0 a 400 m | 18,4 | 17,9 | |
| 0 a 1000 m | 34,1 | 33,0 | |
| CONSUMOS (L/100 KM) | | | |
| 80-100 km/h | 4,7 | 3,6 | |
| 120-140 km/h | 6,0 | 5,3 | |
| Em cidade | 7,6 | 6,5 | |
| Média ponderada* | 6,7 | 5,7 | |
| RECUPERAÇÕES (SEG.) | | | |
| 60 a 100 km/h | em 4ª | 9,7 | 8,3 |
| | em 5ª | 12,5 | 11,6 |
| 80 a 120 km/h | em 5ª | 11,4 | 9,1 |
| | em 6ª | 13,6 | 11,6 |

Nota: Na realização do teste a este carro (para mais informações, www.ep3.com, ou contactar o número verde 808273373) o Autohoje não assume qualquer vínculo com o preparador.