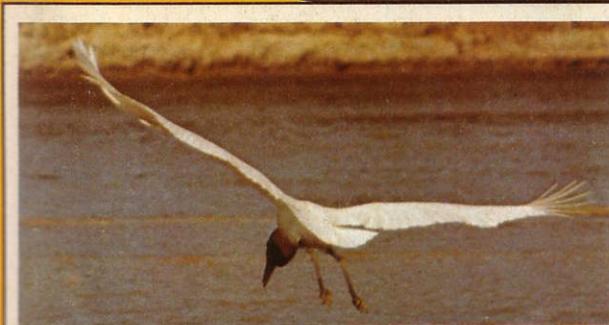


SEGREDO

O FIAT 1980



ARAGUAIA

O paraíso
das aves e dos
peixes

GASOLINA: COMO GASTAR MENOS E AINDA SE DIVERTIR

TRU: UMA TAXA ILEGAL?

TESTES



**PUMA GTE,
ESPORTIVO ECONÔMICO**



**VW 1300,
A OPÇÃO MAIS BARATA**

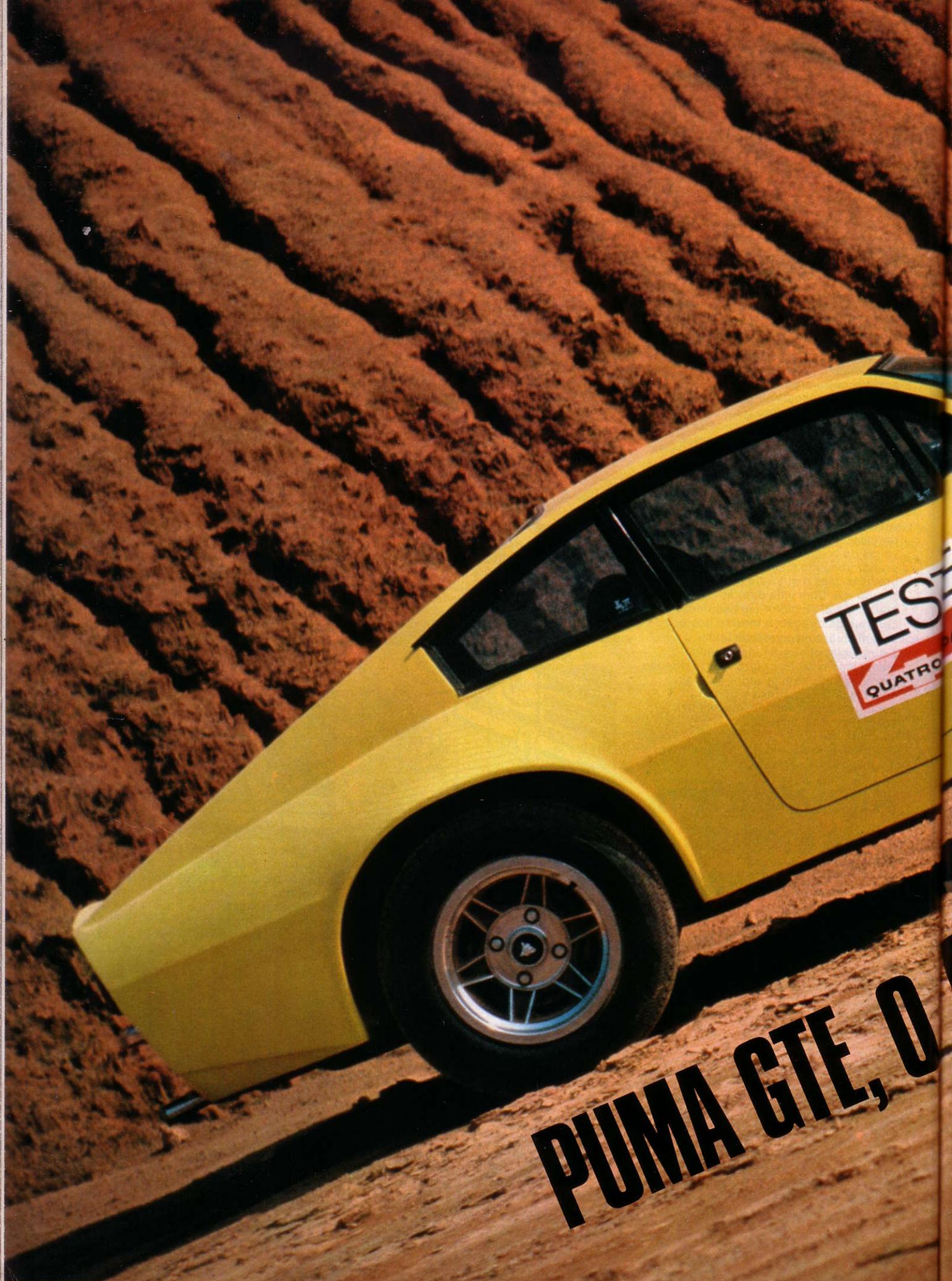


**YAMAHA TT125,
PARA QUALQUER CHÃO**

EXTRA



**VELHOS (MAS
VALIOSOS) CARROS**



PUMA GTE, O



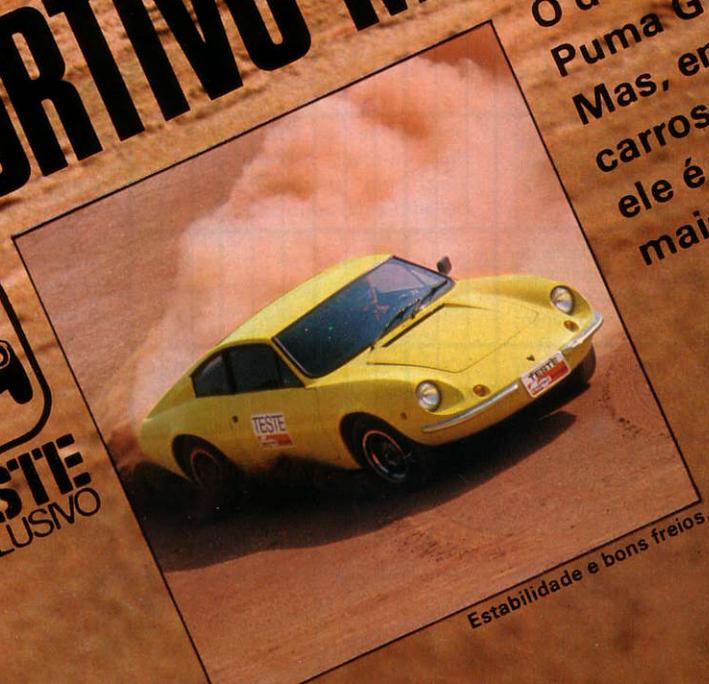
REPORTAGEM DE CLAUDIO CARUGHI — FOTOS DE CLAUDIO LARANGEIRA

ESPORTIVO MAIS ECONÔMICO

O desempenho do Puma GTE é limitado. Mas, entre todos os carros brasileiros, ele é um dos mais econômicos.



TESTE EXCLUSIVO



Estabilidade e bons freios.

OS RESULTADOS

	RUIM			REGULAR			BOM			ÓTIMO		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
DESEMPENHO — Utilizando um conjunto mecânico de concepção antiquada e baixo rendimento, apesar de pequenas modificações na carburação e no escapamento, não obtém o desempenho que se poderia esperar. Um bom grã-turismo necessitaria de pelo menos 100 CV de potência.									●			
CONSUMO — Continua sendo um dos pontos altos, em consequência de seu bom perfil aerodinâmico e do peso reduzido. Isso se observa particularmente na estrada e é marcante em altas velocidades. O índice geral (sistema Quatro Rodas) foi de 14,43 km/litro.												●
MOTOR — É o tradicional motor Volkswagen 1600, refrigerado a ar, ao qual a Puma adapta uma dupla carburação e um sistema de escapamento próprios, que eleva a potência a 70 CV SAE. No modelo de exportação, o trabalho de preparação é maior e os resultados, melhores.						●						
TRANSMISSÃO E CÂMBIO — O conjunto, exigido a fundo, não apresentou problemas. O câmbio, de engates rápidos e precisos, tem marchas bem escalonadas e acionamento fácil pela ótima colocação da alavanca, bem na direção da mão direita quando esta deixa o volante.												●
FREIOS — O baixo peso do veículo, os pneus largos e o equilíbrio geral proporcionaram freadas sempre seguras, não se notando, mesmo em uso repetido e severo, sintomas de fading. Os espaços que o carro percorreu antes de parar, em freadas de emergência, foram pequenos.												●
DIREÇÃO — A utilização de pneus largos <i>gruda</i> o carro ao piso e transmite, em consequência, todas as imperfeições nele existentes ao motorista. Assim mesmo, a direção é leve e precisa, e o volante se encontra em posição correta, permitindo que o motorista fique logo à vontade.									●			
ESTABILIDADE — O carro tem, até perto do limite, um comportamento neutro, passando depois a sair de traseira, como se esperava por suas características gerais. Como sua relação peso/potência é melhor do que a dos outros VW refrigerados a ar, a correção se torna mais fácil.												●
SUSPENSÃO — É razoavelmente dura, como convém a um carro com aspecto esportivo, podendo sacrificar em parte o conforto (que depende muito da pressão dos pneus) em proveito de maior estabilidade. Utiliza o clássico sistema VW com barras de torção.									●			
ESTILO — Embora os anos tenham passado (o teste anterior foi feito em outubro de 1976), seu estilo continua funcional e, por conseguinte, agradável. Além disso, consegue transmitir uma impressão esportiva, de potência, que pelo menos o modelo vendido entre nós não ratifica.												●
ACABAMENTO — Utilizando material de boa qualidade e demonstrando bom cuidado na mão-de-obra que utiliza (embora a fábrica seja sempre obrigada a trabalhar no limite máximo de sua capacidade), é bem acabado, tanto no tratamento da fibra de vidro como no interior.									●			
CONFORTO — Trata-se de um cupê para duas pessoas, com bom nível de conforto nos bancos anatômicos. Entrada e saída são relativamente fáceis. Sob chuva, os vidros se embaçam um pouco pela falta de uma saída de ar do interior.									●			
NÍVEL DE RUÍDO — Verifica-se certo cuidado na redução do ruído ao menor nível possível com amplo uso de material fono-absorvente (como, por exemplo, no compartimento do motor). Levando-se em conta as características esportivas do carro, seria ilógico pedir-se menos barulho.									●			
POSIÇÃO DO MOTORISTA — Os bancos têm muitas possibilidades de regulagem, tanto quanto à distância do volante como no reclinação contínuo do encosto. O volante tem diâmetro, colocação e pega corretos. Os comandos são facilmente alcançados, sem que se desencoste do banco.												●
INSTRUMENTOS — De acordo com a categoria do carro, fornecem ao motorista as principais indicações por meio de mostradores, complementando-as com luzes-espia. A colocação dos instrumentos é correta, proporcionando boa visibilidade, mas não evita reflexos à noite.												●
PORTA-MALAS — Na parte dianteira (fechada) só cabem malas ou sacolas (estas permitem uma utilização mais racional do pouco espaço disponível) enquanto atrás dos bancos podem ser colocadas duas malas pequenas ou uma só, maior, caso não se deseje dificultar a visibilidade.									●			

Ele pode fazer

O Puma GTE tinha sido testado pela última vez, por **Quatro Rodas**, em outubro de 1976. E então indicava-se, ao lado de muitas qualidades — carro bonito, econômico no consumo de combustível, confortável para seus dois ocupantes —, que o acabamento, embora melhorado em relação ao modelo precedente, ainda oferecia pontos discutíveis. Isso devido, talvez, à pressa com que era feito, já que a capacidade da fábrica era insuficiente para atender aos pedidos.

Decorridos quase três anos, **Quatro Rodas** decidiu testá-lo novamente levando em consideração, entre outros aspectos, a racionalização das instalações da fábrica que permitiu um incremento da produção — em 1976 foram fabricados 1912 carros, em 1977 a produção subiu para 2 898 e no ano passado para 3 390, com uma previsão de cerca 3 800 para este ano. Agora, estabilizada a produção nos limites máximos permitidos pelas instalações, foi dedicado maior cuidado ao acabamento.

O teste deste Puma GTE 1979 mostrou que o carro, agora mais bem cuidado, continua mantendo todas suas conhecidas qualidades, o que o torna um dos melhores produtos de sua classe.

As modificações

Nesses três anos, foram poucas à primeira vista as modificações feitas no Puma GTE. Externamente seu aspecto foi modificado principalmente no espelho retrovisor, que agora é maior, embora continue de formato retangular, oferecendo em consequência campo visual mais amplo, e nas hastes do limpador de pára-brisa, agora pretas, como a parte metálica das palhetas, para eliminar reflexos.

Internamente as mudanças foram bem mais importantes e chamam logo a atenção. Os bancos têm outro formato, com encostos em que o corpo pode se encaixar melhor se o motorista tiver costas estreitas.

O volante tem novo desenho, com três raios (o anterior tinha dois) e é recoberto com um material de textura diferente (antes era muito poroso, com furos, agora é bem mais liso), agradável ao contato, com ou sem luvas.

14,43 km/l e chegar a 150 km/h.

Finalmente, as mudanças mais claras ocorreram no painel, a começar pelo porta-luvas, onde a chave cedeu lugar a uma discutível fita adesiva que conserva a tampa fechada, passando pelos botões e terminando na apresentação gráfica dos instrumentos. Antes havia quatro botões e uma tecla central (que acionava o jato d'água do limpador de pára-brisa). Agora, no lugar da tecla central, há um isqueiro, ladeado por dois botões que comandam a admissão do ar (puxados para fora permitem a entrada do ar externo). A apresentação gráfica dos mostradores também foi modificada. Agora eles são mais modernos, sem subdivisões entre um número e outro. E os três instrumentos colocados no centro do painel têm ponteiros que se movem na horizontal e não mais na vertical.

Foram introduzidas ainda, na extrema esquerda do painel, três teclas que comandam, respectivamente, as luzes, a iluminação dos mostradores, o desembaçador elétrico (este último é um item opcional altamente recomendável). São práticas e funcionais.

E, ainda como novidades em relação ao carro anteriormente testado, houve a introdução, na coluna da direção, de três peças da linha Volkswagen: o acionador do pisca-alerta, o lampejador e comando de luz alta e baixa, a alavanca do lavador e limpador de pára-brisa. Mas como o volante do Puma tem diâmetro menor do que o do VW, as alavancas das luzes e do lavador/limpador de pára-brisa ficam muito compridas, a ponto de poderem ser acionadas involuntariamente quando se gira o volante. Seria necessário encurtá-las um pouco.

O desempenho

Apesar das modificações na carburação e no sistema de exaustão feitas pela Puma no clássico motor VW 1600, refrigerado a ar, aumentando sua potência dos 65 CV da Brasília para 70 CV, o desempenho do Puma GTE não poderia ser excelente, à altura de um verdadeiro grã-turismo. Assim mesmo vale lembrar que o carro atingiu, em nossa pista de testes, a velocidade má-

xima de aproximadamente 150 km/h (mais precisamente 149,688 km/h) e que, na prova de aceleração, foi de 0 a 100 km/h em 15,85 segundos e atingiu os 140 km/h em 40,97 segundos. Além disso, na retomada de velocidade, foi de 40 a 100 km/h em 24,65 segundos e gastou 40,23 segundos para completar o quilômetro. São marcas que, ao mesmo tempo em que condenam o tipo de mecânica utilizada, gratificam o reduzido peso e a excelente linha aerodinâmica do veículo, elementos responsáveis por um desempenho nitidamente superior ao do carro que usa a mesma mecânica da Brasília.

O bom consumo

Essas mesmas qualidades decorrentes de seu desenho — peso reduzido e boa linha aerodinâmica — são também responsáveis pelo reduzido consumo: média geral (sistema **Quatro Rodas**) de 14,43 km/litro; a 80 km/h de velocidade constante, 16,60 km/litro e em uso rodoviário, entre 14,81 e 15,99 km/litro (isto em função da velocidade mantida, ao redor de 90 km/h no primeiro caso, de 80 no segundo). Esses resultados demonstram que, pelo menos em altas velocidades, o Puma é o mais econômico carro, entre os produzidos em série no Brasil, já testado por **Quatro Rodas**.

Suficiente lembrar que, a 120 km/h de velocidade constante, ainda obteve a excelente marca de 13 km/litro.

Conclusão

O Puma GTE, sem ser um grã-turismo perfeito (falta-lhe um motor mais potente para isso), constitui, nas condições brasileiras, um excelente veículo, bonito, confortável, de baixo consumo, personalizado e personalizável (entre os opcionais oferecidos pela fábrica recomendamos a instalação do vidro térmico traseiro — Cr\$ 2 041,50 — e do pára-brisa laminado, Cr\$ 1 492,00). Isso tudo com a vantagem de uma mecânica que encontra imediata assistência em todo o Brasil, fato talvez suficiente para compensar a falta de um desempenho à altura.

Aceleração: 0 a 100 em 15,85 s.

CONSUMO EM VELOCIDADES CONSTANTES

Velocidade real	Consumo em km/litro	Marcha usada
40	19,85	4. ^a
60	18,33	4. ^a
80	16,60	4. ^a
100	14,39	4. ^a
120	13,00	4. ^a
40	13,73	3. ^a

CONSUMO MÉDIO

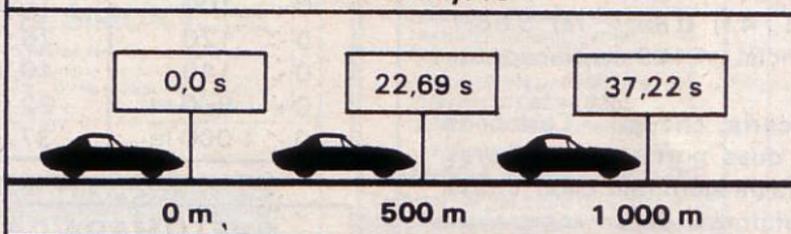
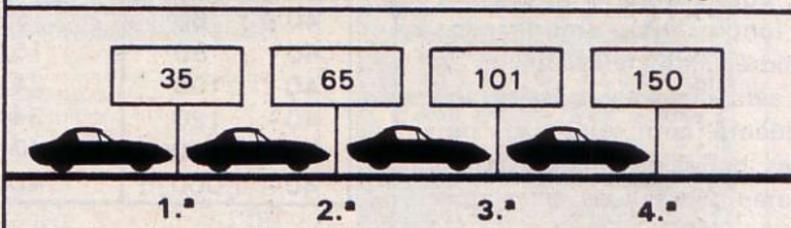
Faixa de consumo em velocidade constantes: de 13,00 a 19,85 km/l

Faixa de consumo em teste e estrada: 8,89 a 15,99 km/l

Média (sistema Quatro Rodas): 14,43 km/litro

VELOC. MÁXIMA NA PISTA DE TESTES

Média de 4 passageiros	149,688
Melhor passagem	150,000

ACELERAÇÃO**VELOCIDADE MÁXIMA NAS MARCHAS****ESPAÇOS DE FRENAGEM**