Evolução dos automóveis

Tecnologias de Informação e Comunicação



Escola Secundária Dr. João Carlos Celestino Gomes

Ílhavo, 14 Outubro 2022

Trabalho realizado por Cristiano Moreira e Leonardo Seixas, no âmbito da disciplina Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC), sob a orientação do professor Sérgio Heleno, no ano lectivo de 2022/2023

Evolução dos automóveis

Tecnologias de Informação e Comunicação

Escola Secundária Dr. João Carlos Celestino Gomes

Ílhavo, 14 Outubro 2022

Trabalho realizado por Cristiano Moreira e Leonardo Seixas, no âmbito da disciplina Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC), sob a orientação do professor Sérgio Heleno, no ano lectivo de 2022/2023

Índice

1. **Introdução** 4
2. **O que é um automóvel** 4
3. **Oldsmobile, França, 1902** 5
4. **Cadillac, EUA, 1928** 5
5. **Ford Mustang GT (1966-1968)** 6
6. **Porsche 911 (1963-presente)** 7
7. **Jaguar XKE (1969)** 8
8. **Datsun 240Z (1970-1973)** 9
9. **Volvo P1800 ES (1971-73)** 10
10. **Jaguar XJS (1976- 96)** 11
11. **Lamborghini Countach (1971 -1978)** 12
12. **Saab 900 Turbo (1980-1993)** 13
13. **Alfa Romeo GTV 6 (1981-1986)** 13
14. **Volkswagen GTI (1983-presente)** 16
15. **Delorean DMC-12 (1981-1982)** 18
16. **Ferrari 308 GTB (1984-presente)** 20
17. **BMW Z8 (1999-2005)** 22
18. **Mercedes Benz CLS (2004)** 24
19. **Audi A5/S5 (2008)** 25
20. **Conclusão** 27
21. **Para Pensar** 28

1 Introdução

Este trabalho surgiu do professor Sérgio Heleno, na disciplina de Tecnologias da Informação e Comunicação (TIC).

Tem por objectivo desenvolver competências da elaboração de trabalhos escritos usando o computador.

O presente documento aborda o tema A evolução nos carros.

Escolhemos debruçar-nos sobre a evolução do automóvel, porque tínhamos curiosidade.

Todo o trabalho foi desenvolvido desde Outubro de 2022, na Escola Secundária Dr . João Carlos Celestino Gomes, na cidade de Aveiro,

2 O que é um automóvel

O automóvel veículo com motor de propulsão, dotado de pelo menos quatro rodas, com tara superior a 550kg, cuja velocidade máxima é, por construção, superior a 25km/h, e que se destina, pela sua função, a transitar na via pública, sem sujeição a carris.

Os automóveis classificam-se em:

Ligeiros: veículos com peso bruto igual ou inferior a 3500kg e com lotação não superior a 9 lugares, incluindo o do condutor.

Pesados: veículos com peso bruto superior a 3500kg ou com lotação superior a 9 lugares, incluindo o do condutor.

Os automóveis ligeiros ou pesados incluem-se, segundo a sua utilização, nos seguintes tipos:

Passageiros: veículos que se destinam ao transporte de pessoas.

Mercadorias: veículos que se destinam ao transporte de carga.



Os automóveis de passageiros e de mercadorias que se destinam ao desempenho de função diferente do normal transporte de passageiros ou de mercadorias são considerados especiais, tomando a designação fixada em regulamento, de acordo com o fim a que se

Destinam

.

3 Oldsmobile, França, 1902

O 1902 Model R CDO é uma continuação do carro de 1901 com um freio instalado dentro do diferencial, um tanto ineficaz, mas tornando o carro legal na França. As hastes de treliça são montadas inicialmente nos eixos dianteiros e depois nos eixos traseiros e para-lamas dianteiros e traseiros adicionados, talvez como opção. A carroceria era toda preta, exceto pelas áreas de acabamento, pintadas de vermelho brilhante. O vermelho é mais uma cor cereja. Após um estudo cuidadoso de vários veículos bastante originais, acredita-se que as listras de pinos no esboço estejam corretas. Os esboços mostram o design do mecanismo de ajuste da banda de transmissão. Uma excelente imagem do chassi sem carroceria está disponível e mostra todos os principais elementos do veículo. Na época da produção, um problema contínuo era a mola que conecta o leme aos braços de direção. Ele falhou várias vezes na viagem cross country de Whitman e Hammond. Foi alterado mais uma vez no Modelo 6C de 1904.



4 Cadillac, EUA, 1928

O primeiro Cadillac foi um monocilindro. O veículo era alto devido às péssimas estradas norte-americanas da época. Apresentado em 1903, obteve sucesso imediato perante o público que encomendou 2.200 unidades durante sua primeira exposição.

Em 1908 a produção superou as 16.000 unidades e o veículo consolidou-se como seguro, confortável e preciso.

Esse prestígio e solidez financeira chama a atenção de W. Crapo Durant que pensa em incorporar a Cadillac à GM. A Cadillac, Buick e Oldsmobile juntas, poderiam ganhar a confiança dos banqueiros.

Os banqueiros, que não confiavam em Durant, aceitaram o compromisso de Wilfred Leland de organizar a GM e disponibilizaram mais $ 17,5 milhões. Wilfred, com ajuda de seu pai Henry, reorganizou a GM no padrão da Cadillac e pagou o empréstimo em apenas 5 anos.

Apesar da avidez comercial de Durant, os Leland seguiram fabricando automóveis de alta qualidade, com autonomia quase total dentro da corporação.

Em 1912 a Cadillac surpreendeu o mundo ao utilizar o sistema Delco (instalação elétrica e motor de arranque). O anúncio dizia: "O primeiro automóvel sem manivela de partida". Em 1915 introduziu os motores V-8. O V-8 não foi criação da Cadillac, mas foi o primeiro que, graças a seu desenho e cuidados na montagem, alcançou a confiabilidade necessária para ser utilizado no automóvel.



5 Ford Mustang GT (1966-1968)

Lançado em Abril de 1964 já como modelo 1965 o Ford Mustang foi apresentado em duas versões: Conversível e Coupé 2 portas. Projetado e concebido para satisfazer todos os gostos, poderia vir equipado com um modesto motor 6 cilindros de 2,8L com 101HP até um V8 de 4,8L com 271HP. Após 6 meses, foi apresentada a versão Fastback, com forte apelo esportivo. Não houve mudanças significativas para o ano de 1966, quando o carro completou o total de 1 milhão de unidades vendidas, comprovando o enorme sucesso alcançado. Cerca de 70% dos carros vendidos eram equipados com alguma versão do motor V8. Para 1967 e 1968 o Mustang já sofreu a primeira atualização de estilo, crescendo alguns centímetros e procurando ter uma linha mais agressiva e se tornar mais confortável. Uma versão Shelby GT500 de 1967 chamado de Eleanor, foi utilizado no filme 60 Segundos e um Mustang 1968 foi utilizado no filme Bullitt. A principal novidade foi a introdução dos motores V8 big-block como opcional. Para 1967 a potência podia chegar a 325HP, com um V8 de 6,4L e a 390HP em 1968 com um V8 de 7,0L. Em

1969 e 1970 nova atualização de estilo, tornado a linha mais atual e agressiva. Lançamento dos modelos BOSS 302 e 429, equipados com motores de alto desempenho e das linhas Mach 1(Esportiva) e Grande (Luxuosa). Os anos de 1971, 1972 e 1973, apresentaram a mais significativa mudança de estilo dentro da primeira geração. Sofreram forte influência das leis antipoluição, da crescente preocupação com o consumo de combustível e da resistência das companhias de seguro em aceitarem carros de alto desempenho. Em comparação ao modelo 1965, o Mustang aumentou quase 15 cm e ficou 250 kg mais pesado e já não contava com motores tão potentes, quantos os oferecidos nos anos 60. Todos esses fatores acabaram influenciando o fim da primeira geração e provocando o nascimento do Mustang II em 1974, muito mais leve e econômico, porém sem o carisma de um verdadeiro esportivo.



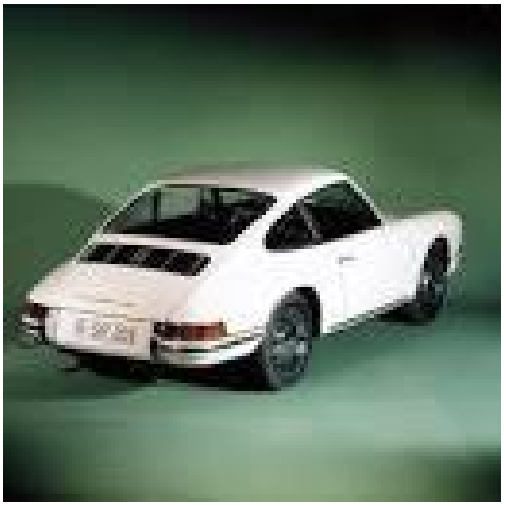
0. Porsche 911 (1963-presente)

O Porsche 911 (chamado por vezes também de Porsche 911 Carrera) é um carro desportivo produzido pela alemã Porsche AG de Stuttgart, Alemanha desde 1964. O modelo está em constante evolução desde seu lançamento em 1963 no Salão de Frankfurt, com o nome de 901.[1] Mecanicamente ele se destaca por ter motor traseiro e até o modelo 993, em 1998, refrigeração a ar. Na realidade, apenas a versão Turbo da família 993 continuou com o motor arrefecido a ar por mais um ano, depois que, em meados de 1997, na chamada família 996, o motor de aspiração natural das demais versões foi substituído por outro com arrefecimento a líquido, mantida a arquitetura 6-cilindros boxer.Desde o seu lançamento, o 911 tem sido modificado, tanto por equipes particulares quanto pela fábrica em si, seja para rallye, corrida ou para qualquer outro tipo de competição automotiva. É muitas vezes lembrado como um dos carros de competição de maior sucesso, especialmente quando se trata de alguma de suas variações, como o poderoso 935.

O 911 foi designado como um substituto muito mais potente, maior e mais confortável para o Porsche 356, o primeiro modelo da empresa e, essencialmente, uma evolução do Volkswagen Fusca. O novo carro foi apresentado ao público no Internationale Automobil-Ausstellung de 1963, mais conhecido aos falantes da língua portuguesa como Salão Internacional de Frankfurt.

Ele foi designado "Porsche 901" (901 sendo o número interno do projeto). A Peugeot protestou baseada no fato de que eles tinham o registro de todos os nomes de carros consistindo de dois números com um zero entre eles. Logo, antes do início da produção, o novo Porsche teve seu nome alterado para 911. Começou a ser vendido em 1964.

Em 1995, no Grande Prêmio da Bélgica de Fórmula 1 um Porsche 911 993 GT2B foi usado como Safety Car. No terço final daquele GP, o modelo da geração 993



6 Jaguar XKE (1969)

O Jaguar E-Type , ou Jaguar XK-E para o mercado norte-americano, é um carro esportivo britânico que foi fabricado pela Jaguar Cars Ltd entre 1961 e 1974. Sua combinação de beleza, alto desempenho e preços competitivos estabeleceram o modelo como um ícone do mundo do automobilismo. A velocidade máxima reivindicada pelo E-Type é de 241 km/h, aceleração de 0 a 60 mph (97 km/h) em menos de 7 segundos , construção unitária , freios a disco , direção de cremalheira e pinhão e suspensão dianteira e traseira independente distinguiu o carro e estimulou mudanças em toda a indústria.O E-Type foi baseado no carro de corrida D-Type da Jaguar , que venceu as 24 Horas de Le Mans por três anos consecutivos a partir de 1955

O E-Type empregou o que era, no início dos anos 1960, um novo princípio de design, com um subchassi dianteiro transportando o motor, a suspensão dianteira e a carroceria dianteira aparafusadas diretamente à caixa da carroceria. Nenhum chassi de estrutura de escada, como era comum na época, era necessário e, como tal, os primeiros carros pesavam apenas 1.315 kg (2.900 lb).

Há rumores de que, em seu lançamento em 15 de março de 1961 [4] Enzo Ferrari o chamou de "o carro mais bonito já feito", mas esta afirmação não está totalmente confirmada. [8] Em 2004, a revista Sports Car International colocou o E-Type em primeiro lugar em sua lista dos

melhores carros esportivos da década de 1960 . [9] Em março de 2008, o Jaguar E-Type ficou em primeiro lugar na lista online do Daily Telegraph dos "100 carros mais bonitos" de todos os tempos. [10] Fora dos círculos automotivos, o E-type apareceu na série de quadrinhos Diabolik , nos filmes de Austin Powers e na série de televisão Mad Men



7 Datsun 240Z (1970-1973)

O Nissan S30 (vendido no Japão como Nissan Fairlady Z e em outros mercados como Datsun 240Z , depois como 260Z e 280Z) é a primeira geração do Z GT 3 portas coupés de dois lugares , produzido pela Nissan Motors, Ltd. . do Japão de 1969 a 1978. O S30 foi concebido por Yutaka Katayama , o presidente da Nissan Motor Corporation EUA e projetado por uma equipe liderada por Yoshihiko Matsuo , chefe do Sports Car Styling Studio da Nissan. [1]

Com o objetivo de competir diretamente com os carros esportivos europeus estabelecidos, a Datsun precificou o novo 240Z dentro de US$ 200 do MGB-GT britânico nos Estados Unidos, um design de cinco anos que mostrava sua idade. O estilo, a engenharia, o preço relativamente baixo e o desempenho impressionante do 240Z ressoaram com o público, receberam uma resposta positiva dos compradores e da imprensa automobilística e geraram imediatamente longas listas de espera.

Como um carro halo , o 240Z ampliou a aceitação das montadoras japonesas além de sua imagem econômica. A crescente rede de revendedores da Datsun - em comparação com a produção limitada de carros esportivos importados fabricados pela Jaguar , BMW , Porsche , Alfa Romeo e Fiat - garantiu compra fácil e manutenção imediata.

Todas as variantes do S30 têm suspensão independente nas quatro rodas composta por suportes MacPherson na frente (emprestados do Nissan Laurel C30) e suportes Chapman atrás. Freios a disco dianteiros e tambores traseiros eram padrão.

O 240Z usava carburadores de rascunho lateral de um barril Hitachi estilo SU duplo. Estes foram substituídos no 260Z por carburadores de tração lateral de um barril Hitachi a partir do

ano modelo 1973 para cumprir os regulamentos de emissões, resultando em desempenho geral diminuído. Uma injeção eletrônica de combustível L-Jetronic projetada pela Bosch foi adicionada ao mercado dos EUA 280Zs em 1975 para compensar.

Continuando pelos anos modelo 1975-1978, os mercados fora dos Estados Unidos (e Japão, que oferecia apenas o motor de 2 litros a partir de 1974) ainda recebiam o coupé 260Z e 2+2. O S30 240Z



8 Volvo P1800 ES (1971-73)

No outono de 1971, foi apresentada uma nova versão do famoso modelo 1800 da Volvo. A nova versão foi chamada de 1800ES.

O 1800ES tinha uma traseira recém-projetada em comparação com as versões anteriores do 1800. A linha do teto havia sido estendida e o carro tinha um perfil que lembrava mais uma propriedade; uma carroça esportiva. O 1800ES aumentou a capacidade de bagagem para fornecer espaço extra para equipamentos de golfe ou caça, por exemplo.

Sob a carroceria, a tecnologia do 1800ES era a mesma dos outros modelos 1800.

A nova versão foi produzida por dois anos modelo, 1972 e 1973. Em 1972, ambas as versões foram produzidas em paralelo, mas apenas o 1800ES foi produzido em 1973.

Quando os últimos carros foram construídos em 1973 e a produção terminou, isso se deveu aos requisitos de segurança cada vez mais rigorosos nos EUA, em particular. Estes seriam simplesmente muito caros para cumprir.

ESPECIFICAÇÕES DO MODELO

Modelo: 1800ES

Produzido: 8.078

Corpo: coupé 2+2 lugares

Motor: 4 cilindros, em linha, válvulas no cabeçote, 1.986 cc, 88,9 x 80 mm, 124-135 cv.

Câmbio: Manual de 4 velocidades com overdrive elétrico, alavanca de câmbio montada no piso. Automática de 3 velocidades com seletor de marcha montado no piso.

Freios: Hidráulicos, freios a disco nas quatro rodas.

Dimensões: Comprimento total 438 cm, distância entre eixos 245 cm.



9 Jaguar XJS (1976- 96)

No dia 4 de Abril de 1996 saiu da fábrica de Browns Lane o último Jaguar XJ-S (mais tarde XJS), que começou a ser produzido em 1976. O projecto inicial foi iniciado por Malcolm Sayer, mas após a sua morte em 1970 foi terminado pela equipa de design da marca, liderada por Doug Thorpe.

Não é um dos modelos mais marcantes da história da marca britânica, mas marcou uma época com a sua imagem e o motor 5.3 V12 num período onde apenas a Ferrari e a Lamborghini utilizavam este tipo de blocos.

Era capaz de atingir os 230 km/h e passar de 0 a 100 km em 7,6 segundos, mas a Jaguar foi obrigada a criar uma versão com um motor V6, que esteve em produção entre 1983 e 1987 nas versões coupé e cabrio.

Em 1988 a Jaguar Sport, uma empresa autónoma dividida em partes iguais pela marca britânica e pela TWR de Tom Walkinshaw, desenvolveu o XJR-S, que começou por utilizar o bloco 5.3 V12 antes da cilindrada ser aumentada para 6.0 litros. Estes modelos deram origens aos carros com que a TWR marcou o ritmo das Corridas do Campeonato do Mundo de Turismos nos anos 90.

O Jaguar foi profundamente alterado em 1991. Recebeu um novo bloco de seis cilindros com 4.0 litros de cilindrada, a par do 6.0 V12, e passou a chamar-se XJS



10 Lamborghini Countach (1971 -1978)

Há exatos 50 anos, no Salão do Automóvel de Genebra de 1971, a estrela indiscutível do evento foi o Lamborghini Countach LP500 com a carroceria pintada em amarelo. Pontualmente às dez horas da manhã, no estande da Carrozzeria Bertone, este protótipo fez a sua primeira aparição pública.

O lançamento teve tanto sucesso que a empresa correu contra o tempo para satisfazer os pedidos dos clientes e transformar o futurista ´show car´ num veículo de produção que seria liberado, paulatinamente, em pequenas séries.

A decisão de inaugurar o Countach LP500 no espaço da Carrozzeria Bertone foi motivada pelo fato de o estande da Lamborghini apresentar a última novidade da marca: o Miura SV, que naquele momento tinha recebido uma reestilização de meia vida, após cinco anos de produção. Essa dupla apresentação foi uma ação de marketing da Lamborghini que deu muito certo.

O projeto Countach, com o número de código interno LP112 (onde LP indica a posição longitudinal traseira / Longitudinale Posteriore em italiano) do motor de 12 cilindros, surgiu do desejo de Ferruccio Lamborghini de manter a imagem de uma empresa na vanguarda do estilo e tecnologia seguindo o sucesso do Miura. À frente desta conquista estava o engenheiro Paolo Stanzani, trabalhando na Lamborghini desde 1963, e em 1968 foi nomeado Gerente Geral e Diretor Técnico, responsável pela parte mecânica do Countach.

O LP500 era um carro substancialmente diferente do Countach que entraria em produção em 1974. Ele tinha uma estrutura de plataforma em vez de chassi tubular; era equipado com um motor de 12 cilindros de 4.9 litros, as entradas de ar do motor tinham um desenho de guelras de tubarão e o interior apresentava uma sofisticada instrumentação eletrônica.

A origem do nome deste carro está no dialeto da região de Piemonte. Em sua fase final de montagem, o carro foi escondido num galpão agrícola em uma fazenda perto de Grugliasco (província de Torino) para evitar possíveis paralisações no projeto relacionadas a problemas sindicais na fábrica. O veículo foi ´descoberto´ por um fazendeiro que exclamou de espanto e entusiasmo: “Countach!”, uma palavra no dialeto piemontês que expressa ´admiração´. Quando Marcello Gandini, executivo da Lamborghini, nascido no Piemonte, tomou conhecimento do fato, pensou que essa palavra tinha uma força comunicativa particularmente forte e também convenceu Nuccio Bertone, Ferruccio Lamborghini e seu colega Paolo Stanzani disso. E assim o batismo pegou.

Após o sucesso do LP500 em Genebra, o piloto de testes Bob Wallace usou o carro equipado com um motor de 4,0 litros mais confiável, para todos os tipos possíveis de avaliações de estrada. A carreira deste protótipo extraordinário terminou no início de 1974, quando foi utilizado para os testes de colisão necessários para a homologação do carro de produção. Posteriormente, essa raridade foi sucateada.

De 1974 a 1990, foram produzidos 1.999 Countachs em cinco séries diferentes, representando um modelo que, além de acabar exposto nas paredes de quartos de uma geração inteira e ser utilizado em dezenas de filmes, permitiu à Lamborghini sobreviver aos anos mais difíceis da sua história e entrar permanentemente nos corredores da lenda.



11 Saab 900 Turbo (1980-1993)

O turbocompressor entrou no cardápio das marcas premium nos anos 70, quando o mercado exigia motores mais econômicos. Fabricantes de renome como BMW e Porsche logo adotaram o sistema, mas coube ao Saab 900 Turbo tornar a fórmula mais conhecida.

Disponível com três ou cinco portas, o 900 surgiu em 1979 e foi o primeiro esportivo turbinado a apresentar comportamento dócil, graças à excelente calibração da injeção: os 145 cv do seu 2.0 8V eram entregues de forma linear, com torque de 23,5 mkgf a baixas 3 000 rpm.

A máxima era limitada a 190 km/h pelo câmbio manual de apenas quatro marchas, mas o 0 a 100 km/h era feito em 9,7 segundos de forma suave e progressiva, sem o caráter arisco dos turbinados da época. Sua estabilidade direcional era evidenciada pela tração dianteira, tida como ideal para as condições adversas do inverno sueco.

Rápido, o 900 Turbo se beneficiava também da excelente distribuição de peso, resultado da concepção mecânica incomum. A dirigibilidade precisa também era mérito das suspensões pouco ortodoxas: a sofis.



12 Alfa Romeo GTV 6 (1981-1986)

Em meio à especulação do retorno da Alfa Romeo ao mercado dos EUA através dos auspícios da General Motors, pode ser divertido olhar para trás em um dos carros tragicamente falhos, mas muito carismáticos da empresa italiana da década de 1980. O Alfa Romeo GTV6 chegou à América do Norte em 1981 e só permaneceu até 1986. Era uma derivação do Alfa Romeo

Alfetta Coupe original de 1975, projetado por Giugiaro e equipado com o familiar motor de quatro cilindros e duplo came da Alfa. O Alfetta era um carro bastante agradável com excelente manuseio, mas o GTV6, com seu V6 de 2,5 litros e 155 cv, deu autoridade real ao cupê da Alfa. Ele tinha potência, desempenho e manuseio brilhante, graças ao seu layout de tração traseira, transmissão traseira e sofisticado sistema de suspensão traseira De Dion. Mas como veremos,

O motor

Alfas sempre foram sobre motores. O motor V6 Alfa Romeo introduzido em 1981 foi o primeiro motor da empresa com pushrods desde 1926. O motor foi realmente projetado em 1971, mas a falta de fundos impediu sua produção por quase uma década. Era um V6 de 60 graus de curso curto com camisas de cilindro de aço em um bloco de alumínio. Cada um dos dois cabeçotes tinha seu próprio comando de válvulas no cabeçote, acionado por uma correia dentada, que atuava diretamente sobre as válvulas de admissão. As válvulas de escape foram abertas por hastes transversais curtas operando a partir dos mesmos cames no cabeçote. O design era compacto e eficaz e ainda permitia à Alfa usar uma câmara de combustão em formato hemisférico para máxima eficiência. Com uma taxa de compressão de 9,0:1, o motor desenvolveu 155 cv a 5.600 rpm e 157 lb-ft de torque a 4.000 rpm com combustível sem chumbo comum.

A transmissão

Para obter uma distribuição de peso de 50/50 da frente para a traseira, a Alfa construiu a transmissão e o eixo traseiro em um transaxle na traseira. Isso foi semelhante ao design também usado pela Porsche em seus modelos 944. A transmissão de cinco marchas recebia energia através de um longo eixo de transmissão que ia do virabrequim do motor para a embreagem e o volante, localizado com a transmissão na parte traseira. Esse layout torna as mudanças de embreagem bastante fáceis (sem necessidade de puxar o motor), mas tinha suas próprias desvantagens. O eixo de transmissão tem três anéis de borracha (também chamados de juntas "guibo") que ajudam a absorver as vibrações do motor à medida que a potência é transmitida da frente do carro para a traseira. Essas juntas de rosca são o calcanhar de Aquiles do GTV6. Em primeiro lugar, embora não sejam muito caros (cerca de US $ 100 cada), eles duram apenas cerca de 50.000 milhas, então, provavelmente, qualquer carro que você encontrar hoje em breve precisará deles substituídos. Embora o trabalho de substituí-los não seja difícil, é trabalhoso, então você gastará muito tempo ou uma boa quantia de dinheiro fazendo isso. Por fim, o eixo de transmissão é sensível ao desequilíbrio e, mesmo com novas juntas de rosca, pode levar várias tentativas ou até mesmo ajuda profissional de uma loja de eixos de transmissão para que o carro funcione sem problemas. A transmissão e a transmissão final do GTV6 são razoavelmente fortes. A unidade final mudou durante a produção, começando em 4,1 em 1981, tornando-se 25% mais alto em 1982 e 1983, e depois voltando novamente a partir de 1984. A relação mais alta proporciona um cruzeiro mais relaxado e melhor economia de combustível ao preço de aceleração



reduzida. Um diferencial de deslizamento limitado nunca foi oferecido no GTV6. Embora o trabalho de substituí-los não seja difícil, é trabalhoso, então você gastará muito tempo ou uma boa quantia de dinheiro fazendo isso. Por último, o eixo de transmissão é sensível ao desequilíbrio e, mesmo com novas juntas de rosca, pode levar várias tentativas ou até mesmo ajuda profissional de uma loja de eixos de transmissão para que o carro funcione sem problemas. A transmissão e a transmissão final do GTV6 são razoavelmente fortes. A unidade final mudou durante a produção, começando em 4,1 em 1981, tornando-se 25% mais alta em 1982 e 1983, e depois voltando novamente a partir de 1984. A relação mais alta proporciona um cruzeiro mais relaxado e melhor economia de combustível ao preço de aceleração reduzida. Um diferencial de deslizamento limitado nunca foi oferecido no GTV6. Embora o trabalho de substituí-los não seja difícil, é trabalhoso, então você gastará muito tempo ou uma boa quantia de dinheiro fazendo isso. Por último, o eixo de transmissão é sensível ao desequilíbrio e, mesmo com novas juntas de rosca, pode levar várias tentativas ou até mesmo ajuda profissional de uma loja de eixos de transmissão para que o carro funcione sem problemas. A transmissão e a transmissão final do GTV6 são razoavelmente fortes. A unidade final mudou durante a produção, começando em 4,1 em 1981, tornando-se 25% mais alta em 1982 e 1983, e depois voltando novamente a partir de 1984. A relação mais alta proporciona um cruzeiro mais relaxado e melhor economia de combustível ao preço de aceleração reduzida. Um diferencial de deslizamento limitado nunca foi oferecido no GTV6. Vou gastar muito tempo ou uma boa quantia de dinheiro fazendo isso. Por último, o eixo de transmissão é sensível ao desequilíbrio e, mesmo com novas juntas de rosca, pode levar várias tentativas ou até mesmo ajuda profissional de uma loja de eixos de transmissão para que o carro funcione sem problemas. A transmissão e a transmissão final do GTV6 são razoavelmente fortes. A unidade final mudou durante a produção, começando em 4,1 em 1981, tornando-se 25% mais alta em 1982 e 1983, e depois voltando novamente a partir de 1984. A relação mais alta proporciona um cruzeiro mais relaxado e melhor economia de combustível ao preço de aceleração reduzida. Um diferencial de deslizamento limitado nunca foi oferecido no GTV6. Vou gastar muito tempo ou uma boa quantia de dinheiro fazendo isso. Por último, o eixo de transmissão é sensível ao desequilíbrio e, mesmo com novas juntas de rosca, pode levar várias tentativas ou até mesmo ajuda profissional de uma loja de eixos de transmissão para que o carro funcione sem problemas. A transmissão e a transmissão final do GTV6 são razoavelmente fortes. A unidade final mudou durante a produção, começando em 4,1 em 1981, tornando-se 25% mais alta em 1982 e 1983, e depois voltando novamente a partir de 1984. A relação mais alta proporciona um cruzeiro mais relaxado e melhor economia de combustível ao preço de aceleração reduzida. Um diferencial de deslizamento limitado nunca foi oferecido no GTV6. A transmissão e a transmissão final do GTV6 são razoavelmente fortes. A unidade final mudou durante a produção, começando em 4,1 em 1981, tornando-se 25% mais alta em 1982 e 1983, e depois voltando novamente a partir de 1984. A relação mais alta proporciona um cruzeiro mais relaxado e melhor economia de combustível ao preço de aceleração reduzida. Um diferencial de deslizamento limitado nunca foi oferecido no GTV6. A transmissão e a transmissão final do GTV6 são razoavelmente fortes. A unidade final mudou durante a produção, começando em 4,1 em 1981, tornando-se 25% mais alta em 1982 e 1983, e depois voltando novamente a partir de 1984. A relação mais alta proporciona um cruzeiro mais relaxado e melhor economia de combustível ao preço de aceleração reduzida. Um diferencial de deslizamento limitado nunca foi oferecido no GTV6.

Encontrando um hoje

O GTV6 saiu do mercado americano no final de 1986 (apenas 671 foram vendidos aqui naquele ano) e ficou em produção na Europa até 1989. O Milano de quatro portas (modelo 75 na Europa) com o mesmo motor Alfa V6 surgiu em 1987, mas foi substituído pelo Alfa Romeo 164 com tração dianteira em 1990. A Alfa Romeo deixou discretamente o mercado dos EUA em 1995, com vendas sombrias e um histórico de confiabilidade e serviços marginais. Apesar de seu status órfão, todos os Alfa Romeos, incluindo o GTV6, são bem servidos por clubes de proprietários ativos em todo o país e por uma forte rede de fornecimento de peças de reposição. Encontrar um mecânico experiente para trabalhar no seu Alfa pode ser um desafio maior, mas juntando-se a um clube Alfa Romeo, você pode obter informações privilegiadas sobre quem sabe o que está fazendo. Encontrar um Alfa GTV6 pode ser tão fácil quanto responder a um anúncio no jornal local ou dar um lance em um leilão online. Os carros não são escassos e você deve levar o seu tempo procurando um bom. Carros posteriores tinham melhor proteção à prova de ferrugem (sempre uma preocupação com qualquer carro italiano), melhor ar condicionado e uma melhor articulação de mudança. Os primeiros carros tinham interiores de couro, mas isso foi feito uma opção em 1984. Os modelos de 1985 tinham rodas métricas com pneus Michelin TRX, que podem ser difíceis de substituir hoje. A boa notícia é que você pode trocar as rodas por aquelas de outro ano ou instalar rodas de reposição - mas a um custo significativo. Os motores V6 são considerados robustos, embora as falhas na junta do cabeçote não sejam desconhecidas. As cabeças dos cilindros não são muito caras para reconstruir, mas supostamente uma reconstrução da extremidade inferior pode ultrapassar rapidamente o valor de todo o carro. E então há aquele eixo de transmissão. Uma história de renovação recente do eixo de transmissão e da junta de rosca teria que ser um grande ponto de venda.



13 Volkswagen GTI (1983-presente)

O Volkswagen Golf GTI foi apresentado em 1975 no Salão Automóvel de Frankfurt. O mercado do Reino Unido teve que esperar mais dois anos para que os veículos chegassem - 1977 viu 34 exemplares, todos com volante à esquerda, vendidos no primeiro ano experimental do GTI.

O GTI foi alimentado por um motor de quatro cilindros de 1.588 cc com injeção de combustível K-Jetronic que desenvolveu 110 cv a 6.100 rpm e 103 lbs pés de torque a 5.000 rpm. Isso permitiu que o GTI, que pesava 810 kg sem carga, atingisse 60 mph em nove segundos antes de atingir uma velocidade máxima de 110 mph.

A mistura agora familiar de um motor de quatro cilindros responsivo e de alta rotação instalado em um corpo hatchback com ênfase na diversão de dirigir estava ligado a um interior reduzido veio como uma revelação na época. Especialmente quando combinado com o acabamento tartan e o agora icônico câmbio de marchas de bola de golfe.

O carro foi um sucesso instantâneo. Quando os carros com volante à direita chegaram ao Reino Unido em 1979, um total de 1.573 carros foram vendidos naquele ano, um número que triplicaria em dois anos.

Em 1984, o Mk II GTI foi lançado e retomado de onde o Mk I parou. Uma nova estrutura de chassi, um motor de 1.781 cc desenvolvendo 112 cv e 114 lbs pés de torque e um novo estilo evoluíram o GTI e o tornaram atraente para uma nova geração de fãs. As vendas do Mk II GTI superaram as do Mk I, chegando a 17.193 veículos em 1989. Na Alemanha, foi vendida uma versão supercharged do G60 desenvolvendo 160 cv, uma produção que não seria melhorada em um GTI até 2002.

Três anos depois, o Volkswagen Golf GTI Mk III foi lançado, trazendo consigo um novo motor de oito válvulas de 2,0 litros e aerodinâmica aprimorada em relação aos modelos anteriores Mk I e Mk II. Em 1993, o GTI equipado estava com um motor de 2.0 litros de 16 válvulas, aumentando a potência de 115 cv no modelo de oito válvulas até 150 cv e 133 lbs ft de torque para diminuir o tempo de 0-60 mph. para 8,3 segundos e aumente a velocidade máxima para 133 mph.



14 Delorean DMC-12 (1981-1982)

Na história do automobilismo, De Lorean continuará sendo uma das marcas de automóveis mais controversas do mundo. Os rumores, boatos e verdades que se entrelaçaram em torno da

fábrica e do próprio carro promoveram o DMC-12 a um clássico e item colecionável durante a produção deste modelo.

O homem-chave de toda a história foi John Z. De Lorean, que já foi uma das figuras mais famosas e influentes da indústria automobilística americana e mundial. Nascido em Detroit, De Lorean cresceu com carros. Tendo conseguido um emprego na General Motors, mais precisamente na Pontiac, logo se tornou o líder dessa empresa. Ficou famoso com muitos movimentos sábios, e certamente o mais famoso é a apresentação do famoso modelo GTO, que foi desenvolvido inicialmente sem o conhecimento da gestão da empresa. À medida que progredia, tornou-se presidente da Chevrolet e até vice-presidente de todo o grupo GM, mas constantes desentendimentos o levaram a deixar o cargo. Pouco depois de partir, De Lorean decidiu dedicar-se ao seu antigo sonho, a produção de um carro desportivo com o seu próprio nome

Portanto, em 1975, a De Lorean Motor Company foi fundada com o objetivo de projetar e fabricar um carro esportivo que fosse seguro, confiável, confortável, com excelente desempenho e deitado na estrada. De Lorean reuniu alguns dos melhores engenheiros da época, a maioria da General Motors. Logo, a equipe foi para a Itália e contratou o famoso Giorgett Giugiar para projetar todo o veículo, que de acordo com suas diretrizes deveria necessariamente ter uma porta asa de gaivota e motor montado na traseira. A próxima fase do plano foi a criação de fábricas e depois de muita consideração, a escolha recaiu sobre Dunmurry na Irlanda do Norte, onde uma fábrica começou a brotar no campo lamacento. A medida foi bem recebida pelo governo britânico e investiu uma quantia desconhecida de dinheiro até o momento. Não importa o que, o carro era praticamente inexistente, porque além do design, todo o resto era desconhecido. Vendo que o desenvolvimento é muito lento, De Lorean decide procurar ajuda. Depois de um mal-entendido com as fábricas da BMW e da Porsche, ele fez um acordo com a Lotus em 1978, ao qual Colin Chapman se opôs, e com o qual foi forçado a concordar por causa da difícil situação financeira.

Com o apoio da Lotus, o DMC-12 lentamente tomou forma, enquanto o carro foi promovido através de impressão especializada. O preço originalmente anunciado de 12.000 dólares o tornaria fantasticamente competitivo, mas mesmo assim ficou claro que não havia nada disso. A carroceria permaneceu praticamente inalterada com a característica porta em asa de gaivota e o motor atrás do motorista, feito inteiramente de aço inoxidável. Originalmente planejado como um cupê 2+2, o carro se tornou um biposto com um pequeno espaço atrás do passageiro e um porta-malas simbólico na frente. Após um longo teste, o motor V6 da Renault (co-produzido pela Peugeot, Renault e Volvo) foi escolhido para a propulsão, com quatro válvulas por cilindro, um volume de 2,8 litros e uma potência de cerca de 145 cv. A potência era transmitida às rodas traseiras por meio de uma transmissão manual de cinco marchas, da mesma fábrica. Para garantir prestígio, o veículo estava carregado com a eletrônica Lucas, conhecida pela falta de confiabilidade. O interior é coberto com couro e ar condicionado e vidros elétricos estão instalados. A fábrica não oferecia a possibilidade de pintar o corpo e todos, exceto três dos espécimes usados para testes, eram cinza metálico.

No início de 1981, o carro foi finalmente concluído após três anos de atrasos em relação à data original, o que custou tremendamente aos investidores. A estreia mundial foi no Salão

Automóvel de Genebra e a fábrica foi imediatamente inundada de encomendas. O impacto público era exatamente o que De Lorean queria e o DMC-12 era completamente diferente da concorrência. Muitos compradores dos primeiros espécimes de '81. eles deram $ 1000 cada como um depósito sem saber o preço total de cerca de $ 28.000, muito longe dos doze prometidos, três anos antes. Com um preço tão alto, o De Lorean DMC-12 entrou no reino da concorrência perigosa e estabelecida, como Porsche 911, MercedesSL 450 ou Chevrolet Corvette. No primeiro ano de vendas, 1981, até conseguiu superar a Porsche em vendas no mercado americano, mas os problemas chegaram rapidamente.

Já em 1982, as vendas estavam caindo à medida que os rumores de uma qualidade extremamente ruim do veículo se espalhavam. Ou seja, a maioria das reclamações foram abordadas pela Renault, ou seja, o motor da Volvo, que com 145bhp simplesmente não era poderoso o suficiente e a fábrica 210mph era altamente duvidosa. Os carros vendidos no mercado americano foram ainda mais fracos, devido a modificações no motor e no escapamento por motivos ambientais. Alguns modelos apresentam amortecedores muito macios, o que elimina completamente a sensação de um passeio esportivo e é adequado apenas para cruzeiros leves. O interior era apertado e a eletrônica não confiável.

Além disso, muitos revendedores tiveram que repintar, por conta própria, carros que vinham praticamente inacabados da Irlanda. Incentivado pelas excelentes vendas iniciais, De Lorean aumentou sua produção mensal para 400 exemplares e, devido a uma queda repentina nas vendas, durante 1982, esses carros não encontraram um comprador.

De qualquer forma, a produção foi descontinuada no início de 1983, mas várias cópias foram montadas e entregues a clientes que já haviam pago pelo carro. O número exato de cópias produzidas é desconhecido, mas segundo dados oficiais, foram feitas 6539 peças (1981), 1126 peças (1982), 918 peças (1983). Os funcionários da fábrica, por outro lado, afirmam que foram fabricados mais de 10 carros, mas após a falência, toda a documentação técnica e financeira desapareceu, e é certo que o próprio De Lorean não tinha as informações corretas.

Provavelmente o DMC-12 seria rapidamente esquecido e permaneceria na memória apenas de ávidos especialistas automotivos se não fosse pela famosa série de filmes "Back to the Futre" que criou uma estrela de Michael J. Fox e salvou DeLorean de um destino de falhas e más reputações. Claro, o filme não pode mudar a história, o motor fraco e as aventuras de John DeLorean, mas pode tornar a memória deste carro positiva através da história de Doc Brown e Marty e sua jornada no tempo em três sequências de sucesso. Então, hoje, quando você fala sobre as pessoas do DMC-12, é mais fácil explicar que este é um carro "De volta para o futuro" e todos sabem do que você está falando.

Não importa o que aconteça, hoje é o DMC-12 uma espécie de carro de culto com um grande círculo de fãs. O preço no mercado de temporizadores antigos é estável e não é ótimo, especialmente sabendo o quão interessante e extravagante é o carro. Hoje, as opiniões sobre este carro ainda estão divididas. Por um lado, consideram-no um produto inútil de um demagogo que não tem valor. Para outros, é uma obra-prima de um gênio do carro que foi vítima de más circunstâncias. No entanto, não há dúvida de que este é um carro que se destaca

no mar de vários outros, com sua aparência, prestígio estranho e história incrível que o tornam uma lenda do automobilismo moderno. E pode viajar no tempo...

15 Ferrari 308 GTB (1984-presente)

É difícil imaginar, mas houve um tempo em que a Ferrari não tinha um único V8 em sua linha. Na verdade, para muitos puristas, qualquer coisa que não fosse um V12 era simplesmente impensável.

Mas tudo isso mudou há mais de 40 anos, quando a Ferrari apresentou um carro V8 de motor central que alteraria para sempre o futuro e a fortuna da empresa, ao mesmo tempo em que substituiu o V12 como a principal usina de energia da empresa.

Nosso Roger Mecca relembra o cavalo empinado que consagrou o oito cilindros na história da Ferrari.

ROGER MECCA: Quando você imagina um supercarro V8 de motor central exótico, a marca que geralmente vem à mente é a Ferrari. Tecnicamente, o primeiro V8 de motor central da empresa estreou no sem brilho 308 GT4, mas começou sua vida usando um distintivo Dino, não Ferrari.

A verdadeira conexão V8 da Ferrari realmente começou em 1975, quando o 308 GTB foi apresentado no Salão do Automóvel de Paris.

Recentemente, a Ferrari anunciou que não estava mais aceitando pedidos para o F8 Tributo com motor V8, afirmando que havia vendido o carro pelos próximos dois anos. E com o lançamento do novo V8 híbrido SF90, bem, parece que os dias dos motores V8 não híbridos na Ferrari podem estar chegando ao fim.

Então, parece apropriado passar algum tempo com a Ferrari V8 que, para todos os efeitos, começou tudo.

John Lyon é o proprietário deste impressionante Ferrari 308 GTB QV de 1984 com especificação euro. Como tantos outros entusiastas, o 308 é um carro pelo qual John é obcecado desde criança, quando a parede de seu quarto foi rebocada com sua imagem. E desde que realizou o sonho da propriedade, ele não se arrependeu.

JOHN LYON: Supera minhas expectativas. Costumam dizer que você não deve conhecer seus heróis; não é o caso deste carro.

ROGER MECCA: Impulsionado por um V8 de 2,9 litros e 32 válvulas montado transversalmente, com 240 cavalos de potência, leva pouco menos de sete segundos para atingir 60, a caminho de 150 milhas por hora.

Mas os números não são tudo, e o 308 é um exemplo perfeito de por que mais potência nem sempre é melhor.

JOHN LYON: Na verdade, você pode usar uma porcentagem muito maior de seu envelope de desempenho e, como qualquer cara de carro de redutores de verdade lhe dirá, é muito mais divertido dirigir um carro lento rápido do que um carro rápido lento.

ROGER MECCA: E como os fabricantes de carros exóticos precisam atrair uma ampla gama de compradores, praticamente qualquer um pode entrar em um supercarro moderno, apertar o botão de partida, colocá-lo em marcha e ir embora.

Bem, esse não é o caso do 308. Todos os aspectos deste carro, desde as mudanças até as curvas, exigem sua atenção e em nenhum momento você pode deixar o carro simplesmente conduzi-lo.

E é por causa dessa conexão direta e envolvente que o 308 parece muito mais emocionante e visceral do que o velocímetro pode realmente dizer. E isso mostra que você não precisa de um tempo de 0-60 de menos de 3 segundos ou 700 cavalos de potência para ter um tempo incrível de condução!

A linda carroceria no estilo Pininfarina envolve o que na verdade é um carro de 3.200 libras relativamente leve. Portanto, mesmo com a potência modesta, o 308 parece maravilhosamente rápido e ágil, ao mesmo tempo em que produz um som maravilhoso.

Embora a caixa de câmbio de cinco marchas não goste de ser apressada, é surpreendentemente suave. Os freios têm ótima sensação e são bem lineares, tornando a experiência geral ainda mais acolhedora. E não, você não pode se distanciar como faria em algo feito hoje, mas também não é muito exigente ou tão cansativo quanto outros exóticos desse período.

Por dentro, a posição de dirigir é bastante confortável, os belos bancos de couro dão suporte e a visibilidade é excelente. E, como em outros exóticos mais antigos, os pedais estão fora do centro e para a direita, mas não irritantemente, e embora o volante não se mova, a posição inclinada um tanto estranha realmente parece boa depois de um tempo. Mas você não possui um 308 para o interior. Você ganha um para uma experiência de condução especial que é difícil de encontrar hoje.

JOHN LYON: Não há controle de tração, não há controle de estabilidade, não há ABS, não há direção hidráulica. É uma experiência de direção totalmente analógica, o que significa que o carro fala com você de uma maneira que os carros modernos não falam.

ROGER MECCA: Ao longo de seus 10 anos, a Ferrari fez mais de 12.000 308, tornando-se um enorme sucesso de vendas para a empresa. A versão GTS, que ficou internacionalmente famosa no Magnum PI, foi especialmente popular, superando o hardtop GTB na proporção de 5 para 1.

Quando a produção do 308 terminou em 1985, a Ferrari e o V8 de motor central estavam para sempre ligados, tudo por causa do incrível impacto que esse ícone deixou no mundo dos carros. E depois de passar o dia ao volante, posso confirmar que ainda está causando uma impressão duradoura.



16 BMW Z8 (1999-2005)

Origens

A ideia de construir um 507 moderno foi lançada há anos na BMW, mas a decisão de passar de um sonho à produção teve sua origem em 3 e 4 de maio de 1993, durante um retiro do Conselho de Administração realizado no Chateau de la Messardiere. em St. Tropez, França.

Eberhard von Kuenheim estava se aposentando como presidente da BMW e o conselho trouxe um de cada um dos carros construídos durante seus 23 anos no comando para homenagear suas conquistas. Além disso, Herbert Dormeier, chefe de Desenvolvimento Geral de Veículos, decidiu lançar um roadster 507 (construído antes da época de von Kuenheim) para adicionar um pouco de tempero à coleção. Apesar de sua idade, o 507 provou ser irresistível para todos os presentes e logo acendeu as chamas de uma interpretação moderna no incêndio que forjou o Z07.

Aparentemente, os principais protagonistas foram o novo presidente Bernd Pischetsrieder e o diretor de Pesquisa e Desenvolvimento Wolfgang Reitzle, mas todo o conselho participou da decisão. Posteriormente, Chris Bangle, então chefe de design, foi convidado a apresentar alguns conceitos de design para o conselho considerar. Ele então ofereceu a tarefa a sua equipe, e Henrik Fisker se ofereceu, o que resultou no projeto do carro de show Z07 para o qual ele detém as patentes.

O que a Imprensa disse.

Esse é o carro conceito BMW Z07, que estará à venda em dois anos como o Z8... Isso é muito dinheiro, mas compraria ainda mais potência do que um Porsche 911 Turbo ou uma Ferrari O F355 pode reunir, com notas altas para estilo e emoção, manuseio da marca BMW e aderência à estrada, e dez em dez para qualidade de construção e valor de raridade. Automobile Magazine

"O estilo retrô do roadster - mais do que seu desempenho, se isso for possível - conquistará admiradores. O Z8 é curvilíneo, mas musculoso, de qualquer ângulo." Semana Automática

a menos que o Z8 entregasse essa mistura promissora de alta tecnologia e alta costura. E isso acontece - inequivocamente, inquestionavelmente, indiscutivelmente, inatacável, intransigente...

Equilibrado aos olhos e à mente estética, livre de elementos visuais estranhos, o Z8 é uma maravilha da tecnologia e uma bela experiência de condução."BMW Power

"Na verdade, o carisma visual do Z8 é tão poderoso que apenas sentar neste carro com o motor desligado é mais divertido do que dirigir muitos carros... no 18º green em Pebble Beach em 2025." Car and Driver

"Basta dizer que estamos todos testemunhando o nascimento de uma lenda automotiva. Assim como no Cobra 427, todos nos lembraremos da primeira vez que vimos um Z8, da primeira vez que ouvimos um e, junto com alguns privilegiados, a primeira vez que dirigimos um." Tendência Motora

"Você pode começar com bonito, que é o que todo mundo tem dito sobre essa forma desde que a BMW apresentou seu carro-conceito Z07 no Tokyo Motor Show de 1997... parece lindo demais, mais como um carro de arte do que um BMW de verdade. Na avenida, as pessoas se voltam e olham, crianças caem de bicicletas e caras no estacionamento com manobrista brigam para ser o primeiro a chegar à porta do lado do motorista ...O BMW Z8 não é como qualquer outra coisa. É diferente - singular. Esta pode não ser exatamente a palavra que Carl-Peter Forster está procurando, porque não tem o som de uma grande bilheteria. Mas é o tipo de palavra que as pessoas que dirigem carros sempre esperam." Revista Automóvel

"De vários ângulos parece haver algo do melhor de todos os carros esportivos na composição deste roadster, até um pouco de Cobra e Cheetah. As proporções são de força, velocidade, potência... Seja exclusivo ou não, a história , os gestos da vida, a potência, a força e a velocidade do Z8 serão evidentes para qualquer um." Semana Automática

"As questões inevitáveis surgem. O Z8 é especial o suficiente para justificar seu alto preço? Absolutamente. É muito rápido, sua qualidade de construção é simplesmente incrível e o design atraente é acompanhado por um cockpit verdadeiramente lindo. O motor por si só vale a pena o preço do ingresso. Existe um carro melhor e mais desejável pelo mesmo dinheiro? Talvez, mas ainda não o dirigimos... No momento, no entanto, o BMW Z8 é o rei da estrada, governante da pista de ultrapassagem , boulevardier extraordinário. Em um setor determinado por estilo, velocidade e pontualidade, a BMW realmente constrói a melhor máquina de direção." CARRO

"Como acontece com muitas obras de arte industrial, a apreciação do BMW Z8 começa com um olhar lento e ponderado. A 10 metros de distância, o Z8 evoca os roadsters clássicos do final dos anos 1950 e 1960, uma época que muitos entusiastas de automóveis consideram a idade de ouro do carro esportivo. Agora posicione-se para outra visão. Esta máquina parece levar o design automotivo cinco anos à frente com nuances sutis que nunca vimos antes. O Z8 é a tendência retrô no seu melhor genuíno, não um retrocesso barato e caricatural. " Robb Report (Carro do Ano)

"O BMW Z8 é tudo o que amamos nos carros. Mais rápido e ágil do que todos os carros esportivos feitos hoje, exceto alguns carros, ele parece tão suave e sensual quanto os roadsters dos anos 60." Semana Automática

"Toda superfície no Z8 flui continuamente sem qualquer sensação de brusquidão. Tome a linha de corte para a porta como exemplo. Ela começa na parte inferior da roda dianteira, separa-se em duas antes de subir, passando por cima do ombro do carro, depois se você continuar a traçar os

largos para-lamas traseiros inclinados para baixo, você vai acabar em uma elegante faixa estreita de lanternas traseiras envolventes. Na parte traseira, o recorte retangular arredondado para a placa e o duas saídas de escape de aço polido fundem-se em superfícies lisas, dando ao Z8 uma mistura perfeita de beleza e potência... Este roadster BMW conseguiu reforçar a paixão e entusiasmo que temos por automóveis finos." Estrada e Pista

"Esqueça tudo o que você viu ou leu sobre o Z8: nada vai prepará-lo para a coisa real. O novo Z8 é mágico; eu me apaixonei no instante em que o vi." Roundel

"Para os designers e engenheiros da BMW, a produção do Z8 representa o auge de suas ideias e habilidades. A resposta incrivelmente positiva do público confirmou sua crença no carro, mas é certo que, pelo menos para Fisker, o maior elogio veio de O próprio von Goertz, que disse "Se eu fosse projetar o 507 hoje, ele se pareceria com o Z8." Bimmer



17 Mercedes Benz CLS (2004)

O Mercedes-Benz CLS (inicialmente chamado de CLS-Class) é uma série de carros executivos produzidos pela Mercedes-Benz desde 2004.

O modelo original era um sedã de quatro portas baseado na plataforma Mercedes E-Class , comercializado como cupê de quatro portas .] Um modelo carrinha (Shooting Brake) foi posteriormente adicionado à gama de modelos com a segunda geração do CLS. [2] Todos os modelos estão disponíveis como uma variante AMG de alto desempenho, embora não tenha sido até a segunda geração do CLS que a tração nas quatro rodas 4MATIC foi oferecida.

A gama CLS está posicionada entre o Classe E e o Classe S dentro da gama de modelos Mercedes,] e os modelos tendem a ser menos práticos do que o Classe E em que se baseia. Ele compete principalmente

Comercializado da Mercedes como um coupé de quatro portas , o CLS foi projetado por Michael Fink em 2001 [7] que também estilizou a primeira geração do CLK , o C-SportCoupé e o Maybach 57 e 62 . Na Europa, o nome do modelo é C219, enquanto nos EUA o CLS é mais comumente chamado. O C219 CLS é baseado na plataforma W211 E-Class e compartilha os principais componentes, incluindo motores, transmissões e tem uma distância entre eixos idêntica de 2.854 mm (112 pol). A IVM Automotive , uma subsidiária da especialista alemã em sistemas de teto Edscha , desenvolveu todo o veículo a partir do Vision CLSconceito no qual o CLS é baseado,] até a versão de produção que estreou no Salão Internacional do Automóvel de Nova York de 2004 .

Segunda geração (C218; 2010)



18 Audi A5/S5 (2008)

Agora, dizer que o A5 é elegante primeiro e o segundo carro do motorista não é um insulto. É difícil para qualquer motor ofuscar o puro apelo sexual daquele corpo delicioso, e sabíamos que esse seria o caso desde que fizemos nossas primeiras fotos de espionagem A5 meses atrás. Mas o quão perto o desempenho do A5 e do S5 chega de combinar com sua beleza foi uma verdadeira surpresa, com modos de estrada quase perfeitos e forte aceleração do A5 e seu V-6 de 3,2 litros FSI (injeção direta), que é ajustado para produzir 265 cavalos de potência nos EUA. A vida é ainda melhor, é claro, com o S5, que vem para a festa com uma versão de 354 cavalos do versátil FSI V-8 de 4,2 litros da Audi. O torque chega a 243 libras-pés entre 3.000 e 5.000 rpm para o A5 e 325 libras-pés a 3.500 para o S5.

Em nosso breve passeio pelo A5 e S5, ambos com transmissão manual, ficamos emocionados. As reivindicações de aceleração de 0 a 60 mph da Audi de 6,1 segundos para o A5 e 5,1 para o S5 são mais do que críveis. Adicionando à diversão estava a nota de escape do S5, que era

assustadoramente (e viciante) alta, berrando sua música em um volume que ninguém esperaria de um carro tão bem vestido (talvez pudesse ensinar o RS 4 a cantar).

Melhor ainda, a orientação longitudinal do motor e a realocação mais para trás no chassi otimizam a distribuição de peso, resultando em um comportamento notavelmente melhor do que o oferecido pelos atuais sedãs A4/S4 de nariz pesado. Curiosamente, no entanto, apesar de seus pneus mais pegajosos e rodas maiores, o S5 mais pesado parece empurrar um pouco mais nas curvas. Além disso, o A5 de tarifa padrão nos surpreendeu com um esforço de direção mais satisfatório do que o fornecido por seu irmão mais poderoso, que é um pouco mais leve do que gostaríamos em qualquer velocidade. Os freios, como esperado em qualquer carro desse calibre, são totalmente competentes e não exibiram nenhum traço de desbotamento ao longo dos declives sinuosos do norte da Itália, onde muitos Alfas antigos (ou gado pesado) podem estar afirmando seu direito divino de estacionar no meio da estrada em qualquer curva.

Posição de condução perfeita

Como esperado, o interior é um lugar fabuloso para passar o tempo enquanto você descobre as novidades que a Audi aprendeu com a BMW em termos de manuseio. Os assentos esportivos mantêm o motorista firmemente no lugar, independentemente de você estar nas cadeiras de couro de luxo do A5 ou nos Recaros padrão do S5. A guarnição de alumínio Mucho foi espalhada, e gostamos particularmente da opinião do A5 sobre os medidores de "lágrima" da Audi. Tal como acontece com a maioria de seus concorrentes, o A5 não será um facilitador de noite de formatura por causa de seu assento traseiro confortável (embora ergonomicamente correto). Ajudar um pouco é a grande quantidade de luz permitida através de seu teto solar de vidro opcional basculante (mas não deslizante).

Um freio de estacionamento eletrônico e um sistema de ignição por botão são equipamentos padrão. O A5 também se torna o segundo modelo a oferecer a estimulação de áudio de um sistema de alto-falantes Bang & Olufsen (sem os tweeters pop-up do S8). E, claro, o MMI capaz, mas complexo, está aí para servir e confundir.



19 Conclusão

Com a realização deste trabalho aprendemos a pesquisar na Internet e a introduzir o índice automaticamnete no MS Word.

Tivemos dificuldade em encontrar textos grandes com informação.

Gostamos de elaborar esta pesquisa,em especial de perceber como é a evolução dos carros

20 Para Pensar

Será que vai existir carros voadores?



21 Webgrafia

https://pt.wikipedia.org/wiki/Wikip%C3%A9dia:P%C3%A1gina_principalmn

https://en.wikipedia.org/wiki/Mercedes-Benz_CLS

https://www.google.com/search?q=BMW+Z8+(1999-2005)+history&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwjpyb2zvYL7AhXigf0HHcZqBHIQ_AUoAXoECAEQAw&biw=1280&bih=913&dpr=1#imgrc=LekU6ZbUSQjn3M

https://www.motorweek.org/features/auto_world/tire-tracks-1984-ferrari-308-gtb-qv

https://www.artcurial.com/en/lot-1984-ferrari-308-gtb-quattrovalvole-3946-68

https://www.christies.com/en/lot/lot-4866583

https://www.autoevolution.com/cars/dmc-delorean-1981.html#aeng_delorean-dmc-12-1981-26l-v6-5mt-145-hp

https://www.netcarshow.com/volkswagen/1983-golf_ii_gti/

https://www.motortrend.com/features/epcp-0510-alfa-romeo-gtv6-classic-car/

https://quatrorodas.abril.com.br/noticias/saab-900-turbo-um-sueco-revolucionario/

http://acelerandoporai.com.br/noticias/countach-lp500-conheca-a-historia-desse-lendario-lamborghini

https://www.aquelamaquina.pt/efemerides/detalhe/hoje-ha-21-anos-o-ultimo-jaguar-xjs.html

Evolução dos automóveis

Tecnologias da informação e comunicação

Leonardo Seixas e Cristiano Moreira

10ºD,04 e 09

Ílhavo, Outubro 2022