



Estilo M5

Os spoiler dianteiros e traseiros (634 e 388 euros, respectivamente) ajudam a dar um toque especial à silhueta bem conhecida da BMW 525d Touring, muito ao estilo da poderosa M5. ■



Jantes 19" de 5 braços

As jantes de 19" AC Schnitex são responsáveis por mais de 2/3 do "sex appeal" desta 525d Touring. Infelizmente, 4 274 euros representa um valor demasiado elevado por essa exclusividade. ■



Fotos: Rui Botas

BMW 525d AC Schnitzer

Nova vida

A crise toca a todos. Assim, em vez de trocar a sua BMW 525d Touring por uma nova, pode levá-la ao representante da AC Schnitzer e dar-lhe uma nova vida.

Esta BMW 525d Touring pertencente ao representante nacional da AC Schnitzer. Com quatro anos e mais de 129 000 km percorridos, é uma espécie de catálogo ambulante das propostas do preparador alemão para a Série 5. O total de material montado supera os 12 000 euros, com a maior fatia a pertencer às jantes de 19 polegadas (4274 euros), à Power Box (2534 euros) e à barra anti-aproximação dianteira em alumínio (958 euros). Seja como for, a verdade é que o resultado é, no mínimo, dramático. Somando a este cocktail os spoiler frontais e traseiros, bem como a imitação de extrator aerodinâmico colocada na zona inferior do pára-choques posterior, esta "mo-

desta" 525d suscita tantos ou mais suspiros que uma M5.

As jantes de 19 polegadas calçam uns imensos Yokohama Advan Sport, de medida 245/35 ZR 19Y à frente e 275/30 ZR 19Y atrás. Logo, (boa) borracha em contacto com o asfalto é coisa que não falta. Mas o melhor destes Yokohama é que não são Run Flat, o que, por si só, torna esta 525d Touring no Série 5 mais confortável que já conduzimos: com pneus de paredes laterais deformáveis capazes de absorver as pequenas irregularidades a baixa velocidade, vêm ao de cima o excelente amortecimento nas solicitações que envolvem cursos de suspensão mais elevados. Como os pneus Run Flat são cerca de 20% mais pesados do que os outros, esta passagem das jantes de 17" polegadas originais para as de 19" acaba por não trazer grandes alterações ao peso não suspenso, pelo que o compromisso de amortecimento em extensão casa na perfeição com a "pegada dinâmica" desta 525d Touring. Com tanta borracha o comportamento é absolutamente

neuro na esmagadora maioria das situações, ao passo que as perdas de tracção só se manifestam em pisos de fraca aderência e/ou molhados: no seco, em condições de apoio estabilizado, a preponderância de borracha no trem traseiro implica que é a frente quem alarga primeiro. Porém, em andamentos mais rápidos, a acutilância do trem dianteiro, reforçada pela presença da barra anti-aproximação, pode servir para gerar a chamada sobre-iragem de inércia. Dai em diante, o condutor pode usar a potência para prolongar a deriva.

Por falar em potência, os efeitos da Power Box são bem sensíveis na maior disponibilidade do motor. Seja em baixos ou altos regimes, seja com cargas moderadas ou elevadas de acelerador, nota-se um empuxo extra, sendo que as mudanças se sucedem sem aquela quebra (fosso) de progressão típica do motor na sua definição original. Infelizmente, o preço é que não é muito convidativo. ■

Pedro Silva
psilva@motorpress.pt



Ganhos evidentes

Com a potência extra a 525d AC Schnitzer passa a colocar em respeito as novas 520d de 177 cv, restabelecendo o "status quo".

A potência extra é bem sentida na alegria com que o seis cilindros sobe de regime, sendo bastante mais ágil na resposta, sobretudo nas faixas situadas abaixo das 2000 rpm e acima das 3000 rpm. Os números obtidos para as acelerações e recuperações ainda podiam ser melhores, pois a superior inércia e resistência ao rolamento das jantes de 19 com os pneus

275/30 atrás custa algumas décimas. Mesmo assim, os 0 a 100 km/h melhoram 0,8 s e os 0 a 1000 m 0,7 s, ao passo que as recuperações registam uma progressão média que ronda os 1,5 s, com os ganhos compreendidos entre 0,7 e 2,6 s. Os consumos em cidade e AE melhoram, mas a 90 km/h a superior resistência ao rolamento implica uma ligeira subida dos mesmos. ■

De 177 para 204 cv

A Power Box AC Schnitzer permite elevar a potência dos 177 cv originais até uns mais interessantes 204 cv.

A vantagem da Power Box para as reprogramações está na facilidade de instalação. A pequena caixa (Box) vem selada de fábrica e tem por função fornecer dados alterados à centralina, nomeadamente no que toca aos parâmetros de injeção de combustível e da curva de pressão do turbo. Isto tem por efeito autorizar o fornecimento de mais combustível

e superiores pressões de turbo, resultando em potências e binários superiores. A reprogramação exige mais

conhecimento mas permite fazer um mapa de gestão à medida de cada motor e dos desejos do cliente. ■



Ficha Técnica

Tipo	Seis cilindros em linha
Colocação	Dianteiro, longitudinal
Cilindrada (cc)	2497 (84 x 75,1 mm)
Distribuição	2 v.e.c./24 válvulas
Alimentação	Inj. CR + turbo VGT
Potência máx. (cv/rpm)	204/4000
Binário máx. (Nm/rpm)	460/2000
Tracção	Traseira c/DSC e DTC
Caixa	Manual, seis velocidades
Pneus (fr.)	245/35 ZR 19 93Y
Pneus (tr.)	275/30 ZR 19 96Y
Peso (kg)	1675
Rel. peso/potência (kg/cv)	8,2

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

Nota: Na realização do teste a este carro o Autohoje não assume qualquer vínculo com o preparador Deutsch-Motors (contactos: telf. 210 993 550; Fax 214 312 079; geral@deutsch-motor.com)