



Finalmente! Após quase três anos depois do fecho de ambas as publicações que existiam em Portugal dedicadas ao Tuning, eis que nasce agora a TunMag. Sem editora, sem investimento, sem financiamento, sem apoios, sem objectivos financeiros... apenas e só pela peixão, dedicação, e empenho, que "meia dúzia" de adeptos nutre pela modalidade. A TunMag é a prova de que a União faz a Força! Este projecto é elaborado totalmente por pessoas amadoras, sem formação profissional por jornalismo ou foto-reporteres, e sem qualquer experiência na elaboração de uma publicação física.

Eu sou apenas um rosto, de uma grande e bela equipa, que comigo colabora e que tal como eu, vivem e amam esta inmodalidade. Todos nós somos participantes de eventos, e todos nós somos autores de portais na internet sobre o tuning, onde divulgamos notícias, fazemos entrevistas, realizamos reportagens, enfim, tentamos manter a "chama" do tuning acesa, e levar até vós as notícias sobre a nossa arte. A Revista TunMag é uma expansão desse mesmo trabalho, um pouco mais elaborado, e obviamente com alguns conteúdos exclusivos que não serão publicados nos portais, assim como os portais terão conteúdos exclusivos que não serão publicados na revista. Na prática, não fazemos concorrência com ninguém, e somos apenas um complemento. Na página ao lado, podem ficar a conhecer todos os portais que connosco colaboram, de forma voluntária e gratuita. As taxas por nós cobradas, destinam-se exclusivamente a cobrir os gastos de produção e envio das revistas, e a venda de espaços publicitários será canalizada para a promoção e divulgação da TunMag. Apesar de muitos contras que foram surgindo, a TunMag tornou-se mesmo uma realidade. Sei que provavelmente esta edição irá desiludir alguns, que estarião à espera de mais, mas com calma lá chegaremos. Peço que não nos "crussifiquem" nem nos avaliem apenas por esta edição, pois foi realizada em tempo record, sem experiência, e sem o total domínio do software utilizado. Certamente que a segunda edição sairá bem melhor. Para finalizar quero agradecer a todos os assinantes que confiaram em nós, anunciantes que apostaram em nós, e aos críticos que nos deram ainda mais força. Passem a palavra, e convençam os vossos amigos a serem também assinantes. Quantos mais assinantes nós tiver-mos, mais páginas a TunMag terá...

Até Breve

Luis Lamego

EDITOR: Luis Lamego | REDAÇÃO: Luis Lamego | GRAFISMO: Luis Lamego |

PAGINAÇÃO: Luis Lamego | ASSINATURAS E PUBLICIDADE:

jornaldotuning@iol.pt | COLABORADORES: Márcio Oliveira e Tânia Carvalho

(VisualTuning), Carlos Fernandes (100%Tuning), Ricardo Miranda (XtremeTuning),

Equipa Mais Tuning (MaisTuning), Ricardo (KrossoverPT) | PROPRIEDADE: Jornal

- INDICE -

4- Notícias

6- Projecto Capa

8- Evento: Aveiro



Marco Figueiredo, ou Capitão como é conhecido na comunidade tuner, é o orgulhoso proprietário deste Fantástico BMW E36.

O Marco iniciou no tuning há cerca de cinco anos atrás, e este BMW é já o seu terceiro automóvel modificado. Nas suas anteriores, as alterações foram mais discretas, já este BMW não passa despercebido a ninguém. Normalmente frequenta os eventos tuning do Norte do país, mas de vez em quando desloca-se também a alguns eventos do Centro e Sul, e o seu evento preferido é o Braga Internacional Tuning Show. Embora tenha já ganho vários prémios com este BMW, o Marco assegura que não são os Top's que o movem, e o mais importante para ele num evento tuning é o convívio, as amizades que se criam, e as brincadeiras que tem com os amigos - como ele diz, adora "jabardar" com o pessoal! E nós comprovamos!



Desde a apresentação deste projecto, que decorreu no último Vizela Tuning Show, esta viatura ganhou já Top's em todos os eventos que participou, como o 3º Elite Tuning Weekend, Santarém TuningParty, Lousada Tuning Show, 5º Concentração Alex Tuning e 8º Braga Internacional Tuning Show. A Auto 2000 foi a empresa que preparou este belo exemplar, e este preparador tem-nos já habituado à vários anos, a presentear-nos com excelentes preparações, bastante sóbrias, vistosas, e com muita qualidade. Exemplo disso são os seus projectos mais conhecidos, como BMW Cabrio Rosa, Toyota Corolla Laranja, BMW Touring Branca, VW Golf IV Azul, entre outros, e este BMW é mais um exemplo do que esta empresa de Lousada é capaz de fazer. Os para-choques do automóvel foram totalmente modificados, tendo o traseiro recebido um lip bem ao gosto do Júnior Cupra.



Já o frontal, recebeu um spoiler e umas generosas entradas de ar, o que em conjunto lhe conferem um visual extremamente agressivo. A grelha foi também ligeiramente alterada, e os Angel-Eyes e os pisca em Cristal, ambos de fundo negro, completam as transformações nesta secção frontal. Uma das características da Auto 2000, é sem dúvida os alargamentos que este preparador aplica nos seus projectos. Este BMW não foi exceção, e este generoso alargamento assenta que nem uma luva a este projecto, contribuindo e muito para a sua beleza global. Embora seja mais visível nos guarda-lamas, o alargamento acompanha todo o automóvel, desde o para-choque frontal, passando pelas embaladeiras, até ao para-choques traseiro. Uma outra transformação deste automóvel, e aquela que provavelmente mais impacto cria, são as portas frontais, que receberam um Kit Lamborghini, o que lhe permite abrir em "tesoura". Estas portas receberam ainda uns espelhos retrovisores do tipo M3 com pisca inserido. O tejadilho foi pintado de preto, e a traseira do carro recebeu ainda uns farolins em Cristal Negro de Led's, e uma ponteira de escape de grandes dimensões. Uma das óptimas opções que foram tomadas neste projecto, foi sem dúvida a escolha das jantes, rodadas em "estrela" e com aba, tendo o centro sido pintado de negro. Algo bastante original, e que muito provavelmente passará despercebido à maioria, são os logótipos da BMW que se encontram no capot e porta da mala, que foram personalizados com as cores do carro e com o apelido do seu proprietário, ou seja "Capitão". Para já muito discreto está o interior, que foi apenas alvo de alterações em pequenos pormenores, assim como a instalação audio. No entanto, está nos planos do Marco, investir nestas áreas assim que lhe seja possível.

Resta-nos agradecer a Carlos Silva da HyPower, as facilidades concedidas para a realização desta reportagem, no Círculo Vasco Sameiro no decorrer do 8º Braga Internacional Tuning Show.

Texto e Fotos: Luis Lamego



Os membros do Aveiro Elite Club podem estar orgulhosos do seu trabalho, pois a terceira edição do Elite Tuning Weekend voltou a fazer sucesso. O Kartódromo de Oià abriu as suas portas para dois dias de muito convívio, companheirismo e diversão. Graças à Happy-Hour, ainda não eram 20h e já muitos dos participantes abanavam-se para entrar no recinto, de forma a aproveitar a inscrição totalmente grãs dos seus carros na concentração. O recinto foi-se enchendo ao som do grupo MG4, que espalharam o ritmo da música popular portuguesa pelo Kartódromo. A noite trouxe consigo o brilho dos neons e o barulho dos escapes mais ruidosos, e realizou-se ainda a prova de Sound-Quality onde é avaliada a qualidade da instalação sonora do veículo. A fantástica Xana realizou um show muito sexy de striptease e o grupo Firewandalix, fez com que o frio que se fez sentir durante a noite de sábado desaparecesse durante a sua espectacular actuação com fogo.



O segundo dia deste evento ficou marcado pelo show de drift com Isac Pedroso, que não poupou nos pneus, pela apresentação dos acrobatas auto Street Fire Team, realizou-se ainda a prova de escape mais fumarento e ainda uma pequena demonstração de grafittis pela Aveiro Graffiti. Ao longo do dia decorreu ainda mais uma etapa do Campeonato Nacional de SPL Power, onde é medida a pressão sonora no interior dos veículos em DB's, e salientamos que esta etapa foi das mais participadas do país até ao momento. De notar, este ano a enorme preocupação pelo bem-estar dos participantes e visitantes, que levou à organização a apostar na segurança, com a contratação de equipa de vigilantes profissionais e credenciados pela PSP, e a dotar o recinto de balneários, mantendo também os wc's e o bar em funcionamento durante toda a noite. Foram ainda criados menus económicos que foram servidos no decorrer desta concentração no Restaurante do Kartódromo.

Texto - VisualTuning.net Fotos - William Caetano & VisualTuning



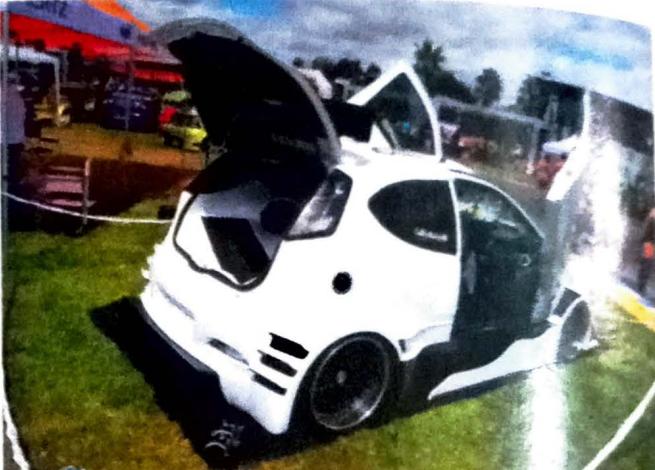
LOUSADA TUNING 2011

O Eurocircuito de Lousada, recebeu uma vez mais o Lousada Tuning Show, um dos eventos mais antigos do país que vai já na sua 9ª edição. O Clube Tuning de Meinedo sempre nos habituou a grandes eventos, bem organizados, e sempre com muita animação e muito drift. Ao longo do fim-de-semana, foram mais de 800 viaturas que participaram neste evento, e vários milhares de visitantes se deslocaram ao Eurocircuito para ver o colorido do tuning e sentir a adrenalina e o cheiro a borracha queimada do drift. Este ano os convidados para o drift vieram da Inglaterra e de Irlanda. Hugo Cunha e Miguel Palmeira, pilotos do Campeonato Português de Drift, abriram as honras a Matt Carter e Paul Chesrie da Team Falken, que vieram ainda acompanhados da Danny Murphy, e os espectáculos proporcionados por este trio foram verdadeiramente monumentais, e à festa juntou-se ainda o nortenho Paulo Martinho com o seu completo show, com motos, moto4, donut's car, kartcross, Smart e claro, o seu Ferrari amarelo. Realizaram-se ainda as provas de Sound-Quality, SPL, Neons, e Aceleração. Neste evento realizou-se ainda uma prova pontuável para o Campeonato de Time-Attack, algo parecido com um track-day mas cronometrado e distribuído por categorias, onde alguns pilotos do Off-Road nacional marcaram também presença. Claro que o Car-Wash e o Strip não faltaram para ajudar a aquecer o ambiente, e já tradicional neste evento, é a presença de viaturas estrangeiras, principalmente de emigrantes, que mostram todos os anos em Lousada as suas belas máquinas. Lousada é, aliás, um dos eventos que os participantes consideram como "obrigatórios", e fazem questão de marcar presença ano após ano. Também bastante tradicional é o desfile nocturno pelas ruas de Lousada, em que um Camião do estilo Trio-Eléctrico vai a abrir caminho, sendo este o desfile nocturno mais participado do país, que todos os anos junta cerca de 200 a 300 carros a desfilarem.

Texto: Luis Lamego Fotos: Luis Lamego & VisualTuning

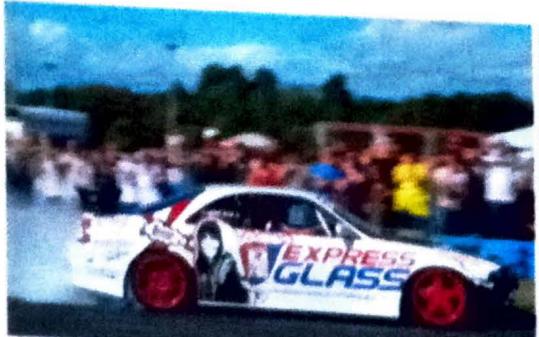


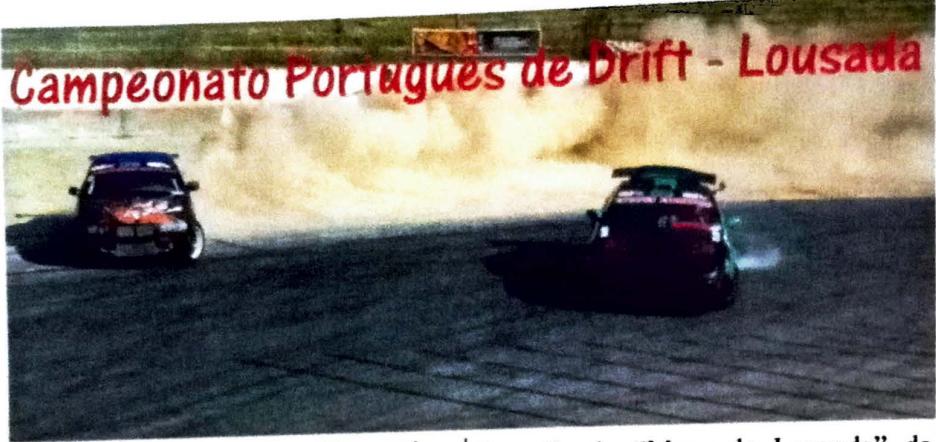
O Circuito Vasco Sameiro e Kartódromo Internacional de Braga, recebeu pelo 8º ano pelas mãos da ByPower, aquele que é sem dúvida, atualmente o maior e melhor evento tuning da Europa.



Mesmo apesar da forte chuva que caiu no sábado de manhã, já o recinto se encontrava praticamente cheio. Muitos dos participantes chegaram ao longo da noite de 6ª feira, e foram chegando cada vez mais ao longo da semana, com maior aderência depois do sol ter dado o ar da sua graça, o que aconteceu por volta da hora do almoço de sábado. Sempre espectaculares, são as preparações que vêm de além fronteiras, de países tão distintos como França, Inglaterra, Bélgica, Itália, Alemanha, Suiça, etc... este é um verdadeiro evento europeu. De todos os países presentes, houve uma em concreto que se destacou, a Nissan, tal era a "praga" de Skyline's presentes. Durante os dois dias, vários milhares de pessoas visitaram o evento, e mais de 3.000 viaturas preencheram o recinto. Com a animação, foi possível assistir ao show de Stunt Riding com Jack's e um mega show de drift com Pedroso, Firmino Peixoto, Nelson Rocha, Frederic Ferreira, Jonito, o jovem de 16 anos André Silva, e os pilotos da Japspeed Team. Houve ainda Car-Wash, Strip, Hora Burn, concerto com os Lokapala, e muitas outras actividades espalhadas um pouco por todo o recinto. No sábado à noite, as provas de Escape mais Ruidosas, que cativaram as atenções, e foram ambas bastante participativas. A JP Car-Audio fez a apresentação do seu mais novo projecto, e também a nossa Revista TunMag foi apresentada ao público neste evento. A par de tudo isto também decorreu ao longo de sábado, o Track-Day e uma prova de resistência de 3 horas de Time-Attack. À noite, esta pista recebeu ainda os "pikas" livres e no domingo decorreram as provas de Aceleração, que foram bastante emotivas principalmente na parte final, devido aos duelos protagonizados pelos Impresas, Supras e Skyline's presentes. Felicitamos publicamente a Equipa ByPower, por todo o trabalho que exerceu para realizar este evento, que transforma a cidade de Braga na Capital do Tuning, e também por nos proporcionar a nós adeptos, esta grande festa ano após ano, cada vez maior, mas acima de tudo, cada vez melhor.

Texto e Fotos: Luis Lamego





A Catedral do Drift em Portugal, o Eurocircuito de Lousada, recebeu a 3ª ronda do Campeonato nacional. Lousada recebeu esta prova, com tudo em aberto no campeonato, e com vários pilotos a lutarem pelos lugares cimeiros com diferenças pontuais muito reduzidas, o que deixava antever um grande espetáculo. Depois da desistência em Baltar devido a problemas mecânicos, e da não comparência em Santo André, foi em Lousada que Isac Pedroso anunciou a sua desistência do campeonato este ano, estando esta época apenas dedicado aos ralis, o que desiludiu os seus fans mas muito agradou aos seus concorrentes, contudo confirmou a sua presença no Europeu de Drift em Outubro, e correm rumores que nessa prova irá estrear a sua nova aquisição. Voltando a esta etapa de Lousada, durante o dia Sábado decorreram as verificações técnicas e as sessões de treinos livres, ficando a parte competitiva reservada para Domingo.



Os rails do "Muro de Lousada" da primeira curva, foi fazendo as suas vítimas ao longo dos dois dias como é habitual nas provas realizadas neste circuito, o que para o público proporciona momentos espectaculares, mas que para pilotos e equipas transformam-se em verdadeiros pesadelos. A classe Amadora apresentou-se com 9 pilotos inscritos, onde destacamos Jonito e Jerónimo, que têm mostrado alguma evolução. Já Pedro Mota e José Nero, têm mostrado muita dificuldade na modalidade, e Lousada não é de todo o circuito indicado para pilotos menos experientes. A vitória sorriu a Nuno Silva sem grande surpresa, e Sandro Dias ocupou a segunda posição, ficando Jerónimo no terceiro lugar. Já na categoria rainha, a classe Profissional, as emoções foram mais fortes. Infelizmente, durante as Classificativas, a lista de 14 pilotos ficou reduzida com a desistência de duas grandes promessas, que estavam a lutar pela liderança, falamos de Paulo Correia que venceu a etapa de Baltar e Hugo Fernandes que foi o melhor português no último Europeu.

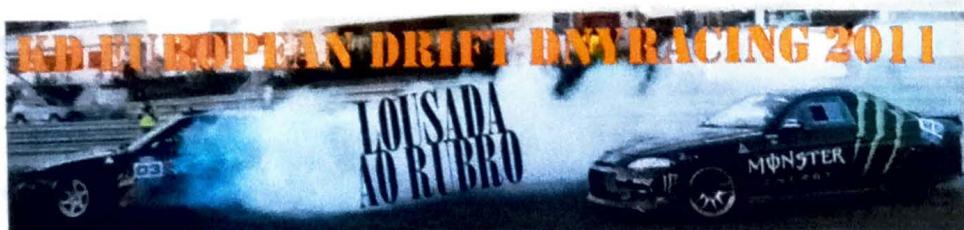
Com esta dupla fora do jogo devido a problemas mecânicos, as atenções ficaram viradas para outros três pilotos. Um deles, Nelson Rocha que venceu a última etapa em Santo André, era assim o favorito à vitória neste circuito, e Miguel Palmeira e o jovem André Silva tinham aqui a derradeira oportunidade de subirem na tabela, até porque, para surpresa de todos, o campeão ibérico Firmino Peixoto não passou as classificativas para o Top 8, ficando fora das batalhas. André Silva, o jovem piloto de 16 anos, chegou às batalhas como 2º classificado, e defrontou Miguel Palmeira que acabaria por passar à fase seguinte, devido a André Silva ter sido obrigado a levantar pé para não colidir com este, pois o seu Nissan Skyline é bem mais rápido que o Nissan 200SX de Miguel. Palmeira iria depois estar ao lado do campeão da época passada, José Lopes, e ambos proporcionaram as mais espectaculares batalhas do dia, com o Juri a ser obrigado a repetir várias vezes, tendo Lopes levado a melhor. Outra batalha espectacular foi a decisão do 3º e 4º lugar, entre Miguel Palmeira e Carlos Veiga, com Veiga a fazer um misto de Drift com Rallycross, mas foi Palmeira que subiu ao podium. Na final, José Lopes encontrou Nelson Rocha, e Rocha foi sem surpresa o vencedor, tendo Lopes ficado no posto intermédio. Em termos de campeonato, Rocha lidera, seguido por Firmino Peixoto e José Lopes, estando ainda tudo em aberto para a próxima ronda no Bombarral, que será certamente decisiva. Também a meio da tabela, entre o 4º e o 7º lugar, desenrola-se uma interessante e emocionante luta, entre André Silva, Hugo Fernandes, Miguel Palmeira e Paulo Correia respectivamente.



Quanto a Xsara, e L... uma luta Tavares a concorrer o Peugeot Taça de H... tracção a Matos, co... propulsão foi o es... velocidad... provas, f... Lopes, co... No tercei...

Termi...

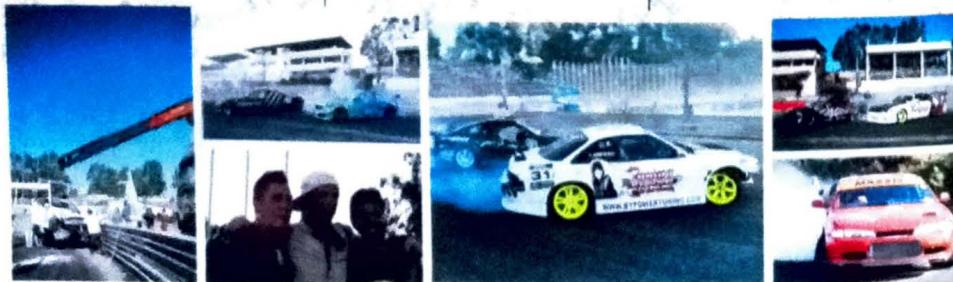
Numa pi... Drift 201... tudo por... Um dos... sessão d... piloto, e... lugar ma... passado, ... Campeão... Touring... todo o ... andame... bastante... apresent...



Magnifica, épica, espetacular, memorável... são apenas alguns dos adjetivos que caracterizam esta fantástica prova. Debaixo de um sol escaldante, decorreu no fim-de-semana de 8 e 9 de Outubro, esta prova europeia de drift, que se realizou pelo terceiro ano consecutivo no Eurocircuito de Lousada, e que segundo a imprensa internacional, e pilotos estrangeiros, é uma das melhores provas da modalidade de toda a Europa. Portugal esteve representado ao mais alto nível, e os nossos pilotos surpreenderam tudo e todos com o seu espetacular andamento. Sábado foi o dia dedicado às verificações técnicas da parte da manhã, com a tarde a ser preenchida com as sessões de treinos, onde os implacáveis ralis de Lousada começaram desde cedo a fazer as suas vítimas. Acidentes, foi de resto, algo que não faltou ao longo dos dois dias. Este circuito é dos mais técnicos e mais difíceis da Europa, e não perdoa o mínimo erro, talvez por isso seja tão do agrado dos pilotos, que vêm desafiados ao extremo os seus dons de pilotagem. Depois da hora do jantar, as ruas de Lousada foram invadidas com um desfile dos carros de drift, que proporcionou momentos verdadeiramente inesquecíveis. De seguida realizou-se a Taça Ibérica de Drift, em que os oito primeiros

classificados do Campeonato Português de Drift defrontaram os oito primeiros classificados do Campeonato Espanhol DriftSeries. O espanhol Lluiz Lopez apresentou-se com um andamento diabólico, e cedo mostrou que não estava disposto a sair de Lousada de mãos a abanar. Já nas finais, na batalha para decidir o 3º e 4º lugar, Firmino Peixoto, o vencedor da Taça Ibérica do ano passado, viu-se obrigado a desistir devido a problemas mecânicos, entregando assim o 3º lugar ao jovem piloto bracarense André Silva de apenas 16 anos. A batalha final entre o espanhol Lluiz Lopez e o nosso José Lopes, o Campeão Nacional de Drift 2010, foi imprópria para cardíacos. O elevado nível de ambos os pilotos, obrigou o juri a repetir a batalha duas vezes, até ser encontrado o vencedor. Com a devida justiça, a vitória acabaria por ser entregue a Lluiz Lopez, ficando o nosso Tuga na 2º posição. O dia de Domingo foi dedicado ao Europeu propriamente dito. Da parte da manhã decorreram as classificatórias, e os portugueses depressa se impuseram frente à élite do drift europeu, e mostraram que de pequenos apenas temos o país, pois o talento... esse é bem grande. Já de tarde, iniciaram as batalhas, primeiro o TOP 32 da Classe Pro, com o objectivo de seleccionar o TOP 16

Texto e Fotos: Luis Lamego



Iniciamos neste número esta nova secção, com o objetivo de demonstrar que isto do Tuning não é só "coisa" de homens. Na verdade, existem cada vez mais mulheres no Tuning em Portugal, e achamos que já é altura das "nossas" meninas terem o merecido destaque. Para inaugurar esta nova secção da TunMag, escolhemos também uma iniciante, mas andamos já à procura de mais projectos para as próximas edições, portanto meninas, enviem-nos fotos dos vossos "mais que tudo" (estamos a falar dos carros, claro!)... A Cátia Bidarra acompanha o Tuning à já vários anos, um pouco por "arrasto" do seu namorado inicialmente, mas que com o passar do tempo foi ganhando cada vez mais gosto pela modalidade, gosto esse que rapidamente se alastrou por toda a família, pais, irmão, e até os pais do namorado, cada um tem o seu carro Tuning. São duas famílias completamente infestadas com este terrível vírus, do qual não existe cura nem vacina que o valha. E ainda bem! Na hora de escolher um carro, a Cátia optou por um VW Lupo, que obviamente, não podia ficar de fábrica. O Lupo recebeu umas jantes O.Z. Racing de 15", molas de rebaixamento da KW, farolins tipo "lexus" do Seat Arosa, e dupla saída de escape central. A carroçaria foi ainda alisada, com a supressão dos frisos, antena, e logótipo e fecho da mala. O para-choques traseiro recebeu um lip e foi todo alisado, e o capot foi também personalizado com um prolongamento "bad-boy".



As alterações exteriores foram complementadas com o para-choques frontal do Lupo GTI e os respetivos faróis de nevoeiro, grelhas em "favo de mel", e tejadilho pintado de preto. Para muito breve, vai ser realizada a personalização do interior da mala, instalação car-audio, e alguns pormenores no interior. A Cátia gostava de agradecer aos seus sogros, pais, irmão e namorado, todo o apoio e ajuda na realização deste projecto. Fiquem atentos a este Lupo, porque a Cátia vai andar por ai...

Fotos: Luis Lamego (www.jornaldotuning.info)

EURO-LOOK



O Tiago Carvalho começou a gostar de tuning muito novo, ainda nos tempos de escola, um pouco por influência dos colegas. Mais tarde, quando tirou a carta de condução, o pai ofereceu-lhe esta Honda Civic Aerodeck, veículo que ainda hoje possui e que pretende estima-lo por muitos anos, até porque o valor sentimental é imenso. O Tiago é uma pessoa bastante discreta, e como o tuning é personalização, o seu carro reflete bem a sua personalidade. Na altura de o alterar, o Tiago optou obviamente por um estilo discreto, e o JDM foi a sua primeira escolha. No entanto, devido a algumas alterações realizadas recentemente, a Aerodeck encontra-se agora mais perto do Euro-Look, um estilo idêntico ao German-Style, e que Tiago também muito aprecia. Estéticamente falando, esta Honda recebeu no para-choques frontal um spoiler do Civic VTi-S, películas escuras nos vidros traseiros, grelha em rede, kit bi-xénon, foi retirado o logótipo da marca, e levou uma jantes "Steelies" pintadas de branco, que contam com um pormenor bastante curioso... é que à falta de centros para as jantes, o Tiago encontrou uma alternativa deveras original... as tampas das latas metálicas de refrigerantes!!! Sim, leram bem! A Aerodeck recebeu ainda uns coilovers KW, filtro de ar BMC com caixa em carbono, linha de escape artesanal em inox e uma panela JSV Racing do tipo moto. Já no interior, foram apenas colocadas uma buckets Line Extras e o suporte para os manómetros de nível de óleo, pressão e temperatura em carbono. E claro, um bom sistema de Car-Audio, completa esta preparação. A fonte é um Innovate com DVD, e o amplificador JBL Grand Touring, aliado a um condensador de 1.0F e uma bateria AGM, alimentam os tweeters Clarion, colunas Pioneer 160w, colunas JBL 100w e o subwoofer Kenwood 1200w.

Texto e Fotos: Luis Lamego (www.jornaldotuning.info)



LOWERED
EURO-STYLE MADE IN PORTUGAL
www.lowered.eu

LARANJA ASSASSINA



O projecto que vos apresentamos nesta edição, não é novo. Na verdade, foi apresentado em Junho de 2009, no Vizela Tuning Show. Mesmo apesar de se apresentar inalterado desde então, continua a chamar todas as atenções, e é presença assídua na grande maioria dos eventos nortenhos. O destaque que aqui lhe damos, é fruto de ter ganho o prémio de Best Show Car no TunMag Expo Tuning Show, realizado no Europarque de Santa Maria da Feira em Outubro passado. Este SEAT Ibiza demorou quatro anos, até ficar pronto e ser apresentado. A história começou em Aveiro, onde uma empresa (que entretanto fechou portas) ficou encarregue de dar um novo visual a este modelo espanhol. Mas a falta de ética e profissionalismo, arrastaram o projecto vários anos, e o carro acabou por ser entregue ao Luis (proprietário na altura) inacabado e com graves falhas na preparação. Depois disso, foi a vez da Emile Design resolver a "borrada", e é a responsável pelo sucesso que este projecto tem feito desde então.



Esta é aliás, a ultima vez que veremos este Ibiza assim, uma vez que o Cristiano (que adquiriu a viatura a cerca de um ano), o levou novamente até ao Vicente Emile para este realizar um novo visual. A apresentação ainda não está marcada, mas certamente que de Lousada sairá algo de brutal...

Quando está em exposição, há de imediato duas coisas que saltam à vista de todos: a abertura das portas traseiras ao estilo "suicide doors", e os alargamentos realizados. E desengane-se quem pensar que "aquilo é só fibra e betume". Na realidade, os alargamentos são totalmente feitos em chapa, e contribuem muito para o ar musculado que o carro transpira. Outro destaque, que assenta que nem uma luva, são as jantes Dotz em 19". Começando pela secção frontal, o para-choques veio de um Fiat Grand Punto, que recebeu grelhas da Auto-Style e foi adaptado para este modelo, suprimindo também a grelha original. Os faróis, assim como os farolins, vieram do Ibiza Cupra, e o capot foi ligeiramente alongado.



Na lateral, alem dos alargamentos e da abertura das portas, sobressaem as entradas de ar nos guarda-lamas, os puxadores das portas do Fiat Barchetta, e as embaladeiras da Emile Design. O para-choques traseiro é também do Ibiza Cupra, que foi ligeiramente alterado e levou dupla saída de escape, com ponteiras também da Emile, e a porta da mala foi totalmente alisada, tendo sido até retirada a escova traseira. A pintura bi-color laranja e negra, completam as alterações exteriores, e a mala recebeu ainda uma instalação áudio, com dois subs e duas colunas da Sony Xplod, gama que também forneceu os dois amplificadores que se encontram no chão dos lugares traseiros, e ainda a fonte. Mas quando falamos em Emile Design, é impossível não pensar nos espectaculares interiores, e obviamente que este projecto não foi excepção. Todo o interior foi revestido a pele e Alcântara beje e laranja, incluindo o tablier, que recebeu também algumas partes pintadas de negro. Também característico desta empresa de Lousada, são os seus acessórios exclusivos, e se os pedais e manete são da Sparco, já o travão de mão, tapetes, volante e cubo, são da Emile Design. O volante é também responsável pelo nome do projecto, e ostenta a "mascote" deste Ibiza - a Laranja Assassina! Esta laranja, levou ainda espaçadores de vias de 30mm atrás, e foi rebaixado com Coilovers da KW.

Texto e Fotos: Luis Lamego (www.jornaldotuning.info)





Arrancou no Eurocircuito de Lousada, o Campeonato Português de Drift, com a 1ª ronda a ser realizada no fim-de-semana de 24 e 25 de Março. As previsões apontavam para um lista de inscritos pequena, provocada não só pela conjuntura do país mas também pelo facto da inexistência da classe amadora este ano, mas o CPD aproveitou a presença de alguns pilotos no dia de sábado para lhes atribuir a licença, o que fez subir a lista para 13 pilotos. Depois do dia de sábado ser dedicado às verificações técnicas, e aos treinos livres, o domingo ficou reservado para a competição e para a verdadeira emoção.

Da parte da manhã, após um atraso de mais de meia hora, iniciou-se a última sessão de treinos livres, que decorreu a bom ritmo e sem percalços. Já a parte da tarde, iniciou com as qualificações, que trouxe problemas a João "Mota" Gonçalves e a Paulo "Gaipira" Carvalho, o primeiro com problemas mecânicos e Gaipira que empenou o eixo traseiro após um embate nos rails. Ambos acabaram por não alinhar nas batalhas. As Batalhas começaram da melhor maneira, com o brasileiro Raphael Fulco pela primeira vez a participar no CPD e a circular neste circuito, a dar muito trabalho ao espanhol Martin Nos que participa pelo segundo ano no CPD e que rodou já várias vezes na pista da Costilha. Martin acabou por levar a melhor, mas Fulco promete vir a dar ainda muitas dores de cabeça a alguns pilotos.



Já a batalha entre o jovem de 17 anos André Silva da ByPower Team, e o Hugo Cunha da FFFteam, foi o momento mais polémico do dia. Após um empate na primeira batalha, o júri deu a vitória a André Silva na segunda batalha, e de imediato foi bem audível o protesto do piloto Hugo Cunha e do público presente nas bancadas. Tudo porque supostamente, quem deveria passar à fase seguinte seria Hugo Cunha, uma vez que acertou em mais Clipping Points do que André, mas no Briefing o júri tinha comunicado aos pilotos que nas batalhas os Clipping Points não teriam valor na pontuação, mas sim a agressividade, velocidade e ângulo. Visto isto, os protestos não fariam muito sentido, mas uma falha de comunicação entre o comentador e Director de Prova do CPD para com o público, arrastou os protestos até ao final da prova.

Polémicas à parte, seguiram-se as interessantes batalhas entre Veiga e Vitó, um duelo entre dois pilotos da ADT, e também entre Jonito e Nelson Rocha. Nas Meias-Finais, André Silva venceu José Lopes por apenas mais um ponto, e Nelson Rocha após efectuar um erro no gancho, perdeu frente a Vitó. A Final para o 3º e 4º lugar, entre Rocha e Lopes, teve de ser repetida, e José Lopes terminou esta ronda no lugar mais baixo do podium, ficando André Silva em 2º e Vitó com a merecida vitória.

A próxima ronda decorre a 12 e 13 de Maio, com uma prova indoor nos pavilhões de exposições de Paços de Ferreira.
Texto e Fotos: Luis Lamego (www.jornaldotuning.info)

CPD - CAMPEONATO DRIFT 2011



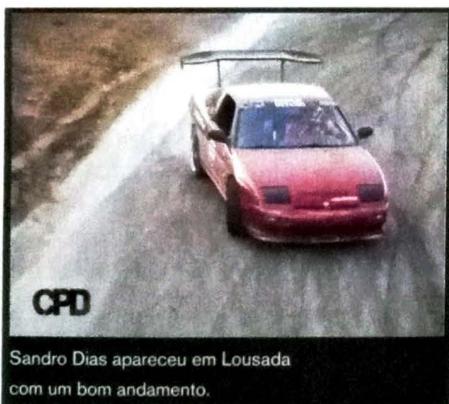
O vencedor do CPD 2010, José Lopes, aproveitou esta possibilidade para treinar e rodar o seu novo carro, um Nissan S14.

CALENDÁRIO OFICIAL CPD 2011

6 de Fevereiro	Drift Day	Eurocircuito de Lousada	Lousada
6 de Março	Drift Day	Kartódromo de Baltar	Paredes
3 e 4 de Abril	1º Ronda CPD	Kartódromo de Baltar	Paredes
15 de Maio	2º Ronda CPD	Kartódromo SAKI	Santo André
11 e 12 de Junho	3º Ronda CPD	Eurocircuito de Lousada	Lousada
14 de Agosto	4º Ronda CPD	Kartódromo KIRO	Bombaral
10 e 11 de Setembro	5º Ronda CPD	Circuito de Montalegre	Montalegre
8 e 9 de Outubro	European	Eurocircuito de Lousada	Lousada

A organização do Campeonato Português de Drift promoveu no passado dia 6 de Abril no mítico Eurocircuito da Costilha em Lousada, um Drift Day com intuito de permitir aos drifters um dia de intenso treino dadas as dificuldades em se encontrar locais para treino. Juntamente com este Drift Day foi dada a possibilidade de treino e também de aquisição de novas licenças a novos pilotos.

Foram doze os pilotos que compareceram para aquisição de licença para 2011 tendo todos eles conseguido a mesma, ainda que alguns apenas de forma provisória. A licença provisória é geralmente concedida a pilotos com



Sandro Dias apareceu em Lousada com um bom andamento.

menor experiência, apenas possibilitando o acesso aos treinos de



Firmo Peixoto aproveitou para testar o seu conhecido Toyota Corolla A86.

cada Ronda assim como às qualificações, estando excluídos das

batalhas finais. Esta licença é convertida em definitiva assim que o



João Mota estreou o BMW e já mostrou qualidade.

peonato, que nasceu em 2010 e com resultados bastante posi-



Sergio Ferreira no seu Nissan Skyline a mostrar o que sabe.

piloto mostre atributos suficientes para competir em batalhas. Esta alteração pode ser efetuada em



Pedro Mota no seu Nissan S13...

vos, esta a ganhar cada vez mais notoriedade.

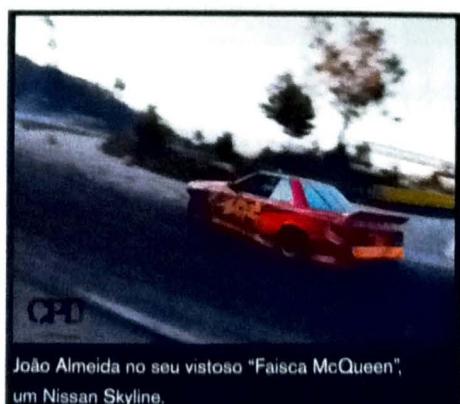
Da parte de manhã, depois de



Nelson Rocha com o seu Opel Kadet com motor calibra foi dos mais constantes.

qualquer altura mesmo com o decorrer do campeonato.

um primeiro briefing quase todos os pilotos aproveitaram para ro-



João Almeida no seu vistoso "Faisca McQueen", um Nissan Skyline.



Manuel Gerônimo com um BMW325i a representar a FFTeam.

Por aquilo que se assistiu neste dia, bem se pode dizer que o cam-

dar com os seus carros. Devido à pouca experiência de alguns

pilotos em pista, este período foi pródigo em toques que acabaram



Miguel Palmeira com um Nissan 240 SX, sempre na máxima rotação...

por limitar alguns dos pilotos por avaria nos carros.

A pausa para o almoço acabou



Ana Rodrigues no seu Nissan 200 SX+ demonstrou que está a evoluir.

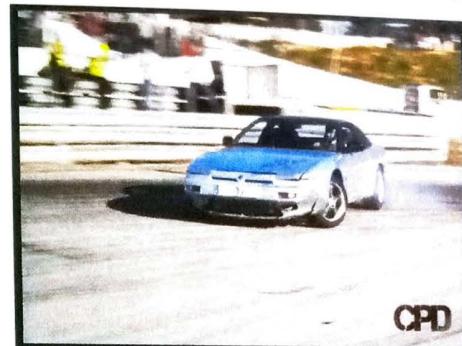
por beneficiar alguns dos pilotos que acabaram por mostrar evo-



José Luiz com um BMW 320i, na última curva do traçado.

luição aproximando-se a espaços das qualidades evidenciadas pe-

los mais experientes. Assim, os pilotos José Lopes (Nissan S14),



Osvaldo no seu Nissan 200 SX mostrou regularidade em todas as passagens.

rações efectuadas para o CPD 2011.



Marco Coutinho com um BMW E28 mostrou qualidade.

Ana Rodrigues (Nissan 200 SX), Sandro Dias (Nissan 200 SX), Pedro Mota (Nissan S13) e Firmino



José Brites num Nissan 200 SX teve a sua estreia no drift.

Peixoto (Toyota Corolla) todos eles participantes no CPD 2010, mar-



Fábio Pinto num BMW 323i teve azar logo no inicio do dia.

caram presença e aproveitaram para treinar e experimentar alte-

Com máquinas a rivalizar com as melhores como as que são usadas a nível mundial na modalidade, casos dos Nissan Skyline 200/240 SX ou ainda o "nervoso" Opel Kadet dos anos 70, com motor do Calibra, prometem proporcionar um grande espetáculo aos amantes desta modalidade e não só, de norte a sul de Portugal.

Lista dos pilotos que foram atribuídas licenças:

Fábio Pinto – BMW 323i

Marco Coutinho – BMW E28

Jaime Silva – BMW 325i

Osvaldo – Nissan 200 SX

Miguel Palmeira – Nissan 240 SX

José Luiz – BMW 320i

Sérgio Ferreira – Nissan Skyline

José Brites – Nissan 200 SX

Manuel Jerónimo – BMW 325i

Nelson Rocha - Opel Kadet

João Almeida – Nissan Skyline

João Gonçalves Mota – BMW

Curioso foi o facto de nas bancadas ter comparecido um considerável número de espectadores que, tendo em conta o facto de esta iniciativa não ter sido publicitada nem integrar os quadros competitivos, deixam antever uma excelente edição do Campeonato Português de Drift 2011. ■