

**criamos uma  
fera para V.**

**domar com  
as próprias  
mãos**



### **Personalidade Esportiva**

Dizem que o novo PUMA GT-1.500 é um carro para jovens. É possível. Quando foi redesenhada a carroceria do PUMA, pensou-se, antes de tudo, em fazer-se um grã-turismo de impacto internacional. Disso resultou uma harmonia de linhas que o coloca na vanguarda dos estilos atuais: o novo PUMA GT-1.500 é um carro que faz você uma pessoa muito notada. Se você é tão esportivo a ponto de não se incomodar com estradas incríveis, o novo PUMA GT-1.500 é o carro certo para você. Sensivelmente mais baixo do que antes, conservou, entretanto,

uma distância do solo igual à dos veículos comuns. Graças à sua pequena área frontal, que oferece pouca resistência ao ar, o PUMA GT-1.500 mantém uma extraordinária "performance". Na cidade, quando você passa num PUMA GT-1.500, todo mundo pára e fica olhando. Você estaciona. As pessoas se aproximam. Você está numa praia. Bem... aí a responsabilidade não é nossa.

### **Classe e Conforto**

Dirigir um PUMA GT-1.500 é uma sensação incomparável, mesmo que você não esteja bem acompanhado. A posição dos comandos (pedais, alavanca de câmbio, direção

almofadada), os bancos ajustáveis, permitem dirigir com a maior tranquilidade. Depois, há a estabilidade, ponto alto do PUMA GT-1.500:

- as rodas são de tala mais larga, com pneus radiais de série, dando alta aderência mesmo em pistas molhadas;
- baixo centro de gravidade e distribuição uniforme de peso;
- pequena distância entre eixos com bitola normal (o PUMA GT-1.500 é montado em plataforma VW, mais curta, completamente vedada);
- grande manobrabilidade nas curvas;
- barra estabilizadora reforçada, eliminando todas as vibrações da suspensão;
- baixo peso.



### **Refinamento**

- os bancos, além de ajustáveis, são revestidos com material especial que absorve o suor;
- as portas se abrem em ângulo ascendente, de modo suave, sem bater na guia;
- ar quente e ar frio;
- desembaçador interno de pára-brisa;
- limpador de pára-brisa com grande área de ação;
- o PUMA GT-1.500 é todo revestido por dentro;
- painel: todo acolchoado, com conta-giros para medir as rotações do motor;
- botões do painel com formatos diferentes, para impedir que você os confunda à noite.

### **Economia**

- baixo consumo de combustível, com dupla carburação, pois há mistura mais homogênea;
- gasolina normal - amarela;
- mecânica de série: não há problema de manutenção com o novo PUMA GT-1.500, a mecânica é VW;
- carroceria de "fiberglass" reforçado, forte, inatacável por agentes químicos e corrosivos. Fácil conserto, pois o "fiberglass" é elástico e indeformável.



## FICHA TÉCNICA

### MOTOR

Tipo de construção a explosão, 4 cilindros a 4 tempos, montado na parte traseira do veículo

### CILINDROS:

Disposição opostos 2 a 2 horizontalmente  
Diâmetro 83 mm  
Curso 69 mm  
Cilindrada 1.493 cc  
Taxa de compressão 6,5 : 1  
Válvulas no cabeçote, folga 0,10 mm (a frio)

Potência máxima 60 H.P. a 4.400 r.p.m. (SAE)  
Potência específica 40,2 H.P./litro  
Lubrificação por pressão, com bomba de engrenagens e radiador de óleo

Refrigeração a ar, por turbina  
Capacidade do cárter 2,5 litros de óleo

Alimentação do combustível por bomba de gasolina, mecânica

Carburadores 2, do tipo descendente, Solex 32 PDI

Bateria 12 volts, 36 amperes hora  
Motor de arranque elétrico 12 volts  
Dinamo com regulador de tensão, 12 volts

Distribuidor de ignição com avanço automático centrífugo

Ordem de ignição 1 - 4 - 3 - 2  
Regulagem de ignição 7,5° antes do ponto morto superior

Folga entre platinados 0,4 mm  
Velas rosca de 14 mm

### EMBREAGEM

Tipo monodisco a seco  
Folga do pedal 10 - 20 mm  
Caixa de mudanças 4 velocidades à frente totalmente sincronizadas e 1 à ré

Relação de redução 1. - 1 : 3,80 4. - 1 : 0,89  
2. - 1 : 2,06 Ré 1 : 3,88  
3. - 1 : 1,32

### TRANSMISSÃO AO EIXO TRASEIRO

Transmissão por coroa e pinhão, cônicos, com dentes helicoidais no diferencial e semi-eixos oscilantes

Relação de redução 1 : 4,375  
Capacidade total de óleo da caixa de transmissão 3 litros

### CHASSI

Suspensão dianteira 2 barras de torção (molas)  
Suspensão traseira 2 barras de torção telescópicas de dupla ação, na frente e atrás

Amortecedores parafuso sem-fim c/ barra transversal dividida

Direção 9,98 m de discos 5 JK x 14  
Rodas 7,00 x 14 ou 185 x 14

Pneus 12 lb. diant. e 16 traseiros  
Pressão dos pneus 2,150 mm  
Distância entre eixos dianteira 1.303 mm  
Bitolas traseira 1.288 mm

Convergência 1 - 3 mm

### FREIOS

De pé hidráulico nas 4 rodas  
De mão mecânico com ação nas rodas traseiras

### DIMENSÕES E PESOS

Comprimento 3.965 mm  
Largura 1.585 mm  
Altura 1.140 mm

Distância entre o chassi e o chão 152 mm  
Peso líquido 680 kg  
Carga útil 250 kg  
Peso total admissível 930 kg

### COMBUSTIVEL E ÓLEO

Consumo de combustível 1 litro, 13 km (norma DIN)  
Tipo de combustível 76 Oct.  
Consumo de óleo 0,3 - 1,0 / 1000 km

### TABELA DE CAPACIDADES

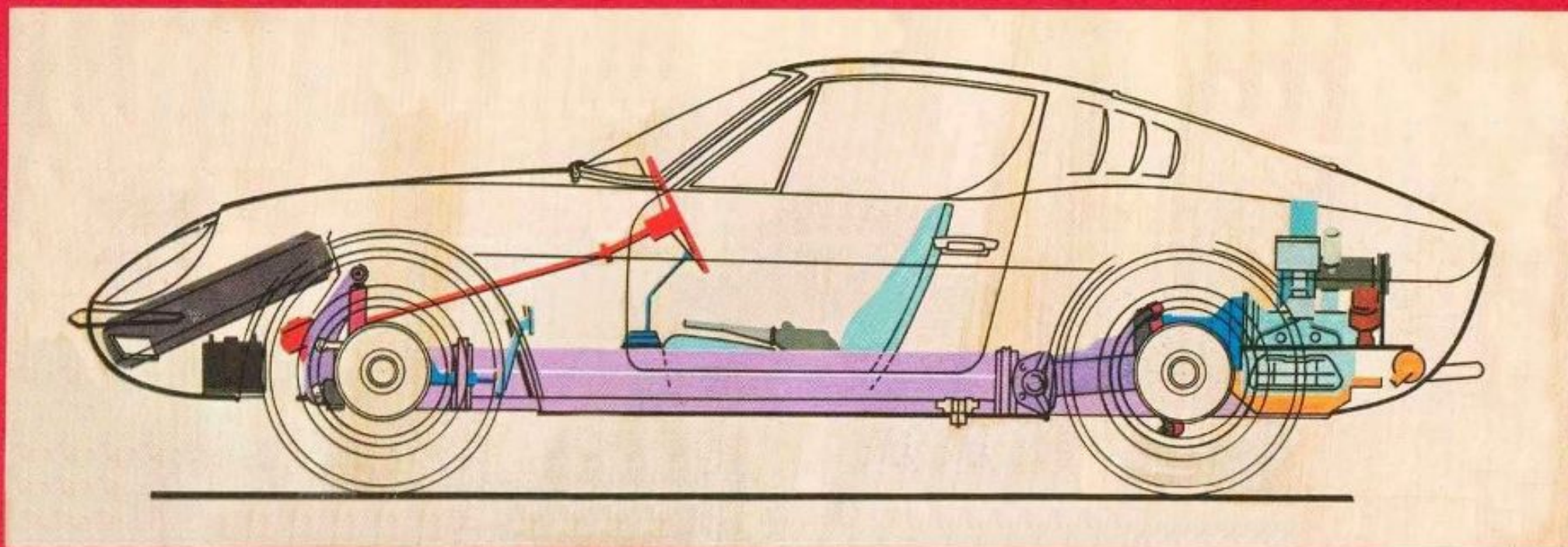
Tanque de gasolina 40 litros  
Cárter 2,5 litros  
Caixa de transmissão 2,5 litros  
Direção 0,125 litro  
Reservatório de óleo de freios 0,25 litro

### VELOCIDADES

Máxima e permanente 150 km/h

### CARROCERIA

Material empregado "fiberglass" reforçado



**PUMA - VEÍCULOS E MOTORES LTDA.**

Fábrica: Av. Pres. Wilson, 4413 - Tel.: 63-6319  
Caixa Postal 42.649 - IPIRANGA - SÃO PAULO