

# ESCAPO

# LIVRO

magazine



Dacia Duster  
**MAIS E  
MELHOR**

Audi A8  
**(R)EVOLUÇÃO TECNOLÓGICA**



**PURA DIVERSÃO**  
Toyota Yaris GRMN





## Novo Classe C Station. Ainda melhor.

**Mais ágil, mais potente, mais inteligente.** O novo Classe C superou-se. Combina um interior espaçoso e um EASY PACK TAILGATE que abre e fecha apenas com o toque de um botão. Agora carregar o porta-bagagens é mesmo fácil. O novo Classe C Station, pensado para quem gosta de sensações fortes, está melhor do que nunca. Venha conhecê-lo no seu concessionário Mercedes-Benz.

Contact Center  
808 200 699

Com Mercedes *me*



Consumo combinado (l/100km): 8,3 a 4,2. Emissões de CO<sub>2</sub> (g/km): 189 a 111. Método de medição: NEDC. Estes valores variam consoante os opcionais escolhidos.

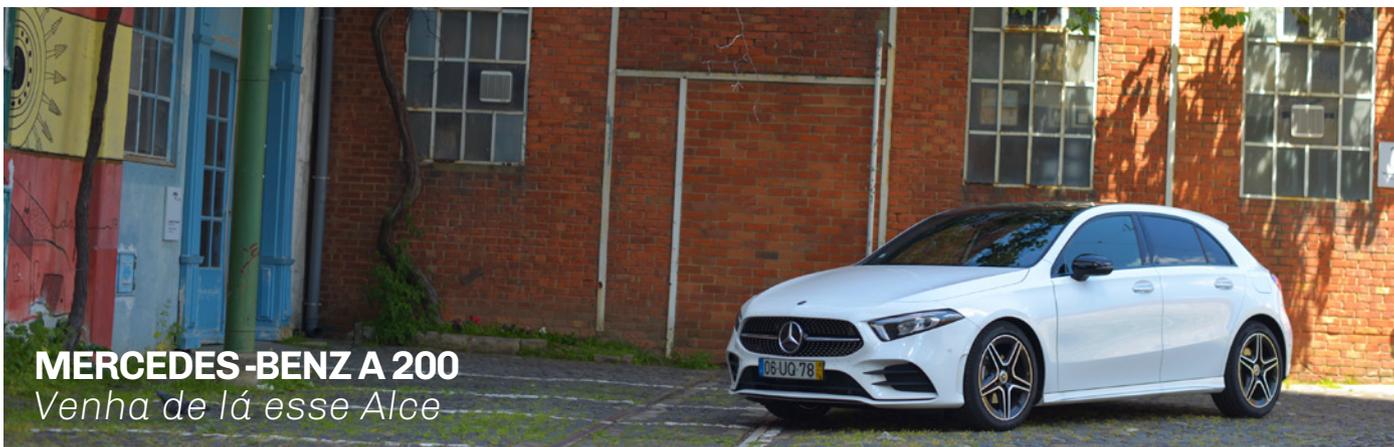
# PAIXÃO AO RUBRO



*Nuno Antunes*

É a paixão pelo mundo automóvel que faz com que cada Escape Livre Magazine chegue até si com cada vez mais e melhores conteúdos. E é o mesmo mundo automóvel que agora atravessa uma fase de enorme mudança e evolução, o que nos entusiasma ainda mais. A condução autónoma é já uma realidade, transversal a praticamente todos os segmentos, do recém-chegado Kia Ceed ao automóvel mais evoluído tecnologicamente, o Audi A8, ambos presentes nesta edição. E se é interessante sentir que podemos, ainda que por poucos minutos, retirar as mãos do volante e usufruir de sistemas que, acima de tudo, nos permitem uma condução mais segura e facilitada, é ainda melhor conduzir automóveis como o Toyota GT86 ou o Toyota Yaris GRMN, concebidos para o puro prazer de condução, onde os japoneses pensam em cada pormenor para intensificar a experiência ao volante. Depois, as motorizações Diesel começam a dar lugar, finalmente, a interessantes soluções a gasolina, e o mercado, ainda que de uma forma progressiva, começa a inverter-se, ao mesmo tempo que as soluções 100% elétricas são cada vez mais viáveis, como é o caso da segunda geração do elétrico mais vendido em todo o mundo, o Nissan Leaf, também em destaque nesta edição. Já comunicamos com o automóvel por voz, através do novo sistema MBUX estreado no novo Mercedes-Benz Classe A e, quando queremos viver algo mais intenso, como conduzir um Porsche GT3 RSR no circuito de SPA, ou no mítico Nürburgring, temos os simuladores com tecnologia full motion da VRacers, e que transformam a experiência virtual, para algo bem perto do real.

Desfrute de mais uma Escape Livre Magazine, numa das melhores e mais entusiasmantes fases do mundo automóvel.



**MERCEDES-BENZ A 200**  
*Venha de lá esse Aloe*

## 04-06 | BREVES

## 08-19 | APRESENTAÇÃO

- Dacia Duster
- Honda Civic
- Volvo V60
- Suzuki Swift Sport
- Renault Mégane RS
- Alpine A110
- Kia Ceed

## 21-29 | ATIVIDADES ESCAPE LIVRE

## 30-31 | PILOTOS

## 32-35 | REPORTAGEM

## 36-39 | COMPARATIVO

- Peugeot 3008 vs Skoda Karoq

## 40-61 | ENSAIOS

- Mercedes-Benz A200
- Toyota GT86 & Yaris GRMN
- Audi A8
- Range Rover Velar
- Volvo V90 Cross Country

- BMW X2

- Seat Leon Cupra
- Volkswagen T-Roc
- Nissan Leaf
- Hyundai Kauai
- Kia Sorento

## 62 | AUTOPÉDIA

## 63-65 | ROTEIRO

## 66 | ANTEVISÃO

Produção: Organizações Escape Livre, SA | Redação: Nuno Antunes, Luís Celínio, Pinto Moreira, Susana Costa | Colaboradores Permanentes: Luís Coelho, João Fonseca, Bruno Graça | Colaboração Especial: Carlos Sousa | Fotografia: Escape Livre Magazine, AIFA, Média Digital, Luis Costa, Thomas van Esveld, João Cortesão e Oficiais | Vídeo: Daniel Miranda | Publicidade: Rua Marquês de Pombal, 45 - 2º 6300-728 Guarda | Tel. 271 205 285 | [escapelivre@escapelivre.com](mailto:escapelivre@escapelivre.com) | [www.escapelivre.com](http://www.escapelivre.com) | Design Gráfico e Paginação: Organizações Escape Livre, Lda | Impressão: Ligaçao Visual | Tiragem: 16.500 exemplares Suplemento nos Jornais "A Guarda" e "Diário de Coimbra" | N.º de Depósito Legal: 292878/09 | Esta edição da Escape Livre Magazine foi escrita segundo o novo acordo ortográfico.

## FERRARI ESCOLHE BRIDGESTONE



A Bridgestone foi eleita pela Ferrari enquanto fornecedora opcional de pneus Run-Flat para o Ferrari Portofino, o novo desportivo descapotável de 600 cv, com os novos Potenza S007 Run-Flat.

O pneu UHP Potenza S007 Run-Flat foi desenvolvido com materiais e tecnologias inovadoras, conjugando uma ótima aderência em curva com durabilidade a alta velocidade. O padrão assimétrico, em conjunto com blocos de ombro mais largos e rígidos, proporcionam uma excelente aderência em superfícies secas, melhorando a precisão e a resposta de condução. As ranhuras com rebordo de ângulo elevado ajudam a melhorar a drenagem da água em excesso das nervuras para as ranhuras principais, para uma maior resistência à aquaplanagem.

A Bridgestone tem vindo a desenvolver pneus para a Ferrari, e a fornecer equipamentos de origem para os veículos fabricados em Maranello, desde o Ferrari 348, em 1990. O Potenza S007 é já o equipamento de origem opcional para os desportivos 488 GTB. A Bridgestone forneceu também pneus Potenza de competição para Fórmula 1 à equipa de Maranello.

## RENAULT APOIA “PORTO SANTO SUSTENTÁVEL”

A ilha de Porto Santo acaba de dar um passo importante com vista a ser a primeira ilha sustentável do planeta. Após o lançamento do programa “Porto Santo Sustentável - Smart Fossil Free Island”, lançado pela EEM – Empresa de Eletricidade da Madeira, S.A. e o Grupo Renault, foram entregues 20 viaturas Renault elétricas e inaugurados outros tantos postos de carregamento em diversos pontos da ilha. O objetivo é acabar com a dependência do petróleo e com os combustíveis fósseis e demarcar a diferença no espaço europeu. O programa será desenvolvido faseadamente e, eventualmente, alargado à ilha da Madeira. Na cerimónia foram entregues 14 Renault ZOE e seis Renault Kangoo Z.E. a entidades públicas, empresas privadas e famílias voluntárias.



## RENAULT MÉGANE É CARRO FROTA DO ANO

O prémio Carro Frota tem como objetivo distinguir os automóveis que mais se destacaram no ano anterior, no mercado das frotas. O Renault Mégane, na versão Sport Tourer 1.5 dCi, venceu não apenas a classificação geral, entre doze modelos a concurso, como também na categoria de “Pequeno Familiar”. Foram ainda destacados o Volkswagen Passat Variant GTE na categoria “Médio Familiar Generalista”, o BMW 330e na categoria “Médio Familiar Premium”, e o Nissan Leaf na categoria de “Veículo Elétrico”. A 16ª edição do prémio Carro Frota decorreu no passado mês de junho e a pré-seleção dos modelos para avaliação foi realizada tendo em conta as vendas LeasePlan e do mercado automóvel em 2017. Os vencedores de cada categoria foram obtidos através de uma análise qualitativa e quantitativa, com ambas as componentes a terem um peso equitativo na pontuação final. A componente qualitativa foi analisada por um Júri composto por 15 clientes frotistas e dois membros da imprensa especializada, enquanto a componente quantitativa tem por base as versões mais escolhidas pelos clientes LeasePlan, que é líder nacional em renting e soluções de mobilidade.



## PINHEL NO CAMPEONATO PORTUGAL DE DRIFT

O sucesso das edições anteriores levou o Clube Escape Livre e a Câmara Municipal de Pinhel a serem convidados a organizar a segunda prova do Campeonato Portugal de Drift, que se realiza nos próximos dias 25 e 26 de agosto. A cidade de Pinhel já tinha conquistado o título de Capital Nacional do Drift em 2016, com a realização da Taça de Portugal de Drift. Um estatuto que saiu reforçado em 2017 com a entrada da prova nas contas da Taça Ibérica da modalidade. Este ano o Drift de Pinhel volta a ampliar o seu estatuto, com a realização da Taça Internacional da modalidade que recebe mais uma vez os melhores pilotos da modalidade, provenientes de Portugal, Espanha e até França, com uma edição noturna e muitas outras novidades. É a primeira vez que um clube automóvel, neste caso o Clube Escape Livre, traz para o distrito da Guarda uma prova pontuável para o Campeonato de Portugal sob a égide da FPAK, motivo de orgulho para a organização. São esperadas milhares de pessoas durante o fim-de-semana em Pinhel.



## PRÊMIO INOV. AÇÃO VALORPNEU

Os projetos PAVNEXT e RObUST foram os vencedores do Prémio Inov.Ação Valorpneu na categoria Negócio & Inovação. O projeto Hendrix Chair da Flowco recebeu uma menção honrosa. Na categoria Comunidade & Educação, o prémio foi para os projetos Jardim d'Areias e (Re)Animar Pneus. O projeto SimTyre recebeu uma menção honrosa nesta categoria.

O PAVNEXT aplica uma superfície de borracha no pavimento rodoviário, reduz a velocidade dos veículos e converte a energia mecânica produzida em energia elétrica. O RObUST cria novas aplicações a partir da borracha de pneus, como em materiais nanoporosos para tratamento de águas residuais, de efluentes industriais gasosos e para reações catalíticas e ainda matérias-primas para a indústria química. O projeto Jardim d'Areias pretende promover a Educação Ambiental através de atividades lúdicas e pedagógicas nos espaços públicos e privados, utilizando resíduos como matéria-prima. Já o (Re)Animar Pneus apresenta o Parkour como um desafio para a promoção de comportamentos saudáveis e de inclusão social.

No dia da cerimónia esteve ainda em debate o tema "Economia Circular", e do envolvimento das empresas, dos jovens e dos projetos dinamizadores.

## MARKKU ALEN EM CASTELO RODRIGO

O piloto finlandês de ralis, recordista de vitórias no Rally de Portugal, e que assinala este ano 40 anos sobre a vitória na Copa FIA de pilotos, prova precursora do Campeonato Mundial de Rali, e os 45 anos como piloto oficial, foi o cabeça de cartaz do XX Slalom Sprint de Castelo Rodrigo, uma especial edição de aniversário que celebra não apenas a permanência da modalidade numa vila do interior do país, como serve de agradecimento ao público mais participativo do slalom nacional. No espectáculo de 21 e 22 de julho, agendado para depois do fecho desta edição, o "finlandês voador" terá estado em Figueira de Castelo Rodrigo, tanto em pista com o Fiat 131 Abarth, como em sessões de autógrafos e fotografias com fãs e admiradores, e ainda com a oferta de um capacete autografado. Em 2018 a organização - Município de Figueira e Clube Escape Livre - conta com mais de 80 pilotos inscritos, entre eles alguns dos melhores do país.





## TESLA CHEGA À GUARDA

Desde o passado dia 16 de maio que a Guarda tem já disponível uma estação de supercarregadores para os veículos da Tesla. Situada no Hotel Lusitânia, conta com 8 Superchargers individuais e tem o propósito de ligar Portugal com Espanha, ao mesmo tempo que possibilita novas rotas entre o norte e o sul de Portugal. Esta é a terceira estação Supercharger do país, depois das estações de Fátima e Montemor-o-Novo, que totalizam 24 supercarregadores individuais, e que vem uma vez mais provar a centralidade da cidade mais alta. A Tesla criou esta rede mundial para carregar os veículos em longas viagens, sendo uma das soluções de carregamento mais rápida do mundo.

Tanto a rede de Superchargers como a de Destination Charging continuarão a crescer nos próximos meses, acrescentando novos locais de carregamento em Portugal, em locais estrategicamente pensados e delineados.



Os Driving Days, organizados pela Motorsponsor, desafiam-o a tirar partido de todas as potencialidades do seu automóvel em algumas das melhores pistas, e sem restrições. Para além dos já conhecidos "track-days", a organização iniciou também o conceito dos "Time Attack" em circuitos mais pequenos como o KIP. O calendário de 2018 já contou com deslocações a Jerez de la Frontera, Ascari e Montebancho, em Espanha, e ao circuito de Braga no passado mês de julho. O próximo evento será no incrível circuito de Portimão no dia 11 de agosto. A organização disponibiliza ainda o transporte das viaturas para o circuito em determinadas situações e promete trazer mais novidades. Mais informações em [www.drivingdays.pt](http://www.drivingdays.pt)

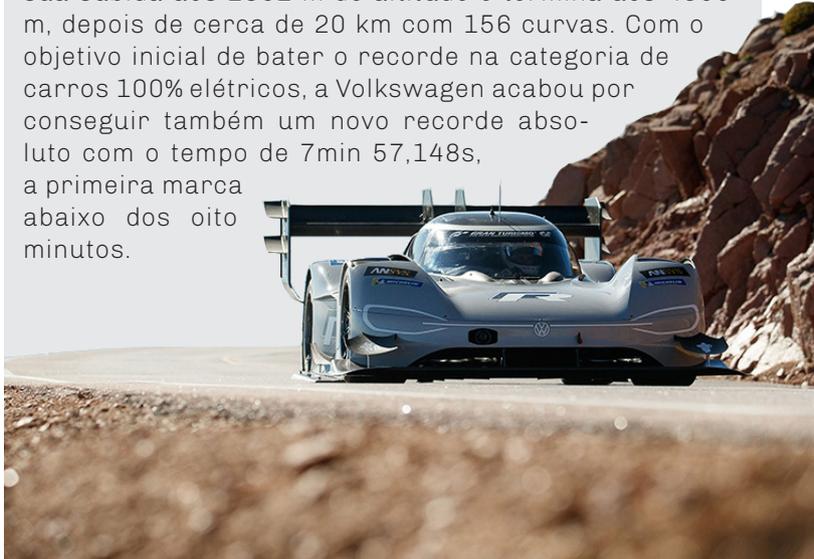
## NISSAN LEAF VENCE 1º PORTUGAL ECORALLY



O evento que foi a quarta etapa do Campeonato do Mundo Elétrico de Energias Alternativas da FIA, das onze provas que o compõe em 11 países distintos, realizou-se em Oeiras. A dupla Eneko Conde e Marcos Domingo da equipa AG Parayas Nissan #ecoteam cumpriu as duas etapas da prova, com nove especiais e um total de 372 km, 139 dos quais cronometrados, com apenas 529 pontos de penalização, ao volante de um Nissan Leaf 2.Zero

## CORRIDA PARA AS NUVENS

O Volkswagen I.D. R, conduzido pelo campeão Romain Dumas conseguiu finalmente um recorde em Pikes Peak para a marca alemã, batendo o anterior recorde do francês Sebastien Loeb ao volante de um Peugeot 208 T16. A apelidada de "corrida para as nuvens" inicia a sua subida aos 2862 m de altitude e termina aos 4300 m, depois de cerca de 20 km com 156 curvas. Com o objetivo inicial de bater o recorde na categoria de carros 100% elétricos, a Volkswagen acabou por conseguir também um novo recorde absoluto com o tempo de 7min 57,148s, a primeira marca abaixo dos oito minutos.





## NOVO VOLVO XC40

Vivemos num mundo, onde quanto mais... melhor. O que possuímos, acaba por nos possuir. Onde ter tudo, é tudo. Mas o mundo está a mudar. Apresentamos o novo Volvo XC40. Livre e inteligente, sem arrogância. Arrebatador, sem seguir modas. Minimalista, com alma Escandinava. Seguro, como qualquer Volvo. Definitivamente contracorrente. Porque ter tudo não é o essencial.

**NOVO VOLVO XC40.  
NADA MAIS DO QUE PRECISAS.**



PEDE JÁ UMA PROPOSTA  
EM [VOLVOCARS.PT](http://VOLVOCARS.PT)

MADE BY **SWEDEN\***

# ROBUSTEZ REFORÇADA

**DACIA** DUSTER

O Duster é um automóvel à escala global, e que tem o seu mérito por conseguir conquistar mercados com necessidades, mentalidades e modos de vida tão diferentes como os europeus, asiáticos e latino-americanos. Dos cinco milhões de Dacia produzidos, cerca de um quarto são versões Duster, motivo pelo qual a aposta da marca para a segunda geração foi bem forte e perceptível.

**A** pesar de em Portugal também já existir uma forte comunidade de entusiastas do modelo, por cá existe uma nuvem negra que dá pelo nome de Classes nas portagens, motivo pelo qual esta nova geração só agora chegou até nós. Para que a versão 4x2 pudesse ser considerada Classe 1 de acordo com o ridículo sistema de taxaçaõ das portagens nacionais, todas as versões integram um amortecedor específico, com um apoio da mola rebaixado em 20 mm. As molas variam em função dos pesos das diferentes motorizações e níveis de equipamento, com o objetivo de assegurar sempre o mesmo nível de conforto e de comportamento dinâmico, o que se verifica ao volante do novo Duster.

Com uma presença ainda mais marcante, graças a detalhes como os faróis dianteiros deslocados para as extremidades da carroçaria, a grelha alargada, o capot mais horizontal, a linha de cintura da carroçaria mais alta com as novas proteções na dianteira e traseira de dimensões superiores, mas também ao para-brisas mais inclinado e com uma base que avançou 100 mm, sem esquecer as novas barras de tejadilho em alumínio e as novas jantes de 17 polegadas. Também as assinaturas luminosas foram tidas em conta, com uma personalidade forte, tanto nos faróis diurnos em LED, repartidos em três segmentos, como na traseira com óticas formadas por quatro quadrados vermelhos e também com os faróis a serem empurrados para as extremidades da carroçaria.

**O novo Dacia Duster, na versão 4x2, é considerado Classe 1 nas portagens**





## EVOLUÇÕES APRECIADAS

No interior as diferenças são ainda mais notórias, com uma evolução na qualidade de materiais e montagem, no isolamento acústico, e na ergonomia de praticamente todos os comandos. Também os bancos são totalmente novos, contribuindo para um conforto acrescido, com maior capacidade de retenção e de apoio lombar, o banco do condutor beneficia agora de um apoio de braço e da possibilidade de ser regulado até 60 mm em altura, mais 20 mm que a anterior geração. A posição de condução também evoluiu, com o volante a ganhar regulação em altura e profundidade. Uma referência, igualmente, para os novos espaços de arrumação, com a capacidade total de 27,2 l, e para o porta-bagagens com um volume de 445 l na versão 4x2 e 411 l na versão 4x4, que pode reduzir para os 376 l optando por pneu suplente em vez de kit anti furo.

A direção é agora mais direta e bastante melhor a filtrar as irregularidades do piso ou mesmo os percursos mais duros e irregulares em fora de estrada já que ganhou assistência elétrica, o que juntamente com a melhorada insonorização contribuem para uma experiência de condução superior. Também no equipamento, mais uma vez, o novo Duster surpreende, com um sistema de câmaras 360°, sistema de aviso de ângulo morto, sensores de luz, cartão mãos livres com botão de Start/Stop e ar condicionado automático, para além do já característico sistema de info-entretenimento que agora acrescenta algumas informações úteis para as versões 4x4, como uma bússola e os diversos ângulos de inclinação do automóvel. A versão 4x4 inclui também um sistema de controlo de descidas e é inevitavelmente considerada Classe 2 nas portagens, garantindo as boas aptidões de todo o terreno e os bons ângulos de ataque (30°), saída (34°) e ventral (21°).

**O Novo Duster está mais moderno, mas sem comprometer a robustez que sempre o caracterizou**



O novo Duster já está disponível no mercado nacional com três níveis de equipamento e, para já, com as mesmas motorizações da anterior geração, o 1.2 TCe de 125 cv e o 1.5 dCi de 110 cv. O Diesel tem versões 4x2 e 4x4, podendo a primeira estar associada à caixa automática EDC de dupla embraiagem. Mais tarde chegará a versão GPL, com o motor SCe de 115 cv. Todos têm a garantia de três anos ou 100 mil km.

**O amortecimento da suspensão e a insonorização evoluíram substancialmente na nova geração**



### **DACIA** DUSTER 4X2

<b>GASOLINA 1.2 TCe</b>	<b>ESSENTIAL</b>	<b>14 900 €</b>
	<b>COMFORT</b>	<b>16 650 €</b>
	<b>PRESTIGE</b>	<b>18 400 €</b>
<b>DIESEL 1.5 dCi</b>	<b>COMFORT</b>	<b>19 650 €</b>
	<b>PRESTIGE</b>	<b>21 400 €</b>

### **DACIA** DUSTER 4X4

<b>DIESEL 1.5 dCi</b>	<b>COMFORT</b>	<b>22 150 €</b>
	<b>PRESTIGE</b>	<b>23 900 €</b>



# valorpneu

Porque existe Amanhã

# TUDO O QUE RECICLAMOS FAZ BOM AMBIENTE

Anualmente, a Valorpneu e os seus parceiros recolhem e transportam todos os pneus usados gerados em Portugal, dando-lhes como parte do seu destino final a reciclagem, para recuperação das matérias-primas e utilização em novas soluções que contribuem para um amanhã melhor. **Tudo o que a Valorpneu faz, faz Bom Ambiente.**

Uma iniciativa:

ASSOCIAÇÃO  
AUTOMÓVEIS  
DE PORTUGAL

**ACAP**



Associação  
Nacional de  
Indústrias de  
Pneus

**anirp**

[www.valorpneu.pt](http://www.valorpneu.pt)

# FAMÍLIA COMPLETA

HONDA CIVIC



**A Honda completou recentemente a gama Civic com a chegada não só da carroçaria Sedan, como também da motorização Diesel. Segundo a marca existe um Civic ideal para cada um de nós. Será?**



**A** atual geração do Honda Civic tem sido um sucesso um pouco por toda a Europa, e não só. Isto apesar da marca optar por não incluir na gama uma versão carrinha e de só agora ter apostado na versão Diesel. Recentemente tivemos oportunidade de ensaiar cada uma das duas carroçarias, com as três motorizações disponíveis na gama, em vários tipos de estrada e percurso, onde pudemos comprovar o bom produto que a marca japonesa colocou no mercado. Entre os dois motores VTEC Turbo, o 1.0 l de 129 cv e o 1.5 l de 182, ou a mais recente opção Diesel com o 1.6 l de 120 cv, esta última só disponível com caixa manual de seis veloci-

dades, ao passo que as anteriores podem ser combinadas com uma caixa automática CVT, todos eles primam por uma condução que equilibra o desempenho com a economia, funcionalidade e espaço. Com sete níveis de equipamento, os opcionais e sistemas disponíveis na gama Civic abrangem todos os capítulos, da segurança à tecnologia, sem esquecer o conforto ou até mesmo a desportividade. O Sedan, conta apenas com o motor mais potente a gasolina e três níveis de equipamento, oferecendo uma estética mais familiar e conservadora, com apenas quatro portas

**O Honda Civic Sedan  
está disponível desde  
28 350 euros, enquanto  
a versão Diesel do Civic  
de cinco portas começa  
nos 27 300 euros**

## EDIÇÃO ESPECIAL

A Honda apresentou também uma versão ainda mais especial do seu desportivo, o Honda Civic Type R. Aproveitando a ligação da marca ao piloto português Tiago Monteiro, esta edição está diretamente relacionada com este, desde logo pelo número 18, que tem acompanhado o piloto. Para além disso é também o número de unidades disponíveis, apenas para Portugal, e numeradas no interior. Com mais alguns pormenores específicos como as capas dos espelhos em vermelho, e alguns *badges* no exterior e interior, as alterações mais significativas são no pronunciado *aileron* agora em carbono, e o escape Remus, para uma sonoridade mais apurada. A edição especial #18 já está disponível por 55 900 euros.



# TRADIÇÃO SUECA

**VOLVO** V60



**A tradição da Volvo na produção de carrinhas começou em 1953, com o lançamento da Volvo Duett e, desde então, a nível mundial, a Volvo já vendeu mais de seis milhões de carrinhas.**

**T**endo por base a nova plataforma SPA da Volvo – Scalable Product Architecture – a nova Volvo V60 é sinónimo de elegância e versatilidade, e constitui um novo capítulo na história de sucesso da marca em design e em desenvolvimento destes modelos.

Mais comprida mas também mais baixa e estreita, a nova Volvo V60 reflete o design escandinavo, com linhas elegantes e carácter atlético, possuindo nova grelha frontal e nova identidade nas luzes dianteiras e traseiras. O interior é marcado pelo conforto e organização, com aposta na ergonomia e detalhes refinados. O conjunto resulta num ambiente que cria uma sensação de luxo e conforto a bordo. Na parte de trás o espaço para as pernas cresceu e o tejadilho de vidro panorâmico (opcional) com cortina elétrica oferece luminosidade ao habitáculo. A bagageira, com capacidade de 529 l, é nova referência e dispõe de suporte de fixação rebatível que impede o deslizamento de objetos, e de compartimento escondido sob o piso de carga, para além de portão elétrico disponível com função mãos-livres.

Na estrada, o chassis e a suspensão proporcionam um controlo excepcional, e na frente, a suspensão desportiva permite um melhor contacto com a estrada. O comportamento dinâmico da V60 pode ser personalizado através de quatro modos de condução que permitem configurar motor, caixa de velocidades, acelerador e direção.

A nova V60 vem equipada com um avançado pacote de sistemas de segurança ativa e passiva, entre eles o Oncoming Mitigation com travagem, uma estreia mundial da Volvo que deteta veículos em contramão. Para além disso inclui a Safety Cage – a estrutura robusta da Volvo, a Oncoming Lane Mitigation, o Lane Keeping Aid e o Run-off road Mitigation que o redirecionam à faixa de rodagem e trajetória ou travam o veículo. O sistema PilotAssist de condução semiautónoma, funciona agora até 130 km/h.

Disponível em quatro motorizações distintas (D3, D4, T6 e T8) com diferentes níveis de equipamento entre as versões Kinetic, Momentum e Inscription, os preços variam entre os 43 500 euros da versão V60 D3 Kinetic com caixa manual, aos 59 900 euros da V60 T8 Twin Engine.



**A primeira geração da V60 foi apresentada em 2010, e atingiu recentemente as 400 mil unidades vendidas**



# REGRESSO ESPERADO

SUZUKI SWIFT SPORT



**A terceira geração do Suzuki Swift Sport apresenta-se muito mais moderna e com inúmeras evoluções, nomeadamente... um turbo!**

rior. A nova plataforma permitiu-lhe também perder 80 kg, ficando-se abaixo dos 1000 kg, o que lhe confere uma boa relação peso/potência. O *kit* aerodinâmico é composto por para-choques específicos, saias laterais, grelha frontal exclusiva, jantes de liga leve de 17" em dois tons, *spoiler* traseiro pronunciado e dupla ponteira de escape embutidas nas extremidades do para-choques.

rorlink, Bluetooth, Navegação e ainda câmara traseira. No capítulo da segurança e ajudas à condução dispõe de travagem de emergência autónoma, alerta de mudança involuntária da faixa de rodagem, alerta anti-fadiga, assistente de máximos, cruise control e limitador de velocidade, tudo de série.

**O motor tem uma disponibilidade constante sem precisar de rotações elevadas e o comportamento dinâmico do chassis revelou-se eficaz, bem como os travões**

**D**esde logo este é o primeiro Swift Sport a receber uma motorização turbo. A alma do novo Swift Sport é agora o bloco 1.4 Boosterjet de 140 cv de potência que recorre a uma caixa manual de seis velocidades. As maiores evoluções estão presentes nos 230 Nm de binário, que permitem uma condução mais emotiva, e nos consumos anunciados de apenas 5,6 l/100 km.

Com um desenho exterior repleto de pormenores que lhe conferem um aspeto desportivo, o novo Swift Sport apresenta também uma maior distância entre eixos e uma menor altura ao solo face ao ante-

No interior todos os materiais foram revistos e melhorados, e uma vez mais com pormenores que recordam a veia desportiva do modelo, como os apontamentos em vermelho, os pedais em alumínio, mas acima de tudo os bancos desportivos estilo *baquet* com costuras a vermelho. Com um interior simples mas moderno, à semelhança do que caracteriza o modelo base, não falta uma longa lista de equipamento de série, da qual destacamos o ar condicionado automático, faróis LED automáticos, vidros escurecidos, bancos aquecidos, botão de arranque sem chave, para além do sistema de infoentretenimento com ecrã tátil de sete polegadas que integra as tecnologias Apple CarPlay, Android auto, Mir-

O novo Swift Sport vê também a lotação aumentada de quatro para cinco lugares e conta com três anos de garantia. Já disponível e com fortes ambições, a nova geração do pequeno desportivo da Suzuki foi desenvolvida para proporcionar a máxima emoção ao volante, mantendo o legado das anteriores, e tem no preço a sua principal arma, 20 178 euros com campanha de lançamento e todo o equipamento referido.

# Audi Q5. O momento é agora.

Responda à chamada e parta à descoberta com o Audi Q5. Ilumine o caminho com os faróis Audi Matrix LED\*, para uma visibilidade impressionante. Ligue-se ao mundo com o Audi connect\*, que o liga ao seu automóvel e a todas as plataformas digitais. E deixe-se embalar com a suspensão pneumática\* e com o sistema quattro\* com tecnologia ultra para uma condução mais eficiente, leve e confortável. A sua liberdade está a chamar.



\*equipamentos opcionais



Audi  
recomenda Castrol EDGE Professional



Consumo misto (l/100km): 4,5-7,1.  
Emissões de CO<sub>2</sub> (g/km): 117-154.

**Audi** Na vanguarda da técnica



# RAÇA SUPERIOR

RENAULT MÉGANE RS

O novo Renault Mégane RS era já aguardado por muitos, ou não fosse ele um dos mais cobiçados e interessantes “hot hatch” do mercado. Fomos até ao Circuito do Estoril conhecê-lo.

**H**á muito que o departamento da Renault Sport não brinca em serviço quando se trata de conceber um automóvel que carregue a sigla RS, e o último Mégane RS deixou a fasquia muito elevada, motivo pelo qual as expectativas para esta geração são bastante elevadas. Guarda-lamas 60 mm mais largos, para-choques específicos, saídas de ar laterais, difusor traseiro e pronunciada saída de escape central compõem o habitual visual mais agressivo, em conjunto com a nova cor exclusiva Laranja Tonic. No interior predominam pormenores com aspeto de fibra de carbono, costuras a vermelho e materiais em couro e Alcantara.

**Já está disponível a partir de 38 780 euros para a versão de caixa manual e 40 480 euros para a versão de caixa automática**

## O QUE MUDA?

O bloco passou a ser um 1.8 litros turbo com 280 cv e 390 Nm de binário, podendo estar disponível com caixa manual ou automática de dupla embraiagem, ambas de seis velocidades.

**250 km/h de velocidade máxima e 5,8 s dos 0-100 km/h**

Recebe o sistema 4CONTROL de quatro rodas direcionais, já presente em outros modelos da marca, e que lhe confere mais agilidade e eficácia. Disponível apenas na carroçaria de cinco portas, é também o primeiro Mégane RS a receber um sistema digital para melhorar o som do motor, já que neste aspeto o anterior bloco 2.0 era superior, mas ganha cinco modos de condução. Para além da já referida opção pela caixa manual ou automática de dupla embraiagem, o Mégane RS irá estar disponível com chassis Sport e chassis CUP e vai receber mais tarde a versão mais vitaminada, o RS Trophy, com 300 cv de potência.

## EXPERIÊNCIA INTENSA

A experiência de condução do Mégane RS no Circuito do Estoril é sempre intensa, e não dá para conseguir explorar todo o seu potencial, mas apenas e só porque o tempo é curto. Ainda assim deu para perceber que o novo Mégane RS não defrauda as altas expectativas que lhe foram depositadas, com um comportamento firme fruto da suspensão com quatro amortecedores com batentes hidráulicos de compressão, inspirada nos ralis, e uma disponibilidade constante à saída das curvas, com uma travagem precisa, continuando a ser possível posicionar o chassis exatamente onde o condutor pretende, com uma condução ainda mais facilitada, ágil e precisa, conseguida também pelo sistema 4CONTROL, que torna a direção mais direta.



# O REGRESSO DA LENDA

## ALPINE A110

Dos modelos criados pela Alpine entre o ano de 1955 e o ano de extinção da marca, em 1995, o A110 foi, provavelmente, o mais emblemático com cerca de 7176 unidades produzidas, dos 30 mil Alpine que saíram da fábrica de Dieppe, em França.

O nome Alpine faz referência às estradas de montanha dos Alpes, e a filosofia da marca foi desenvolver automóveis desportivos com prestações invejáveis sem recorrer a extrema potência. Para Jean Rédélé, fundador da marca, um automóvel desportivo tinha que ser ágil, compacto e leve. Foi com base nestas premissas que a marca alcançou não só o sucesso em competições, como o reconhecimento de muitos que ainda hoje recordam com saudade os tempos da presença da Alpine no automobilismo. Para esses, boas notícias(!) a Alpine está de volta e foi precisamente com o novo A110 que a marca decidiu ressuscitar das cinzas. A inspiração do novo Alpine é óbvia, e a marca mantém-se fiel aos prin-

cípios de outrora. A estrutura completa em alumínio confere-lhe um reduzido peso de cerca de 1100 kg, o centro de gravidade baixo com uma distribuição de peso quase perfeita e um motor em posição central conferem-lhe uma agilidade única, e as contidas dimensões fazem do novo A110 um automóvel muito compacto. O fundo totalmente plano confere-lhe uma aerodinâmica que dispensa qualquer outro apêndice aerodinâmico. O regresso do Alpine A110 foi pensado de forma a oferecer o máximo prazer de condução, o que não está ao alcance de todos, já que as primeiras 1955 unidades especiais esgotaram rapidamente, e as seguintes têm uma lista de espera muito significativa, mesmo para os que pretendem investir os cerca de 60 mil euros.

## ALPINE EM LISBOA

Já abriu em Lisboa o primeiro e único espaço dedicado à Alpine, com formação específica para a nova marca. Integrado nas instalações da Renault Retail Group em Chelas, o espaço conta com um *showroom* dedicado, um comercial específico e um técnico qualificado para a marca, para além de técnicos especializados na carroçaria do Alpine, totalmente em alumínio. A Renault Chelas é um espaço de reconhecimento, responsável pela venda anual de cerca de 5500 automóveis novos, 2300 usados e com mais de 23 mil entradas de oficina, com um volume de negócios de 181 milhões de euros, e mais de 165 postos de trabalho.

## AO VOLANTE

No breve contacto em pista pudemos comprovar o casamento perfeito entre o bloco de 1.8 l de 252 cv e a caixa automática EDC de sete relações, assim como a agilidade de um automóvel que depressa acusa o seu reduzido peso, tanto na entrada como na saída de cada curva. O interior transpira bom gosto e espírito desportivo com *baquets* Sabelt que contribuem para a experiência ao volante de um carro que tem tudo para ser... o (bom) regresso de uma lenda!



**O Alpine A110 tem uma relação peso/potência de 4,3 kg/cv e atinge os 100 km/h em 4,5 s**



# EVERYTHING TO SUCCEED

**KIA** CEED

Desenhado, desenvolvido e produzido na Europa, o novo Kia Ceed evoluiu e, com cerca de 16 000 unidades vendidas no nosso país, tem sido o modelo mais vendido da marca, que agora tem tudo para ser uma nova referência no segmento, nomeadamente na dinâmica e, com um “preço canhão”.



**O Kia Ceed é o melhor do seu segmento em espaço para os ocupantes e oferece agora uma dinâmica invejável**



## MOTORES E EQUIPAMENTO

A nova geração recebe também alterações nas motorizações com a inclusão de um novo bloco 1.4 T-GDi a gasolina com 140 cv e um novo 1.6 CRDi com potências de 115 cv e 136 cv. As duas versões mais potentes estão disponíveis com caixa automática de sete relações (7DCT), para além da manual de seis velocidades. Mantém-se ainda o 1.0 T-GDi a gasolina com 120 cv e caixa manual, que se prevê vir a ser o mais vendido. Todas elas serão eletrificadas em 2019, dando origem a versões *mild-hybrid*, de forma a uma redução de consumos e emissões poluentes. Aos níveis de equipamento SX e TX já disponíveis, junta-se em 2019 o GT Line. Chegará também, durante o próximo ano, a versão GT, com motor 1.6 l turbo de 200 cv.

Recheado de equipamento como é costume, a versão TX conta com carregador sem fios, sistema de navegação com ecrã tátil de oito polegadas, bancos em tecido e pele, jantes de liga leve de 17" e chave inteligente, para além dos diversos sistemas de auxílio à condução. Como opcional estão as luzes *full LED*, o sistema de som JBL com sete colunas, o pacote "Leather" que inclui bancos em pele aquecidos e ventilados com memórias e ainda o pacote de condução avançada, que inclui sistemas que atingem já o nível dois de condução autónoma.



O novo Kia Ceed já está disponível com preços que começam nos 18 440 euros da versão 1.0 T-GDi de 120 cv e nível de equipamento SX, até aos 27 640 euros do 1.6 CRDi 7DCT TX, passando pelos 22 940 euros do 1.4 T-GDi TX, todos eles com campanha de lançamento. A Sportswagon acrescentará 1200 euros em qualquer uma das versões.

**É** um dos produtos mais importantes do construtor sul-coreano, e combate num segmento onde alguns dos seus concorrentes já conheceram cerca de dez gerações, enquanto esta é a terceira geração do Kia Ceed, desde 2007. Concebido com o objetivo de ser um produto global com baixos custos de utilização, o novo Ceed pretende também conquistar clientes pelo seu lado mais emocional. Para o conseguir, todo o aspeto exterior foi renovado. Contamos com nova assinatura LED de série e uma nova grelha "tiger nose" mais pronunciada, proveniente do topo de gama da marca, o Kia Stinger. A linha de cintura é agora mais horizontal e na traseira existem também luzes diurnas em LED, uma vez mais de série e inovadoras no segmento.

No interior as alterações também foram significativas, para além da habitual qualidade de materiais e montagem, contamos com uma consola mais virada para o condutor, e um espaço nos lugares traseiros que o classificam como o melhor na sua classe. A bagageira também cresceu para os 395 l, e atinge os 1291 l com o rebatimento dos bancos, uma vez mais o melhor valor do segmento. A versatilidade também se destaca da concorrência.

O calcanhar de Aquiles da anterior geração era precisamente a dinâmica, motivo pelo qual a equipa de desenvolvimento do novo Ceed se focou nesta questão, atribuindo-lhe um novo carácter através de uma nova plataforma, mais rígida mas mais leve, e a aplicação de uma nova suspensão com afinações para garantir não só o conforto como um comportamento dinâmico superior, para além de uma direção 17% mais direta e precisa. A maior oferta de sempre de equipamento e motorizações é ainda reforçada por duas novas versões que chegarão mais tarde, uma Shooting Break, e outra que se prevê ter aptidões de SUV, para além da Sportswagon que chegará em outubro com 625 l de bagageira.





# VOLVO XC À DESCOBERTA

VOLVO XC ADVENTURE

**O fim-de-semana de 14 e 15 de abril foi diferente para os Volvo XC que saíram do asfalto para dar asas ao seu lado mais aventureiro.**

O Volvo XC Adventure permitiu demonstrar aos cerca de 90 participantes em 40 viaturas um pouco do que se pode explorar no fora de estrada, num programa multifacetado.

Depois do encontro com o grupo de aventureiros Volvo e do pequeno-almoço de boas vindas, realizou-se o briefing e trocaram-se as primeiras impressões entre participantes de vários pontos do país.

Depois, foi o encontro com a história, num ritmo de descoberta e diversão que teve como nome Volvo Paper Challenge, um desafio com os Volvo por alguns pontos turísticos, onde não faltaram encontros com personagens históricas nacionais, reavivadas pelos elementos da Associação Hereditas, da Guarda,

que facultaram pistas, informações históricas e dois dedos de conversa, num percurso que começou perto do Padrão dos Descobrimentos e terminou no Parque das Nações.

Proseguiu-se então para a margem sul, saindo de asfalto e passando aos trilhos de terra, alguns com lama, e passagem de cursos de água até Palmela, onde decorreu o almoço na Pousada desta localidade com alguns dos sabores mais típicos.

Novo percurso seguiu por estradões até Vila Nogueira de Azeitão. A chegada à Casa Grande da Quinta do Perú ficou marcada por experiências de condução, desta vez ao volante do novo Volvo XC40, Carro Europeu do Ano 2018, que a Volvo Portugal quis dar a conhecer, antes do lanche de entrega dos troféus SPAL e encerramento.

*“Foi mais um inesquecível dia em ‘Família Volvo’, festejando os recentes prémios internacionais conquistados pelos XC40 e XC60, que demonstraram todo o seu potencial fora do asfalto. Obrigada ao Escape Livre por mais uma organização imaculada!”*

Aira de Mello, Diretora de Marketing e RP da Volvo Car Portugal



VEJA O VIDEO AQUI

# AVENTURA AFN COM SABOR A VERÃO

AVENTURA AFN ESCAPE LIVRE



O Yamaha YXZ durante os co-drives

O dia 5 de maio foi de Aventura AFN Escape Livre, uma ação por fora de estrada com as componentes turística, gastronómica, com todo o terreno, convívio e adrenalina, com a realização de um co-drive com Pedro Mello Breyner.

**D**esafio lançado, e responderam à chamada 34 viaturas 4x4 e cerca de uma centena de pessoas. A sorte da meteorologia favoreceu os audazes, permitindo desfrutar em pleno de um dia de aventura.

Após o pequeno-almoço servido no Casa do Pinheiro Manso, Quinta do Perú, em Vila Nogueira de Azeitão, a caravana partiu para os trilhos com destino ao Cabo Espichel e ao Santuário Nossa Senhora do Cabo, com honras de visita guiada.

A água continuou a acompanhar os destinos dos aventureiros. Partindo para Sesimbra, e já de apetite desperto, o almoço decorreu no Clube Naval, com vista para as embarcações.

Após novos percursos fora de estrada, o evento mudou então de tema, passando ao vinho e às vinhas na sede da Bacalhã Vinhos de Portugal. No interior, o museu e a adega deslumbraram os participantes que ainda beneficiaram de uma prova de vinhos da conceituada quinta.

De regresso à Quinta do Perú, e após percursos de muito pó, lamas e areias, novas experiências e atividades típicas das emoções e das temperaturas de verão. Por caminhos arenosos e florestais, Pedro Mello Breyner conduziu, um Yamaha YXZ, igual aquele com que participou no Dakar 2018, gerando diversão e muita adrenalina aos participantes mais destemidos.

O lanche ao ar livre e a entrega dos troféus SPAL marcaram o encerramento deste evento, onde a satisfação dos participantes se evidenciou em cada momento.



VEJA O VIDEO AQUI

# MULHERES AO PODER!

**SHE'S MERCEDES**  
OFF ROAD EXPERIENCE



**O segundo She's Mercedes Off Road Experience, foi um passeio inserido na estratégia e projeto She's Mercedes da marca alemã.**

**A**s 24 condutoras chegaram destemidas e partiram felizes. Conheceram um pouco do Oeste, experimentaram ou repetiram as emoções da condução fora de estrada, trocaram contactos, e usufruíram da tecnologia 4MATIC para alcançar os lugares mais inóspitos.

Entre Torres Vedras e Mafra, o evento reuniu 24 condutoras da marca alemã e um total de quase 80

participantes. O binómio condutoras / Mercedes-Benz voltou a dar provas de que as aventuras são para mulheres dinâmicas, inspiradoras, comunicativas e capazes de abraçar projetos e ideias fora do... asfalto.

O Hotel Dolce Campo Real, em Torres Vedras foi o ponto de encontro da comitiva e, logo após o pequeno-almoço, estava dada a partida para o alto da Serra do Socorro por caminhos rurais e corta-fogos. No topo, o panorama de perder de vista para as serranias, os campos agrícolas e Torres Vedras, deu lugar a uma visita guiada ao santuário da Sr<sup>a</sup> do Socorro, que contou com a colaboração do município de Mafra.

Entre moinhos, eólicas e vinhas, a chegada à Tapada de Mafra, onde decorreu o almoço, e toda a sua beleza florestal, brindou a caravana com a aparição de javalis e veados, momentos apreciados por todos. As condutoras partiram depois para a visita guiada ao Palácio Nacional de



Mafra. O percurso seguinte serviu de novo teste de condução, desta vez em trilhos mais arenosos e empoeirados junto ao mar, com uma paragem aproveitada para pura descontração.

O regresso à unidade hoteleira ficou marcado por um lanche com oferta de troféus SPAL e com uma prova de vinhos acompanhada por Rui Penetra, do município de Torres Vedras, no âmbito da Cidade Europeia do Vinho em 2018. Estava concluído, com um brinde, mais um grande evento!



VEJA O VIDEO  
AQUI

# GAMA SUV PEUGEOT

NUNCA OS SUV FORAM TÃO LONGE



SUV PEUGEOT 2008



SUV PEUGEOT 3008



SUV PEUGEOT 5008

MARQUE O SEU  
TEST DRIVE EM PEUGEOT.PT



GRIP CONTROL  
PEUGEOT i-Cockpit®  
NAVEGAÇÃO CONECTADA 3D COM eCALL



**PEUGEOT**

# DIVERSÃO E HISTÓRIA

TT TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE COIMBRA



**O TT Centenário Tribunal da Relação de Coimbra, integrado no programa de comemorações que decorrem ao longo do ano, seguiu no encalço do Infante D. Pedro pela região centro, percorrendo trilhos por fora de estrada. Um dia diferente marcado pela descontração e pelo conhecimento da história.**

O Infante D. Pedro, 1º Duque de Coimbra, foi o responsável pela compilação e sistematização de todas as leis em vigor que deram origem às Ordenações Afonsinas, em 1446, o primeiro código sistemático das leis nacionais. Partindo deste tema central, uma caravana de 80 magistrados e colaboradores do Tribunal da Relação de Coimbra pegaram nas viaturas 4x4 e seguiram por trilhos alternativos e algum asfalto entre pontos-chave do Ducado.

A aventura exclusiva teve como ponto de partida a cidade dos estudantes e incluiu visita à Igreja do Palácio de S. Marcos, passagem nos arrozais e junto ao Celeiro dos Duques de Aveiro, e visita guiada ao Convento dos Anjos em Montemor-o-Velho. Rumo a oeste, já na Figueira da Foz, foram recebidos pelo autarca João Ataíde e pararam no Miradouro da Bandeira antes de continuar pela serra da Boa Viagem e Mira, até à chegada a Cantanhede, terra de vinhos e boa gastronomia. Na adega local decorreu o jantar de encerramento com entrega dos troféus SPAL.

Paisagens, confraternização, história, património e gastronomia, num programa sempre acompanhado do historiador e professor Pinheiro Marques, que adicionou informação interessante sobre os diversos locais.

*"Um passeio que excedeu as nossas expectativas, proporcionou um contacto direto com o percurso do Infante D. Pedro e teve a mais-valia da colaboração do Professor Pinheiro Marques e do Clube Escape Livre."*

Luís Azevedo Mendes, presidente da Relação de Coimbra



# TT MATOS & PRATA CONFIRMA SUCESSO

MATOS & PRATA EVENTO X



Foi o terceiro ano de encontro de clientes Matos & Prata por fora de estrada, e que desta vez se estendeu para dois dias de convívio, trilhos, adrenalina e grandes paisagens. Os vários modelos X da BMW saíram do asfalto nos dias de 19 e 20 de maio em clima quente e ambiente descontraído.



Os BMW voltaram a sair do asfalto em mais um Matos & Prata - Evento X, um encontro co-organizado pelo concessionário presente na Guarda e em Castelo Branco e pelo Clube Escape Livre.

No programa onde não faltaram momentos de degustação da gastronomia raiana, boa disposição, troca de impressões e sobretudo desfrute de todas as capacidades das viaturas, destaque para alguns dos pontos de visita: capela de Santo António, em Monforte da Beira, e a Aldeia Histórica de Idanha-a-Velha. Na história milenar, o Parque Iconológico de Penha Garcia, para observação dos icnofósseis. Na gastronomia, uma multiplicidade de sabores raianos, além da viagem até ao período medieval, com um jantar à época, com trajes a rigor e artes de fogo, e na componente etnográfica e cultural, visita ao Centro Cultural Raiano, em Idanha-a-Nova.



*“É um evento de elevada importância para a fidelização de clientes e para dar a conhecer as capacidades das viaturas da marca que representamos. Foi com muito agrado que os clientes classificaram muito positivamente o evento, e muitos deles já se inscreveram para o próximo ano. Agradeço também a colaboração da Câmara Municipal de Idanha-a-Nova pelo excelente contributo nos vários momentos deste evento”.*

José Prata,  
gerente do Matos & Prata

**U**ma centena de participantes em 31 viaturas partiram de Castelo Branco rumo a Idanha-a-Nova, por corta fogos, estradões e até passagens a vau.

# 7ª AVENTURA DACIA NO NORTE

## AVENTURA DACIA 4X2

A variedade climatérica no fim-de-semana de 8 a 10 de junho juntou-se à multiplicidade de trilhos selecionados para a 7ª Aventura Dacia 4x2, onde não faltaram desafios, experiências ao volante e adrenalina para realizar o percurso entre Mondim de Basto, Amarante e Lamego. Foram também inúmeras as paisagens percorridas, entre as serras do Alvão, Cabreira, Marão e Meadas, e os sabores gastronómicos. A caravana Dacia prima sempre por gente bem-disposta, o que contribui para o sucesso do evento, ano após ano.



VEJA O VIDEO  
AQUI



**U**m número recorde de participantes, 120, marcou presença nesta Aventura e 46 equipas vindas de norte a sul do país e da vizinha Espanha voltaram a mostrar a fibra da família Dacia. Alinhados no Agua Hotels de Mondim de Basto, que além da qualidade de alojamento ainda dispõe de serviços Spa, a grande surpresa foi uma “linha de partida” com os novos Duster: a Dacia brindou os participantes que até hoje não faltaram a nenhuma edição, com a disponibilização das primeiras unidades da nova geração Duster, que até à data ainda não estava no mercado. Depois, por virtude do forte nevoeiro e chuva, domingo amanheceu com sol, mas isso não impediu a caravana bem disposta de seguir para a cascata de Fiskas do Ermelo, num percurso onde o dilúvio exigiu cuidados de passagem e adicionou dezenas de outras cascatas pelas encostas. Já do outro lado do Douro, na Serra das Meadas, o sol apareceu de novo e permitiu uma despedida em grande da aventureira família Dacia. Para o ano há mais!

## Os mais ousados quiseram mesmo levantar as quatro rodas do chão, experimentando a adrenalina do famoso salto da Lameirinha

As temperaturas amenas de sábado compensaram a ameaça de chuva, e a caravana partiu para trilhos enlameados, corta-fogos empedrados, e trilhos em

altitude. Passaram pelas Minas Fonte Figueira até chegar, já com sol, a Amarante, onde visitaram a igreja de S. Gonçalo. Após o repasto, deu-se a passagem no centro de interpretação do Castelo de Arnóia, rumo aos troços do Rally de Portugal. A aldeia de Agra acolheu os participantes com um lanche e os momentos seguintes, antes do regresso ao hotel, foram marcados pela forte presença de gado solto pelas encostas da serra, atravessando-se tranquilamente à frente dos Dacia.

É certo que os encantos paisagísticos de Mondim e da serra do Marão podiam ter sido mais apreciados se, em vez do nevoeiro e chuva, domingo amanhecesse com sol, mas isso não impediu a caravana bem disposta de seguir para a cascata de Fiskas do Ermelo, num percurso onde o dilúvio exigiu cuidados de passagem e adicionou dezenas de outras cascatas pelas encostas. Já do outro lado do Douro, na Serra das Meadas, o sol apareceu de novo e permitiu uma despedida em grande da aventureira família Dacia. Para o ano há mais!



# ANIVERSÁRIO ESPECIAL

## CÁPSULA DO TEMPO GUARDA 2050

A Cápsula do Tempo Guarda 2050 celebrou o seu quinto aniversário no dia 1 de julho, mas desta vez adicionou ao seu habitual programa um novo marco na cidade da Guarda: na Encosta do Tempo está agora instalada uma escultura – um relógio de sol com dois metros de altura.

O monumento foi inaugurado pelos parceiros do projeto e conta com o apoio da Roamer, a prestigiada marca relojoeira suíça que se quis associar à Cápsula do Tempo, dando forma à ideia criada pelo arquiteto da Guarda António Saraiva, e ali reforçar os conceitos da passagem de tempo, adicionando arte àquele espaço tranquilo e com vista privilegiada a 360°. A Roamer nomeou ainda os parceiros (Clube Escape Livre, Instituto Politécnico da Guarda, Rádio Altitude, Transportes Bernardo Marques, SPAL, Câmara Municipal da Guarda e a Freguesia da Guarda) como embaixadores da marca, oferecendo um relógio a cada um.

O segundo grande momento deste aniversário aconteceu no auditório do Instituto Politécnico da Guarda e pretendeu, como sempre, enriquecer o debate sobre o desenvolvimento da região. Pedro Machado, presidente do Turismo do Centro de Portugal explicou no tema "Portugal Inteiro, o combate ao Interior", a importância de uma estratégia turística que já não aposta no "Portugal de Algarve, sol e praia", mas na infinidade de destinos e ofertas singulares e diferenciadoras de cada região, desenvolvidas com uma vocação ibérica. "É preciso acabar com o mito da interioridade, da desertificação e do despovoamento", frisou. "O turismo de natureza, turismo gastronómico, turismo de aventura, turismo ativo são as âncoras para este modelo de desenvolvimento do território", referiu.

As comemorações contaram, como habitualmente, com o cinzelar da pedra 2018 no Passeio do Tempo que circunda a cápsula, este ano a cargo de Rui Isidro, diretor da Rádio Altitude - emissora que assinala 70 anos. Seguiu-se a plantação da quinta árvore pelos presentes, um cipreste de Leyland. As cerimónias terminaram com o lançamento de mais uma chávena de coleção da autoria de António Saraiva, entregue a todos os presentes, e que reforça os conceitos do tempo e do relógio.

*"A Guarda tem um produto que é cada vez mais caro sobretudo nos mercados internacionais: o silêncio e o tempo. Hoje, a Guarda pode ser o epicentro daquilo que sabemos que os turistas querem: tempo para si próprios".*

Pedro Machado, Presidente do Turismo do Centro de Portugal





# 30 ANOS RALI DA GUARDA

**RALI** BRIDGESTONE FIRST STOP GUARDA

**Pela segunda vez, Nuno Antunes venceu o Rali Bridgestone / First Stop Guarda 2018, após o interregno de um ano, recuperando o lugar cimeiro do pódio, numa luta renhida com o profissional Francisco Carvalho.**

**F**oi entre os dias 29 de junho e 1 de julho que decorreu a 30ª edição do Rali da Guarda. No percurso instalado junto ao mercado municipal, Nuno Antunes, em MINI John Cooper Works GP, realizou a prova em 39,053 s, com apenas 28 centésimas de diferença de Francisco Carvalho, em Mini 1275 GT, que já venceu o Rali da Guarda por nove vezes. Araújo Pereira, em Skoda Fabia, repetiu o bronze de 2017, realizando a prova em 41,635 s.

As melhores prestações femininas foram as de Olga Marlene Pereira, em Peugeot, que cumpriu o percurso em 59,137 s, seguida de Teresa Reis, em Mercedes, 59,790 s e Bianca Bessa, em Fiat. O espumante em garrafa magnum de Figueira de Castelo Rodrigo acompanhou todas as subidas ao pódio.

Destaque ainda para as prestações mais descontraídas de Pedro Gil, em táxi, e André Coelho, a substituir o pai ao volante de um pequeno Ferrari elétrico infantil.

A boa disposição e as brincadeiras, típicas deste rali, aconteceram também na competição entre Renault, Ford e Bridgestone / First Stop, envolvendo os participantes. Na ação "Conhecimento em Velocidade", sobre vocabulário da língua portuguesa, a Bridgestone / First Stop conquistou a sua vitória pela criatividade.

No Rali, as 45 equipas de representantes das marcas automóveis, pilotos, organizadores e jornalistas realizaram ainda um percurso de estrada que ligou os concelhos da Guarda e de Pinhel, conheceram o pátio de ouro de Cidadelhe que em breve passará a ter espaço próprio de visita, e visitaram o Museu Municipal de Pinhel.

O evento contou com forte presença e apoio da Comissão Vitivinícola Regional da Beira Interior, que realizou uma prova de vinhos, e da SPAL, responsável pelos troféus aos vencedores e pelos troféus de participação. Também a Câmara da Guarda, Turismo do Centro e BP realizaram algumas ofertas.



## ALBUQUERQUE NA LUTA PELA VITÓRIA



O piloto de Coimbra voltou a acelerar do outro lado do Atlântico. Filipe Albuquerque e o seu companheiro de equipa Christian Fittipaldi foram os rostos principais do "filme" canadense do IMSA SportsCar Championship. O conimbricense esteve ao seu melhor nível, deixando um rasto de excelente condução na jornada que teve o Canadá como pano de fundo. A missão parecia ser complicada, e foi, com Albuquerque a conseguir recuperar para o 4.º lugar em duas horas e quarenta minutos, depois de ter arrancado da 11.ª posição. Os dois pilotos recuperaram várias posições em pista e outras tantas graças a uma boa estratégia na gestão das paragens nas boxes, cruzando a linha de meta num excecional quarto lugar. Um resultado registado com muita luta e determinação mas que não permitiu ao piloto português manter a liderança no campeonato, ficando apenas a um ponto do líder.

"Estou contente com o meu trabalho. Não cometi um único erro e fiz tudo o que estava ao meu alcance. Perdemos a liderança por apenas um ponto, mas ainda há muito campeonato. Nada está perdido" referiu o piloto de Coimbra, que volta a integrar o pelotão do IMSA SportsCar Championship a 4 e 5 de agosto em Road America.

## DIOGO VENTURA DEFENDE TÍTULO EM VALPAÇOS

O Campeonato Nacional de Enduro está ao rubro, com Diogo Ventura a alcançar a terceira vitória da temporada em Souselas, recuperando pontos importantes no contexto da classificação geral. Motivado pelo sucesso registado em Águeda, o jovem piloto do Góis Moto Clube não desperdiçou a oportunidade para se colocar numa posição privilegiada para defender o título nacional da especialidade.

A vitória na prova organizada por Alhastro Clube TT, possibilita que o piloto Alves Bandeira entre declaradamente na luta pelo campeonato, em Valpaços, local para a concretização dos derradeiros dois dias de prova que ainda faltam realizar.

Desta forma, a última prova da presente temporada irá levar o piloto natural de Góis e a Honda CRF 450R da Lousã motos até aos trilhos transmontanos, para uma ronda decisiva e que promete ser bastante animada.



## PEDRO ROSÁRIO "VOOU" PARA O TRIUNFO



Depois de um início de campeonato controverso, o piloto de Coimbra conseguiu, em Sever do Vouga, alcançar o objetivo de encurtar a distância para os seus mais diretos adversários no campeonato nacional de kartcross. Os pontos averbados no circuito do Alto do Roçário, em Talhadas, voltaram a colocar o piloto oito vezes campeão nacional de kartcross, sete delas consecutivas, na luta pelo campeonato.

Na pista com as cores da Energia Racing, Pedro Rosário ao volante do Semog Bravo ER esteve envolvido em lutas muito renhidas. Gorado o primeiro arranque da final, o piloto de Coimbra saltou para a liderança da prova e por lá ficou até à bandeirada de xadrez.

## TEAM SARAIVA

A Team Saraiva não tem tido os resultados a que está habituada no Super Seven by Toyo Tires. Tanto na jornada de estreia, em abril, no circuito do Estoril, como em Jarama, Sérgio Saraiva liderou a primeira corrida entre os S1600 e David Saraiva teve azar na segunda, com uma 6ª posição e uma desistência. A Team Saraiva continua em prova em outubro, na pista de Portimão, e Estoril, em novembro.

## FRANCISCO CARVALHO REGRESSA

Francisco Carvalho regressou aos circuitos com o novo Audi RS3 LMS TCR da Veloso Motorsport, mas tem deixado escapar a liderança. Em Braga, na primeira ronda do Campeonato de Portugal de Velocidade de Turismos/TCR Portugal, alcançou o 3º lugar no primeiro dia e o 4º lugar na segunda prova. Em Vila Real, na segunda prova, subiu ao 3º lugar do pódio. A participar também no Iberian Historic Endurance com Miguel Ferreira, venceu a 2ª corrida na categoria H71 e já em Jarama, a equipa partiu de duas poles mas não terminou nenhuma corrida. O calendário do piloto continua com o CNV, no Estoril, a 15 de setembro e o Iberian Historic Endurance a 22 de setembro, em Jerez de la Frontera.



## NUNO RODRIGUES DA SILVA EM BOA FASE

O navegador da Guarda anda entusiasmado com a competição encontrada no Campeonato Nacional de todo terreno, tendo acompanhado Ivo Nogueira em CanAm Maverick X3. Em maio, estiveram também na Baja TT Capital dos Vinhos de Portugal, alcançando um quarto lugar. Continua ainda a navegar Sérgio Brás no Nacional de Ralis, onde até ao fecho desta edição mantinha a liderança da competição destinada aos P1, mantendo a 2ª posição em termos absolutos. No Rali de Viana, o navegador acompanha José Silva, em Peugeot 208 R2.

## MÁRIO PATRÃO COM VITÓRIA INTERNACIONAL

Mário Patrão alcançou a sua primeira grande vitória internacional ao triunfar no Morocco Desert Challenge, em abril. Depois disso, o piloto de Seia tem-se dedicado às provas nacionais. No Raid TT Ferrari alcançou o 2º lugar na categoria TT3 e 3º da geral; na Baja de Reguengos de Monsaraz ficou em 3º da geral, na Baja TT Capital dos Vinhos de Portugal conquistou o 2º lugar na categoria, e 4ª posição absoluta, e em junho esteve em Fafe, na segunda prova do Campeonato Nacional de Rally Raide, terminando em 4ª posição de sábado e saindo vencedor no domingo.



## ARC SPORT EM DESTAQUE

A ARC Sport vai somando vitórias no Europeu de Ralis. Na 3ª prova, no Rally da Acrópole, Bruno e Hugo Magalhães lideraram a prova no Skoda Fabia R5. No Chipre, um 2º lugar manteve o piloto na liderança do campeonato. A época tem sido também proveitosa para o piloto e bicampeão Manuel Ferreira na categoria Turismos, do Campeonato de Portugal de Montanha, com quatro vitórias em quatro provas. A ARC Sport vai ter um verão bem ocupado, a cumprir o calendário em 4 modalidades.

# DO MUNDO PARA PORTUGAL

O **International MINI Meeting (IMM)** é uma concentração mundial de proprietários e fãs incondicionais do mítico automóvel criado em 1959 por Sir Alec Issigonis, e que se realiza anualmente desde 1978, reunindo modelos e fãs de praticamente todo o mundo.

**A** 40ª edição do IMM, primeira em solo nacional, esteve a cargo do Clube Mini de Portugal, e levou os entusiastas da marca britânica de todo o mundo até à praia de Mira, situada na costa atlântica. O evento contou com música ao vivo, competições desportivas, exposições de automóveis e ainda uma feira de peças e acessórios, para além de viagens em grupo a locais próximos e um desfile pelas ruas em volta do local do festival.

Entre os dias 17 a 21 de maio, estiveram presentes quase mil unidades do pequeno modelo, entre 300 nacionais e 600 que vieram de mais de 20 países diferentes, a maior parte deles ainda do antigo modelo, mas não só.

Conhecidos pela fiabilidade, pelas pequenas dimensões, e pela agilidade, que aliás levou o Mini três vezes ao lugar mais alto do pódio do Rally de Monte Carlo, em 1964, 1965 e 1967, a maior parte deles todos os anos rumam a um local diferente para mais uma viagem, uma aventura, uma troca de experiências e partilha de uma paixão em comum, o Mini. **mma**



# O VIRTUAL, A OUTRA DIMENSÃO

A paixão automóvel bem presente e um gosto especial por corridas e pela competição levou três amigos a inaugurarem um espaço de simulação automóvel de excelência, e que garante a experiência mais real possível no mundo dos simuladores automóveis. Chegou a VRacers Motorsport Simulation.



VEJA O VIDEO AQUI



**A** fórmula aplicada para o novo projeto foi idêntica à que fez nascer, em 2004, aquela que é hoje a principal referência a nível nacional de detalhe automóvel, a Car Detail. O melhor dos melhores. Os simuladores da VRacers transportam-nos imediatamente para o mundo das corridas, onde são possíveis inúmeras afinações nos carros, que são mais de 300, e conhecer todos os circuitos do mundo, ao volante do carro dos nossos sonhos, ou simplesmente daquele que mais prazer de condução nos transmite. É possível inclusivamente correr com o nosso próprio volante, e com *baquets* da Sparco e cintos Sabelt. Os movimentos das travagens e acelerações são reais, onde se sentem as forças G, sendo possível perceber realisticamente o limite de aderência dos pneus e chassis e as imperfeições do asfalto. São também os únicos capazes de simular o movimento de drift, com a perda de aderência e o escorregar da traseira.

A experiência é também direcionada para pilotos que podem treinar e aperfeiçoar ao máximo as trajetórias em cada circuito, com possibilidade de replicar as condições que se encontram nas corridas. Dos carros, aos circuitos, afinações, temperatura do habitáculo e até mesmo *coaching* e análise de telemetria, tudo é possível tanto no novo espaço como na sua empresa, através de um serviço “chave na mão”, adaptado às necessidades de cada cliente. A VRacers tem ainda uma área de *lounge* onde é possível relaxar, conviver e trocar impressões sobre a experiência, ao mesmo tempo que se acompanha toda a ação a decorrer dos simuladores, através de um ecrã gigante.

O novo espaço dedicado à simulação, com o cuidado especial na tecnologia *full motion* que faz a diferença face a todos os restantes simuladores do mercado, situa-se em Alfragide e está aberto das 10h às 22h, sendo necessário reservar anteriormente o período, o que pode ser feito *online* através do site [www.vracers.com](http://www.vracers.com), ou por telefone para o número 215 880 089. **nma**

# READY, SET, GO!

Entre os dias 24 e 29 de junho foi para a estrada mais um Grand Trans-Iberian Rally.

**A** edição 2018 arrancou de Lisboa em direção à Serra da Estrela e Gerês, antes de entrar em Espanha e seguir para Andorra. O evento mantém o conceito da primeira edição, tirar o máximo prazer de condução de máquinas e motores em algumas das melhores estradas da Península Ibérica, entre elas aquela que foi considerada a melhor estrada do mundo, a EN222, entre o Pinhão e o Peso da Régua. Entre os participantes desta edição esteve um novíssimo BMW M5 (F90) de 600 cv de potência, entre outros modelos da marca bávara, vários Porsche 911, um Porsche Cayman, um Peugeot RCZ R, um MINI JCW GP e ainda uma unidade do primeiro modelo da divisão N Performance da Hyundai, o i30N, entre outros. Acompanhamos uma vez mais esta aventura que este ano percorreu 2600 km em seis dias, passando por quatro países e que foi, uma vez mais, memorável. O evento ideal para os verdadeiros amantes da condução, usufruindo também de paisagens e locais verdadeiramente únicos, tanto no nosso país como em Espanha e França. Para além deste, existem outros eventos de fim de semana, com o mesmo propósito, mas com percursos mais curtos apenas em Portugal e que permitem igualmente o convívio e a troca de experiências entre todos, sempre em ambiente animado com os diversos motores como música ambiente. Mais informações podem ser consultadas em [www.trans-iberianrally.com](http://www.trans-iberianrally.com) **nmi**





# C1 À PROVA

Fomos ao circuito de Braga ver e experienciar o resultado de uma despedida de solteiro... mas não é o que está a pensar!

**M**uitas são as histórias de despedidas de solteiro, mas poucas como esta que deu origem a um Citroën C1 pronto a correr. Tudo começou com a ideia "sui-géneris" do padrinho de casamento. Fazer a despedida de solteiro participando numa prova automóvel de 24 horas... em Rockingham, Inglaterra. O carro? Um Citroën C1 praticamente de série, excetuando o obrigatório arco de segurança (rollbar), corta corrente, uns amortecedores Bilstein, molas Eibach, e braços de suspensão adaptados para permitir mais camber e caster. Depois de comprarem o carro a uma condutora algarvia toda a "preparação" foi feita numa garagem emprestada em Bucelas, e sempre nas horas vagas.

## E tudo começou com uma despedida de solteiro...

Em maio não só foram a Rockingham correr nas 24 horas, como o carro

chegou ao fim da prova de resistência sem grandes percalços, com apenas um incidente típico de corrida. A inesquecível despedida contudo, não acabou exatamente aqui... De volta a Portugal surge a ideia de transplantar para cá uma forma barata de entrar no automobilismo, replicando uma fórmula que é um sucesso em Inglaterra. Com provas de seis horas e um número de condutores em cada carro que pode variar entre três e seis, estão reunidas as condições para uma grelha de várias dezenas de carros com disputas animadas, e com custos bastante reduzidos.

## A EXPERIÊNCIA

Para melhor avaliarmos o potencial deste conceito, fomos ao circuito de Braga fazer um curto teste ao Citroën C1 que serviu para toda esta aventura, e que poderá muito em breve invadir os circuitos do país. Com um motor de 1.0 l rigorosamente de série a debitar 68 cv, as prestações nunca poderiam ser bombásticas, mas com uns pneus Nankang de estrada (muito acessíveis), gerir o nível de aderência dos



pneus com um motor que só progride efetivamente acima das 4000 rpm implica alguma concentração para utilizar criteriosamente a caixa de velocidades, que não permite passagens muito rápidas, sobretudo nas reduções. Este C1 premeia uma condução limpa, sem o trancar nas curvas nem exageros que o coloquem em subviragem já que sem autoblocante a única hipótese é levantar o pé. Nas voltas que fizemos no circuito de Braga houve tempo e concentração para todos estes detalhes, mas não custa imaginar que numa grelha com mais de três dezenas de carros e com os inevitáveis toques á mistura o desafio e adrenalina em pista sejam suficientes para uma diversão garantida. Uma boa ocasião para juntar um grupo de amigos e passar umas horas bem divertidas em pista, nem que seja... numa despedida de solteiro. **bmj**



# CIRCO DE FERAS

**PEUGEOT 3008 vs SKODA KAROQ**

Na sua segunda geração o Peugeot 3008 evoluiu muito e passou a referência, conquistando ainda mais clientes, mas o segmento onde se insere é um dos que tem registado um maior crescimento com cada vez mais e melhores propostas. Uma das mais recentes é o Skoda Karoq, que partilha plataforma com o SEAT Ateca, ou o Volkswagen T-Roc. Estará à altura dos melhores?



O campeão de vendas do segmento de maior crescimento do mercado continua a ser o Nissan Qashqai, no entanto já surgiram no mercado modelos capazes de lhe fazer frente, nomeadamente a nível de conteúdos tecnológicos e motorizações. É o caso dos dois intervenientes deste comparativo que se inserem num segmento onde se valoriza acima de tudo, o conforto e o equipamento (35%), e o espaço e a qualidade (30%), não esquecendo naturalmente a economia de utilização (20%), ficando a componente dinâmica para segundo plano (15%).

O Peugeot 3008 nesta segunda geração dispensa grandes apresentações. Assume a nova linha de modelos da marca, privilegia o conforto e a experiência de condução e vida a bordo, não só através dos diversos materiais que podem ser aplicados no interior, como do i-Cockpit, de série em todas as versões. Para além disso acaba de receber uma nova motorização Diesel, para os mais céticos em relação às novas motorizações a gasolina. Foi precisamente o 1.5 BlueHDi com 130 cv o escolhido para o frente a frente com o recém-chegado ao mercado Skoda Karoq, com o já conhecido bloco 1.6 TDI do grupo Volkswagen, com 116 cv.

Ambos apostam na quantidade de soluções e equipamento, sejam eles direcionados para os sistemas de ajuda à condução ou para o conforto, e nas versões em ensaio, as mais equipadas em cada um dos modelos, tudo é elevado ao seu expoente máximo e onde os dois modelos podem oferecer de tudo um pouco. Se o Skoda dispõe de um maior número de soluções "Simply Clever", o Peugeot 3008 consegue emprestar ao habitáculo uma modernidade e uma personalidade própria que se destaca.

## ESPAÇO E VERSATILIDADE

Com interiores bem cuidados, simples e modernos, o modelo francês aparenta uma melhor qualidade de materiais, mas a montagem nem sempre é a melhor, enquanto o modelo checo revela alguns ruídos parasitas, apesar de exibir uma melhor qualidade de construção. Os bancos Varioflex do Karoq são opcionais (405€) e removíveis,

e são estes que não só permitem que a capacidade da bagageira oscile entre os 479 e os 588 litros, como têm apoio de braço traseiro e a possibilidade de ter um fundo plano na bagageira. Sem estes, a capacidade de carga é de 521 l. Nos lugares traseiros o Skoda dispõe de uma maior altura, mas o túnel central mais pronunciado prejudica um quinto passageiro.

O Peugeot 3008 tem um pacote que não só conta com o revestimento dos bancos em Couro, como ainda inclui as regulações elétricas e a função Massagem, e contamos sempre com 520 l de bagageira. A ligeira superioridade do Karoq na versatilidade e qualidade de construção dão-lhe uma pequena vantagem neste capítulo.



## CONFORTO E EQUIPAMENTO

O modelo da marca do leão destaca-se por oferecer de série o i-Cockpit, enquanto o Skoda remete o quadrante 100% digital para a lista de opcionais. As câmaras de estacionamento e as jantes de liga

leve de 17" fazem parte da lista de equipamento de série de cada uma das versões, bem como o sistema de controlo e limitador de velocidade e os faróis LED. Por fim, o superior tato da suspensão a filtrar as irregularidades e a melhor

insonorização do 3008, justificam a sua superioridade no conforto. Este é aliás o ponto menos positivo do Skoda Karoq, a insonorização do habitáculo, invadida não só pelo ruído do motor, como pela deslocação do ar.





**PEUGEOT**

3008

9 / 15  
4,6 / 7,5  
11,6 / 17,5  
6 / 10

31,1 / 50

**INTERIOR**  
**DINÂMICA**  
**CONFORTO**  
**ECONOMIA**

**TOTAL**

**SKODA**

KAROQ

9,9 / 15  
4,8 / 7,5  
9,8 / 17,5  
6 / 10

30,5 / 50



**ELA POR ELA**

Qualquer um dos modelos apresentou consumos superiores aos anunciados, e que se revelaram muito semelhantes, sempre entre os seis e os sete litros. Com prazos de garantia também idênticos e valores de IUC exatamente iguais, as menores emissões de CO<sub>2</sub> do Peugeot, face ao preço de aquisição inferior em quase quatro mil euros do Skoda, acabaram por justificar o empate no que a economia diz respeito.

**DINAMICAMENTE COMPETENTES**

Está longe de ser o aspeto mais relevante na hora de aquisição de um modelo deste segmento, no entanto cada vez mais o "Pai de família" não tem de abdicar de toda a emoção ao volante, em prole do espaço e conforto da família. Os dois modelos oferecem uma posição de condução que agrada e que facilmente é encontrada. O modelo da Skoda consegue um melhor compromisso entre comportamento e acelerações/recuperações, ainda que apresente valores

de potência inferiores, e o escalonamento e precisão da caixa manual de seis velocidades é também ele superior. Qualquer um deles está também disponível com caixa automática, o 3008 com a EAT8 e o Karoq com a DSG de sete relações. A travagem mais eficaz do Peugeot 3008 não é suficiente para conseguir derrotar o SUV da Skoda na componente dinâmica, mas a diferença não é significativa, com o modelo francês a revelar também um bom comportamento do chassis, e uma direção até mais precisa e direta. **nmb**



**PEUGEOT 3008 1.5 BLUE HDI**



1499 cm<sup>3</sup>  
CILINDRADA

300 Nm  
BINÁRIO MÁXIMO

130 cv  
POTÊNCIA



10,8 s  
0 - 100 KM/H

192 km/h  
VELOCIDADE MÁXIMA



4,1 l/100 km  
COMBINADO

7,8 l/100 km  
REGISTADO

108 g/km  
EMISSÕES CO<sub>2</sub>



37 640  
BASE

42 180  
ENSAIADO



VEJA TODAS AS FOTOS

**SKODA KAROQ 1.6 TDI**



1598 cm<sup>3</sup>  
CILINDRADA

250 Nm  
BINÁRIO MÁXIMO

116 cv  
POTÊNCIA



10,7 s  
0 - 100 KM/H

188 km/h  
VELOCIDADE MÁXIMA



4,5 l/100 km  
COMBINADO

7,5 l/100 km  
REGISTADO

118 g/km  
EMISSÕES CO<sub>2</sub>



33 885  
BASE

37 076  
ENSAIADO

**CONCLUSÃO**

São dois modelos que, tendo o mesmo objetivo de conquistar um dos segmentos em maior crescimento, fazem-no com argumentos distintos. O Peugeot 3008 destaca-se pela diferença e modernidade, enquanto o Skoda Karoq aposta num estilo mais conservador e na versatilidade já típica dos modelos do construtor. São propostas muito idênticas com diferentes filosofias, o que justifica o resultado final aproximado.

# QUEM O VIU, E QUEM O VÊ

## MERCEDES-BENZ A200

Se o primeiro Mercedes-Benz Classe A que surgiu em 1997, em pouco tempo foi o alvo de atenções não pelos melhores motivos, o novo Classe A é precisamente o oposto, e atualmente tem todos os holofotes virados para ele por se destacar de forma positiva de toda a concorrência.

**E**m 1997 o primeiro Mercedes-Benz Classe A era, não pelos melhores motivos, o alvo das atenções da indústria automóvel. Duas décadas depois, o novo Classe A tem virados para si todos os holofotes, mas a história inverte-se... os factos agora são outros.

O catastrófico resultado no teste do Alce em 1997 obrigou a Mercedes-Benz a rápidas correções no Classe A, e até apressou a democratização do controlo eletrónico de estabilidade. Agora, mais de vinte anos depois, a história é outra. De tal forma que a marca apresentou esta 4ª geração sem esquecer a presença de um Alce, assumindo o passado menos feliz do modelo, mas confiante na reviravolta que foi a anterior geração, lançada em 2012, e demonstrando a todos em enorme *fair-play*.

## DOIS EM UM

O nosso primeiro contacto com o novo Classe A resulta num dois em um, já que para além de um modelo que assenta numa nova plataforma, e que o fez crescer em todas as dimensões, pudemos também testar o novo bloco 1.4 litros e 163 cv, construído na casa alemã, mas em colaboração com a sua parceira francesa, a Renault. Se os doze centímetros em comprimento e os dois centímetros de largura significaram melhores cotas de habitabilidade, a maior distância entre eixos atribuiu-lhe um comportamento mais eficaz, e a nova motorização assenta-lhe tão bem que, em conjunto com um interior de fazer corar toda a concorrência, este Classe A provoca-nos um enorme sentimento de desejo.

## O interior do Classe A é agora a nova referência no segmento



 1332 cm <sup>3</sup> CILINDRADA		250 Nm BINÁRIO MÁXIMO		163 cv POTÊNCIA
 8,0 s 0 - 100 KM/H		225 km/h VELOCIDADE MÁXIMA		
 5,2 l/100 km COMBINADO		8,1 l/100 km REGISTADO		120 g/km EMISSIONES CO <sub>2</sub>
€ 32 450 BASE		40 872 ENSAIADO		

-  Qualidade de construção
-  Sistema de info entretenimento
-  Consumos desta versão



VEJA TODAS AS FOTOS





As linhas exteriores não enganam estarmos na presença do novo Classe A, com um aspeto geral mais moderno e dinâmico, mas é no interior que temos de concentrar as restantes linhas deste ensaio, antes de chegarmos ao coração do A200.

### (R)EVOLUÇÃO

Mais do que uma evolução, o habitáculo do novo Classe A é uma revolução no segmento. Desde os dois ecrãs que compõem não só a instrumentação como o sistema de infoentretenimento (provenientes do maior e mais luxuoso Mercedes-Benz, o Classe S), até à qualidade de materiais, isolamento acústico, e todos os mais ínfimos pormenores como as fichas USB-C, inclusivamente nos lugares traseiros, ou as infindáveis configurações de cores possíveis (64 tonalidades), e até ambientadores, nada foi deixado ao acaso.

Os referidos ecrãs permitem um sem número de configurações e são totalmente operáveis e configuráveis através dos botões sensíveis do volante, também ele herdado do Classe S, para além do novo comando tátil na consola. Mais relevante é destacar a facilidade na operação e a quantidade de menus e informações disponíveis, alcançáveis de forma simples e intuitiva.

É impossível, no entanto não referir a inclusão de série do novo sistema MBUX que permite a aprendizagem de alguns comandos e hábitos do condutor e responde por

voz a diversas questões, pedidos ou comandos, tornando mesmo, e em alguns casos, as tarefas mais simples e rápidas.

### DINÂMICA APURADA

A marca evoluiu também a componente dinâmica do Classe A e melhorou a eficácia em estrada. A nova geração pode até não ser tão divertida para quem procura alguma emoção ao volante, mas é sem dúvida mais "certinha" e bem comportada. E é assim que chegamos ao outro destaque deste ensaio, o novo bloco 1.4 I que a Mercedes-Benz estreia no Classe A. Revolucionário desde logo pela possibilidade de desativação de dois cilindros, para poupar combustível, os 163 cv emprestam outros ritmos ao pequeno Mercedes-Benz. Vale a pena usufruir do modo Sport e da opcional mas imprescindível suspensão seletiva (900€), para tirar partido de um chassis muito equilibrado e competente, onde também a caixa automática de sete velocidades dá uma ajuda preciosa com passagens rápidas, sem que haja Alce que o descomponha.

E a qualidade e toque dos botões físicos, importantes para as operações mais rápidas? E a soberba iluminação adaptativa *full* LED? Tudo se traduz numa experiência de condução ímpar no segmento.

### O espaço atrás aumentou e a bagageira cresceu para os 370 l de capacidade

Naturalmente, e apesar dos poucos quilómetros da unidade ensaiada, os consumos não são o melhor deste bloco, sem se revelarem proibitivos, mas é um bom compromisso para os amantes de uma condução mais emotiva e empolgante.

Adiantando-se no marcador, numa altura em que a concorrência tem modelos já praticamente em fim de vida, o novo Classe A assume um novo padrão no segmento e deixa as restantes marcas premium em maus lençóis, deixando antever mais um enorme sucesso desta geração. **nma**



# BRIDGESTONE

Controle a sua viagem, mesmo em dias de chuva.



## TURANZA T005

Para quem procura um controlo superior em condições de condução adversas, o Bridgestone Turanza T005 garante a melhor travagem\* e aderência da sua gama, mesmo num dia húmido e de chuva.



O melhor da sua gama em aderência em piso molhado

O pneu com melhor classificação em travagem e curvas em piso molhado\*



Classificações de rotulagem surpreendentes

Gama completa com classificações de rotulagem "A" da UE para piso molhado e "B" para resistência ao rolamento



Tempo de vida útil superior

Quilometragem significativamente melhorada face ao modelo anterior\*\*

NOVO



\* Com a mais elevada classificação para travagem e curvas em piso molhado atribuída pelo organismo de teste de pneus e certificação, TÜV SÜD. Referência: Comparativamente ao desempenho dos 4 principais concorrentes no mesmo segmento: Michelin Primacy 2+, Continental Premium Contact 5, Good Year Efficient Grip Performance, Pirelli Cinturato P7. Teste efetuado pela TÜV SÜD a pedido da Bridgestone, entre abril e julho de 2017, em ATP Papenburg, no pneu medido 205/55 R16 91W. Pneus adquiridos pela TÜV SÜD no mercado europeu. Carro do teste: VW Golf 7. Relatório n.º [713112819]

\*\* Com base nos testes internos, 11% de melhoria na vida útil face ao produto antecessor, o Bridgestone Turanza T001 EVO.

# PASSAGEM DE TESTEMUNHO

## TOYOTA

GT86 vs YARIS GRMN

No ano em que a Toyota comemora os seus 50 anos em Portugal, juntámos o único desportivo da atual gama do construtor com o recém-chegado Yaris GRMN. Será que a herança desportiva da Toyota fica bem entregue no início desta nova etapa?

**Mais do que comparar dois carros completamente opostos pudemos acima de tudo constatar duas formas distintas de conceber um bom desportivo**



**E**m março de 2017 a Toyota lançou no Salão de Genebra a Gazoo Racing como nova sub-marca desportiva, para dar uma maior vertente emocional aos produtos do fabricante japonês, visível no regresso ao Campeonato do Mundo de Ralis, e com bons resultados já registados.

O primeiro fruto é este Yaris GRMN, que significa "Gazoo Racing Masters of Nürburgring", um indicador claro do circuito onde os técnicos da Gazoo passaram boa parte do tempo no desenvolvimento deste pequeno mas endiabrado Toyota.

A base de inspiração é o modelo do WRC. Por baixo do capot encontramos um motor 1.8 l com um compressor volumétrico, o mesmo do Lotus Elise, uma raridade num segmento onde os motores turbinados representam a totalidade da oferta. Conseguir espaço para este motor e para todos os

periféricos que lhe estão associados foi um trabalho complexo, e que obrigou a várias alterações estruturais. As jantes BBS forjadas de 17 polegadas, para reduzir o peso, os travões majorados, os amortecedores Sachs Racing e o autoblocante mecânico Torsen aumentaram a expectativa para conduzir este Yaris peculiar.

## O ENCONTRO

Já em 2018 a ocasião revelou-se perfeita, juntar no mesmo espaço o último desportivo da Toyota antes da criação da Gazoo Racing, o GT86 (lançado em 2012 e com ligeiras alterações em 2016) e o Yaris GRMN.

Diretamente de Nürburgring para o Kartódromo Internacional da Região Oeste (KIRO), a quem desde já agradecemos a disponibilidade da pista para este teste, e que serviu de palco ao encontro e às fotos que acompanham este artigo.

**São apenas 400 unidades, e foram vendidas em 72 horas. Vieram três para Portugal**



## COMPRESSOR VOLUMÉTRICO, TRAÇÃO FRONTAL

O Yaris GRMN segue a lógica mais clássica da preparação. Utilizando um modelo comum como base, há um trabalho extenso de alterações para criar um carro desportivo, utilizando os melhores componentes possíveis e os recursos de um fabricante de enorme dimensão como a Toyota. Aliás, foi clara a intenção dos técnicos da Gazoo Racing em fazer deste Yaris GRMN uma espécie de "especial de homologação", com um cunho agressivo destacado pelo imponente *aileron* traseiro, pela saída de escape central, pelas entradas de ar, sem esquecer a decoração com as cores da Gazoo Racing. Os mais atentos vão certamente reparar na ausência de espaço nas cavas das rodas... A suspensão do Yaris GRMN, além dos amortecedores Sachs Racing e da barra estabilizadora frontal, sofreu um rebaixamento de 24 mm. Um novo subchassis dianteiro e um reforço estrutural na traseira, que une as extremidades da suspensão com o centro do chassis, concluem as modificações.

**A resposta ao acelerador é imediata, o comportamento em curva é notável, e o som é... viciante!**

Sentados nuns excelentes bancos, mesmo que um pouco altos e com pouca regulação, herança do modelo base, clica-se no botão Start e o GRMN acorda com estrondo. Não restam dúvidas que este Yaris é especial. Impressão confirmada assim que o motor atinge a temperatura e começamos a explorar as quase sete mil rotações do motor 1.8 l com compressor e que debita 212 cv, escoltado por uma caixa manual de seis velocidades com um toque bastante mecânico.

É uma experiência de condução muito mais visceral do que estamos habituados neste segmento e o motor constitui um fator verdadeiramente único neste Yaris, que parte duma total simplicidade de interação com o condutor. Não existem modos de condução, apenas os controlos de tração e estabilidade podem ser desativados, para que sejamos nós a controlar toda a experiência ao volante.

Em pista impressionou-nos acima de tudo a estabilidade intocável do eixo traseiro bem como a capacidade direcional do autoblocante, apesar da influência na direção.

Já familiarizados com as reações do Gazoo encontrámos uma sequência de curva e contracurva, nos quais o Yaris entrou de 3ª a fundo com uma compostura imensa, a escorregar ligeiramente às quatro rodas e com a frente a ter capacidade de absorver leves correções de trajetória para o interior. A mesma atitude mantém-se quando se entra no segundo grupo de curvas, com o GRMN a aceitar correções de velocidade sem qualquer instabilidade. O trabalho de reforço no chassis não teve consequência no peso de apenas 1210 kg (menos ainda que o GT86), mas sim na agilidade e na capacidade de mudar facilmente de direção.



 <b>1798</b> cm <sup>3</sup> CILINDRADA	<b>250</b> Nm BINÁRIO MÁXIMO	<b>212</b> cv POTÊNCIA
 <b>6,4</b> s 0 - 100 KM/H	<b>230</b> km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
 <b>7,5</b> l/100 km COMBINADO	<b>170</b> g/km EMISSÕES CO <sub>2</sub>	
 <b>39 425</b>	ESGOTADO	

O comportamento estável e eficaz não é sinónimo de falta de diversão, a frente incisiva permite forçar a inserção na curva com a direção e com o autoblocante, e mesmo que exista um escorregamento ligeiro, o Yaris roda controladamente, o que só é possível quando o trabalho de afinação de chassis, direção e suspensão é realmente bem feito. O poderio do motor exige uma gestão da tração no eixo dianteiro, o que faz parte do desafio e da experiência de conduzir este Yaris GRMN, um carro memorável, que abre a porta a um futuro risonho para a Gazoo Racing.



## ATMOSFÉRICO, TRAÇÃO TRASEIRA

O GT86 foi concebido de raiz para ser um desportivo e isso nota-se assim que entramos. A posição de condução muito baixa, a boa visibilidade e a ergonomia impecável entre volante, pedais e caixa não deixam dúvidas sobre as pretensões do GT86. Tudo está focado na diversão de condução. O motor, com "apenas 200 cv", acorda em rotações bastante altas, com o princípio de criar um equilíbrio entre a potência e a aderência com um enfoque muito especial na contenção do peso. Sente-se que o potencial do GT86 não foi totalmente explorado e a Toyota deixou uma grande margem de progressão.

### O baixo centro de gravidade e a ausência de inércia tornam a inserção em curva muito fácil e telepática

O motor boxer atmosférico exige altas rotações e é imperativo utilizar a caixa de velocidades para apurar regimes. Em pista a diversão é total, com a direção a servir de maestro para as derrapagens em drift mais ou menos vistosas, consoante a vontade e a capacidade do condutor, até porque o modo Track do controlo de estabilidade dá uma ajuda a refrear os excessos dos menos experientes. Os limites de aderência são muito baixos, dado que a Toyota equipa o GT86 deliberadamente com pneus ecológicos, com muito menos grip do que o chassis autoriza. Ganham as sensações ao volante de um automóvel que solta facilmente a traseira, mas também se apanham alguns sustos em piso molhado. O GT86 sente-se sempre ágil e vivo e é extraordinariamente divertido quando as condições se alinham. O autoblocante Torsen dá uma ajuda preciosa.

No final de um dia bem passado no Kiro ao volante de dois bons desportivos, não temos dúvidas que a nova estratégia mais emocional da Toyota está em boas mãos! **blm**

VEJA TODAS AS FOTOS



 <b>1998</b> cm <sup>3</sup> CILINDRADA	<b>205</b> Nm BINÁRIO MÁXIMO	<b>200</b> cv POTÊNCIA
 <b>7,6</b> s 0 - 100 KM/H	<b>226</b> km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
 <b>8,6</b> l/100 km COMBINADO	<b>180</b> g/km EMISSÕES CO <sub>2</sub>	
<b>€</b> <b>46 670</b>		

# A OITAVA MARAVILHA

**AUDI** A8 50 TDI QUATTRO

São muito mais que oito os adjetivos capazes de descrever, caracterizar, ou até traduzir a experiência de viajar a bordo do novo Audi A8. Da imponência e dinamismo das linhas, à exuberância, conforto e qualidade de um interior que ostenta a tecnologia mais avançada do mundo automóvel, tudo contribui para esta... maravilha!



2967 cm<sup>3</sup>  
CILINDRADA

600 Nm  
BINÁRIO MÁXIMO

286 cv  
POTÊNCIA



5,9 s  
0-100 KM/H

250 km/h  
VELOCIDADE MÁXIMA



5,6 l/100 km  
COMBINADO

8,1 l/100 km  
REGISTADO

150 g/km  
EMISSÕES CO<sub>2</sub>



Conforto e Tecnologia  
Sensibilidade e resposta dos comandos



Preço dos opcionais



VEJA TODAS AS FOTOS



119 180  
BASE

147 225  
ENSAIADO

O s 5,17 metros de elegância compõem-se com faróis full LED rasgados, imponente grelha "single frame", uma silhueta com vincos que se prolongam, e na traseira os novos grupos óticos OLED que se destacam pela linha horizontal que os une. As falsas quatro saídas de escape desenhadas também elas unidas por um friso cromado, complementam o conjunto que não dá conta das reais dimensões do A8.

É no entanto pelo interior que passa a experiência a bordo desta limousine de luxo, seja ela vivida ao volante ou num dos lugares traseiros, onde um conjunto infundável de tecnologias e mordomias estão ao nosso dispor, seja através do pequeno *tablet* posicionado no apoio de braços central, que nos permite regular de forma mais direta a iluminação, a posição e aquecimento dos

bancos, a fonte de áudio, as cortinas, entre outros, ou pelo *tablet* de maiores dimensões posicionado nas costas dos bancos dianteiros, e que para além de todas as informações do automóvel e navegação, permite ainda o funcionamento como qualquer dispositivo Android, com acesso a aplicações, *browser*, redes sociais e tudo o que possamos

imaginar. O conforto é assinalável através de uma suspensão adaptativa e o sistema de tração integral Quattro juntamente com o eixo traseiro direcional, conferem ao modelo uma dinâmica e agilidade que não acusa os mais de cinco metros e duas toneladas. A caixa de oito velocidades Tiptronic não deixa margem para crítica num modelo que anseia por grandes e longas viagens, e onde impressiona pela perfeita insonorização, conseguida também através dos vidros duplos, e pela ausência de sensação de velocidade.

No interior, que cresceu face ao anterior, a tecnologia ao serviço de todos é elevada ao seu expoente máximo, de todos os assistentes de condução que fazem do A8 o único automóvel a dispor de nível 3 de condução autónoma de série, até aos múltiplos ecrãs de comando com sistema de navegação do mais avançado que existe, um mundo para descobrir, e usufruir. De destacar a sensibilidade e resposta de cada toque, que nos dá *feedback* através de uma pequena vibração.

A qualidade de vida a bordo e acima de tudo todas as mordomias possíveis juntamente com a tecnologia mais avançada do mundo automóvel fazem do A8 um produto capaz de ser considerado como a oitava maravilha. Vale a pena ver as restantes fotografias através do QRCode. **nma**



# APELO AOS SENTIDOS

**RANGE ROVER** VELAR D240 R-DYNAMIC

No mundo automóvel, em particular, os sentidos correspondem à essência do desejo de algumas formas que ditam um novo sentido ao design ampliado à máxima essência da razão. Assim é o Velar. Forma, sentido, postura, em qualquer paisagem.

 <b>1999</b> cm <sup>3</sup> CILINDRADA	<b>500</b> Nm BINÁRIO MÁXIMO	<b>240</b> cv POTÊNCIA
 <b>7,3</b> s 0 - 100 KM/H	<b>217</b> km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
 <b>5,8</b> l/100 km COMBINADO	<b>8,1</b> l/100 km REGISTADO	<b>154</b> g/km EMISSÕES CO <sub>2</sub>
<b>€</b> <b>94 255</b> BASE	<b>110 099</b> ENSAIADO	

-  Capacidade de mobilidade  
Qualidade de construção
-  Sensibilidade dos comandos táteis  
Lista de opcionais



VEJA TODAS AS FOTOS



**E** se pensarmos na imagem do Range Rover Velar acabamos por não encontrar adjetivos para o classificar. Nem devemos. A limitação da escrita deve resumir-se ao traçado das linhas essenciais de um modelo com quase cinco metros de comprimento que, por onde queiramos colocá-lo, o habitat combina com os valores da marca. Na paisagem urbana, a modernidade desempenha um fator dominante; numa aventura mais rural, o simbolismo passa pela herança do emblema; fora de estrada, as complexas tecnologias transformam-no num verdadeiro aventureiro de horizontes longínquos. É aqui que a essência do modelo se revela. A conjugação de diferentes mundos permite que o distingamos no segmento, com uma qualidade de vida a bordo ímpar. Se por fora, a utilização de uma linguagem estética domina a imagem, por dentro não existe uma rotura. A continuidade das formas modernas materializa-se na qualidade



de materiais bem como na utilização de dispositivos tecnológicos concentrados em painéis digitais, ainda que estes apresentem as suas condicionantes.

## O pack R-Dynamic destaca ainda mais o aspeto irresistível do Range Rover Velar

Resta, agora, desfrutar dele ao volante. A facilidade de condução é uma premissa do modelo, mesmo no trânsito citadino. Noutras aventuras, a capacidade tecnológica introduzida emprestam-lhe outra sensibilidade. Esta versão constitui o meio da gama, mas nem por isso a versatilidade da motorização ou o desempenho da caixa de velocidades colocam reticências a uma utilização mais dinâmica. Depois, o conjunto de sistemas de segurança, otimização de comportamento e de capacidade de tração desempenham

aquilo que cada um de nós apenas tem que desejar. E aqui, fora de estrada, o Velar funciona como um Range Rover. O desempenho do sistema de controlo de tração oferece uma mobilidade extrema mesmo em condições limite o que o faz parecer um intruso por entre a paisagem natural.

No interior, a qualidade de construção é notável, e o novo ecrã, posicionado na zona inferior da consola, reforça a veia

tecnológica do Velar, beliscada apenas pela pouca sensibilidade do ecrã tátil.

Sensível à construção de um produto herdeiro da tradição da marca, o novo Velar dá continuidade a uma gama completa de modelos adaptados a um segmento de mercado que também deseja uma versatilidade que só alguns automóveis permitem por entre uma mobilidade universal para fazerem dele um objeto de desejo.



# AVENTURA E LUXO

**VOLVO** V90 CROSS COUNTRY OCEAN RACE

**Não sendo novidade na gama da marca sueca, a versão Ocean Race da Volvo V90 Cross Country é, finalmente, uma versão especial da maior e mais luxuosa carrinha do construtor.**



**F**inalmente a marca sueca resolveu fazer uma versão da Volvo Ocean Race que não se limita a uns *badges* alusivos à maior regata do mundo. Esta V90 Cross Country é realmente especial, com diversos pormenores e até opcionais específicos, e é facilmente perceptível não só pelo seu aspeto aventureiro, mas pela cor exclusiva com proteções, arcos das rodas e frisos das embaladeiras, também com acabamento específico, para além das jantes de 20 polegadas alusivas. O objetivo é tentar combinar o sentido prático e robusto, com o luxo e segurança característicos da marca.

No interior, os bancos exclusivos e o interior alusivo à Volvo Ocean Race criam um ambiente onde agrada viajar. Podemos contar com capas para os bancos em material lavável, tapetes à prova de água, e para além

das quatro portas USB contamos com uma tomada de 220v. Existe também uma lanterna LED à prova de água e super resistente, colocada na bagageira. Aqui, é de destacar a plataforma dos 560 l, inspirada no soalho dos iates de luxo, resistente à água e de fácil limpeza, para além de um tapete que cobre o para-choques traseiro e uma iluminação LED que ilumina toda a zona traseira da V90 quando o portão está aberto. A bagageira por cima do tejadilho ou a máquina de limpeza portátil para lavagem de equipamento são opcionais que só reforçam a veia aventureira desta V90 Cross Country.

**O modo Off Road sobe a suspensão e contribui para a veia aventureira desta V90 Cross Country**



A suspensão traseira pneumática e a tração integral complementam um automóvel que não se nega a qualquer tipo de terreno sem perder a compostura. A motorização D4 com 190 cv é a mais acessível mas cumpre todo os desafios, e em conjunto com a caixa automática de oito velocidades consegue imprimir andamentos céleres e um conforto de condução acrescido, onde ainda assim continuam a fazer falta as opcionais patilhas no volante.

Depois de 20 anos associada à maior e mais dura regata do mundo, e no mesmo ano em que a Volvo Cars e o Volvo Group decidiram transferir a propriedade da Volvo Ocean Race, esta V90 Cross Country é, muito provavelmente, o melhor produto que a marca fez associado a este acontecimento, fechando assim da melhor forma este ciclo de inegável sucesso. **nma**

 1969 cm <sup>3</sup> CILINDRADA	400 Nm BINÁRIO MÁXIMO	190 cv POTÊNCIA
 8,8 s 0 - 100 KM/H	210 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
 5,2 l/100 km COMBINADO	7,8 l/100 km REGISTADO	138 g/km EMIÇÕES CO <sub>2</sub>
€ 79 708 BASE	82 194 ENSAIADO	

-  Conforto
-  Itens exclusivos
-  Computador de bordo



VEJA TODAS AS FOTOS

# OUTRA ESSÊNCIA

BMW X2 xDrive 20d

**Se o aspeto geral do novo BMW X2 é mais jovem, moderno, e até arrojado, o logotipo da marca no pilar C é claramente um revivalismo aos antigos coupés dos anos 60 e 70. As mais valias de um SUV, com um comportamento dinâmico superior. Será?**

**C**om uma posição de condução mais baixa, a ergonomia é a típica dos modelos da marca, o que em conjunto com o volante M com ótima pega e os bancos desportivos, proporciona uma excelente condução, elevada ao seu expoente máximo com a, também opcional, suspensão desportiva M e direção desportiva variável. A precisão desta, o bom amortecimento da suspensão mesmo com enormes jantes de 20 polegadas, e o excelente comportamento dinâmico, fazem deste a melhor opção neste tipo de propostas, para os que colocam a condução como primeira prioridade.

Com uma altura ao solo mais reduzida, e um centro de gravidade mais baixo, juntamente com uma afinação mais firme das suspensões com um curso reduzido em 10 mm, o X2 é um SUV comprovadamente mais dinâmico, mesmo se comparado com o X1, com o qual partilha a plataforma.

**A tração integral xDrive confere ao X2 uma segurança e eficácia que entusiasma a condução**

Em termos de habitabilidade o novo SUV é ligeiramente inferior ao seu irmão, embora ainda assim o aproveitamento de espaço mereça nota positiva, incluindo na bagageira com 470 l.

A qualidade de materiais, montagem, e todos os restantes pormenores como a iluminação ambiente ou o avançado sistema de info-entretenimento e todos os sistemas de ajudas à condução, fazem parte da experiência a bordo do mais recente e dinâmico SUV da marca bávara.

À semelhança do que acontece com tantos outros modelos do construtor, a lista de opcionais é enorme, e para que o X2 não só tenha o aspeto arrebatador da unidade ensaiada, como se destaque ainda mais dinâmica e tecnologicamente, os preços sobem para valores injustificáveis para o nível de proposta em si, apesar de única no segmento.

Um produto interessante, com a componente dinâmica em destaque, mas que infelizmente está ao alcance de poucos. **nma**



 1995 cm <sup>3</sup> <small>CILINDRADA</small>	400 Nm <small>BINÁRIO MÁXIMO</small>	190 cv <small>POTÊNCIA</small>
 7,7 s <small>0 - 100 KM/H</small>	221 km/h <small>VELOCIDADE MÁXIMA</small>	
 4,7 l/100 km <small>COMBINADO</small>	7,2 l/100 km <small>REGISTADO</small>	124 g/km <small>EMISSIONES CO<sub>2</sub></small>
€ 54 840 <small>BASE</small>	71 064 <small>ENSAIADO</small>	

 Comportamento dinâmico  
Qualidade de vida a bordo

 Preço



# ENTRA E DIVERTE-TE



**SWIFT**  
desde 14.474€\*



**VITARA**  
desde 19.299€\*



**IGNIS**  
desde 13.936€\*

**SIM, A NOSSA GAMA TEM UM DESIGN MODERNO, UM EQUIPAMENTO COMPLETO E OS MOTORES MAIS EFICIENTES. MAS O MELHOR É QUE CADA MODELO FOI DESENVOLVIDO PARA QUE DESFRUTES DESDE O PRIMEIRO MOMENTO, DIVERTE-TE!**

Consumo combinado: desde 4,0 até 5,7 l. / 100 km.

Emissões CO<sub>2</sub>: desde 90 até 131 g. / km.

Suzuki recomenda



\*PVP recomendado para a versão Suzuki Ignis 1.2L 5MT GLE 2WD. PVP recomendado para a versão Suzuki Swift 1.2L 5MT GLE 2WD. PVP recomendado para a versão Suzuki Vitara 1.6 VVT 5MT GL. Os preços incluem imposto sobre veículos, transporte, IVA e campanhas comerciais. Não incluem despesas administrativas, taxas e pintura metalizada. Válidos até 31/03/2018 nos Concessionários Oficiais Suzuki. A imagem dos veículos não corresponde ao valor mencionado.

# O ÚLTIMO DA ESPÉCIE

SEAT LEON CUPRA



A SEAT já apresentou a sua nova marca CUPRA que será a responsável, a partir de agora, pelo desenvolvimento de todos os modelos desportivos da casa espanhola, pretexto perfeito para vermos o que vale o último e mais potente modelo Cupra ainda com o carimbo SEAT.

A receita espanhola tem todos os ingredientes para resultar numa experiência que apela aos sentidos, com aquela dose extra de picante para nos deixar a salivar. E se o interior é mais comedido nos apontamentos exclusivos desta versão, o exterior dá nas vistas principalmente pelo friso da grelha, retrovisores, e *lettering* a laranja, juntamente com umas jantes de 19 polegadas, que montam uns pneus *semi-slicks* Michelin Pilot Sport Cup 2.

## As curvas são feitas a velocidades inimagináveis fruto da eficácia do sistema de tração integral

Quer queiramos quer não, todos eles fazem parte de um pacote não disponível no mercado português. Os restantes ingredientes são o já conhecido bloco 2.0l, mas aqui a acusar uns expressivos

300 cv de potência, a caixa automática DSG de seis velocidades, e um binário de 380 Nm. Se a tudo isto adicionarmos a tração integral 4Drive e um chassis muito competente e não esquecermos uns travões Brembo com discos perfurados de 370 mm, imaginem só a intensidade da experiência.

Esta Leon Cupra é muito rápida e tem uma disponibilidade de potência constante, mas a eficácia proporcionada pelo sistema de tração integral, que se encarrega de enviar até 50% de tração para o eixo traseiro, é de facto a cereja no topo do bolo. Em situações onde a aderência é menor, como piso molhado, a saída de frente é inevitável, mas esmagando o acelerador o sistema 4Drive entra em ação e acabamos a sair numa ligeira deriva controlada às quatro rodas e o susto inicial acaba com um valente sorriso. Tudo isto deve ser vivido com o modo Cupra selecionado, já que no modo Comfort usufruímos de um automóvel com a sua vertente familiar a proporcionar espaço e um habitáculo cuidado e bem equipado, onde só o



	1984cm <sup>3</sup> CILINDRADA	380 Nm BINÁRIO MÁXIMO	300 cv POTÊNCIA
	4,9 s 0 - 100 KM/H	250 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
	7,2 l/100 km COMBINADO	10,8 l/100 km REGISTADO	164 g/km EMISSÕES CO <sub>2</sub>
€	49 842 BASE	52 026 ENSAIADO	

 Conjunto motor/caixa Sistema 4Drive

 Conforto Consumos

conforto nunca está a níveis desejáveis para longas viagens, a par dos consumos que raramente são agradáveis, fatura a pagar por tanta eficácia e rapidez.

Certo é que este último produto a ostentar a marca SEAT foi para nós, uma despedida em grande, e deixou-nos água na boca para experimentarmos as novas receitas espanholas já com a chancela da nova marca CUPRA. 

# À FRENTE DO TEMPO

**VOLKSWAGEN** T-ROC 1.5 TSI R-LINE

**O Volkswagen T-Roc, produto de produção nacional, concentra uma imagem multifacetada num segmento que continua em crescimento, e se confirmada está já uma versão descapotável, esta R-Line com o motor 1.5 TSI tem também uma veia desportiva.**

**N**ão que antigamente os pequenos desportivos não fossem avançados no tempo. As siglas "GTI" ou até mesmo a "G" da Volkswagen sempre foram sinónimos de paixão. Traquinas de tato mas arrepiantes de sensações. Os tempos são outros mas o apelo à desportividade continua na linhagem do construtor.

Não se trata de mais uma versão do pequeno e versátil T-Roc. Numa mistura de conceitos mais ou menos aventureiros, por entre uma urbanidade que se destaca, esta versão Sport, com a sigla R-Line concentra ainda mais mundos. À linha sustentada por um princípio de dinamismo acrescentam-se pormenores que enfatizam o carácter mais dinâmico, da grelha dianteira com faróis segmentados ao difusor traseiro e às jantes de maiores dimensões. Pormenores suficientes para que possamos ficar ainda mais agradados, um conceito que se prolonga para o interior. Muito prático, os bancos desportivos associam-se a uma postura diferenciada onde a sensação de bem-estar a bordo se complementa com o

espaço, a ergonomia e o equipamento disponível, que inclui um painel de instrumentos digital.

Mas é logo nos primeiros metros que se distingue a postura do modelo. Com uma suspensão mais trabalhada do ponto de vista dinâmico, apesar de se perder em conforto, ganha-se na essência da versão: mais dinamismo! A direção direta, o amortecimento mais controlado, e os Potenza S001 da Bridgestone encarregam-se de nos devolver em prazer as provocações em cada curva. Apesar de uma traseira mais irrequieta, saúda-se para quem gosta, cada curva é desenhada tal como se deseja.

Mas o grande destaque da versão é o motor 1.5 l. A potência e, sobretudo, o binário constante oferecem um excelente compromisso se pensarmos nas relações da caixa automática DSG de sete velocidades. Com a utilização do modo Sport, as rotações parecem estar sempre no regime certo para proporcionar acelerações e recuperações de excelente nível. Mas, se optarmos por uma condução mais tranquila, a desfrutar, por exemplo do modo Eco,

a tecnologia do motor permite suspender o trabalho de dois cilindros para que a economia de combustível seja mais acentuada. É a evolução da tecnologia ao serviço do melhor de cada mundo.

Nesta versão o T-Roc continua a mostrar as facetas de um modelo que também é capaz de seduzir, ainda mais, pelo dinamismo, versatilidade e economia, comprovando o lema de que o que é nacional... é bom! **apm**

	<b>1498</b> cm <sup>3</sup> CILINDRADA	<b>250</b> Nm BINÁRIO MÁXIMO	<b>150</b> cv POTÊNCIA
	<b>8,4</b> s 0-100 KM/H	<b>205</b> km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
	<b>5,3</b> l/100 km COMBINADO	<b>7,1</b> l/100 km REGISTADO	<b>121</b> g/km EMISSIONES CO <sub>2</sub>
	<b>31 369</b> BASE	<b>39 952</b> ENSAIADO	
	<b>Imagem</b> Comportamento dinâmico		
	<b>Trabalho da suspensão traseira</b> Equipamento opcional		



# MANTER A LIDERANÇA

## NISSAN LEAF

Foi um dos primeiros automóveis de produção 100% elétrico, e rapidamente passou a ser o automóvel elétrico mais vendido em todo o mundo. A nova geração vem sustentar ainda mais todos os reconhecimentos do modelo que acaba de atingir as 100 mil unidades vendidas na Europa.



**D**ecidida desde cedo a apostar nas novas soluções de mobilidade, a Nissan tem trabalhado no desenvolvimento contínuo do Leaf, o seu mais importante modelo nesta área. O auge desse mesmo empenho é agora apresentado nesta segunda geração, que em menos de oito meses já registou mais de 37 mil encomendas só na Europa.

Para além de um aspeto mais consensual, a segunda geração do Nissan Leaf é também mais eficiente e evoluída tecnologicamente. O sistema ProPilot e a tecnologia ePedal são prova disso, e até já podemos contar com travão de mão elétrico. Enquanto o primeiro permite circular na mesma faixa de rodagem, controlando de forma autónoma a direção, aceleração e travagem, o segundo permite conduzir o Leaf no dia-a-dia recorrendo apenas a um pedal. É possível arrancar, acelerar, desacelerar e parar, de acordo com a pressão aplicada sobre o pedal do acelerador. Na prática, não só ambos os sistemas funcionam de forma simples, como são mais valias apreciadas e úteis no dia-a-dia. O novo Leaf foi inclusivamente o primeiro automóvel a ser avaliado de acordo com o novo protocolo Euro NCAP 2018, tendo recebido a classificação máxima de cinco estrelas.

## O Nissan Leaf já vendeu na Europa mais de 100 mil unidades, uma em cada 10 minutos

Para além de um acréscimo na autonomia para 378 km (ciclo NEDC), o novo Nissan Leaf anuncia também mais 20% de aceleração, mais 38% de potência, e menos 20% de... ruído. Na prática, não é fácil conseguir efetuar mais de 200 km com apenas uma carga numa condução despreocupada, embora possamos contar com o sistema de carregamento rápido, que permite carregar 80% da bateria em 40 minutos.

Os níveis de conforto são bastante elevados e a condução prima por um sem número de sistemas de auxílio que tornam a experiência de condução deste novo Leaf ainda melhor que na anterior geração, para além de um comportamento dinâmico igualmente melhorado. Os materiais empregues também evoluíram e a qualidade de vida a bordo é destacada pelo silêncio de rolamento, permitindo uma experiência virada para outros sentidos, ou para usufruir em pleno do sistema de som Bose.

Provavelmente é por tudo isto que a taxa de satisfação dos clientes do Nissan Leaf é superior a 90%, revelando a boa proposta da Nissan nas novas soluções de mobilidade. **nm**



	40 kWh BATERIA	320 Nm BINÁRIO MÁXIMO	150 cv POTÊNCIA
	7,9 s 0 - 100 KM/H	144 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
	20,6 kWh/100km COMBINADO	19,0 kWh/100km REGISTADO	
€	32 850 BASE	39 350 ENSAIADO	

	Conforto Equipamento
	Autonomia real Tempo de carregamento em tomada doméstica



VEJA TODAS AS FOTOS



# TIRO CERTEIRO

HYUNDAI KAUAI



**O Hyundai Kauai não é só o primeiro modelo da marca sul-coreana no segmento dos SUV compactos, é também uma das mais ambiciosas propostas da marca que continua a atravessar uma fase de crescimento na Europa.**



Com um pisar firme mas sem comprometer o conforto, o Kauai surpreende pela boa posição de condução, e um comportamento previsível. O espaço não sendo referência é mais do que aceitável, dispendo de 361 l de capacidade na bagageira. Para já, a motorização principal é o 1.0 T-GDi de três cilindros com 120 cv e caixa manual de seis velocidades, estando ainda por chegar a motorização Diesel.

**Até final do ano, o Hyundai Kauai começa nos 16 900 euros**

## VERSÃO ELÉTRICA

Confirmada está também a versão 100% elétrica do Hyundai Kauai, prevista para agosto, com alguns pormenores específicos que o distinguem dos restantes. Com uma consola central que também se diferencia pela ausência do comando da caixa de velocidades, estará disponível em duas versões que se distinguem pela capacidade das baterias. A versão de entrada conta com pacote de baterias de 39 kWh, que garantem uma autonomia máxima de 300 km, com um motor elétrico de 135 cv. No topo da oferta estará o pacote de baterias de 64 kWh, e um motor elétrico de 204 cv, com uma autonomia máxima anunciada de 470 km. Ambos já de acordo com o novo ciclo WLTP.

O maior destaque do novo SUV da Hyundai vai para o seu estilo. Jovem, irreverente, com personalidade forte que transmite robustez, e até um aspeto musculado, o Kauai diferencia-se de todos os seus concorrentes. Mas não é tudo. A qualidade dos materiais e do interior num segmento em que essa nem sempre é a principal prioridade, também se destaca. A personalização é algo igualmente apreciado, motivo pelo qual a marca permite várias configurações com cores vibrantes.

## CAIXA AUTOMÁTICA, TRAÇÃO INTEGRAL

Na sua versão 1.6 T-GDi com 177 cv de potência, a caixa automática 7DCT proporciona maior conforto na condução, e a tração integral permite bloquear o diferencial central com uma distribuição de potência de 50% para cada eixo. Recebe ainda uma suspensão traseira independente, o que aumenta também o peso, afetando a agilidade e eficácia da caixa de velocidades, que funciona sempre melhor em modo Sport. Para usufruir das mais valias desta motorização, abdica-se no entanto, de consumos comedidos, já que estes disparam para valores a rondar os dez litros.

# KIA SORENTO

KIA SORENTO



São vários os motivos que levam à compra de um automóvel como o Kia Sorento, mas a necessidade de espaço e a vocação familiar são, muito provavelmente, os principais. Assim, a marca sul-coreana não deixou nada ao acaso, e tem no Kia Sorento uma das melhores propostas do segmento na relação preço/

qualidade, mas não só... O motor 2.2 CRDI de 200 cv pode agora estar associado à nova caixa automática de oito velocidades, a mesma do Kia Stinger, com cinco modos de condução possíveis e uma condução que prima pelo conforto com um bom desempenho. No recente *facelift* destacam-se ainda ligeiros apontamentos no exterior e interior, e ainda mais equipamento, como os faróis Full LED de série, e outros tantos a contribuir não só para a experiência de condução como para a qualidade de vida a bordo de um modelo que se assume como topo de gama da marca sul-coreana. Os sete lugares são utilizáveis e o acesso é também de referência, ficando com 142 l de bagageira nesta configuração, ou 605 l com os cinco lugares. O modelo conta ainda com sete anos de manutenções programadas e uma campanha de apoio comercial de sete mil euros, que o coloca por um preço de 50 450 euros na versão mais equipada, e com os habituais sete anos de garantia.



MODERNA  
JOALHEIROS

de Moreira & Ribeiro, Lda

Rua Alves Roçadas, n.º 27  
6300-663 Guarda  
T. 271 214 687 F. 271 211 768

Largo João de Almeida, 26-C  
6300-695 Guarda  
T. 271 211 069

Av. dos Bombeiros Voluntários Egitanenses, n.º 5  
Centro Comercial La Vie - Guarda  
T. 271 237 431

E. moreira-ribeiro@sapo.pt  
modernajoalheiros@sapo.pt

AUTOPÉDIA by

# RAZÃO AUTOMÓVEL®



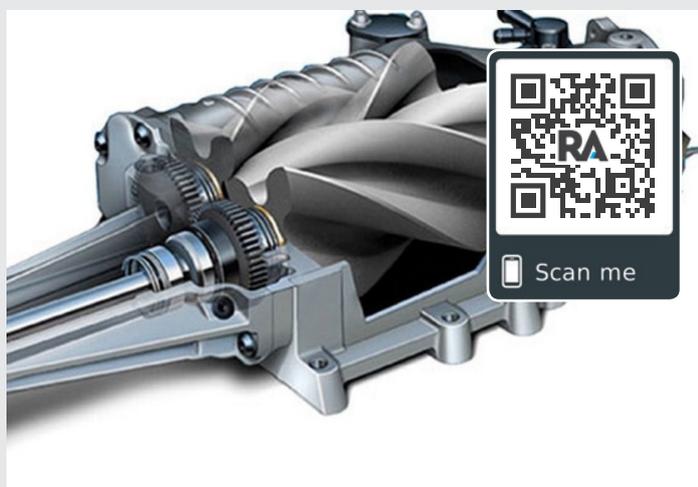
## SISTEMA START/STOP. QUAL O IMPACTO A LONGO PRAZO NO MOTOR?

Na prática faz sentido, e é considerado um dos melhores sistemas para poupar combustível. O sistema foi concebido para acabar com as situações em que o veículo está imobilizado, mas com o motor em funcionamento, gastando combustível e emitindo gases poluentes. Na maior parte dos casos nomeadamente no dia-a-dia e durante a condução em cidade, os sistemas de Start/Stop estão desenhados para suportar toda a vida do automóvel, e para isso todos os componentes que poderão sofrer um maior desgaste com este sistema são reforçados. Há exceções, que podem ser consultadas no artigo completo.



## DIESEL. COMO EVITAR PROBLEMAS NO FILTRO DE PARTÍCULAS, EGR E ADBLUE?

Os motores Diesel têm de recorrer a vários sistemas para conseguirem cumprir as exigentes normas anti-poliuição. No entanto, as complexas e dispendiosas avarias nestes sistemas, nomeadamente no filtro de partículas, são o principal receio na hora de comprar um automóvel Diesel. Mas essas dores de cabeça podem ser evitadas. Evitar trajetos curtos e a pouca utilização do carro, assim como condução constante a baixas rotações são bons conselhos. As alterações à centralina e reprogramações, também podem não ter efeitos benéficos para o filtro de partículas. Todas as informações sobre cada um destes sistemas no artigo completo.



## COMPRESSOR VOLUMÉTRICO. COMO FUNCIONA?

O compressor volumétrico é uma peça mecânica desenhada para aumentar a potência. O seu efeito prático é em tudo semelhante ao turbo, no entanto estes comprimem o ar para dentro do motor com recurso aos gases de escape, os compressores volumétricos são acionados mecanicamente pelo motor, através de uma correia que "rouba" potência. Os compressores são menos eficientes, particularmente em altas rotações, devido ao facto de necessitarem de energia mecânica, criando inércia ao motor. São raros os automóveis que ainda recorrem a este tipo de solução, o Toyota Yaris GRMN que ensaiamos nas páginas 44 a 47 é um desses casos.

# ENTRE PENHA GARCIA E IDANHA-A-VELHA

Por entre os trilhos, conseguimos subir aos pontos mais altos das redondezas. Do alto do castelo de Penha Garcia, o sentimento de pertença de um mundo longínquo vincula-se aos testemunhos do passado escrito nas tradições, nos costumes e na arqueologia. A descobrir estas terras da Beira Baixa.




MUNICÍPIO  
**IDANHA-A-NOVA**

---

**idanha.pt**

O tempo estival dá uma cor única à planície da Beira Baixa. Por entre a história milenar ou por entre as tradições dos cantares ao som do adufe, percorremos um território civilizacional capaz de atrair o mais abstraído forasteiro. Se o tempo do calor é marca indelével da região, importa desfrutarmos daquilo que a natureza e a história nos oferecem num conjunto único de descobertas. As terras de Penha Garcia e de Idanha-a-Velha conquistam-nos pelos testemunhos passados entre longos tempos da história do Mundo.

Para realizar o trajeto, escolhemos o Volvo XC60. Seguindo a linhagem do construtor, o modelo oferece o conforto, o dinamismo e a eficácia exigida para um trajeto que serpenteia alguns obstáculos em plena serra de Penha Garcia. Os modernos sistemas que permitem ajustar, em cada momento, o estilo de condução à exigência do terreno, permitem-nos evoluir tranquilamente por entre os trilhos. O prazer de condução associa-se ao conforto do sistema de amortecimento e ao equipamento disponível ampliando os horizontes que nos são apresentados em cada nota do *road-book*.



Para iniciar o trajeto, deverá situar-se na estrada que liga Penha Garcia às Termas de Monfortinho. Do lado de Penha Garcia, deverá seguir em direção às Termas e, após as bombas de gasolina, do seu lado esquerdo encontrará um estradão bem visível que segue em direção à serra. Em época de chuva, o piso poderá apresentar-se um pouco mais escorregadio. Depois de encontrar o portão principal da Herdade do Vale Feitoso, inicia-se o trajeto mais exigente. A paisagem, do lado direito, perde-se entre a Serra da Malcata e a Serra da Gata, já em Espanha. Sobre o lado esquerdo, Monsanto e a Beira Baixa dominam a paisagem plana recortada, aqui e além, por um horizonte já alentejano. A sequência de corta-fogos colocam em evidência a condução antes da chegada a Penha Garcia, pelo caminho da barragem. Já em Penha Garcia, nada melhor do que uma deslocação ao posto de turismo local para poder explorar e conhecer a história da localidade. São milhões de anos presentes na encosta e no vale com um castelo a dominar a paisagem. Transversal ao tempo, ficam as marcas e os vestígios, marcas preservadas em rochas sedimentares a que os habitantes chamam de

“cobras pintadas”, mas que se tratam de iconofósseis, motivo pelo qual são classificadas pela Unesco, em pleno Geopark Naturtejo. Para além das rochas quartzíticas com 490 milhões de anos, quando todos os continentes estavam unidos em torno do Pólo Sul, o tempo tratou de escrever o resto da história por entre um povoado neolítico, um castro lusitano e uma localidade romana. O castelo, uma construção do reinado de D. Sancho I encerra uma lenda. Acredita-se que, por ali, paira o fantasma do antigo alcaide do castelo, D. Garcia. Depois de ter raptado a filha do governador de Monsanto, D. Branca, o nobre terá sido capturado e condenado à morte. D. Branca apelou por misericórdia o que lhe valeu a redução da pena.



NOTA	PARCIAIS	TOTAIS	DIREÇÃO	OBSERVAÇÕES
1	0,000 0,000	0,000 0,000	1) Praça de capela PENHA GARCIA E.N.235 MONFORTINHO	<b>ENTRA TERRA PÓR KMS A ZERO SOBE ESTRADÃO</b>
2	2,000 0,000	2,000 0,000		1) Herdade do Vale Feltoso <b>PÓR KMS A ZERO DESCE P.P.</b>
3	0,600	0,600		<b>SOBE P.P.</b>
4	0,300	0,900		
5	0,900	1,800		<b>POUCO DEPOIS DESCE P.P.</b>
6	0,600	2,400		
7	0,800	3,200		<b>SEGUE P.P.</b>
8	0,400	3,600		<b>ENTRA E SOBE ASFALTO</b>

NOTA	PARCIAIS	TOTAIS	DIREÇÃO	OBSERVAÇÕES
1	1,000 0,000	4,600 0,000		<b>ENTRA TERRA PÓR KMS A ZERO SOBE E SEGUE P.P.</b>
2	2,200	2,200		<b>ADMIRE A PAISAGEM</b>
3	0,200 0,000	2,400 0,000		1) Marco geodésico Alagares - 656m <b>PÓR KMS A ZERO CONTINUA ESTRADÃO SEGUE AO LONGO DA VEDAÇÃO</b>
4	2,600	2,600		<b>SEGUE P.P.</b>
5	1,200	2,600		<b>DESCE P.P. DEIXA VEDAÇÃO</b>
6	0,200	3,800		<b>DESCE CORTA-FOGO LIGUE HDC</b>
7	0,100	4,000		<b>ENTRA P.P.</b>
8	1,800	4,100		<b>CONTINUA P.P.</b>

NOTA	PARCIAIS	TOTAIS	DIREÇÃO	OBSERVAÇÕES
1	0,600	6,500		<b>CONTINUA P.P. POUCO DEPOIS SEGUE ASFALTO DETERIORADO</b>
2	0,900 0,000	7,400 0,000		<b>ENTRA ASFALTO PRINCIPAL PÓR KMS A ZERO</b>
3	1,300	1,300		<b>ENTRA E DESCHE EMPEDRADO PENHA GARCIA</b>
4	0,050	1,350		1) Rua do Alacém 2) Espetro
5	0,250	1,600		<b>OBSERVE MONSANTO EM FRENTE</b>
6	0,200	1,800		1) Camêrão <b>ENTRA ASFALTO</b>
7	0,200	2,000		<b>SOBE</b>
8	0,200	2,200		1) Tanque de Guerra <b>VISITE PENHA GARCIA</b>



**ONDE DORMIR:**

- Hotel Fonte Santa \*\*\*\*
- Hotel Estrela da Idanha \*\*\*
- Hotel das Termas \*\*

**ONDE COMER:**

- Restaurante "Baroa"
- Restaurante "O Espanhol"
- Restaurante "Clube de Pesca e Tiro de Monfortinho"

NOTA	PARCIAIS	TOTAIS	DIREÇÃO	OBSERVAÇÕES
1	0,000 0,000	0,000 0,000		<b>SAI DIR. MONSANTO APÓS KM 43,5 E.N.235 PÓR KMS A ZERO DIR. SRª DA AZENHA</b>
2	3,100 0,000	3,100 0,000		<b>SRª DA AZENHA PÓR KMS A ZERO ENTRA TERRA SEGUE P.P.</b>
3	0,300	0,300		<b>SEGUE P.P.</b>
4	2,600	2,900		1) Praça GR12 E7
5	0,200	3,100		1) Praça de capela <b>CONTINUA P.P.</b>
6	0,600	3,700		<b>CONTINUA P.P.</b>
7	0,300	4,000		1) Praça GR12 E 7 <b>SOBE P.P. OBSERVE MONSANTO À DIREITA</b>
8	0,400	4,400		<b>SOBE P.P.</b>

NOTA	PARCIAIS	TOTAIS	DIREÇÃO	OBSERVAÇÕES
1	2,700	7,100		<b>ENTRA ESTRADÃO DESCHE</b>
2	0,100	7,200		
3	0,500	7,700		<b>CONTINUA ESTRADÃO</b>
4	0,500	8,200		<b>PASSA PONTE ROMANA</b>
5	0,200	8,400		<b>DESCHE E SEGUE ESTRADÃO</b>
6	0,900	9,300		<b>DESCHE E CONTINUA ESTRADÃO</b>
7	3,500	12,800		<b>ATRAVESSA PONTE ROMANA</b>
8	0,100	12,900		<b>IDANHA A VELHA ESTACIONE E VISITE</b>

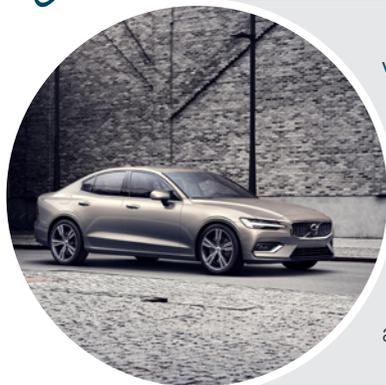
Foi condenado a ficar sem um braço e, por isso, D. Garcia ainda hoje é conhecido por "o decepado". Caminho adiante, o trajeto leva-nos em direção ao santuário da Sra. da

Azenha. A tradição continua a perpetuar-se com a romaria que sai da Igreja Matriz de Monsanto rumo ao Santuário da Senhora da Azenha. O road-book segue até Idanha-a-Ve-

lha, sempre com o baluarte de Monsanto a dar um sinal de presença contínua. Depois de atravessarmos duas pontes romanas, chegamos a Idanha, antiga sede da Egítânia. O conjunto de ruínas enfatiza uma arqueologia que atravessa os tempos desde a sua fundação romana, capital da Civitas Igaeditanorum (séc. I a.C.) até sede episcopal sob domínio suevo e visigótico. Para acompanhar esta descoberta, não podemos descurar a tradição gastronómica. Dos pratos de carne aos pratos de peixe de água doce, como o achigã frito com arroz de tomate ou as migas de peixe, a carne marca presença assídua por entre os pratos do ensopado de borrego, javali ou veado, perdiz de escabeche, arroz de lebre ou a sopa da matança.



# Novidades



## VOLVO S60

Com base na plataforma SPA e produção na nova fábrica da marca, nos EUA, o novo Volvo S60 já foi revelado. Partilha os mesmos sistemas de segurança da carrinha V60 que damos a conhecer na página 13, fazendo deste um dos modelos mais seguros do mercado e em particular do seu segmento. A principal novidade é a ausência de motorizações Diesel, só ainda justificada para a carrinha, com vendas significativamente superiores. Chega nas versões T5 e T6 a gasolina e ainda nas plug-in T6 e T8.

## SUZUKI JIMNY

É a quarta geração do pequeno mas aventureiro e bem sucedido jipe da Suzuki. O novo Jimny está prestes a chegar ao mercado e a apresentação internacional poderá decorrer em Portugal. As fotos foram divulgadas pela própria marca e demonstram uma carroçaria bem mais retilínea mas assumidamente aventureira mantendo o chassis de longarinas, e as versões com sistema de tração integral e até mesmo reductoras. Com um interior também ele mais moderno, que inclui o obrigatório sistema de info-entretenimento com ecrã tátil, o Jimny estará disponível com caixa manual de cinco velocidades ou automática de quatro relações.



## BMW SÉRIE 8

Dezanove anos depois, a nomenclatura "8" regressa à marca de Munique com um coupé, para tomar o lugar de topo de gama. O novo série 8 tem quatro lugares, um extenso arsenal tecnológico tais como as barras estabilizadoras ativas, direção ativa às quatro rodas, suspensão eletrónica e a tração integral, e assenta num chassis específico. Estreia também um novo desenho de interior e o mais recente sistema de infotainment da BMW. Chega no final do ano com os motores V8 4.4 l de 530 cv (M850i xDrive) e com o 3.0 l Diesel de 320 cv (840d xDrive). Terá posteriormente versões cabrio e Grand coupé .



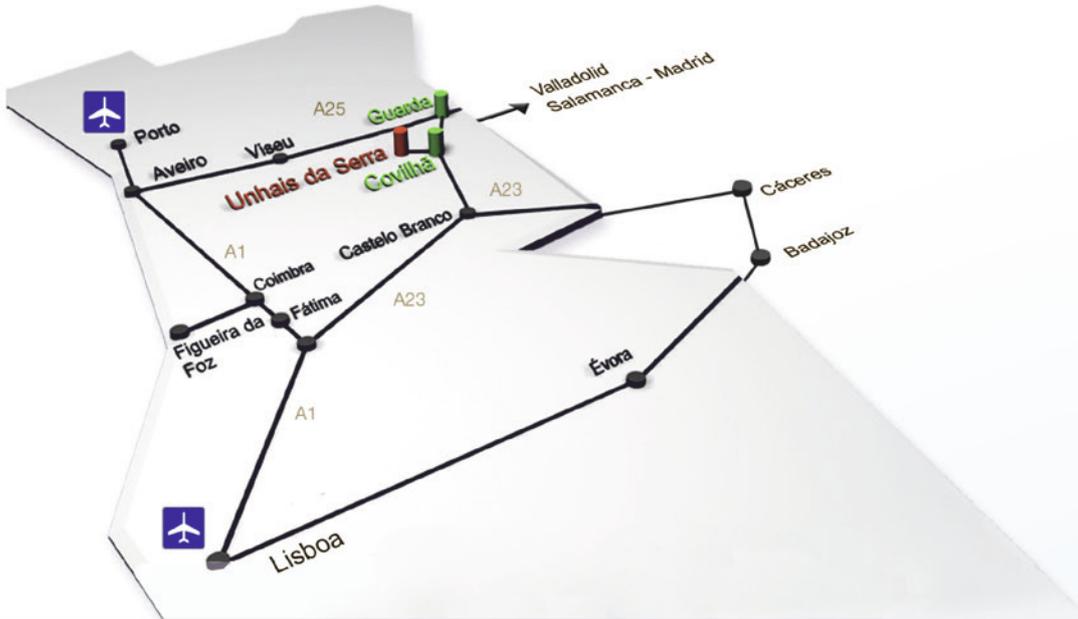
## AUDI Q8

O fabricante de Ingolstadt está prestes a colocar no mercado o Q8, partindo da base do seu maior SUV até agora, o Q7, mas este com um perfil coupé e de cariz mais desportivo. Com um design distinto, um interior similar ao do topo de gama A8 que ensaiamos nesta edição, promete uma condução mais envolvente com o recurso à tradicional tração Quattro, suspensão pneumática e diferencial ativo. Vai estar disponível no lançamento com o motor 3.0 l Diesel de 286 cv (50 TDI) que chegará a Portugal no início do outono.



# Serra da Estrela

## o destino todo o ano



**H2HOTEL**  
CONGRESS & MEDICAL SPA  
★★★★SUP

**Puralã**  
Wool Valley Hotel & Spa

HOTEL★★★★  
**LUSITÂNIA**  
CONGRESS & SPA

HOTEL★★★★SUP  
**VANGUARDA**  
CONGRESS & FAMILY

**SPORT**  
HOTEL



[naturaimbhoteles.com](http://naturaimbhoteles.com)

[facebook.com/naturaimbhoteles](https://facebook.com/naturaimbhoteles)



Innovation  
that excites

NISSAN INTELLIGENT MOBILITY

# NISSAN QASHQAI EXPECT MORE



ProPILOT

ABRACE O FUTURO DA CONDUÇÃO... ATIVE O PROPILOT

SAIBA MAIS EM [NISSAN.PT](http://NISSAN.PT)



#### MANTENHA-SE NA SUA FAIXA

Acompanha as marcações da faixa de rodagem e ajuda a controlar a direção, para que se mantenha corretamente posicionado na sua faixa de rodagem.



#### VIAJE SEM ESFORÇO

Ajusta a velocidade do seu QASHQAI e mantém a distância de segurança em relação aos outros veículos.



#### FACILITA A CIRCULAÇÃO NO TRÂNSITO

Avança e pára em função da fluidez do tráfego, immobilizando totalmente o veículo caso necessário.