Nº72 – Série V | DEZEMBRO 2018 - MARÇO 2019 | Novos Modelos | Desporto | Reportagens | Ensaios | Roteiro

escape livre magazine

4 ESTÁ DE VOLTA!

Suzuki Jimny

Puros & Duros

Jeep Wrangler

REPORTAGEM: Salão de Paris | ENTREVISTA: Markku Alen | ROTEIRO: Castelo Rodrigo - Barca d'Alva

EQC: Consumo de energia de aproximadamente 22,2 kWh/100 km (dados preliminares); emissões de CO_2 combinadas: 0 g/km. Os valores não se referem a um veículo individualmente e não são parte da proposta; são fornecidos unicamente com o objetivo de ajudar na comparação entre diferentes modelos de veículos automóveis. Estes valores variam consoante os extras opcionais escolhidos.

Imagine o futuro.

O futuro que imaginamos está a tornar-se presente.
Brevemente, vai poder conduzir o primeiro Mercedes-Benz 100% elétrico.
Receba informações exclusivas sobre o novo EQC. Faça o registo em
mercedes-benz.pt/EQCregistration e seja o primeiro a conhecê-lo.

A "FEBRE" DAS EMISSÕES

Nuno Antunes

Depois da ânsia dos construtores automóveis em busca de soluções que permitam a redução das emissões poluentes e dos consumos, a "febre" acabou por atingir também os fabricantes de pneus que, para irem ao encontro do que os construtores pretendem, produzem pneus "verdes" ou "ecológicos", com uma designação que só por si me deixa alguma repugnância: "Pneu de baixo atrito". Não será o "baixo atrito" sinónimo sempre de menor aderência? Diversos sistemas foram desenvolvidos de forma a manter a direção do veículo em situações de perda de aderência ou bloqueio das rodas, mas são os mesmos construtores que agora equipam as suas viaturas com pneus que, em diversas situações, perdem a aderência, causando enorme desconforto e pondo em causa a segurança. A obsessão por menores consumos e emissões leva a situações como a do comparativo desta edição, com duas carrinhas familiares que montam pneus do mesmo fabricante, uma deles na versão "ecológica". As diferenças são sempre notórias, mas graves sempre que é necessário a mudança de direção mais repentina com piso molhado, colocando em causa a segurança e obrigando os sistemas de segurança a intervir constantemente... E os SUV premium que de nada lhes servem os avançados sistemas de tração integral quando equipados com este tipo de pneus? Será mesmo este o caminho? Em prol dos consumos e emissões? E a nossa segurança?

«Serei só eu a questionar a validade de um pneu de "baixo atrito" no que diz respeito à segurança?»

LEXUS LC500h
Arte em movimento...

04-06 | BREVES

08-11 | SALÃO DE PARIS

12-23 | APRESENTAÇÃO
· Suzuki Jimny
· Hyundai Tucson
· Ford Focus
· Mercedes-Benz Classe C
· Audi A6
· Audi Q8

24-29 | ATIVIDADES ESCAPE LIVRE

30-32 | REPORTAGEM

34-35 | PILOTOS

36-39 | COMPARATIVO
· Mercedes-Benz C220d vs Volvo V60 D4

40-65 | ENSAIOS
· Alpine A110
· MINI Cooper SE Countryman ALL4
· Jaguar E-Pace
· Kia Optima
· BMW X4
· Jeep Wrangler
· Lexus LC 500h
· Ford Mondeo HEV
· Volvo XC40
· Volkswagen Polo GTI
· Suzuki Swift Sport
· Toyota RAV4

66 | AUTOPÉDIA

67-69 | ROTEIRO

70 | ENSAIOS BREVES

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 | Video: Daniel Miranda | Publicidade: Rua Marquês de Pombal, 45 – 2º 6300-728 Guarda | Tel. 271 205 285 | escapelivre@escapelivre.com | www.escapelivre.com | Design Gráfico e Paginação: Organizações Escape Livre, Lda | Impressão: Ligação Visual | Tiragem: 15.000 exemplares Suplemento nos Jornais "A Guarda" e "Diário de Coimbra" | Nº de Depósito Legal: 292878/09 | Esta edição da Escape Livre Magazine foi escrita segundo o novo acordo ortográfico.

VITARA RECEBE ATUALIZAÇÕES

Com 30 anos de história e mais de 3 milhões de unidades comercializadas em 190 países, o Vitara recebe uma renovação no estilo, interiores, motorizações e equipamento de segurança. Com uma nova grelha frontal cromada, novas jantes de liga leve de 17", novas óticas dianteiras e traseiras em LED e novas combinações de cores bi-tom possíveis, o Vitara reflete agora um aspeto mais moderno e apelativo. No interior, as alterações focaram-se em melhores materiais e um painel de instrumentos com um novo ecrã LCD a cores com 4,2" e consola central que incorpora o ecrã tátil de 7" multifunções, compatível com os sistemas Apple CarPlay, Android AutoTM e MirrorLinkTM. Disponível em três versões de equipamento, a grande novidade é a inclusão do motor 1.0 l Boosterjet com 111 cv, com preços a começar nos 17 700€ e que está disponível com caixa manual ou automática e com o sistema de tração integral Allgrip. A motorização mais potente, o 1.4 l Boosterjet de 140 cv mantém-se disponível, igualmente com possibilidade de caixa automática e tração integral, raro no segmento. Todos incluem cinco anos de garantia. Os 4WD começam nos 22 000€ para o 1.0 l e vão até aos 29 430€ do 1.4 l com caixa automática.

HYUNDAI KAUAI ELECTRIC REGISTA SUCESSO

Com pouco mais de dois meses de comercialização, a versão 100% elétrica do pequeno SUV da Hyundai já registou mais de 100 unidades vendidas. É o primeiro modelo 100% elétrico no segmento e que anuncia uma considerável autonomia de 470 km, já de acordo com o ciclo WLTP. O Hyundai Kauai Electric está disponível em Portugal apenas com as baterias de maior capacidade de 64 kWh e 204 cv, que lhe permitem prestações assinaláveis. O preço começa nos 43 500 euros.

MISSION E CROSS TURISMO CONFIRMADO

A pouco tempo da Porsche revelar a nova geração do seu *best-seller* 911, e depois do sucesso do *concept* Mission E Cross Turismo revelado no último salão de Genebra, a marca de Estugarda confirma a produção do modelo que concentrou as atenções no salão helvético. O modelo de cinco portas é uma derivação do primeiro Porsche 100% elétrico, o Taycan. O sistema elétrico do Mission E Cross Turismo desenvolve uma potência de 600 cv com uma autonomia de 500 km (NEDC).

FORD RANGER RAPTOR CHEGA À EUROPA

A nova Ford Ranger Raptor – a versão mais radical e de elevada performance da *pick-up* mais vendida na Europa – estará finalmente disponível para os clientes europeus, amantes da aventura, em meados de 2019. Animada por uma versão Bi-turbo do motor Ford EcoBlue Diesel de 2.0 l, a versão "Europeia" apresenta 213 cv de potência e 500 Nm de binário, acoplada à nova caixa automática de dez velocidades da Ford. O modelo foi concebido para enfrentar a dureza das competições fora de estrada e tem como base um chassis de construção super-robusta e reforçada, recorrendo a ligas leves de aço de alta resistência para resistir a todos os tipos de terreno. Os amortecedores FOX Racing com amortecimento ativo proporcionam maiores forças de amortecimento em situações extremas de condução fora de estrada e, quando necessário, um amortecimento menos firme para maior conforto.

BRIDGESTONE LANÇA PNEU 'QUATRO ESTAÇÕES'

A Bridgestone lançou o novo pneu Weather Control A005, a resposta para todas as condições climatéricas, em especial para as zonas do país onde as temperaturas são mais baixas, com mais chuva e neve. O novo Weather Control A005 é um pneu *premium* e destina-se ao segmento de turismo e veículos SUV, apresentando grande desempenho em curva até a travagens inesperadas na cidade. O Weather Control A005 encontra-se testado e certificado pelo TÜV SÜD e é a resposta do fabricante de pneus a um estudo que questionou cerca de 15 mil utilizadores europeus, sendo que a maioria incidiu na necessidade de um pneu seguro em diferentes condições meteorológicas. A atual gama, disponível em 68 medidas para jantes de 15 a 20", será alargada já em 2019 e o fabricante irá comercializar também quatro medidas para turismo e carrinhas comerciais, nas quais será incorporada a tecnologia DriveGuard, que permite aos condutores continuarem a sua viagem após um furo.

MATOS & PRATA CHEGOU À COVA DA BEIRA

O concessionário da BMW, Matos & Prata, inaugurou no passado dia 10 de novembro, novas instalações na Covilhã.
O espaço situa-se no parque industrial do Tortosendo (Rua G, Lote 64) e dispõe de serviços de comercialização de viaturas novas e usadas, reparação, e uma representação da marca de motos BMW, a Motorrad. A nova concessão resulta do

investimento de cerca de 650 mil euros e está inserida na estratégia de expansão da empresa para os mercados da Covilhã, Fundão e Belmonte, ocupando agora o centro da Cova da Beira. Numa primeira fase, esta unidade vai criar 12 novos postos de trabalho, mas é objetivo da empresa chegar aos 30 funcionários, recorrendo ao recrutamento de pessoas da região.

16º ENCONTRO VALORPNEU DECORREU NO LUSO

A entrada em vigor da 3ª licença da Valorpneu, o novo enquadramento legal que consolida a gestão dos diversos fluxos específicos de resíduos e o Fim do Estatuto de Resíduo para os materiais provenientes do processamento de pneus em fim de vida foram alguns dos temas em destaque no 16.º Encontro Anual da Rede Valorpneu, que este ano decorreu no dias 7 e 8 de novembro no Luso, com o tema "Os Novos Desafios do SGPU" e reuniu mais de uma centena de intervenientes do setor. A sessão de trabalho contou com a abertura de Hélder Pedro, gerente da Valorpneu, que destacou a importância da atividade da Valorpneu ao longo dos seus 16 anos de existência. O encontro contou com uma mesa redonda de recicladores que falaram das dificuldades e desafios, e com a entrega do Prémio Desempenho Valorpneu 2018 ao centro de receção Metais Jaime Dias, S.A.

VOLVO INAUGURA CONCESSIONÁRIO

O grupo Ascendum inaugurou um novo espaço Volvo em Lisboa, adotando os mais recentes standards da marca sueca para a área das Vendas (o Volvo Retail Experience), e do Serviço (o Volvo Personal Service), que reflete os padrões de estilo e de qualidade dos veículos da marca. Agora, os clientes Volvo usufruem de uma experiência visual diferente e um contacto personalizado com o seu técnico de serviço, podendo também visualizar e acompanhar os trabalhos caso assim o pretendam. A nova concessão *flagship*, sita na Rua Vasco da Gama, 15 (Portela de Sacavém) permite a recolha e entrega de viaturas até às 22h. Dispõe de uma área total de mais de 7000 m², e 1400 m² de construção, destacando-se pelo *showroom*, oficina e usados Volvo Selekt. O novo espaço em Lisboa vem assim juntar-se à rede nacional da Ascendum Auto, que inclui ainda as Instalações do Porto, Viseu e Leiria.

MÁRIO PATRÃO PRONTO PARA O DAKAR

Mário Patrão está prestes a realizar a sua sexta participação no Rali Dakar, que decorre de 6 a 17 de janeiro, no Peru. O piloto de Seia, a correr com uma KTM 450 Rally, tem como objetivos "primeiro chegar ao final, depois levar a KTM a vencer e na parte pessoal, obter o melhor resultado possível, que é melhorar a prestação de 2016, com o 13º lugar".
Mário patrão sente-se preparado, tendo realizado e reforçado com todo o tipo de treinos de condução, preparação física, para enfrentar as adversidades de grandes e duras provas como o Dakar. Com a previsão de mais percursos em areia, na ordem dos 60 a 70%, Mário Patrão considera que isso poderá dificultar a sua classificação, já que é um piloto habituado a outros trilhos, nomeadamente de montanha. Os últimos testes para o Dakar estão marcados para Espanha e para Abu Dhabi.

50 ANOS HILUX COM EDIÇÕES ESPECIAIS

A Toyota Hilux celebra, em 2018, o 50º aniversário e para assinalar a data a marca apresentou novas versões para a *pick-up* mais vendida em Portugal nos últimos cinco anos consecutivos. A versão "Premium Edition" assume-se como topo de gama e está disponível em cabine dupla e com caixa automática, com três (42 450€) ou cinco (47 950€) lugares e um elevado nível de equipamento. A par desta unidade, a Toyota lançou ainda três edições especiais - Challenge, Overland e Invincible - esta última é a que faz referência aos 50 anos do modelo e está disponível em versões 4x2 por 34 129€ e 4x4 por 44 179€. Para além destas versões, os 50 anos da Hilux não podiam ter tido melhor festejo com a vitória da equipa da Toyota Caetano Racing, conduzida por João Ramos, na Baja de Portalegre 500, sagrando-se Campeão de Portugal de Todo o Terreno na sua Toyota Hilux V8.

HISTÓRIA AUTOMÓVEL EM FORMA DE ARTE

Ricardo.Fine Car Artwork é o site pessoal de Ricardo Santos, diretor de arte e designer gráfico português. Com alguns prémios que lhe reconhecem o mérito nos seus trabalhos, o seu currículo inclui capas e ilustrações para revistas internacionais como a americana "Racer" ou a "Top Gear" do Reino Unido, e marcas de renome mundial como Ferrari, Nissan e Red Bull. A paixão levou-o a ilustrações da Fórmula 1 e carros de rali dos anos 80 e 90, todos num estilo mais retro que assentam na perfeição em qualquer sala lá de casa. Focar-se nas formas, nas sombras, nos brilhos e nas cores dos carros é um dos segredos para criar imagens simples, mas atraentes. Perfecionista por natureza, é motivado por dar aquele detalhe extra que faz a diferença. Vale a pena ver os seus trabalhos, todos eles numerados e assinados e que podem ser adquiridos em: www.ricardo-car-artwork.com

Consumo combinado de 6,2 a 6,4 l/100 km e emissões de CO_2 de 144 a 148 g/km. Viatura não contratual.

*Criado pela Suécia

MUDAM-SE OS TEMPOS...

SALÃO DE PARIS

A edição que celebra os 120 anos do Salão de Paris ficou também marcada pela ausência de algumas marcas, colocando em dúvida a continuidade de alguns Salões Automóveis. O desinvestimento dos construtores face a orçamentos gigantescos para estarem presentes, e o adiamento de alguns lançamentos devido às novas normas anti-poluição assim o ditaram nesta edição. Certo é que a maior parte das marcas dão hoje a conhecer as suas novidades das mais variadas formas, chegando rapidamente a todo o mundo, ainda assim Paris conseguiu reunir, da parte dos construtores presentes, várias novidades importantes para o mercado nacional, e até algumas estreias mundiais e europeias. Fomos até lá e trazemos-lhe as principais novidades.

Audi

A marca de Ingolstadt apresentou várias novidades, que foram do novo A1 Sportback, agora produzido em Espanha, com mais espaço interior e maior conteúdo tecnológico, ao novo Q3, modelo importante para o mercado nacional, baseado na nova plataforma MQB, ambos disponíveis em Portugal no início de 2019. Para além destes, a principal novidade foi a versão final do **e-tron**, o SUV elétrico da marca alemã, que estreia uma nova plataforma para a mobilidade elétrica e apresenta 360 cv com uma autonomia de pelo menos 400 km.

Dacia

Sem novos modelos no seu espaço, a Dacia estreou o novo motor 1.3 l a gasolina no Duster, com versões de 130 e 150 cv de potência. Também o info-entretenimento foi revisto e passa a estar disponível com Apple Carplay e Android Auto.

BMW

A BMW levou a Paris a nova geração do seu modelo mais importante a nível mundial, o **Série 3**. Disponível em Portugal a partir de março 2019 terá, aquando do lançamento, as versões 320d, com o 2.0 Diesel de 184 cv e 330i, com um 2.0 l a gasolina com 252 cv. A nova geração assenta na plataforma CLAR, o que possibilitou um decréscimo do peso apesar do aumento das dimensões (mais comprido e mais largo) e da rigidez. O pacote tecnológico foi também muito melhorado com a estreia da nova geração do info-entretenimento com comandos por voz. O foco na dinâmica e a qualidade dos materiais do interior foram também reforçados. Ainda no espaço da BMW pontuaram o novo Z4, na versão M40i de 340 cv, destacando a abordagem mais desportiva que a marca pretende dar nesta geração. Chegará na próxima primavera. Também o novo topo de gama Serie 8 e o novo SUV X5 marcaram presença e já se encontram disponíveis em Portugal.

Citroën

O construtor francês mostrou o SUV **C5 Aircross** que assinala a entrada da marca num dos segmentos mais agitados do mercado que se caracteriza pelo bom espaço interior e pelo desenho mais arrojado, e que contará ainda com uma versão híbrida Plug-in com quatro rodas motrizes e 300 cv de potência combinada. O novo Berlingo esteve também presente nas versões comercial e passageiros.

DS

A marca *premium* do grupo PSA levou até Paris um modelo fulcral na sua implantação europeia, o **DS3 Crossback** que pretende assumir-se como um SUV *premium* compacto. Estreia a nova plataforma CMP que chegará posteriormente às restantes marcas do grupo, com um desenho distinto e com amplas possibilidades de personalização. Chega em março com o motor 1.2 l gasolina com 100, 130 e 155 cv e com o Diesel 1.5 l de 100 cv. Após o verão será lançada a versão E-Tense para o mesmo modelo, o primeiro elétrico de nova geração do grupo, equipado com um motor de 136 cv e uma bateria de lítio com autonomia estimada de 350 km. O DS7 Crossback já em comercialização recebe também uma versão Plug-in híbrida.

Ferrari

Inseridos numa nova gama denominada Icona a marca do cavalinho rampante mostrou em Paris os espetaculares **Monza** SP1 e **SP2**. Baseados no chassis do 812 Superfast os técnicos da marca criaram duas novas carroçarias. O SP1 é um monolugar e o SP2 permite a partilha das sensações fortes com um passageiro. Completamente focados no prazer de condução, o para-brisas está ausente, mas a Ferrari oferece um capacete...

Hyundai

O construtor coreano mostrou a nova versão **i30 N Fastback**, que partilha os atributos com o atual i30 N, mas numa nova carroçaria *fastback*. Foi também apresentado o estudo i30 N Option Pack que antevê uma linha de acessórios tais como peças em carbono, *baquets*, jantes e travões a disponibilizar num futuro próximo.

KIA

A marca coreana, membro do grupo Hyundai, levou ao Mondial Auto duas novidades importantes. **O Proceed**, uma nova *shooting brake* com um desenho bastante desportivo e que vai funcionar como topo da gama Ceed, e que estará disponível no primeiro trimestre de 2019 com um novo 1.6 l a gasolina com 204 cv que dará corpo à versão GT, para além dos restantes motores da gama Ceed. A outra importante novidade é o E-Niro, a versão totalmente elétrica do SUV Niro com 204 cv e uma bateria de 64 Kwh que promete uma autonomia de 485 km.

MONDIAL DE L'AUTO
PARIS

Mercedes-Benz

A marca de Estugarda levou muitas novidades a Paris, a começar pelo EQC, o SUV que constitui o primeiro modelo da sub-marca EQ para os elétricos. Vai estar disponível na segunda metade de 2019 e estreia uma nova arquitetura com os motores elétricos a debitarem 408 cv e a bateria de lítio a permitir uma autonomia estimada de 450 km. Outra das novidades foi o Classe B, em estreia mundial, totalmente renovado e com maior distância entre eixos a permitir mais espaço no interior e na bagageira. Chega ao mercado no primeiro trimestre de 2019, com os novos motores a gasóleo com 150 e 190 cv acoplados a uma caixa de oito velocidades. Com grande destaque no espaço da marca alemã esteve também o novo **GLE**, que beneficiou duma revolução no desenho, no espaço e na tecnologia. Continua a manter capacidades todo o terreno assinaláveis com destaque para o modo *crawl* que promete ultrapassar as situações mais difíceis em areia. No lançamento estará disponível com o motor seis cilindros a gasolina e 367 cv. Por fim, e já disponível em Portugal, está o A35 AMG, a primeira versão desportiva da família A e que serve de entrada na gama AMG com um motor 2.0 l de 306 cv com caixa automática de sete velocidades e tração integral.

Peugeot

O construtor de Sochaux apostou forte no salão "caseiro" e ganhou. O carro mais apelativo e falado foi o protótipo E-Legend, alimentado por dois motores elétricos mas, sobretudo, pelo desenho inspirado pelo 504 coupé do final dos anos 60. Já existe uma petição para tentar levar a produção o fabuloso modelo.

Já em produção e revelado em Paris esteve também a versão carrinha do familiar da marca, a **508SW** com uma bagageira de 530 l. Estrearam também as versões híbridas Plug-in a gasolina do 508 e 3008 que incorporam um ou dois motores elétricos com 225 cv e tração dianteira e 300 cv e tração integral. Devem chegar ao mercado após o verão.

Suzuki

Já disponível em Portugal e com todos os pormenores nas páginas 12 e 13 desta edição, o novo **Jimny** foi o grande destaque no espaço da marca japonesa. Com uma imagem retro e mantendo as excelentes capacidades TT, está disponível apenas com um motor 1.5 l com 102 cv e sempre com tração integral inserível e caixa de redutoras.

Seat

A SEAT apresentou o novo SUV **Tarraco**, que se encaixa acima do Ateca e pela primeira vez disponibiliza sete lugares. Pode ser equipado com motores 1.5 l de 150 cv e 2.0 l de 190 cv a gasolina e o 2.0 l TDI com 150 e 190 cv a gasóleo.

Toyota

A Toyota mostrou três novidades em Paris, mas a mais importante foi o **novo Corolla**. A designação Auris acaba e uma das designações mais carismáticas da casa japonesa regressa ao mercado em duas versões, o cinco portas e a carrinha Touring Sports. Assente na base estreada no CH-R, a nova geração Corolla é significativamente diferente do anterior Auris, não só pelo desenho exterior bastante mais conseguido, mas também pelo acréscimo de espaço no interior. Chega a Portugal no início de 2019 com três motores a gasolina, um 1.2 l com 112 cv e dois híbridos de 1.8 l e 2.0 l com 122 e 180 cv respetivamente. Também presentes no espaço estiveram a nova geração do Rav4 e o novo Camry, uma berlina de quatro portas que vem substituir o Avensis. Partilham ambos a propulsão híbrida com um motor de 2.5 l e 218 cv.

Tesla

A marca norte-americana aproveitou o salão de Paris para mostrar ao público, e pela primeira vez a nível oficial, o seu mais recente e polémico modelo, o **Model 3**. O modelo tem sido muito falado, uma vez que a marca demorou quase um ano a conseguir o objetivo para o volume de produção de 5000 unidades por semana, o que chegou a causar alguns cancelamentos de encomendas. Uma vez ultrapassadas as dificuldades, parece que vamos finalmente começar a ver o mais acessível dos modelos Tesla, que anuncia uma autonomia de 500 km, a circular em Portugal.

Porsche

A marca desportiva trouxe a Paris o *facelift* do Macan, já disponível a partir de 73 830 euros na versão 2.0 l a gasolina com 245 cv, com evoluções no desenho exterior, na iluminação LED, no ecrã do info-entretenimento e pequenas alterações de detalhe no chassis. A Porsche mostrou também a versão quase definitiva do **Speedster**, que será produzido em 1948 unidades para comemorar os 70 anos da marca, e partilha a mecânica com o 911 GT3 RS, ou seja 4.0 l atmosférico com 520 cv e caixa manual.

Renault

A marca do losango mostrou a versão **Trophy** do **Mégane RS**, e o *facelift* do Kadjar, com um visual renovado, interior e exteriormente e um novo motor 1.3 l gasolina. Passará a ter classificação Classe 1 em todas as versões de duas rodas motrizes quando chegar ao nosso país, em fevereiro. O concept EZ-ULTIMO foi no entanto o foco principal, é a visão da Renault para futuros serviços de mobilidade, autónomos e claramente premium.

#MONDIALPARIS

ÚNICO!

SUZUKY JIMNY

Com quase 50 anos de história, o Suzuki Jimny apenas havia conhecido três gerações, que representaram mais de dois milhões e meio de unidades vendidas em 194 países. Fiel ao conceito que lhe deu origem, o Jimny chega agora à quarta geração e depara-se com o primeiro obstáculo: a procura foi tanta que existem cinco clientes para cada Jimny!

É um facto! A lista de espera no Japão para o novo Jimny é já de um ano, o que faz com que das 2500 previstas para Portugal e Espanha até março de 2019, apenas estejam disponíveis 400 unidades, já que os efeitos do aumento de produção só se farão sentir depois dessa data. Para melhor entender este fenómeno, é preciso conhecer todas as aptidões desta nova geração do pequeno ícone que é o Suzuki Jimny.

O ponto principal é a sua conceção. Para o bem e para o mal, o pequeno Jimny continua a esconder uma construção que recorre a chassis de longarinas e travessas, onde a pequena carroçaria assenta, recorrendo a oito sinoblocos que conseguem aumentar o conforto e reduzir as vibrações. Apesar de não ser novidade, a marca refere um novo desenho com vias 4 cm mais largas apesar de acusar a mesma distância entre eixos da anterior geração. Recebe ainda um maior reforço que aumenta a rigidez torcional do modelo, com duas barras transversais e uma em X, e cresce na distância ao solo para os 21 cm.

Com as suas proporções e aspeto aventureiro, fiel uma vez mais ao modelo original através dos faróis redondos, das aberturas verticais na grelha, ou das luzes traseiras embutidas nos para-choques, o Jimny cativa desde logo, ainda assim havia que o modernizar no interior e, uma vez mais, o trabalho da marca foi notável ao conseguir manter a simplicidade e minimalismo que se espera, com comandos funcionais e intuitivos e materiais mais pobres mas que revelam uma boa montagem, sem lugar a ruídos excessivos, juntando muita funcionalidade. Os bancos frontais rebatem totalmente para trás, e os traseiros formam um fundo de carga plano, que atinge os 377 litros de capacidade. Naturalmente, não falta o sistema de info-entretenimento e outros de auxílio à condução como o *cruise control*, reconhecimento de sinais de trânsito, travagem de emergência autónoma, alerta de mudança involuntária da faixa de rodagem, ou até mesmo o assistente de luzes de máximos e alerta anti-fadiga, entre outros. Para além destes, na versão mais equipada o Jimny pode contar com luzes LED, ar condicionado automático, bancos aquecidos e sistema de navegação.

Por debaixo do capot, em posição longitudinal está um bloco 1.5 l atmosférico com 102 cv, o único disponível, com uma construção mais leve, mais eficiente e com melhor rendimento e que, por norma, dá tração ao eixo traseiro, mas como puro todo o terreno que se afirma, o Jimny conta de série com o sistema ALLGRIP PRO, um verdadeiro sistema de tração às quatro rodas que inclui uma caixa de redutoras com comando manual de simples utilização,

Os ângulos de ataque são de um puro todo o terreno, 37° de entrada, 28° ventral e 49° de saída

Não faltando sequer um controlador de descidas com a particularidade de operar também em marcha atrás. Com o assistente de subidas que mantém o travão por alguns segundos, nem a reduzida potência causa embaraços ao pequeno Suzuki, seja qual for a situação de inclinação.

O Jimny já está disponível em Portugal em três versões de equipamento, JX, JLX e Mode3, com preços que começam nos 21 483€ e vão até aos 25 219€ da versão mais equipada, todas com cinco anos de garantia. Por 25 297€, está ainda disponível uma versão com caixa automática de quatro relações baseada no nível de equipamento intermédio.

A Suzuki podia ter transformado o Jimny num pequeno e utilitário SUV para a cidade, que se iria ver num aguerrido segmento onde não faltam já propostas para todos os gostos mas, em vez disso, pegou no ADN do modelo e desenvolveu-o, mantendo-o como um puro todo o terreno, e com pormenores chave que fazem do pequeno Jimny uma proposta sem concorrência, capaz de chegar onde poucos conseguem, fruto de uma agilidade invejável, e com um estilo jovem e uma presença inquestionável.

RENOVADO

HYUNDAI TUCSON

Desde que foi lançado, em 2015, o Hyundai Tucson já vendeu mais de 390 000 unidades na Europa, onde foi desenhado e é fabricado. Agora a Hyundai decidiu fazer um upgrade no modelo, renovando o estilo, os sistemas de segurança ativa, a assistência de condução e as motorizações.

A elegância do estilo exterior é obtida através da grelha dianteira em cascata e da assinatura de luz com faróis traseiros em LED. Conta ainda com um para-choques frontal elevado e placa de reforço, novos desenhos das jantes de 18" e nova luz traseira, para-choques traseiro e dupla ponteira de escape. O *design* do portão da mala foi acentuado por uma linha acima da matrícula.

No interior, o painel de instrumentos foi totalmente renovado e está revestido num material suave ao toque com costura dupla que lhe confere uma sensação mais acolhedora e de qualidade superior. A versão *standard* do novo Tucson está equipada com um ecrã monocromático de 5". Como opcionais, estão um ecrã de infoentertenimento flutuante de 7" a cores que pode ser conetado com Apple CarPlay e Android Auto. As versões de topo vêm equipadas com um sistema de navegação de 8", com uma subscrição gratuita de sete anos para os LIVE Services, com informação atualizada em tempo real.

A capacidade de bagageira é de 513 l ou 459 l na versão *mild-hybrid*. Entre os equipamentos e sistemas de auxílio à condução, estão os sensores de radar frontal, usados no Auto Cruise Control, que permitem o limitador de velocidade e distância constante face ao veículo da frente, e o sistema Idle Stop & Go para poupança de energia nos tempos de paragem e filas de trânsito.

As motorizações foram melhoradas e reduzidas em dimensão, tornando-se menos poluentes e mais económicas. Apresentam-se assim com três diferentes motores: dois Diesel e um a gasolina. O Diesel Smartstream 1.6 l está disponível na versão padrão com 116 cv ou com 136 cv, ambos com caixa manual de seis velocidades e tração dianteira. Na versão padrão, os consumos são de 4.9 l/100km e as emissões de CO_2 de 130 g/km. A versão mais potente, conta com um consumo combinado de 4.8 l/100km e emissões de CO^2 de 126 g/km, e pode ser equipado com transmissão de dupla embraiagem e sete velocidades (7DCT).

Os preços começam nos 27 990€ do Tucson 1.6 CRDi Executive e 29 990€ do 1.6 CRDi Premium

O motor a gasolina é um GDI de 1,6 litros, com uma caixa manual de seis velocidades e tração dianteira, com 132 cv, que anuncia consumos de 7.1 l/100km e emissões de CO_2 de 162 g/km. Toda a gama de motores do novo Tucson cumpre com as novas normas de emissões Euro 6C. No próximo ano o Tucson será o primeiro Hyundai a estar disponível com um motor *mild-hybrid* de 48V, disponível em combinação com o motor Diesel de 2.0 l, com consumo combinado de 5,2 l/100km e emissões de CO_2 de 138 g/km.

BRIDGESTONE

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**

* 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 3, 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 medida 205/55 R16 91V. 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.

BRIDGESTONE

Patrocinador Olímpico Mundial

MANTER O FOCO

FORD FOCUS

Estávamos em 1998, e enquanto nós dávamos corpo ao primeiro número desta publicação que agora tem nas mãos, a Ford lançava a primeira geração do Focus, um modelo que já vendeu cerca de sete milhões de unidades na Europa, e que agora chega à sua quarta geração.

Apesar de se manter com um número de vendas considerável, com a Ford a ter que cancelar algumas encomendas por falta de unidades da anterior geração, o que só por si revela o bom e atual produto da marca, havia que evoluir em alguns aspetos de forma a manter o Focus uma referência no segmento.

Em Portugal já foram vendidos mais de 100 mil Focus desde 1998

Desde logo, o desenvolvimento com recurso a uma plataforma completamente nova permitiu um aumento de dimensões exteriores e consequentemente consideráveis aumentos de espaço no interior. Com uma distância entre eixos aumentada em 5,3 cm e um comprimento total de mais 1,8 cm, o novo Focus apresenta uma melhor habitabilidade, nomeadamente nos lugares traseiros, enquanto revela um aspeto mais dinâmico e moderno. Aumentou também a rigidez torcional, melhorou a aerodinâmica, e reduziu o peso, que em alguns casos chega aos 88 kg. Assim, e com uma dinâmica sempre muito apurada, a nova geração só veio reforçar ainda mais essa liderança. A arquitetura da suspensão traseira independente conta agora com o sistema de controlo contínuo do amortecimento (CCD) que monitoriza, a cada 2 ms, as reações da suspensão, carroçaria, direção e travões, ajustando o amortecimento para obter a melhor dinâmica. A tecnologia tem também capacidade para detetar buracos no asfalto e reduzir o impacto. Todas as versões possuem agora modos de condução que ajustam as características do carro em função de cada situação de condução.

O interior foi também todo renovado, mais envolvente, com uma maior sensação de espaço e com melhores materiais, ainda que neste aspeto ainda possa evoluir. O ecrã tátil do sistema de infoentretenimento, está numa posição central e elevada, de forma a que o condutor não desvie os olhos da estrada, embora não esteja totalmente integrado na consola, solução que nem sempre agrada à vista. O novo Focus é também o primeiro modelo do construtor equipado com o sistema Co-Pilot360, que engloba uma

série de sistemas de ajuda à condução, o que corresponde ao nível 2 de condução autónoma. Para além destes, items como o carregamento *wireless*, o *head-up display* ou o sistema de som B&O Play também estão disponíveis. A versão Station Wagon, apresenta a bagageira mais larga do segmento com uma capacidade de 608 l, incluindo pneu suplente.

Disponível em quatro versões de equipamento – Business, ST Line, Titanium e Vignale – irá ainda estar disponível numa versão Active, com um aumento da distância ao solo, aplicações em

plástico nas cavas das rodas que lhe conferem um aspeto mais aventureiro, e ainda dois novos modos de condução. A equipar o novo Focus temos dois motores a gasolina, 1.0 e 1.5 EcoBoost, o primeiro com dois níveis de potência, 100 e 125 cv, enquanto o último, apenas disponível na versão Vignale, disponibiliza 150 cv. Nos Diesel, contamos com o 1.5 EcoBlue de 120 cv e um 2.0 EcoBlue com 150 cv, ambos disponíveis com caixa manual ou uma nova caixa automática de oito velocidades.

Os preços do novo Focus começam nos 21 820€ e vão até aos 41 000€ da versão SW Vignale com o motor 2.0 l EcoBlue e caixa automática. As versões mais vendidas em Portugal deverão ser os ST-Line 1.5 l EcoBlue com caixa manual por 28 219€ e o 1.0 l EcoBoost de 125 cv por 25 067€, que nas versões Station Wagon deverá corresponder a um aumento de cerca de 1000€.

Vai estar disponível nas versões Active com preços a começar nos 24 310€ do cinco portas e 25 336€ da Station Wagon

HONRAR A TRADIÇÃO

MERCEDES-BENZ CLASSE C

O Classe C na sua atual geração foi o modelo mais vendido da Mercedes-Benz no seu quarto ano de comercialização. Em 2017, as vendas a nível mundial atingiram as 415 000 unidades. Agora recebe importantes atualizações para fazer face a uma concorrência cada vez mais apertada e nós fizemos alguns milhares de quilómetros para as comprovar.

Em 1982, o Mercedes-Benz 190 (W201) marcou o primeiro capítulo na história do Classe C, sendo um modelo que é, por si só, uma lenda da indústria automóvel. Desde essa altura, a marca já vendeu mais de 9,5 milhões de unidades. A história por detrás do W201 teve início em 1973, quando a Mercedes-Benz reunia ideias para a construção de um veículo com o objetivo de criar um automóvel capaz de menores consumos de combustível e maiores níveis de conforto e segurança. O nome Classe C surge anos mais tarde, em 1993.
Mais de 35 anos depois, a Mercedes-Benz não só mantém o modelo como um dos mais importantes da sua gama, como apresenta constantes e importantes renovações, com uma completa oferta de versões, tanto no que diz respeito a carroçarias, como motorizações. O modelo que atualmente é produzido em quatro continentes, vê quase 50% dos seus componentes modificados o que, segundo a marca, corresponde a mais de seis mil novas peças. Os destaques no exterior vão essencialmente para um novo desenho dos faróis, enquanto no interior temos a inclusão da nova geração de volantes, já utilizada em outros modelos, bem como o painel de instrumentos de 12.3" totalmente digital, disponível como opção.

Desde cedo, o modelo foi alvo da inclusão de soluções de segurança ativa e passiva, o que se mantém e aos quais se somam os mais modernos sistemas de assistência à condução. São exemplos disso a iluminação MULTIBEAM LED, em que cada farol incorpora 84 LEDs controlados individualmente, o ajuste automático da velocidade baseado na rota, o sistema DISTRONIC com assistente de direção, entre muitos outros. Para além da Limousine e Station, a família Classe C é composta pelo Coupé e Cabrio, que sofrem as mesmas evoluções dos restantes, com destaque para o estilo mais desportivo, em particular na frente e na traseira, e novas jantes de liga leve. O Cabrio adota todos os sistemas de conforto dos irmãos Classe E e Classe S para melhor poder desfrutar de longos períodos a céu aberto.

Os preços começam nos 43 350€ e 44 850€ do C180d com 122 cv nas versões Limousine e Station e nos 46 950€ e 55 900€ do C200d com 160 cv nas versões Coupé e Cabrio

Por fim, tão ou mais importante, estão as renovações feitas ao nível das motorizações, com um novo motor Diesel de quatro cilindros que passa a ser comum a todas as versões com níveis de potência entre os 122 e os 245 cv, abandonando assim as motorizações da parceria Renault. Para além deste, a inclusão de um 1.5 l a gasolina, igualmente com vários níveis de potência e que, na versão 200 recorre a um sistema elétrico a 48 V capaz de acrescentar 14 cv aos 184 cv, e que está disponível também com tração integral 4Matic.

Depois de alguns milhares de quilómetros ao volante de (quase) todas as motorizações e versões, podemos afirmar que o objetivo da marca se mantém cumprido com uma nova geração de motores eficientes e económicos, com afinações de suspensões a favorecerem o conforto, e inúmeros sistemas avançados a contribuírem para a nossa segurança.

No topo da gama estão os AMG, com o C43 a receber um incremento de 23 cv de potência para os 390 cv no motor V6, enquanto os V8 atingem os 476 e 510 cv para o 63 e 63S. Os preços começam nos 83 200€ do C43 Limousine e vão até aos 131 550€ do C63S Cabrio.

QUE EXPERIÊNCIA

DRIVING EXPERIENCE AMG

A Mercedes-AMG acaba de inaugurar, em parceria com um dos melhores circuitos do mundo, o Autódromo Internacional do Algarve, uma escola de condução AMG, aproximando ainda mais o mundo AMG dos seus clientes. Não apenas para clientes AMG que queiram adquirir conhecimentos e experiência para tirar partido dos seus AMG, mas também para futuros e potenciais clientes, assim como para os que apenas queiram experienciar a condução de um modelo Mercedes-AMG, do CLA 45 AMG, ao AMG GT, passando pelos AMG E53 e AMG E63 S.

A Racing School AMG proporciona um total de oito experiências, que podem ir desde duas voltas ao circuito em um dos modelos AMG, passando por duas voltas em cada um dos três dos modelos AMG e vão até quatro cursos de condução.

É tudo feito com a ajuda do mais avançado sistema de telemetria, que irá permitir a contagem de tempos, a verificação de trajetórias, travagens, acelerações, tudo isto comparando com dados de referência obtidos por um piloto profissional.

A parceria da Mercedes-Benz Portugal com o AIA integra-se numa estratégia consistente de Brand Experience e pretende continuar a despertar o lado mais emocional dos apaixonados pela marca, estimulando os sentidos e proporcionando experiências únicas, diferentes e inovadoras.

A Driving Experience AMG está residente no circuito de Portimão e estará aberta 365 dias por ano. Os modelos AMG poderão ser alterados e as inscrições podem ser feitas em qualquer concessionário Mercedes-Benz, ou no próprio circuito.

SINGLE EXPERIENCE AMG
Duas voltas com um AMG à escolha - Desde 95€, com volta adicional desde 55€

HOT LAPS AMG
Duas voltas ao lado de um instrutor num dos AMG à escolha– Desde 75€, com volta adicional desde 55€

MEGA AMG
Uma volta de reconhecimento e duas voltas no CLA 45 AMG, duas voltas no AMG E 53 e mais duas no AMG E 63 S – 450€

MEGA AMG GT
Uma volta de reconhecimento e duas voltas no CLA 45 AMG, duas voltas no AMG E 63 S e duas voltas no mais rápido em pista, o AMG GT.

AMG CLASSIC – Três exercícios que permitem desenvolver reflexos, agilidade, e domínio sobre a viatura, terminando na experiência de duas voltas em pista - 250€

AMG SILVER – Quatro exercícios, adicionando ao anterior o controle da viatura em derrapagem (drift), concluindo com quatro voltas à pista - 350€

AMG GOLD – É em tudo idêntico ao anterior mas mais intensivo - 450€

AMG PLATINUM – Acrescenta cinco voltas ao circuito com o mais rápido dos AMG, o AMG GT - 650€

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

INTERNATIONAL engine of the year 2015-2016-2017-2018
1-litre to 1,4-litre
PSA Groupe
1,2-litre three-cylinder turbo

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

PEUGEOT

PEUGEOT RECOMENDA TOTAL Consumo combinado: 4,0 a 5,6 l/100 km. Emissões de CO_2: 98 a 129 g/km.

SUBLIME

AUDI A6

A oitava geração do Audi A6 reflete, uma vez mais, padrões premium de conforto, tecnologia, agilidade e segurança, acondicionados nas linhas elegantes e desportivas que caracterizam o modelo há quase 25 anos.

O novo Audi A6 segue a nova linguagem de estilo da Audi, com superfícies alongadas, contornos elegantes, longo capot, grande distância entre eixos e curtas dimensões entre as rodas e as extremidades. A larga, ampla e baixa grelha Singleframe, os faróis planos e as proeminentes entradas de ar, a linha do tejadilho que termina no pilar C e os detalhes cromados são alguns dos elementos mais relevantes.

No interior, sobressaem a tecnologia e a boa insonorização, para além do conforto e do maior espaço. Tendo crescido em todas as dimensões, e com quase cinco metros de comprimento, o A6 limousine mantem a mesma capacidade da bagageira com 530 l. A carrinha, inclui de série o portão elétrico bem como a chapeleira, e os 565 l são expansíveis até aos 1680 l com os bancos traseiros rebatidos. Entre os sistemas de referência do novo A6, estão o MMI touch response, totalmente personalizável e ajustável ao condutor. As funções centrais do veículo podem ser inseridas na posição desejada no ecrã MMI de 8,8", utilizando a função "*drag-and-drop*", e inclui atalhos e favoritos, permitindo guardar configurações de um total de sete condutores. O ecrã de 10,1", quando equipado com o MMI de navegação plus (opcional), inclui também o Audi virtual cockpit, com um ecrã de 12,3". O visor de 8,6", na consola central, permite o controlo da climatização e outras configurações de conforto, como a inserção de texto. Entre os equipamentos de série, estão os faróis dianteiros e traseiros em LED, sensor de luz e chuva, sensores de estacionamento atrás e à frente, Audi connect emergency and service, Audi smartphone interface (compatível com Android Auto e Apple CarPlay), Audi connect Navigation & Infotainment, entre muitos outros. O novo A6 disponibiliza ainda diversos opcionais, como os pacotes Advance, City, e Tour, com sistemas avançados de ajuda à condução, segurança e conforto, para além do já habitual pacote exterior S line. A direção dinâmica com eixo traseiro direcional aumenta a manobrabilidade e a agilidade do modelo.

Os preços do Audi A6 Limousine começam nos 59 950€, e do A6 Avant nos 62 550€

Em Portugal, estão disponíveis dois motores TDI: um 2.0 l de quatro cilindros e 204 cv (40 TDI), com caixa S tronic de sete velocidades, e um 3.0 V6 com 286 cv (50 TDI), com caixa tiptronic de oito velocidades. A tração integral quattro é de série no 50 TDI e opcional no 40 TDI. Numa fase posterior, a oferta será alargada ao motor V6 TFSI a gasolina com 340 cv (55 TFSI) e ao bloco Diesel de 3.0 l, numa variante com 231 cv (45 TDI). Uma das apostas da Audi é a tecnologia *mild-hybrid*, usando um sistema elétrico e bateria de iões de lítio que reduz o consumo de combustível, podendo desligar por completo o motor entre os 55 e os 160 km/h.

ELEVAR A FASQUIA

AUDI Q8

Já disponível no mercado nacional, o Audi Q8 é o novo SUV do construtor germânico e o novo topo de gama dos SUV da marca dos anéis que aponta miras diretamente aos concorrentes BMW X6 e Mercedes-Benz GLE Coupé.

Com o intuito de criar um produto com perfil mais desportivo e distinto na sua gama de SUV's, a Audi optou por uma abordagem diferenciada ao criar o Q8, dado que partiu da mesma base do Q7, a plataforma MLB Evo, mas desenhou uma carroçaria completamente diferente do seu modelo imediatamente abaixo, que surge mais baixa, mais larga e mais curta que o já mencionado Q7. O novo SUV tem quase cinco metros de comprimento e dois de largura, e a altura a solo de até 254 mm, juntamente com a tração integral quattro, permitem-lhe verdadeiras incursões para fora de estrada. Também o interior incorpora o mais recente estilo e tecnologia, estreado no A8, e inclui os dois ecrãs táteis para controlo da climatização e de todas das funções de info-entretenimento tais como, o sistema de navegação, o interface com *smartphones* e os sistemas de ajuda á condução.

O visual mais desportivo não teve como consequência uma redução de espaço para os ocupantes tanto na dianteira como nos lugares traseiros, com muito espaço, tanto em altura como em comprimento.

A bagageira, com portão elétrico, absorve 605 l de capacidade. Tal como expectável, a tecnologia de que o Q8 dispõe é vasta, tanto em equipamento de série, onde se inclui a suspensão com controlo de amortecimento, como recorrendo à extensa lista de opcionais, de onde destacamos a suspensão pneumática com cinco programas de regulação da altura (até 90mm), útil sempre que é necessário sair de estrada ou, no sentido inverso, efetuar cargas e descargas; os faróis de LED Matrix com sistema de máximos automáticos e o eixo traseiro autodirecional, que facilita a utilização citadina e incrementa a agilidade do Q8, são também items que merecem referência.

Para já, o Audi Q8 encontra-se exclusivamente disponível na versão 50 TDI Quattro, equipada com o motor 3,0 l V6 a gasóleo que debita 286 cv e 600 Nm de binário máximo e impulsiona este novo modelo até aos 100 Km/h em 6,3s com consumos homologados de 6,8 l/100 km. No próximo ano chegará uma derivação menos potente deste bloco e um mais potente V8.

O preço base de venda ao público é de 110 000€ e comporta uma completa lista de equipamento, tal como os faróis LED, o sistema de navegação, os sensores de estacionamento e os estofos em pele. A garantia é de quatro anos e o importador da Audi estima vender 60 unidades durante o próximo ano de 2019.

ANIVERSÁRIO COM MARKKU ALEN

XX SLALOM SPRINT DE CASTELO RODRIGO

Jorge Almeida, na prova de Sprint, e Carlos Rosendo, na prova de Slalom, foram os vencedores do XX Slalom Sprint de Castelo Rodrigo

Um espetáculo memorável de mais de 80 pilotos a disputar as provas e a presença de uma lenda dos ralis, Markku Alen. Nos dias 21 e 22 de julho, a festa em Figueira de Castelo Rodrigo contou com milhares de espectadores.

Na edição comemorativa dos 20 anos, o estatuto de prova rainha do *slalom* ficou confirmado na qualidade da competição e no entusiasmo do público. O estádio municipal de Figueira foi o palco, no sábado, das três mangas cronometradas na modalidade de *sprint*, com Jorge Almeida, em Opel Corsa GSI, a vencer, seguido de Tiago Prata, em Westefield Aero Race, e Tiago Mateus, em Toyota AE86. Nas categorias tração à frente e tração traseira, destaque ainda para as prestações de Fernando Morgado e Marcelo Oliveira.

Os pilotos de *slalom* entraram em cena no domingo, resultando na vitória de Carlos Rosendo, em Mini, seguido de Jorge Araújo, em protótipo, e António Borges, em Caterham. O XX Slalom Sprint de Castelo Rodrigo foi ainda uma das provas integradas no Troféu Raiano de Perícia, com 16 pilotos presentes, levando a melhor o piloto António Borges, seguido de Dino Almeida e Luis Silva. Entre os pilotos da Guarda, destaque para as boas prestações de Vilson Grilo, Frederico Neto e Rui Loureiro.

Durante dois dias, a festa teve como cabeça de cartaz o piloto finlandês de ralis Markku Alen, que em exibições ao volante do Fiat 131 Abarth, co-drives, sessões de autógrafos e contacto com o público, foi a estrela para fãs, admiradores e curiosos. O penta campeão do Rali de Portugal esteve ainda no almoço de sábado com pilotos e navegadores que já disputaram a prova nacional com ele, entre eles Jorge Ortigão, Pina de Morais, Miguel Vilar, Ramiro Fernandes e Antonio Onofre, um momento de muitas histórias e recordações.

Para assinalar esta importante data, foi ainda sorteado, entre o público, o capacete autografado por Alen e foram homenageados, com troféu SPAL, os pilotos mais assíduos ao longo dos 20 anos. Como sempre, o pódio e os brindes ficaram a cargo do premiado espumante Castelo Rodrigo em garrafa Magnum.

DUPLO DESAFIO

DRIFT PINHEL 2018 – TAÇA INTERNACIONAL E CAMPEONATO DE PORTUGAL

Dois dias de derrapagens, roncar de motores potentes e... pneus queimados. Um grande evento de "mãozinhas" ao volante, muita técnica e velocidade, que juntou a 2ª prova do Campeonato de Portugal de Drift e a Taça Internacional de Drift. Com três anos da modalidade em Pinhel está confirmado o título de Capital do Drift.

Foram 38 os pilotos no Campeonato e 16 na Taça Internacional os responsáveis por levar a Pinhel milhares de espectadores. Os pódios, porém, só têm três posições: André Silva na classe Pro, Pedro Sousa em Semi Pro e Hélder Neto em iniciados foram os mais espectaculares na prova do Campeonato, que decorreu com treinos, qualificações e batalhas ao longo de dois dias.

André Silva venceu a segunda prova do campeonato e a Taça Internacional

Entre os pilotos que mais se destacaram estiveram Diogo Correia, Nelson Rocha, Filipe Vieira, Sérgio Gomes, João Gonçalves e Ermelindo Neto. Menos sorte tiveram Firmino Peixoto, afastado dos lugares cimeiros devido a um toque com outro piloto, e Rui Pinto, embaixador do *Drift* de Pinhel, que esteve aquém das suas possibilidades mas animou o público presente com a sua *pick-up* Nissan. Nos Iniciados, venceu Hélder Neto, confirmando a boa prestação de Guilhabreu, e Paulo Pereira, seguido de Daniel Azevedo.

Na noite de sábado, a Taça Internacional registou uma vez mais a vitória de André Silva, após excelentes exibições individuais e em batalhas, conseguindo assim a dobradinha. Na classificação seguiram-se Paulo Nunes, Sebastien Farbos e Rui Pinto. O evento contou ainda com a atribuição do troféu Daniel Saraiva, que o Clube Escape Livre instituiu como homenagem póstuma ao piloto de *Drift*, e que pretende para premiar o *Fair Play* entre os pilotos. O troféu foi entregue a Vítor Dias.

Esta foi a primeira vez que um clube automóvel da região levou ao distrito da Guarda uma prova pontuável para um Campeonato de Portugal da FPAK, contando com organização conjunta do Município de Pinhel.

MAIS UMA EDIÇÃO HISTÓRICA!

XV OFF ROAD BRIDGESTONE ACP

O Clube Escape Livre levou, uma vez mais, os aventureiros do fora de estrada a Santiago de Compostela, numa viagem de cinco dias e 500 km repletos de desafios todo terreno, paisagens e visitas. O passeio mais emblemático, e um dos mais solicitados, já está garantido em 2020 e 2021.

Trancoso foi o ponto de partida de uma viagem imensa em descobertas do património, da paisagem, da história e do que de melhor cada região tem para oferecer, trilhando o Caminho Português de Santiago. Além do convívio permanente entre os quase 120 participantes, os percursos e as bem distintas paisagens de montanha e planaltos, albufeiras, rios e mar, os momentos de lazer e a gastronomia variada, o programa contemplou visitas a 12 locais, alguns deles de essencial apoio físico e espiritual aos peregrinos, ao longo dos séculos.

Entre Igrejas, mosteiros e conventos, dois centros históricos e diversos miradouros paisagísticos, destaque para as particularidades do Santuário da Sra. da Lapa, o Mosteiro de S. João de Tarouca, a torre e ponte medievais de Ucanha, os santuários de S. Bento da Porta Aberta e de N. Sra. da Abadia, os mosteiros de Tibães e de S. João de Arga, o Mosteiro de Oia, o único da Ordem de Cister implantado à beira-mar e, finalmente, a grandiosa catedral de Santiago de Compostela, que não deixa ninguém indiferente.

Ali, como já vem sendo tradição, D. Manuel Felício, bispo da Guarda, presidiu à Missa do Peregrino; o Clube Escape Livre leu, perante todos os participantes, a sua invocação ao apóstolo Santiago; e o grande incensário puxado por vários homens voltou a perfumar e purificar o espaço da catedral, na cerimónia de Botafumeiro.

Na edição que decorreu de 4 a 8 de outubro participaram 45 viaturas 4x4 de várias marcas e modelos

Um programa apreciado por todos e onde não faltaram as habituais ofertas e lembranças da SPAL, a empresa de porcelanas parceira do Clube Escape Livre e que produz mais de 18 milhões de peças por ano.

BRINDE À AVENTURA NA CIDADE FALCÃO

RAID TT VINHOS BEIRA INTERIOR

Mais vinhos, mais festa, mais brindes, mais todo terreno. A 2ª edição do Raid TT Vinhos Beira Interior regressou a Pinhel, de 16 a 18 de novembro, por novos trilhos e paisagens celebrando um dos seus produtos fortes: os vinhos!

Sendo como ponto de encontro o Centro Logístico de Pinhel, local da Feira Beira Interior - Vinhos & Sabores, os participantes assistiram à inauguração, que além da presença das marcas e produtores vinícolas, ainda revelou alguns dos melhores sabores regionais. O sábado foi dedicado ao todo terreno, com condução por zonas rurais e florestais, atravessando as vinhas em tons outonais e várias linhas de água. À tarde, a visita à Aldeia Histórica de Castelo Rodrigo revelou a construção secular, a história e até as suas amêndoas, preparadas das mais diversas formas, antes da partida para os corta fogos da serra da Marofa, que remataram a aventura fora de estrada.

A caravana com quase uma centena de pessoas encerrou o calendário de atividades de 2018

O dia encerrou em grande, com o jantar de gala e entrega de prémios do Concurso Internacional de Vinhos VinDuero / VinDouro. Com um total de 56 medalhas de ouro e 91 de prata, o Grande Arribe de Ouro, foi para o Palo Cortado de la Cruz de 1767, uma Denominação de Origem de Jerez. No entanto, o D. Manuel I, da Adega Cooperativa de Pinhel, integrado na Menção Geográfica arrecadou mais medalhas, a DOC Portuguesa Beira Interior, foi o mais pontuado e mereceu um Ouro.

No domingo, a caravana rumou até à aldeia de Lamegal para visita à igreja, onde provaram as castanhas e a jeropiga, e regressou à sede de concelho, para uma visita ao castelo, com a subida à torre a revelar a paisagem a 360°. Os vinhos voltaram a ser celebrados na Adega Cooperativa de Pinhel, onde decorreu o almoço de encerramento com entrega de troféus SPAL e outros prémios.

DA PLANÍCIE ÀS PROFUNDEZAS

MERCEDES-BENZ 4MATIC EXPERIENCE

Já são sete anos a desbravar terreno, a encontrar novas paisagens, a redescobrir as emoções do fora de estrada, a contrariar o conforto da condução citadina e enveredar por maus caminhos, testando a tecnologia 4MATIC. O 7º Mercedes-Benz 4MATIC Experience decorreu este ano por terras alentejanas e realizou uma nova conquista: desceu aos 150 m de profundidade da mais profunda pedreira em funcionamento no nosso país.

Com adrenalina, expectativa, confiança na tecnologia, mas também cautela pela suspensão e pneus, foi com alguma surpresa e... admiração, que os Mercedes-Benz GLA, GLE, ML e Classe X superaram um desafio inédito: a descida e subida pelos caminhos serpenteados, empedrados e estreitos do interior da Pedreira de mármore d'El Rei, em Bencatel, Vila Viçosa, ao longo de 600 m e até aos 150 m de profundidade. A descida à pedreira foi feita em viaturas conduzidas pela organização, devido essencialmente a questões de segurança. No fundo, só de galochas foi possível conhecer o novo ângulo de visão, a perspetiva, a história e o funcionamento da cratera, encharcada em água.

Vila Viçosa, Redondo, Reguengos de Monsaraz e Estremoz foram os quatro concelhos visitados pela caravana de cerca de 120 participantes em quase 50 viaturas Mercedes-Benz, num passeio multifacetado e extremamente rico. O centro de operações foi o Marmòris Hotel, em Vila Viçosa, expoente da qualidade dos mármores da região em todas as suas salas e decoração, que acolheu toda a caravana ao nível de alojamento, serviços de SPA e refeições de qualidade ímpar. A noite de sexta-feira permitiu uma caminhada pelo centro histórico de Vila Viçosa, descobrindo-se, entre outros locais, o Palácio Ducal e a sua grande fachada em mármore.
Sábado foi dedicado a um extenso programa de descoberta paisagística. A vasta planície alentejana não ofereceu apenas estradões, mas muitos caminhos enlameados e escorregadios, fruto de algumas chuvas, trilhos estreitos atravessados por gado, algumas subidas e descidas e panoramas verdes ou marcados por lagoas.

No Museu do Barro, no Redondo, os artefactos, fotografia e história da olaria estiveram acompanhados de um oleiro a moldar o barro ao vivo. Em Reguengos de Monsaraz, os vinhos alentejanos foram o destaque na Herdade do Esporão e na visita à sua adega, e o centro histórico e castelo da Vila Medieval de Monsaraz, localizado numa colina de onde se avista o mundo, simplesmente encantou. Também ali o autarca fez questão de receber os aventureiros, com um lanche, confirmando o bom acolhimento alentejano. O jantar foi ainda acompanhado de um momento solene, uma sessão de cante Alentejano, Património Cultural Imaterial da Humanidade, pelas vozes afinadas do Grupo de cantares de Évora.

VEJA O VIDEO

O último dia do evento, domingo, foi o mais intenso em adrenalina. Após a descida e a ainda mais difícil subida da vertiginosa pedreira d'El Rei, superando os trilhos cheios de pedra solta, a caravana partiu para o novo desafio dos trilhos estreitos e corta fogos da Serra d'Ossa, de onde se alcança um panorama único sobre uma vasta extensão alentejana.

Por fim, com chegada à Pousada Rainha Santa Isabel, em Estremoz, realizou-se o almoço de encerramento, com entrega dos troféus SPAL e ainda o anúncio: No próximo ano, o Mercedes-Benz 4MATIC Experience regressa ao litoral, com uma nova descoberta a partir da Nazaré!

" O Clube Escape Livre voltou a exceder as expectativas com este 7º passeio, pela criteriosa escolha dos percursos e paisagens alentejanas mas, acima de tudo, pelo desafio de levar os Mercedes-Benz à Pedreira d'El Rei, um lugar surpreendente pela beleza natural e visão estratégica dos municípios em redor, em termos de promoção desta zona de Portugal."

Jorge Aguiar, Diretor de Marketing da Mercedes-Benz

Markku Alen fez questão de receber um poster do autor Ricardo Fine Car Artwork com os três Fiat 131 Abarth com que venceu o Rally de Portugal.

Markku Alen, penta-campeão no Rally de Portugal esteve no nosso país por ocasião do 20º Slalom de Castelo Rodrigo. Depois de o conhecermos constatámos a sua paixão pelo desporto automóvel, apreciámos o seu bom humor e, ao volante do Fiat 131 Abarth confirmámos que... velhos são os trapos! Depois de tudo isto, não podíamos deixar de o entrevistar.

Qual é melhor memória que tem das cinco vitórias no Rally de Portugal?
Foram grandes vitórias, cada uma delas com histórias para contar, mas a primeira, ao volante do Fiat 124, guardo com especial significado para mim. Andei muito perto do limite, o que permitiu ter a noção mais exata do meu andamento, o que foi imprescindível para alcançar outras vitórias que se seguiram.

Um dos episódios mais populares foi a perda da roda do 131 Abarth no troço da Peninha em 1981. Já a tentou recuperar?
Sim, inclusivamente já tive oportunidade de a ver, mas o atual "proprietário" pede um balúrdio por ela.

Qual é o seu supercarro de eleição?
É muito difícil de dizer. Eu já conduzi todos os supercarros possíveis, dos 600 aos 1000 cv de potência, e todos eles são fantásticos. Depende acima de tudo daquilo que pretendemos de cada carro e tirar o melhor de cada uma dessas experiências, que são igualmente extraordinárias.

Acredita que o futuro dos supercarros também passa pelos sistemas híbridos?
Provavelmente. Há uns anos atrás diria que não. No entanto, acho que aquilo que é mais valorizado é a rapidez e a parte estética. Os supercarros tendem a ser cada vez mais rápidos e mais elegantes, e é isso que fascina as pessoas, mais do que o tipo de solução.

Sentimos que Portugal é a sua segunda casa, o que o fascina no nosso país?
Tenho vários amigos aqui em Portugal que fui fazendo ao longo dos anos em que corri. As pessoas em Portugal são muito simpáticas e amáveis. Também gosto muito da comida, nomeadamente do peixe português. É um país amigável e relaxante, com hotéis fantásticos. Adoro Portugal.

Trocamos ainda algumas impressões sobre a renovada Escape Livre Magazine que Alen apreciou. O ensaio ao Abarth 695 Biposto foi um dos temas de conversa.

Qual é o seu carro no dia-a-dia?
Mercedes-Benz Classe X. Gosto da condução e conforto, apesar do conjunto motor/caixa estar um pouco aquém do que esperaria, mas estou certo que isso ficará resolvido com a nova versão V6 e possivelmente irei trocar.

REFORÇO NA PRESENÇA E IMAGEM

FORMARTINAUTO

A Formartinauto é uma marca do Grupo Martinauto que surgiu em 2015 com o objetivo de implementar na Guarda e Viseu uma das marcas com mais notoriedade do mercado, prestando os serviços de venda e após venda, assistência técnica e peças. Registando um crescimento de 73% no primeiro ano, a Formartinauto assumiu a missão de criar serviços diferenciados, cuja inovação se possa manifestar na satisfação do cliente e, consequentemente, no crescimento da organização.

Telma Ferreira é responsável de Marketing do Grupo Martinauto. Formada em Marketing pela Universidade de Aveiro e com mestrado em Gestão no ramo de marketing e negócios internacionais, abraçou o projeto em janeiro de 2018 e desempenha funções na sede do grupo, em Viseu.

O que distingue a Formartinauto?

Temos uma equipa dedicada que todos os dias veste a camisola, abraçando o trabalho de forma a ir ao encontro da satisfação dos nossos clientes e stakeholders. A Formartinauto suporta a sua forma de trabalho em desígnios como a inovação e honestidade. Ambicionamos sempre mais e melhor, e vamos além do confortável para oferecer ao cliente uma experiência além das expectativas.

Quais as gamas e modelos mais vendidos?

Quando falamos em veículos de passageiros podemos destacar o Ford Focus como sendo dos modelos mais vendidos, e o Ford Fiesta como um modelo com procura crescente. No que concerne aos comerciais, a Transit Custom é a que mais se destaca. Os restantes modelos têm um peso nas vendas equitativo.

Qual o futuro do setor automóvel?

Cada vez mais se questiona a sustentabilidade da forma como nos deslocamos hoje. O aumento nas vendas de automóveis e a redução de emissões de gases poluentes são pilares desta discussão. Hoje os consumidores têm outras expectativas em relação aos novos produtos e suas características, e as marcas têm de saber antecipar estas necessidades.

Estamos certos de que tecnologia se está a tornar a palavra de ordem, no que à mobilidade diz respeito, e as marcas têm agora o desafio de trabalhar os seus veículos e a tecnologia que neles implementam em prol da sustentabilidade ambiental do planeta e da sustentabilidade financeira dos fabricantes e dos clientes.

Parte da nova estratégia passa por implementar um novo modelo industrial para as próximas gerações de veículos, que se prevê ser capaz de reduzir os custos dos novos veículos até 50%, traduzindo-se em poupanças na ordem dos 12 mil milhões de euros.

Acreditamos que os veículos autónomos, bem como os veículos totalmente elétricos, serão um pilar da mobilidade do futuro.

Sabemos que os desafios são cada vez maiores, e felizmente assinamos uma marca que nos dá respostas a esses desafios e nos envolve na busca por soluções.

Quais os objetivos da Formartinauto para 2019?

A Formartinauto trabalha sempre com o intuito de ser líder no comércio e reparação automóvel na sua área de atuação, oferecendo aos clientes uma experiência superior aquando o contacto com qualquer uma das marcas. 2019 não será diferente, e pretendemos reforçar a nossa presença e a nossa imagem, queremos mais viaturas Ford na rua, em Viseu e na Guarda, dando continuidade ao crescimento que temos conseguido até aqui.

Quais os próximos projetos da Formartinauto?

A curto prazo, o principal projeto é o upgrade para FORD STORE, em Viseu, título que lhe permitirá, não só ampliar a oferta ao cliente, bem como proporcionar-lhe uma experiência de compra diferente. Esse upgrade será efetuado com a construção em curso de novas instalações.

Acredita que os novos Fiesta e Focus podem trazer um aumento de vendas significativo para a Formartinauto?

Tanto um como outro estão a ter uma forte aceitação do público. São apostas ganhas da marca que se distinguem positivamente da concorrência e isso dá-lhes muita força. A procura por ambos os modelos começou a sentir-se antes dos próprios carros chegarem, o que nos faz acreditar que vamos arrancar 2019 com muita força em cada um dos segmentos.

TROFÉU PROMISSOR!

TROFÉU C1 LEARN & DRIVE

Mais do que um troféu "low-cost", este é um troféu que vai colocar em pista mais de 30 carros em provas de resistência, prometendo animar os traçados e ressuscitar os bons tempos do desporto automóvel em Portugal. Nós vamos lá estar, e já temos carro!

É quase inacreditável pensar que tudo surgiu de uma despedida de solteiro, tal como publicamos na edição anterior, mas é essa a verdade! Em 2019, o circuito do Estoril, Portimão e Braga vão receber o troféu C1 Learn & Drive em provas de resistência de seis horas. Os objetivos essenciais são dois: Viver a experiência de participar num troféu, mas com custos controlados, e aprender a conduzir em circuito, o que vai ser conseguido através de tutores de condução (pilotos com palmarés) que vão orientar os mais inexperientes, quer nas técnicas de pilotagem, quer no comportamento em pista, aumentando assim a competitividade.

Depois da aquisição de um Citroën C1 1.0 l a gasolina, versão de três portas, e volante à esquerda, anterior a abril de 2014, é necessário adquirir o kit de competição, que vai garantir ainda mais a fiabilidade da mecânica, mas também a segurança em pista. Para além deste, é necessário à parte um conjunto de amortecedores Bilstein B8 Shock Absorber, uma baquet, cintos de competição, corta corrente e um extintor. Por fim, o pequeno Citroën C1 é equipado com pneus Nankang AS1 com as comedidas medidas de 155/55 R14, e obrigatórios para o troféu.

Nós vamos estar presentes, já recebemos o nosso C1 para montar o kit. Encontramo-nos em pista?

A Motorsponsor, responsável pelo troféu, propõe também o sistema Arrive & Drive, onde disponibiliza um pacote destinados a grupos de amigos ou empresas. A organização cede um Citroën C1 pronto a correr, consumíveis (pneus, gasolina, travões, lubrificantes), assistência técnica, inscrição na corrida, transporte e assessoria administrativa, que pode ficar por 1000€ por prova para pilotos individuais, ou 4900€ por equipa. Cada equipa de um carro pode inscrever entre três a seis pilotos. nma

CALENDÁRIO 2019

BRAGA	PORTIMÃO	ESTORIL
7 DE ABRIL	23 DE JUNHO	1 DE SETEMBRO

Formato de cada jornada:
2 horas treinos cronometrados + 6 horas corrida

O QUE PODES GANHAR?

Para além do valor da inscrição na prova, e muita diversão, a equipa que vencer o troféu recebe também a oferta da inscrição nas 24 Horas de Spa-Francorchamps.

O kit de troféu, tem um custo de 1750 € + IVA, e inclui um Roll Bar, braços de suspensão adaptados, transmissão adaptada, extensíveis das ponteiras de direção, proteção dos tubos de gasolina e depósito, e um suporte do lastro.

NOVO

VITARA

TIME TO PLAY

5 ANOS DE GARANTIA

MÁXIMO RENDIMENTO EM QUALQUER SUPERFÍCIE. E máxima adrenalina quando coloca à prova a potência e eficiência dos motores BOOSTERJET, a aderência perfeita que proporciona o sistema de tração 4x4 ALLGRIP para que não volte a escolher o caminho mais fácil e os últimos sistemas de segurança avançada que permitirão desfrutar com tranquilidade da experiência de exigir o máximo ao novo Suzuki Vitara.

SUZUKI

Reserve já o seu test-drive em www.suzukiauto.pt

Suzuki recomenda REPSOL

www.suzukiauto.pt

Way of Life!

Consumo combinado: desde 5,3 até 6,3 l. / 100 km. **Emissões CO_2:** desde 121 até 143 g. / Km.

ALBUQUERQUE PROLONGA AMBIÇÃO EM 2019

Dois triunfos consecutivos no final do European Le Mans Series (ELMS) – Spa-Francorchamps e Portimão – são o ponto de partida para prosseguir a carreira desportiva no seio da United Autosports. Em Spa-Francorchamps, o piloto de Coimbra logrou ao triunfo na corrida encurtada na sequência da intensa chuva que se abateu no traçado e, no circuito do Autódromo Internacional do Algarve, confirmou a plenitude e repetiu o triunfo. Filipe Albuquerque vai fazer equipa com Phil Hanson com o objetivo de ajudar a United Autosports a conquistar o título que lhe tem escapado por entre os dedos. O ELMS inicia-se a 13 e 14 de abril, em França, e será composto por seis rondas, com a última a visitar de novo o Algarve a 26 e 27 de outubro. Apesar de ter perdido a vitória a duas curvas do final na última corrida do IMSA Weather Tech SportsCar Championship, Albuquerque vai continuar a figurar no Campeonato Americano. Acrescente-se, por outro lado, que o conimbricense já lançou o seu novo site na Internet, em www.filipealbuquerque.com, dando nova "alma" a partir de uma informação mais ajustada.

DIOGO VENTURA AJUDA PORTUGAL

O jovem piloto do Góis Moto Clube, Diogo Ventura, coadjuvou a seleção portuguesa de Enduro a terminar no 6º lugar entre 17 equipas que participaram nos seis dias Internacionais de Enduro (ISDE), que decorreram em Viña del Mar, no Chile. Com estes resultados, o selecionado luso assegurou um lugar de destaque no Troféu Mundial, uma das melhores competições conseguidas nos ISDE.
Aos comandos da sua Honda CRF 450R, Diogo Ventura, vice-campeão nacional de Enduro, começou da melhor forma a participação na mais importante competição da especialidade mundial, ficando a pouco mais de um segundo de entrar no lote dos dez primeiros da classe. Um resultado muito positivo para o piloto com as cores da Alves Bandeira e Motolousã, ajudando Portugal a concluir a prova a 32 minutos dos vencedores, a Austrália. No último dia de competição, reservado a uma prova de motocross, Diogo Ventura foi 20.º na classe E1.

MARTIM MARCO CAMPEÃO NACIONAL

O piloto de Coimbra rubricou uma prestação notável no Campeonato Nacional de Supermoto que lhe permitiu "voar" nas "asas" do estrelato no Kartódromo do Aeródromo de Chaves, ao sagrar-se campeão nacional nas categorias de Mini Supermoto e MiniGP110.
Aos comandos de uma KTM 65 SX, e mesmo sendo a menos potente da grelha, encarou a competição do Clube Motard de Chaves que engloba terreno misto, entre setores de asfalto e terra batida, com a máxima concentração, não dando grandes hipóteses aos seus mais diretos opositores.
Depois de, em 2016, se ter sagrado campeão galego de Minimoto e a ostentar o estatuto de piloto português mais jovem de sempre a obter um título além-fronteiras no motociclismo, o piloto de Coimbra voltou a escrever o seu nome com letras de ouro no circuito transmontano e, logo, em duas categorias distintas.
A participação desportiva do piloto de Coimbra não se fica pelo território nacional, já que compete no Campeonato Espanhol de Mini Velocidade inserido na estrutura de "nuestros hermanos" da Cuna de Campeones, tendo alcançado o 6.º lugar.

ARC SPORT COM BALANÇO POSITIVO

A ARC Sport chegou ao Rallye Casinos do Algarve já como campeã de equipas no CPR 2018 e com um balanço muito positivo, apesar de Ricardo Teodósio não ter conquistado o título do CPR devido a motor partido do Skoda, ficando em 3º lugar. Em ano de estreia no nacional de ralis, Pedro Almeida e Nuno Almeida terminaram em 4º lugar. Miguel Correia, ao volante do Renault Clio R3 da ARC Sport e navegado por Pedro Alves, conquistou, no Algarve, o título do "European Rally Trophy" na categoria ERT 3, para além do 2º lugar do CPR 2018 na categoria RC3. A desistência da Baja de Portalegre devido a acidente com o Nissan Navara e o abandono de Bruno Magalhães do Campeonato da Europa devido a falta de apoios são os pontos negativos desta época que termina.

PATRÃO CAMPEÃO DE TT3

Mário Patrão acaba de fechar em grande a época do Campeonato Nacional de Todo Terreno (CNTT), ao conquistar o primeiro lugar do pódio na classe TT3, e o segundo lugar da classificação em motos absoluto. O piloto encarou as últimas etapas do CNTT como de preparação para o Dakar, o próximo grande objetivo, para o qual se encontra totalmente focado. Já em outubro, Patrão tinha alcançado a 11ª posição no Rali de Marrocos, derradeira etapa do Campeonato do Mundo de Todo-o-Terreno, a escassos 6m 34s do top 10 final.

NUNO RODRIGUES DA SILVA EM GRANDE FORMA

Nuno Rodrigues da Silva terminou a época desportiva da melhor forma. Em Peugeot 208 R2 da BS Motorsport, o navegador venceu, com o piloto Sérgio Brás, a Taça FPAK do Rallye Casinos de Algarve no Grupo P1, ficando a escassos 3,72 pontos do primeiro lugar do campeonato. Nuno Rodrigues da Silva esteve também no Rally Legend da Itália em Renault 4L, onde venceu o Prémio Prestígio com António Pinto dos Santos, e acompanhou Fernando Soares no Rally Spirit Altronix em Opel Kadett GTE, uma prova que valeu pela participação. Tudo está em aberto para a nova temporada, em 2019.

MARÉ DE AZAR PARA FRANCISCO CARVALHO

A mecânica traiu Francisco Carvalho nos últimos meses, ficando aquém dos seus objetivos. Na participação do Campeonato de Portugal de Velocidade Turismos, no Algarve, em finais de outubro, o piloto do Audi RS3 LMS TCR da Veloso Motorsport conquistou o segundo lugar na primeira corrida e foi forçado a abandonar na prova de domingo, não chegando sequer a lutar pelo lugar de vice-campeão. Em matéria de clássicos, no Iberian Histórico Endurance, ao volante do Ford Escort RS 1600, foi ao Estoril para vencer a primeira corrida e desistiu na segunda, e duas semanas mais tarde, no Algarve desistiu de ambas, novamente por problemas mecânicos. Já em novembro, nos 250 km Estoril, o motor partido levou a nova desistência.

TEAM SARAIVA COM ESPERANÇAS PARA 2019

A Team Saraiva deu o seu melhor mas não conseguiu renovar o título no campeonato Super Seven by Toyo Tires, ficando pelo segundo lugar na classe S1600. Na prova de Portimão, em outubro, sofreram alguns problemas mecânicos e penalizações, ficando pelas segunda e quinta posições nas corridas. Em novembro, na última prova, no Estoril, os primos conquistaram o quarto e primeiro lugares. Em 2019, a equipa pretende conquistar os apoios necessários para subir para a classe 420R, num campeonato que inicia em abril.

ELEGÂNCIA E COMPETÊNCIA

MERCEDES-BENZ CLASSE C **vs VOLVO** V60

O segmento das carrinhas é talvez aquele que melhor vai resistindo à ofensiva SUV sem sair de moda. A Volvo V60 e a Mercedes-Benz Classe C fazem parte deste apetecido segmento que tantos adeptos tem nas famílias portuguesas e que ainda representa um importante papel nas frotas empresariais. Será que a totalmente nova V60 consegue fazer frente à renovada Classe C Station?

Independentemente da atração que os SUV têm no mercado, a importância das carrinhas não pode ser descurada pelos construtores no mercado europeu. É precisamente isso que se verifica com os dois modelos que trazemos a este comparativo, provenientes de marcas com largas décadas de experiência neste segmento. A Volvo V60 é totalmente nova e incorpora a base e o estilo da gama atual da marca sueca, com base na plataforma SPA. A Mercedes-Benz Classe C é sobejamente conhecida e, a atual geração lançada em 2014, sofreu agora uma extensa atualização em muitos dos seus componentes, como referimos também nas páginas 18 e 19 desta edição.

Naturalmente, uma avaliação de carrinhas familiares inclui maior ponderação ao interior e conforto (30%) e um pouco menos à dinâmica e economia (20%). As versões em ensaio estão ambas equipadas com motores 2.0 l a gasóleo que correspondem à maior parte das vendas, com a Classe C a recorrer à caixa automática 9G-Tronic, enquanto a V60 incorpora a também já habitual caixa ZF de oito velocidades. A carrinha alemã apresenta-se segundo o nível de equipamento Avantgarde, enquanto a elegantíssima carrinha sueca é representada pela versão Momentum, ambas situadas a meio das respetivas gamas.

QUALIDADE ACIMA DE TUDO

Para cumprir adequadamente as suas obrigações familiares, ambas se encontram bem apetrechadas, com espaço adequado para os passageiros dos bancos traseiros e generosas bagageiras, ainda assim a V60 leva a melhor tanto em espaço como em capacidade, com 529 l contra 490 l. A Classe C tem no entanto uma versatilidade superior mercê da presença de mais e maiores espaços de arrumação no interior bem como da presença, de série, do portão elétrico da bagageira com chapeleira automática, detalhes relevantes na utilização diária.

Com algum requinte nos interiores, os materiais estão a um bom nível proporcionando um ambiente acolhedor e um bem-estar a bordo, sendo que a Volvo se destaca na robustez e na ausência de ruídos parasitas.

A melhor qualidade de montagem e o maior espaço colocam a V60 num patamar acima em termos de interior

INFO-ENTRETENIMENTO FAZ A DIFERENÇA

As versões que ilustram este comparativo têm um posicionamento intermédio e incluem algum equipamento, no entanto a V60 faz-se pagar pelos sensores de estacionamento, pela câmara traseira e pela bagageira elétrica, como já referido. A Classe C, aquando desta renovação, viu o seu info-entretenimento completamente atualizado e esse é um fator que a beneficia, pois oferece inúmeras possibilidades de configuração, disponibiliza muita informação e tem um manuseamento fácil, possível de ser operado apenas com os comandos sensitivos do volante. O ecrã central da Mercedes-Benz tem uma boa resolução e não obriga a desviar os olhos da estrada, enquanto o já conhecido sistema Sensus da Volvo, muito completo, peca por só permitir o manuseamento através do ecrã tátil. Ainda que inclua de série os manómetros digitais, um opcional na Mercedes-Benz, as infindáveis possibilidades de personalização e de informação desta ficam muito acima do que é possível fazer na carrinha sueca. Ambas disponibilizam como opção a conetividade Apple Carplay e Android Auto. A posição de condução é fácil de encontrar em ambas devido ás amplas regulações, e os bancos são confortáveis e bem apoiados. O info-entretenimento da Mercedes-Benz bem como o superior equipamento de série não dão hipótese nesta área.

BOAS PERFORMANCES

A Volvo está orientada para uma utilização mais confortável e familiar, mas mesmo assim apresenta um bom comportamento em ritmos mais fortes, com um chassis estável e com boa aderência, onde as jantes de 19" têm um papel relevante, e nem por isso prejudicam significativamente o conforto. A carrinha de Estugarda, nesta versão Avantgarde, está equipada com uma suspensão desportiva, mais baixa em 15 mm, e sendo tração traseira era expectável maior acutilância dinâmica, no entanto os pneus ecológicos não lhe prestam nenhum favor, e não possibilitam o aproveitamento total do conjunto motor/caixa da C220d, que se revelou excelente, e superior em acelerações e recuperações face ao D4 da V60, que acusa mais 100 kg na balança. As caixas automáticas contribuem para uma utilização fácil em cidade mas a Volvo remete para a lista de opcionais as patilhas no volante e a Mercedes-Benz não permite um verdadeiro modo manual.

As melhores prestações e uma condução mais fácil acabam por ditar uma superioridade para a C220d na componente dinâmica

MERCEDES-BENZ C220d

1950 cm³ CILINDRADA	400 Nm BINÁRIO MÁXIMO	194 cv POTÊNCIA
7,0 s 0 - 100 KM/H	233 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
5 l/100 km COMBINADO	6,7 l/100 km REGISTADO	128 g/km EMISSÕES CO_2
€ 51 450 BASE	58 833 ENSAIADO	

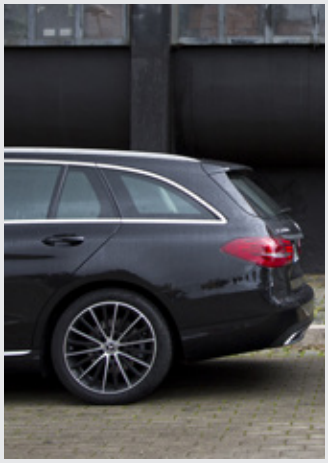
VEJA TODAS AS FOTOS

VOLVO V60 D4

1969 cm³ CILINDRADA	400 Nm BINÁRIO MÁXIMO	190 cv POTÊNCIA
7,9 s 0 - 100 KM/H	220 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
4,5 l/100 km COMBINADO	8 l/100 km REGISTADO	119 g/km EMISSÕES CO_2
€ 47 840 BASE	58 328 ENSAIADO	

A ETERNA QUESTÃO

Os consumos registados não são excessivos, mas a C220d tem indiscutível vantagem sobre a V60 D4, acusando sempre menos 1,5 l/100 km, e que tende a aumentar quando imprimimos andamentos mais fortes. Com preços aproximados, a V60 custa menos 3500€, mas a Classe C contrapõe com mais equipamento de série. Concretamente nas duas unidades ensaiadas, a diferença é inferior a 1000€, o que não é suficiente para desequilibrar a balança face aos consumos, dando a vitória à C220d na economia. bmg



MERCEDES-BENZ C220d		VOLVO V60 D4
10,95 / 15	INTERIOR	11,4 / 15
7,6 / 10	DINÂMICA	7,1 / 10
11,25 / 15	CONFORTO	10,8 / 15
5,6 / 10	ECONOMIA	5,4 / 10
35,4 / 50	TOTAL	34,7 / 50

CONCLUSÃO

Num embate tão equilibrado entre duas carrinhas *premium*, os detalhes definem quem ganha este comparativo. Se a Volvo ganha no comportamento e na robustez interior, a Mercedes-Benz tenta desequilibrar a balança com o seu info-entretenimento e com a relação consumos/performances, o que acaba por dar praticamente um empate. Sem arredondamentos, a carrinha alemã acaba por sair vitoriosa, mas sem que tenha sido avaliado o aspeto e *design* exterior, que certamente também pesará na decisão final...

HISTÓRIA E PAIXÃO

ALPINE A110

Esta é a história de um porta-chaves, guardado por mais de 30 anos à espera do momento, mas também do regresso da Alpine com um dos modelos mais míticos dos ralis e que está de volta! Juntámos este com o modelo de 1973, ano em que venceu o Mundial de Ralis, e fomos fechar um troço de testes num dia memorável!

Confesso que demorei algumas semanas a passar "para o papel" as impressões de condução do novo Alpine A110, mas poucos foram os dias que não recordei com enorme nostalgia, cada curva, cada redução, cada passagem de caixa, cada travagem, cada "atravessadela"... e por fim acabei sempre com o pensamento de que talvez um dia possa ter um na garagem, talvez... Exagero? Nem por isso...

RECORDAR É VIVER...

Recordemos a filosofia de Jean Rédélé, fundador da marca: "Um desportivo não tem que ter uma potência extrema, tem acima de tudo que ser ágil, compacto e leve". Se dúvidas houvessem, convém relembrar que o Alpine foi o primeiro automóvel a vencer o Mundial de Ralis em 1973, e entre 1970 e 1976 conquistou doze vitórias e 31 pódios. A história da marca no entanto faz-se também com excelentes resultados nas 24 Horas de Le Mans que chegou a vencer em 1978. Não restam portanto dúvidas de que a competição está no ADN da marca, adormecida desde os anos 90, e agora ressuscitada depois da reconstrução da fábrica original de Dieppe, de onde saíram todos os Alpines de outrora. Um deles foi o que aqui trazemos, precisamente de 1973, data de onde vem o encanto do Sr. Ramiro pelo A110 Berlinette. Desses tempos ficou a paixão, e um porta-chaves religiosamente guardado... até 2014, quando passou a ornamentar a chave deste exemplar, que não sofreu qualquer restauro na sua carroçaria de fibra mas beneficiou da experiência e do saber do Sr Ramiro e da equipa da ARC Sport para estar mecanicamente irrepreensível e afinado "ao máximo". Andar num carro dos anos 70 é sempre uma viagem no tempo, e não é possível estabelecer comparações entre o A110 de 73 e o de 2018 mas há um paralelismo evidente na obsessão pelo baixo peso e pelas dimensões compactas. Vamos sentados praticamente no chão, de pernas esticadas e com uma visibilidade muito melhor do que em qualquer carro moderno, uma ajuda muito útil em troços de rali permitindo aproveitar a agilidade natural do Alpine. O A110 muda de direção com facilidade e o motor 1.3 l tem força suficiente para minimizar as trocas na caixa de quatro velocidades.

FUTURO PROMISSOR...

... mas há que regressar ao presente. Se o caderno de encargos prometia, consultar a ficha técnica abria o apetite... dimensões compactas, motor quatro cilindros turbo em posição central a debitar 252 cv, chassis e carroçaria em alumínio, uma perseguição implacável ao peso supérfluo que culminaram em 1103 kg de pura engenharia automóvel(!) e 4,5 s para atingir os 100 km/h. A dieta de emagrecimento não se restringiu ao uso do alumínio, foi estendida às jantes de liga leve de 18" forjadas, e à ausência de uma suspensão regulável ou de um autoblocante... para quê? As espetaculares baquets desenvolvidas pela Sabelt pesam apenas 13,1 kg cada uma e assentam-nos como uma luva, mesmo sem regulação das costas a posição é perfeita! E as mãos? Encaixam no volante de uma forma que parece que tudo foi feito à medida ali para nós.

Um interior acolhedor mas com um ambiente perfeito para verdadeiros momentos a dois... nós e o Alpine

Nem demos por isso e depois de algum tempo a admirar as linhas revivalistas do modelo, inspiradas no A110 berlinette, já estavamos no interior a apreciar a disposição dos comandos, o volante, e até o bom gosto e qualidade aplicados no interior. Foi concebido para o condutor, e nota-se desde logo na posição de condução e no ecrã totalmente digital com muita informação e que é alterado consoante o modo de condução, dando toda a informação mais relevante.

VEJA TODAS AS FOTOS

FINALMENTE NA ESTRADA!

Chega de conversa. Havia que fazer a prova dos nove. Na impossibilidade de irmos até aos Alpes, fomos ter com o Sr.Ramiro a Aguiar da Beira, local onde se situa a sua oficina ARC Sport e onde são preparados vários carros de competição para rali e não só... por lá há também estradas de serra e troços que inclusivamente se fecham para testes... melhor era impossível!

Foi aí que depressa nos rendemos ao A110 com as emoções à flor da pele. Foco total na agilidade, na interação e no prazer de condução. A clareza da informação que o chassis transmite e a agilidade são absolutamente sensacionais. A capacidade do chassis em fazer coisas inacreditáveis é única e memorável. Com uma posição de condução perfeita, até o botão que permite elevar a experiência para outro patamar está logo ali, no volante.

O AUGE DA EXPERIÊNCIA

É em modo "track" que tudo é tão intenso que nos deixa em êxtase. Como é possível ser tudo tão... perfeito? A suspensão de duplos triângulos sobrepostos não tem regulação e ainda assim consegue um compromisso exemplar entre eficácia e conforto com controlo dos movimentos e sem se deixar perturbar por qualquer irregularidade. O baixo peso, distribuído de forma quase perfeita (44/56), sente-se imediatamente e a elevada rigidez estrutural dá-nos asas para explorar ao máximo. O fundo plano, tal como na competição, elimina a necessidade de aileron ou qualquer apêndice aerodinâmico para além do difusor traseiro. As curvas e contracurvas são feitas com um escorregar da traseira quando exageramos, mas sempre controlado e onde nos sentimos verdadeiros pilotos. Tudo isto é acompanhado de tiros nas passagens de caixa e ráteres nas desacelerações, para além do som do motor e do sorver da admissão. Simplesmente inesquecível! A caixa de sete velocidades Getrag é exímia neste modo "track" e as patilhas estão fixas à coluna de direção com uma dimensão... adivinhem? Perfeita!

Depois... é preciso travar! Os travões Brembo são rigorosos e não acusam qualquer fadiga. Mesmo depois de muita solicitação parecem impávidos e serenos, o reduzido peso do Alpine também ajuda, e permite uma travagem sempre controlada, sem desequilíbrios, seja qual for a força aplicada e o ângulo de volante, fazendo com que seja possível inserir o A110 novamente em curva cirurgicamente onde se pretende. Dos modelos RS da Renault o Alpine herda um avançado sistema de telemetria com temperaturas, pressões, gráficos, tempos, forças G, e muito muito mais.

A PERFEIÇÃO EXISTE!

Caramba... é tudo tão bom que até chateia, não há defeitos? Honestamente? Para além do tempo de espera que cada um dos sortudos que podem adquirir um Alpine tem que esperar... só o reduzido tamanho do depósito... mais uma vez o peso! Até em consumos o A110 surpreende, já que nas poucas e raras vezes em que é possível andar devagar, acusou médias de sete litros. São automóveis como este que nos fazem sentir vivos e amar aquilo que fazemos, todos os dias... mesmo que não nos permitam ter 60 mil euros para investir num Alpine A110. O segredo é não perder a esperança, tal como o Sr. Ramiro, a quem agradecemos toda a paciência e disponibilidade nestes dias que ficarão na nossa memória como um dos mais intensos ensaios.

Entretanto, recentemente tive oportunidade de ensaiar um italiano numa versão também ela muito especial e limitada, e que estará aqui na próxima edição. A comparação é inevitável... Sim! Escolhia o Alpine! nma

1798 cm³ CILINDRADA	320 Nm BINÁRIO MÁXIMO	252 cv POTÊNCIA
4,5 s 0 - 100 KM/H	250 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
6,4 l/100 km COMBINADO	10 l/100 km REGISTADO	144 g/km EMISSÕES CO_2
€ 66 000 BASE		

Agilidade e dinâmica
Som do motor, escape
Travões

Honestamente não encontrámos nada que possamos apontar ao Alpine como defeito.

Apenas 1955 unidades desta "Première Edition", já esgotadas. A "nossa" é de outra fornada, a N°17 de 50 destinadas a testes de jornalistas

OUTRO ESTILO DE VIDA

MINI COOPER SE COUNTRYMAN ALL4

Há muito que o nome MINI deixou de estar associado a um modelo dando lugar a uma marca, fiel a vários conceitos e formas de estar no mercado, motivo pelo qual o MINI Countryman continua a diferenciar-se, apesar de toda a forte concorrência.

1499 cm³ CILINDRADA	220 Nm BINÁRIO MÁXIMO	224 cv POTÊNCIA
6,8 s 0-100 KM/H	198 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
2,4 l/100 km COMBINADO	10 l/100 km REGISTADO	55 g/km EMISSÕES CO_2
€ 39 350 BASE	49 069 ENSAIADO	

Materiais e personalização
Comportamento dinâmico

Autonomia e consumos
Preço

VEJA TODAS AS FOTOS

Consciente da importância dos SUV no mercado, a MINI não hesitou em utilizar o novo Countryman para ser o primeiro modelo da marca a adotar a tecnologia híbrida Plug-in. O MINI Cooper SE Countryman All4 conjuga um motor 1.5 l de três cilindros e 136 cv no eixo dianteiro e um motor elétrico de 88 cv no eixo traseiro, possível de carregar numa tomada doméstica, gerando ambos uma potência combinada de 224 cv, e tração integral... mas tudo isto apenas e só quando existe carga nas baterias o que, infelizmente, é muito pouco frequente... mas já lá vamos.

O modelo cresceu em dimensões e ganhou um aspeto mais robusto e encorpado, embora talvez as principais diferenças se concentrem no interior, com melhores padrões de qualidade, espaço e conforto a bordo, a par do muito equipamento disponível, que vão desde itens de entretenimento, a todos os sistemas de segurança e ajuda à condução. O espaço em largura aumentou significativamente e as inúmeras possibilidades de configuração conferem lhe personalidade.

* Tenda AUTOHOME disponível como acessório por 3000€

A afinação de suspensão revela um ótimo compromisso entre o que esperamos de um MINI, e o conforto já exigível para um modelo que pode assumir o papel de carro de família. O info-entretenimento mantém-se ao centro num ecrã generoso de 8,8" que evoluiu passando a ser tátil, isto para além do útil e intuitivo botão rotativo na consola.

A experiência de condução é inegavelmente diferente de toda a concorrência

A iluminação, os modos de condução, o comportamento exemplar e todos os pormenores que fazem parte da lista de opcionais, contribuem para o bom ambiente a bordo. Para além destes que podem colocar o preço final em valores completamente descabidos para o segmento, existem ainda alguns desenvolvidos para a MINI e disponíveis como acessórios, como é o caso da tenda no tejadilho que equipava a unidade ensaiada, e que ainda nos permitiu a experiência de passar uma memorável noite na costa vicentina em cima da praia e com vista para o mar.

Mas se tudo isto eleva a experiência e suscita o desejo de ter na garagem esta versão do Countryman que tinha tudo para ser perfeita, a solução híbrida no dia-a-dia revela-se muito aquém do esperado. Apesar dos modos de condução que permitem poupar ou privilegiar o motor elétrico, a autonomia máxima anunciada com a bateria totalmente carregada foi de 32 km, e que dificilmente se conseguirão atingir. O motor a gasolina entra muito frequentemente em ação e facilmente dispara os consumos para valores não só longe dos anunciados, como não aceitáveis para uma versão híbrida que se espera poupada. Por outro lado, e sem carga nas baterias, a potência do motor a combustão não permite andamentos dignos da designação Cooper S, para além de que ficamos sem o sistema de tração integral.

Com cada vez mais adeptos das soluções híbridas Plug-in, e com todas as mais-valias que o MINI Countryman oferece, incluindo a exclusividade, a marca só tem de fazer evoluir a solução híbrida ao nível da autonomia e economia para que esta seja de facto a proposta perfeita, ainda que naturalmente com um preço a pagar... nma

INDISCUTÍVEL!

JAGUAR E-PACE

Depois do F-Pace que já surpreendia pelas suas qualidades dinâmicas, a Jaguar decidiu colocar no mercado mais um SUV. Mais pequeno mas com linhas igualmente bem esculpidas e com especial foco na condução, o E-Pace é um dos SUV que pisca o olho aos mais céticos.

O Jaguar E-Pace posiciona-se no segmento inferior ao seu irmão F-Pace, e partilha plataforma com o Range Rover Evoque, o que significa que é considerado Classe 2 sempre que esteja associado a um sistema de tração integral, como é o caso. Em contrapartida, o sistema AWD permite outras aventuras pela sua eficácia em fazer o E-Pace progredir em situações de reduzida aderência ou caminhos mais insuspeitos, que apesar de não serem o habitat natural deste felino, permitem-lhe exibir potencialidades que desconhecíamos e que vão para além de singelos obstáculos.

Os 180 cv do bloco 2.0 l são suficientes para bons andamentos, e mesmo em estrada sinuosa o E-Pace nunca perde a compostura. Muito bem desenhado e com proporções contidas, a direção é precisa e a caixa automática ZF de nove velocidades não merece críticas, mesmo numa condução mais empolgada, situação onde o motor acaba por se fazer ouvir, e onde naturalmente os consumos, já um pouco aquém dos anunciados, disparam ainda mais.

O interior é bem construído com aplicação de bons materiais e até algum requinte. O espaço é razoável, e os passageiros do banco de trás não só não têm problemas com a altura, como dispõem de ligações USB para todos.

A tração integral AWD contribui para o exemplar e invejável comportamento dinâmico que o coloca numa posição de destaque no segmento

Com uma boa posição de condução e comandos bem colocados, o E-Pace consegue surpreender tanto dentro, como fora de estrada, sendo para nós uma das melhores propostas do segmento para quem valoriza a condução bem como a componente dinâmica, a par do BMW X2 que ensaiámos na edição anterior. O bom acerto de suspensão e um chassis eficaz com uma elevada rigidez torcional são alguns dos responsáveis que fazem com que este E-Pace seja a arma perfeita e indiscutível contra os mais céticos a este tipo de propostas, se é que eles ainda existem! nma

1999 cm³ CILINDRADA	430 Nm BINÁRIO MÁXIMO	180 cv POTÊNCIA
9,1 s 0 - 100 KM/H	205 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
6,0 l/100 km COMBINADO	8,4 l/100 km REGISTADO	159 g/km EMISSÕES CO_2
€ 62 749 BASE	70 723 ENSAIADO	

Dinâmica
Qualidade

Consumos
Preço

O(P)TIMA PROPOSTA!

KIA OPTIMA PHEV

1999 cm³ CILINDRADA	375 Nm BINÁRIO MÁXIMO	205 cv POTÊNCIA
9,7 s 0 - 100 KM/H	192 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
1,4 l/100 km COMBINADO	4,9 l/100 km REGISTADO	33 g/km EMISSÕES CO_2
€ 44 569 BASE	45 969 ENSAIADO	

Espaço e equipamento
Consumos

Suspensão
Caixa de velocidades

As propostas híbridas Plug-in são cada vez mais procuradas mas nem todas são como esta Kia Optima, que oferece uma poupança significativa com consumos realmente reduzidos e uma autonomia 100% elétrica sempre superior a 50 km.

Moderna mas conservadora, a Kia Optima PHEV não se destaca nas linhas, mas antes nas dimensões e na qualidade de um produto dos mais válidos no segmento dos híbridos Plug-in, aqueles que permitem o carregamento das baterias numa tomada. Ao contrário do SUV Niro do construtor, a Optima não foi concebida de raiz para incorporar uma solução híbrida, no entanto é a prova de que nem sempre esse é o motivo para o sucesso. Alguns pormenores ajudam a uma maior economia, como sejam as jantes de liga leve e a grelha frontal mais fechada mas com defletores de ar ativos, ambas específicas desta versão. As dimensões posicionam a Optima num limiar entre o segmento D e E, justificado desde logo pelos seus quase cinco metros de comprimento que refletem um espaço interior que é absolutamente fantástico, com uma bagageira de 440 litros, que não sendo referência devido à inclusão das baterias, é muito aceitável e tem portão elétrico.

Arrancando sempre em silêncio, somos brindados com uma condução que prima pela agradabilidade a par de um habitáculo bem organizado e onde constatamos imediatamente a muito completa lista de equipamento de série, com apenas dois itens de fora, a pintura metalizada e o teto de abrir panorâmico. É possível também verificar todas as informações referentes ao sistema híbrido, que faz a sua gestão de uma forma tão suave que é impercetível. Em vários trajetos citadinos, e em modo híbrido, são possíveis valores de apenas dois ou três litros, que podem subir até aos cinco em viagens longas de auto-estrada, que é onde a caixa automática revela algumas falhas e provoca algum desconforto quando começa a fazer trocas sucessivas de velocidade em situações de maior esforço do motor. À parte disso, e depois de muitos quilómetros percorridos, revela-se uma boa companhia sem deixar que o cansaço vença. Acima disso, só tirando partido dos 205 cv de potência combinada, que lhe permitem boas prestações e andamentos.

É possível percorrer até 62 km em modo 100% elétrico, sem gastar uma gota de combustível

O conforto é assinalável, embora a suspensão traseira tenha tendência para uma resposta mais "seca" em piso degradado, muito menos notório quando se viaja com lotação esgotada. No final, não podíamos resistir à tentação e dizer que esta Kia é, sem dúvida alguma, uma o(p)tima proposta, que reflete qualidade e conforto, aliados a uma das melhores soluções híbridas do mercado. nma

NOVAS BATALHAS

BMW X4 25d

Em 2014 a BMW fez chegar à sua gama média SUV o conceito de Coupé com o X4. Quatro anos depois, o modelo foi totalmente renovado e recebeu esta versão mais potente do 4 cilindros Diesel. Eis o X4 25d

A introdução da plataforma CLAR atribui ao novo X4 um chassis totalmente novo, com ganhos de peso e de rigidez. No entanto, a estratégia mantém-se inalterada, o X4 procura ser a derivação Coupé do X3 apostando numa traseira de perfil descendente e num visual encorpado, com um aumento das dimensões. Este efeito é reforçado na unidade ensaiada, pela presença do pack X desportivo M que engloba as jantes de 20", e os pára-choques mais volumosos, entre outros. Se exteriormente as diferenças são notórias, o interior é decalcado do X3, ou seja, bons materiais, excelente ergonomia de comandos, bancos desportivos com bom apoio e um info-entretenimento exemplar. O espaço interior é adequado embora os lugares traseiros sejam mais apertados e tenham pouca visibilidade para o exterior devido à reduzida superfície vidrada... o design a isso obriga. Efeito que se nota também na fraca visão traseira com um ângulo morto pronunciado e que não só dificulta a visibilidade, como transforma algumas manobras num desafio quase impossível de ultrapassar sem a ajuda imprescindível das câmaras, todas elas opcionais. Com 231 cv e 500 Nm de binário máximo, o motor de 2.0 l está acompanhado pela já conhecida caixa ZF de oito velocidades, mas o conjunto, apesar da superioridade face ao 20d, fica aquém do esperado face aos dados presentes na ficha técnica. O peso acima dos 1800 kg bem como o efeito da tração integral e das enormes jantes de 20", acabam por diminuir essa sensação. As prestações não são más, mas esperávamos mais, nomeadamente quando pedimos uma resposta pronta do acelerador e sentimos uma inércia nos primeiros segundos.

Este X4 representa também a estreia da versão 25d no portfólio da marca bávara

O comportamento do X4, quando equipado com suspensão eletrónica, como é o caso, é correto, e o modo Comfort permite uma utilização sem comprometer o conforto, enquanto o modo Sport controla eficazmente as oscilações da carroçaria em andamentos mais apressados.

Da já habitual longa lista de opcionais da marca, temos de destacar o assistente de direção, o que minimiza substancialmente a intervenção do condutor em filas de trânsito, tornando-se muito prático e útil. O X4 afigura-se como uma alternativa visualmente mais distinta face ao X3 e, num segmento cada vez mais concorrencial, a BMW renova e reforça os conteúdos para manter o sucesso deste modelo, que na versão ensaiada atinge os 88 295 euros! Adivinhem porquê? 20 mil euros em opcionais! bmg

1995 cm³ CILINDRADA	500 Nm BINÁRIO MÁXIMO	231 cv POTÊNCIA
6,8 s 0 - 100 KM/H	230 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
5,5 l/100 km COMBINADO	8,1 l/100 km REGISTADO	145 g/km EMISSÕES CO_2
€ 62 800 BASE	88 295 ENSAIADO	

Comportamento
Info-entretenimento e ergonomia

Visibilidade traseira
Resposta do motor
Opcionais

Novas instalações Matos & Prata Covilhã

A BMW Motorrad chegou ao Interior do País.

Descubra mais em:

www.facebook.com/matosepratabmw

www.instagram.com/matosepratabmw

Parque Industrial do Tortosendo, Rua G, Lote 64 | 6200-823 Covilhã | 275 049 720 | info@matoseprata.com

IGUAL A SI PRÓPRIO

JEEP WRANGLER UNLIMITED SAHARA

O nome Wrangler surge em 1986, no entanto o modelo mais icónico da marca teve as suas origens muito antes, em plena II Grande Guerra, depois da abertura do concurso de um veículo para o exército por parte do governo dos EUA. Ainda que sénior, o Wrangler está melhor que nunca.

No final deste ensaio e de uma aventureira sessão fotográfica, é bom saber que uma das exclusivas características do Wrangler é a possibilidade de lavagem total do interior...

Um aspeto musculado, imponente, agressivo, forte, robusto e... invencível, ou não tivesse sido ele o carro escolhido por Lara Croft na saga Tomb Raider, mantêm o Wrangler inconfundível, como seria de esperar. Nesta quarta geração no entanto o icónico modelo ficou muito melhor. Com novos faróis dianteiros e grupos óticos traseiros com LED, evoluiu acima de tudo no conforto, na qualidade e na tecnologia a bordo que agora é infindável com aplicações que dão um sem número de informações relativas ao estado do veículo, inclinações, temperaturas e pressões, tração, e alguns outros, todos eles visíveis através do ecrã TFT de 7" no painel de instrumentos e no ecrã tátil de 8,4" do sistema de info-entretenimento. Os materiais no interior agradam positivamente e até contrastam com a veia mais aventureira do Wrangler. Basta para isso imaginarmos as mais ousadas situações em que o podemos colocar com água, pó, lama e muito mais, ou não ostentasse este o emblema "Trail rated", como orgulho pela sua capacidade de tração para escalar alguns dos mais duros terrenos em estradas escorregadias, molhadas, lamacentas, com neve e em declives acentuados. O mais impressionante é sem dúvida poder testar essas mesmas aptidões como o fizemos em zonas de barro e lama numa pedreira, com sulcos criados por máquinas que ainda assim, e apesar das dimensões do Wrangler que também cresceram, conseguem ser bem mais imponentes.

O Wrangler foi indiferente a todas as solicitações, dando conta que o limite (quando existe) está apenas e só nos pneus que monta, neste caso uns Bridgestone Dueler HP que conseguem um ótimo compromisso. O responsável máximo é o sistema de tração às quatro rodas Command-Trac com uma caixa de transferência de duas velocidades com relação de redução de baixa potência, com eixos dianteiros e traseiros de última geração Dana.

A versão Sahara é a que tem melhor compromisso entre estrada e todo o terreno

2143 cm³ CILINDRADA	450 Nm BINÁRIO MÁXIMO	200 cv POTÊNCIA
9,6 s 0 - 100 KM/H	180 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
7,6 l/100 km COMBINADO	10,3 l/100 km REGISTADO	202 g/km EMISSÕES CO_2
€ 66 500 BASE	70 848 ENSAIADO	

Capacidade de tração
Conjunto motor/caixa
Evolução do interior

Feedback da suspensão em estrada

O chassis de longarinas com eixo rígido mantém-se como um dos segredos do Wrangler e os ângulos de todo o terreno foram melhorados, embora a principal evolução resida no conjunto motor/caixa.

O novo bloco 2.2 l mantém os mesmos 200 cv do anterior 2.8 l, mas é muito mais silencioso e responde vivamente ao pisar do pé direito, com uma nova caixa automática de oito velocidades (ZF) que é agora suave e rápida, ao contrário da anacrónica caixa da anterior geração. A única nota menos positiva que fazemos é comum às anteriores gerações e deve-se à falta de *feedback* que recebemos em estrada ao adornar a carroçaria. É comum ficarmos sem saber se estamos no limite da aderência, ou no limite do curso de suspensão, o que é problemático quando circulamos com tração traseira. Há, contudo, que o encarar como feitio e não defeito.

Tanto no interior como no exterior há ainda pormenores que recordam o "avôzinho" Willys, e os mais de 75 anos de vida do modelo. A possibilidade de desmontar o hard-top mantém-se e está agora ainda mais facilitada, com um local próprio para colocar os parafusos. As portas, mais leves graças ao alumínio de alta resistência, também continuam a ser desmontáveis, bem como o para-brisas frontal que pode rebater sobre o capot.

Apesar de se ter tornado mais moderno, mais "maricas" a nível tecnológico, e muito mais confortável, com uma nova suspensão regulada para otimizar o comportamento e conforto em estrada o Wrangler não perdeu, felizmente, as inacreditáveis aptidões para todo o terreno. São elas que o tornam único e que têm feito dele o modelo icónico que é nos dias de hoje. nma

A gama Jeep está disponível nas carroçarias de duas e quatro portas (unlimited), tendo a primeira a possibilidade de ter dois ou quatro lugares. As versões Sport (entrada) Sahara (intermédio) e Rubicon (com aptidões de TT puro & duro) estão todas disponíveis apenas com o motor 2.2 l e 200 cv, acoplados à caixa automática de oito velocidades.

NOITE ESTRELADA!

LEXUS LC500h LUXURY

Tal como a pintura de Van Gogh, uma das mais apreciadas em todo o mundo, também este LC500h merece ser apreciado na tranquilidade de uma noite estrelada, onde é ele a estrela que se destaca. É imprescindível ter tempo para contemplar cada detalhe e palpar a qualidade de materiais elevada ao topo do que a Lexus é capaz!

Antes destas linhas sobre o Lexus LC500h é preciso esclarecer duas questões. Conduzir não é apenas ir do ponto A ao ponto B, e não, os carros não são todos iguais!

A experiência ao volante do *Grand Tourer* da Lexus é incrível mas antes é obrigatório contemplar os quase cinco metros de um modelo que sobressai e vira cabeças onde quer que seja. A imponência e exuberância das linhas fazem do LC500h uma autêntica obra de arte, e não apenas no que diz respeito ao *design* mas também ao trabalho de engenharia automóvel. Dos puxadores extraíveis, aos faróis LED com a imponente grelha que rasga a frente, às óticas traseiras com um efeito de profundidade único, podíamos perfeitamente estar perante um *concept*.

Depois, a forma encontrada pelo construtor para criar um habitáculo luxuoso, confortável e simultaneamente desportivo é absolutamente inquestionável e assim que nos sentamos sentimos isso mesmo. Durante os dias de ensaio com o LC500h, várias foram as vezes que demos por nós a passar a mão pelos materiais nobres do interior, rigorosamente montados. O *design* futurista pode ser teletransportado dez anos para a frente, e provavelmente estaria atual. Os detalhes aerodinâmicos prometem uma dinâmica aprimorada, com entradas de ar junto às rodas para melhorar a estabilidade, e um aileron traseiro ativo nas versões Sport.

A posição de condução é baixa mas perfeita e o futurista painel de instrumentos mistura a ainda a parte analógica com a digital, e ainda com um mecanismo que permite deslizar o aro central, conforme a informação pretendida. O chassis é de elevada rigidez,

mas leve graças à utilização da fibra de carbono, que é também usada no teto nas versões Sport. O LC500h incentiva a acelerar, atinge velocidade de uma forma rápida e onde se percebe todo o trabalho de aerodinâmica. Por outro lado, e graças ao sistema híbrido, os arranques e desfiles na cidade são feitos em modo elétrico, num silêncio que ajuda a admirar tamanha imponência e presença na estrada. Mas este Lexus convida de imediato a longas viagens.

A imponência e exuberância das linhas fazem do LC500h uma autêntica obra de arte

A caixa automática de variação contínua tem na realidade quatro relações, mas o sistema Multistage hybrid consegue "simular" outras seis, o que permite uma condução em tudo mais interessante e confere-lhe um comportamento e performances dignos de um desportivo, o que pode ser confirmado pelos valores constantes na ficha técnica. Com um modo manual a permitir usufruir das dez relações através das patilhas do volante, na prática o que se sente é diferente daquilo a que estamos habituados na restante gama Lexus e nos modelos da marca mãe, a Toyota, para melhor.

Com um ensaio de dois dias debaixo de chuva, a componente dinâmica do LC500h ficou por explorar mais aprofundadamente, e ao invés disso deu para apanhar alguns calafrios... afinal sempre são 360 cv, tração traseira, e uma vontade frenética de se sentir o motor V6 de 3.5 l atmosférico, que no interior acaba por soar a falso, dado que existe som sintetizado pelas colunas. Seria mesmo necessário? Acreditamos que... gostos são gostos, e não se discutem!

Mais do que uma imagem de marca e uma identidade premium, o LC500h é a prova de que a Lexus se posiciona na vanguarda da tecnologia híbrida. nmi

3456 cm³ CILINDRADA	348 Nm BINÁRIO MÁXIMO	359 cv POTÊNCIA
5 s 0 - 100 KM/H	250 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
6,4 l/100 km COMBINADO	9,5 l/100 km REGISTADO	145 g/km EMISSÕES CO_2
€ 120 140 BASE		

Qualidade em geral
Imagem

Sistema de info-entretenimento
Preço

QUEM DIRIA...

FORD MONDEO 2.0HEV

Não sendo referência em soluções híbridas, a Ford pegou no Mondeo e desenvolveu uma versão potente, com uma agradabilidade de condução ímpar, e consumos de envergonhar muitos citadinos de palmo e meio, quem diria...

Esta versão híbrida do Ford Mondeo, é de facto uma surpresa. Não apenas porque muitos desconhecem a existência dela, não tanto porque estas soluções não são comuns na marca da oval, mas acima de tudo porque é uma proposta que tem tudo para vingar e é a prova que existem marcas no caminho certo...

Este Mondeo HEV permite consumos de 5 l/100 km

Ainda que esteticamente o Mondeo não seja um automóvel apaixonante, e nesta versão muito menos devido às reduzidas jantes de 16" e a um aspeto geral ainda mais conservador, a verdade é que a berlina da Ford apresenta uma afinação de suspensão que merece nota máxima, favorecendo diretamente o conforto mas também o comportamento dinâmico, como aliás é apanágio nos modelos do construtor. Com o mercado invadido de propostas SUV, com o pouco espaço de sobra a ser preenchido pelas carrinhas, a Ford decide associar esta versão híbrida apenas à berlina de quatro portas, pelo menos para já, como forma de piscar o olho ao cliente empresarial. A receita da marca norte-americana passa por um motor 2.0 l a gasolina com 140 cv e dois elétricos, servindo um deles apenas como gerador de energia, e outro com 120 cv. O resultado é uma potência combinada de 187 cv que permite uma resposta imediata e onde até a caixa automática não compromete, mesmo sendo uma caixa de variação contínua (CVT).

1999 cm³ CILINDRADA	173 Nm BINÁRIO MÁXIMO	187 cv POTÊNCIA
9,2 s 0 - 100 KM/H	187 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
4,2 l/100 km COMBINADO	5,9 l/100 km REGISTADO	89 g/km EMISSÕES CO_2
€ 40 616 BASE	46 940 ENSAIADO	

Consumos
Resposta do motor

Capacidade bagageira
Estética

No interior existe equipamento suficiente e o sistema de controlo ativo de ruído, de série, confere-lhe um bom isolamento acústico.

No capítulo de segurança, e uma vez mais de série, temos o aviso de saída de faixa que inclui assistência à manutenção de faixa, faróis máximos automáticos, alerta ao condutor e reconhecimento dos sinais de trânsito. Como extras contamos com controlo automático de velocidade adaptativa ACC + assistência à pré colisão com deteção de peões, pack driver que inclui, entre outros, cintos de segurança traseiros insufláveis, travagem ativa em cidade e sistema de deteção de ângulo morto (BLIS), e ainda o pack que inclui bancos dianteiros climatizados com massagens, ajustes elétricos e memórias. Sendo naturalmente uma adaptação da berlina de quatro portas, a bagageira teve de ser sacrificada em prole das baterias, e contamos com apenas 383 l, mas o espaço interior bem como os materiais agradam e convidam a uma relaxada viagem.

Conforto, equipamento, boas recuperações e consumos reduzidos, é tudo o que podemos pedir neste segmento. É a Ford no caminho certo, quem diria... nma

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 AUTOMÓVEL DE PORTUGAL ACAP · APIB · Associação Nacional de Recauchutagem de Pneus anirp

www.valorpneu.pt

BEM-VINDO!

VOLVO XC40 D4 AWD

A chegada ao nosso mercado do mais pequeno SUV da Volvo esteve envolta em polémica, pois a malfadada lei das portagens classificava-o como Classe 2, crucificando logo à partida um modelo que tem tudo para conhecer um interessante sucesso comercial, é o caso desta versão D4 com tração integral.

A Volvo já recebeu mais de 20 mil encomendas para o seu "baby-SUV"

VEJA TODAS AS FOTOS

Felizmente a Volvo conseguiu que, as versões com apenas tração dianteira equipadas com as motorizações T3 e D3, consigam ver a luz do dia sendo classificadas como Classe 1, o que fará com que sejam também as versões mais vendidas. O nosso ensaio, no entanto, recai sobre a versão D4 com tração integral e no nível de equipamento mais completo e atraente, o R-Design, também disponível na nova motorização T3, a tal Classe 1... Responsável por estrear a nova plataforma CMA do construtor que servirá a família 40, o "baby-SUV" da Volvo é muito apelativo, com algumas parecenças aos irmãos mais velhos, mas um estilo próprio, mais jovem e mais dinâmico, onde sobressai uma elevada altura ao solo e a cor contrastante no tejadilho.

No interior surgem várias opções de personalização num habitáculo igualmente tirado a papel químico dos restantes modelos do construtor, com o ecrã tipo tablet em posição vertical ao centro e o painel de instrumentos digital com poucas configurações, onde a informação básica do computador de bordo continua a ser de consulta pouco intuitiva. Pormenores à parte, o interior do XC40 é, sem dúvida alguma, um interior *premium*, onde a qualidade habitual dos produtos do construtor está presente, e onde nos agrada viajar. O espaço não foi comprometido, mesmo para os lugares traseiros, prejudicados no entanto em termos de visibilidade pela solução estilística que a marca encontrou para o pilar C, e pelo acesso estreito.

Os 460 l de bagageira não são referência mas também não merecem crítica, e os pormenores que permitem guardar a chapeleira por baixo do fundo falso, ou ainda, através deste último criar uma divisão ou um fundo plano são verdadeiramente úteis, para além de ganchos de fixação para qualquer tipo de necessidade. O portão elétrico permite abertura com o pé e os bancos rebatem através da bagageira numa proporção 60/40 e que permite atingir os 1336 l. O isolamento é, naturalmente, de referência e a suspensão não só é exímia a filtrar irregularidades como a conter adornos da carroçaria, dando muita confiança quando se pretende tirar algum partido da tração integral nesta versão.

A prova da excelente proposta que é o XC40 são os inúmeros prémios que já alcançou, nomeadamente o de Carro do Ano 2018

Independentemente da versão e motorização, o novo modelo da marca sueca oferece um elevado número de soluções práticas para o dia-a-dia como sejam um pequeno caixote extraível na consola e espaços de arrumação pensados ao pormenor. O revestimento interior, nomeadamente nas arrumações das portas também merece nota máxima, até porque é feito de material reciclado preveniente de garrafas de plástico.

Os 190 cv desta motorização associada à tração integral e caixa automática de oito velocidades, permite boas recuperações e andamentos, e um comportamento em estrada mais sinuosa que surpreende pela positiva apesar da elevada altura ao solo com níveis de conforto sempre muito assinaláveis.

O novo SUV da Volvo é assim uma excelente proposta para o segmento, prejudicada nesta versão pela nossa ridícula lei das portagens, mas que ainda vai dar muito que falar, até porque estão para chegar ao mercado as versões híbridas... nma

1969 cm³ CILINDRADA	400 Nm BINÁRIO MÁXIMO	190 cv POTÊNCIA
7,9 s 0 - 100 KM/H	210 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
5,2 l/100 km COMBINADO	7,8 l/100 km REGISTADO	135 g/km EMISSÕES CO_2
€ 57 160 BASE	68 852 ENSAIADO	

Qualidade geral
Condução e comportamento

Computador de bordo
Preço

LEGADO FORTE

VOLKSWAGEN Polo GTI

É o primeiro Polo GTI equipado com um bloco 2.0 l e o primeiro a atingir a fasquia dos 200 cv. Objetivo: Uma alternativa ao Golf GTI ? Ou a liderança de um segmento com concorrência forte?

GTI. Com apenas três letras se escreve a história de modelos desportivos da marca. Letras que representam uma sigla, mas também um segmento de pequenos e irrequietos automóveis capazes de criar emoções mais fortes ao volante, e que personificam uma das mais fortes vertentes da Volkswagen. Pelo menos é o que se espera. O crescimento imparável das dimensões revela as tendências deste segmento, facto que se percebe, não só no espaço interior de bom nível, mas também na bagageira, com 305 litros. Ainda na avaliação estática a "receita" GTI é aqui aplicada sem novidades, pequenas alterações estéticas no exterior como a risca vermelha que atravessa os faróis, umas jantes diferenciadas e alguns logotipos fazem um conjunto discreto mas suficientemente diferente para ser notado. No interior os bancos desportivos têm o clássico padrão xadrez, complementados pelo volante de fundo plano e por costuras e apontamentos a vermelho.

O equipamento de série é muito completo e dentro dos opcionais desejáveis, apontamos os faróis LED, o muito completo e configurável painel de instrumentos digital, e o pack Sport Select, que inclui os modos de condução e que lhe adiciona a suspensão com amortecimento variável, para além de um tom de escape mais presente, e que chega a fazer ressonância no interior.

Passando á ação o Polo GTI revela-se muito fácil de utilizar em uso diário, com um motor cheio de força e de resposta rápida em baixas rotações. A caixa DSG de seis velocidades cumpre, é suave e rápida o suficiente, o que adicionado à agilidade demonstrada torna este GTI divertido de conduzir e com uma suspensão que não nos castiga em pisos mais degradados. Numa estrada mais contorcida, e apesar da traseira colaborar na inserção em curva, o chassis revela-se predominantemente neutro, e a subviragem aparece relativamente cedo, o que sem a presença de um autoblocante, obriga-nos a levantar o pé direito. A caixa DSG, apesar do modo manual, nem sempre se mantém na relação ideal ou pretendida, com algumas hesitações que em condução mais aplicada, quebram o momento. bmg

Com uma base extraordinária, e um motor com muito potencial, o construtor alemão poderá ainda colocar um maior foco na condução e dinâmica, para tornar o Polo GTI mais especial como é desejável num segmento onde a concorrência é cada vez mais forte. Isso seria, sem dúvida, a cereja no topo do bolo.

1984 cm³ CILINDRADA	320 Nm BINÁRIO MÁXIMO	200 cv POTÊNCIA
6,7 s 0 - 100 KM/H	237 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
5,9 l/100 km COMBINADO	8,5 l/100 km REGISTADO	124 g/km EMISSÕES CO_2
€ 33 597 BASE	35 809 ENSAIADO	

Motor
Equipamento

Preço
Pouca envolvência em condução desportiva

ESPEVITADO!

SUZUKIi Swift Sport

Depois de uma biografia marcada por motores atmosféricos e uma apurada dinâmica, o Swift Sport regressa com um motor Turbo, o primeiro da história do modelo, e que é bem conhecido entre o público jovem.

Face ao modelo que lhe dá origem, o Swift Sport distingue-se desde logo com pormenores que o tornam apelativo, dinâmico e até arrojado, com vários detalhes de personalidade, como sejam as jantes de 17", as ponteiras de escape embutidas, o aileron ou ainda os revestimentos a imitar fibra de carbono.

Dinâmica a um preço imbatível é a receita do novo Swift Sport

Ao volante sobressai uma boa posição de condução e um interior simples, mas onde nada falta por entre mais alguns pormenores que marcam a diferença, como sejam as costuras e o fundo do conta rotações a vermelho, para além de superfícies em degradê também vermelhas e os bancos desportivos com bom apoio e com a inscrição "Sport". O uso de alguns materiais mais pobres, não só faz parte da receita e não tira o encanto deste Swift Sport, como vem justificar um preço que o deixa longe de qualquer eventual concorrência.

A boa precisão da direção e da caixa de velocidades manual juntamente com uma suspensão desportiva mantêm o modelo ágil e divertido de conduzir, com um chassis que é fácil de ler e controlar, e um eixo dianteiro muito certinho. Mas a principal evolução é no superior binário que assegura uma resposta constante, já que a marca se limitou a colocar o seu bloco 1.4 l de 140 cv, proveniente de outros modelos, sem qualquer incremento de potência, quando o anterior modelo já atingia os 136 cv. Não é que a potência não seja suficiente, mas melhoraria significativamente a experiência e exclusividade terem conseguido mais "qualquer coisa". Assim, é um facto que este Swift Sport está longe da concorrência em preço, mas também em níveis de potência, que no segmento onde se insere o Swift Sport já rondam os 200 cv.

1373 cm³ CILINDRADA	230 Nm BINÁRIO MÁXIMO	140 cv POTÊNCIA
8,1 s 0 - 100 KM/H	210 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
5,6 l/100 km COMBINADO	6,8 l/100 km REGISTADO	125 g/km EMISSÕES CO_2
€ 20 178 BASE / ENSAIADO		

Disponibilidade do motor
Preço e consumos

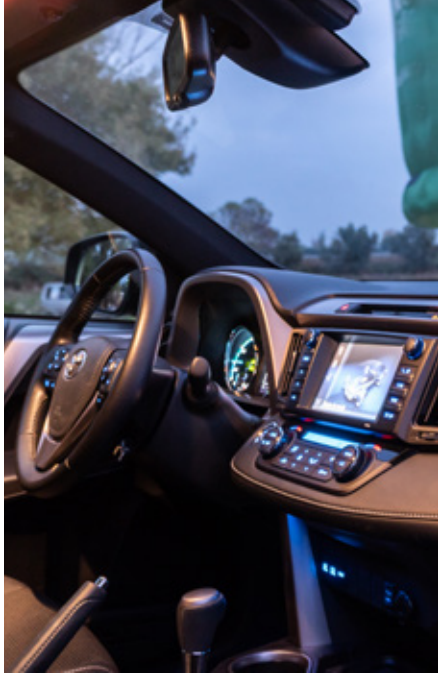
Alguns materiais
Capacidade da bagageira (265 l)

Com muito equipamento de série, onde se inclui a ligação a *smartphones*, e um completo computador de bordo com informações úteis para um desportivo, o pequeno Swift Sport regressa com as suas duas armas do costume: diversão e preço! Por pouco mais de 20 mil euros, temos acesso a esta versão muito espevitada do Swift. Os reduzidos consumos em ritmo mais calmo são mais um cartão de visita de um modelo que consegue romper a rotina, tanto esteticamente como em termos dinâmicos. Um bom regresso da marca a este segmento. nma

O CÉU É O LIMITE

TOYOTA RAV4 4X2 HYBRID

Fomos até ao 2º Festival Internacional de Balonismo, em Coruche. Percorremos alguns trilhos sem incomodar a fauna local e voamos de balão de ar quente até aos 1000 m de altitude. No fim chegámos à conclusão que a experiência é em tudo idêntica à de conduzir um automóvel híbrido como este Toyota RAV4. Se não conhece nem uma nem outra, devia!



Coruche... terra de aventura, sede de concelho e orgulhosa vila Ribatejana situada na encosta superior à margem direita do rio Sorraia, com presença humana desde tempos remotos e com um legado histórico bem rico. Um dos mais importantes centros agrícolas do País, com grande parte da área agrícola formada pela famosa charneca, numa vasta planície. É também a sede da Windpassenger, empresa que se dedica desde 1987 à realização de voos em balão de ar quente, com experiências em várias partes do mundo. Atualmente com dez balões, a empresa já voou com mais de 23 mil pessoas desde 2004.

O balão de ar quente é o mais antigo veículo aéreo, com mais 100 anos que o avião

Dez anos antes... a Toyota lançava para o mercado o primeiro SUV compacto, o RAV4, e registava 53 mil unidades vendidas. Em 2015 chegava ao mercado esta versão híbrida, que agora vende mais que as restantes em 1994. Com uma vasta experiência nesta área, a marca já terá contribuído para uma redução de mais de 60 milhões de toneladas de CO_2. Mas se é bom saber, é melhor ainda sentir.
É o que acontece ao volante deste RAV4 híbrido. O silêncio conseguido tanto no arranque como nas manobras do dia-a-dia é relaxante e contribui para uma paz de espírito que nos enche a alma e só é perturbado quando precisamos de progredir de forma mais solícita e pressionamos o acelerador.

É nessa altura que o bloco 2.5 l que equipa o RAV4, e que funciona em conjunto com um motor elétrico gerando a potência combinada de 197 cv, se faz ouvir e o silêncio inicial é interrompido. Faz parte da experiência! A caixa de velocidades de variação continua (CVT) proporciona uma aceleração linear e, tal como lá em cima dentro do cesto do balão, prefere alguma tranquilidade e progressividade. O ideal é saber dosear a força aplicada ao acelerador, de forma a que os períodos de silêncio sejam os maiores possíveis, aproveitando a regeneração para carregar baterias. Em sossego, é possível apreciar muitas outras coisas e ter outra noção do que nos rodeia, e só assim é possível colher os frutos desta versão ecológica, ou seja, consumos reduzidos...

Algumas centenas de metros acima, dentro de um cesto, o conceito é idêntico. O Balonismo é uma modalidade aeronáutica ecológica, recreativa e relaxante, que permite flutuar ao vento, sem destino definido, com vista a 360º, e ainda que só se possa controlar a subida e a descida ficando a velocidade e a direção por conta do vento é, sem dúvida, uma das melhores sensações de liberdade. O silêncio durante o voo é por vezes interrompido pelo som dos queimadores que, através do gás propano, único combustível usado, permitem a subida do balão.

Em 2020 a Toyota pretende que 50% das suas vendas sejam de automóveis híbridos

Cada um possui um sistema concebido para não assustar os animais, o que permite sobrevoar áreas sem afetar a fauna local, mais uma parecença ao híbrido da Toyota! Enquanto isso... a mais de 1000 m de altitude é possível usufruir de uma paz de espírito que transforma a experiência em algo enriquecedor, permitindo desfrutar de uma vista única, dando outra visão daquilo que nos rodeia e transmitindo uma tranquilidade singular que nos faz viver e sonhar, e como em tudo na vida... se estiver bem acompanhado, melhor ainda!

AUTOPÉDIA by

RAZÃO AUTOMÓVEL®

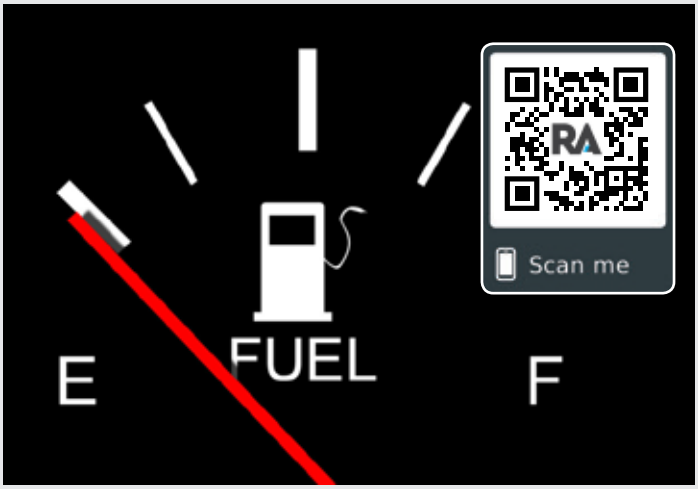
Autopedia

WLTP. TUDO O QUE PRECISAS SABER SOBRE ESTE NOVO CICLO.

O WLTP (Procedimento de Teste Global harmonizado para Veículos Ligeiros), define um padrão global para determinar os níveis de CO_2, emissões poluentes, consumo de combustível ou energia, e autonomia elétrica para veículos ligeiros. Este teste foi concebido para servir de padrão global, e definido de forma mais concreta por especialistas da União Europeia, Japão e Índia. Objetivo? O teste representar de forma mais fidedigna o modo como conduzimos, o que se refletirá nos dados de consumos e emissões oficiais. Todos os pormenores do WLTP estão neste artigo.

ASC, DSC, ESC, TCS, DTC... SABES O QUE SIGNIFICAM TODAS ESTAS SIGLAS?

Até nós que passamos os dias perdidos nas fichas de equipamento e opcionais dos modelos, ou a ouvir falar de todos os novos sistemas deste ou daquele carro, por vezes ficamos confusos com a panóplia de nomes que existem. Algumas siglas já nós sabemos o que significam porque já nos acompanham há imenso tempo, como é o caso do DSG. Estás farto de saber que é a designação da caixa de dupla embraiagem do grupo Volkswagen, mas o que significam literalmente as iniciais D.S.G.? Pois... E o ESC? Não, não é o escape... Este artigo tem o significado de quase todas as siglas do mundo automóvel.



POUPAR COMBUSTÍVEL É POSSÍVEL COM ALGUMAS DICAS BÁSICAS.

Os combustíveis teimam em aumentar e está cada vez mais caro andar de carro. Por isso, quaisquer dicas que te possam fazer poupar combustível são bem vindas. O gasto com o combustível é um dos que, a longo prazo, pode ser considerável. Umas são óbvias outras nem por isso. Umas são simples de aplicar, outras requerem que sujes as mãos, mas todas são imprescindíveis para que consigas poupanças significativas. Se queres realmente poupar combustível estas são as regras básicas que deves aplicar no teu dia-a-dia.

A CAMINHO DO RIO...

Se há concelhos com uma variedade paisagística e cultural diversa é o de Figueira de Castelo Rodrigo. Nos horizontes, pairam as lendas de mouras encantadas ou de histórias partilhadas entre os povos da fronteira. Rotas de imaginação onde não se contrabandeia a vontade e o sentimento de pertença. Uma história preenchida com a diversidade cultural escrita nas tradições populares e que permanece no tempo.

Pleno de patrimónios, o concelho encerra uma história milenar. Prova disso são os diversos vestígios encontrados que datam do Paleolítico e do Neolítico. São vestígios que atravessam épocas tão distintas como a idade média, a consolidação territorial de Portugal, o renascimento, a diáspora e a modernidade e que atestam a centralidade do território. Verdadeiro museu ao ar livre é Castelo Rodrigo. Uma subida ao alto presenteia-nos com uma paisagem única. A aldeia fica marcada pelo episódio ligado ao nome de Cristóvão de Moura.

Durante o domínio filipino, Castelo Rodrigo era a sede de um condado concedido a este fidalgo partidário de Castela. Durante a Guerra da Restauração, quando se soube da vitória do 1º. de dezembro de 1640, o povo em júbilo, capitaneado por Manuel de Moura Corte Real e um tal de "Antoninho", deitaram fogo ao palácio de Cristóvão de Moura destruindo-o por completo. A vingança dos Espanhóis caiu sobre Escarigo que a queimaram e saquearam. Na muralha localiza-se a "Porta da Traição" por onde terão fugido os habitantes do local quando se deu a revolta dos populares em 1640. Passando por Figueira de Castelo Rodrigo, tempo ainda para dar uma volta a pé. Numa visita ao edifício dos Paços do Concelho poderá observar, no átrio, azulejos de interesse patrimonial. Para além disso, a igreja matriz, a capela da N.ª S.ª da Conceição e todo o espaço que a envolve, a capela de São Pedro, o chafariz dos pretos e os largos Serpa Pinto e Mateus de Castro são um bom motivo de olhares mais atentos. O percurso que escolhemos não oferece dificuldades de maior. A primeira parte liga, por asfalto, a sede de concelho a Escalhão. A meio do caminho, poderá fazer um desvio para apreciar a ponte medieval no antigo caminho. Depois, a saída de Escalhão para Barca d` Alva faz-se por terra. Trata-se de um caminho que percorre um planalto onde poderá encontrar, se chover, alguma lama superficial que para além de desafiante para a condução exige algum cuidado. Podendo ser percorrido por qualquer SUV e em qualquer época do ano, dependerá da vontade de descobrir a sensação de descobrir as estações do ano. Nesta altura do ano, as oliveiras e as vinhas durienses são a imagem de marca de um outono ora soalheiro ora chuvoso. O início da primavera fica marcado pelo espetáculo grandioso das amendoeiras em flor a caminho do verão sempre muito quente. Para nos acompanhar na viagem, escolhemos o novo VW Touareg, recentemente recriado numa geração mais dinâmica e eficaz. Com um percurso marcado pela evolução tecnológica, o modelo transformou-se num aventureiro disfarçado.

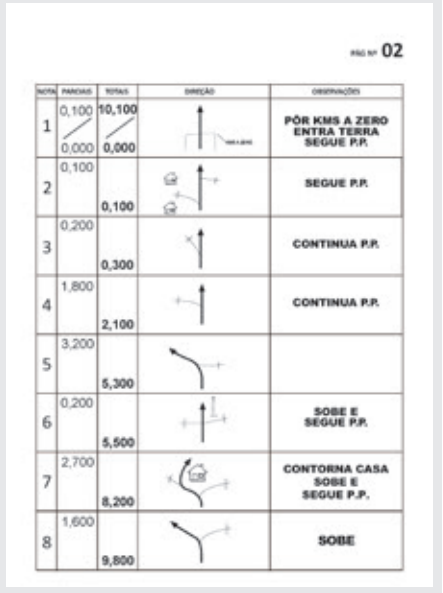
O conforto, o requinte e o espaço interior são um convite familiar à descoberta de espaços únicos. A tecnologia permite-lhe evoluir em terrenos acidentados onde as dificuldades se diluem com as capacidades fora de estrada do modelo. Ponto de paragem obrigatório, Escalhão.

A localidade teria sido fundada pelo povo dos Galegos tendo sido anexada por Roma por volta do ano 100 a.C. O antigo topónimo, Secalhão, derivava do facto dos verões serem muito prolongados e quentes, com a seca a ditar o modo de vida das suas gentes e onde a cultura de cereais sempre constituiu uma referência, fazendo da localidade um verdadeiro celeiro da região. Pontos de visita obrigatória em Escalhão são a igreja matriz e o museu. Em relação ao templo religioso, existe já no ano de 1320 notícia da sua existência, apesar de pouco restar da traça original tendo a sua estrutura sido totalmente reconstruída no século XVI. De traça austera, podemos observar nas paredes laterais do interior retábulos de talha seiscentistas. Em relação ao museu local retrata-se o viver destas gentes através do testemunho vivo dos objectos do dia-a-dia, das vivências rurais passando pelas artes tradicionais. Iniciando o percurso de terra, vemos desfilar paisagens diferentes num entrelaçado entre o planalto e as encostas do vale do rio Douro

Depois da paisagem decorada pela oliveira e pela amendoeira, os vinhedos marcam a descoberta. A descida para Barca de Alva retrata a tranquilidade de mundo rural, os segredos das gentes expressos nas margens amanhadas pelo suor de gerações.

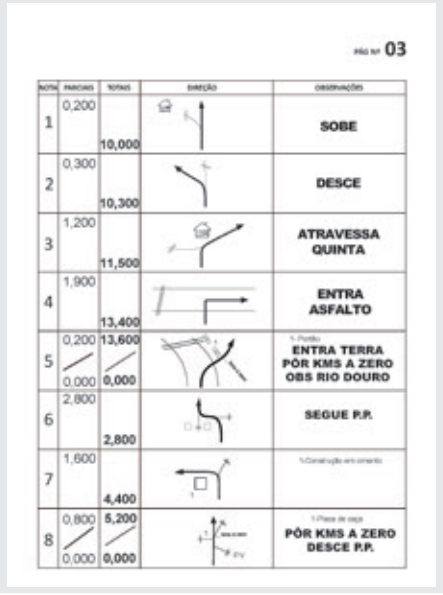
PÁG Nº 01

NOTA	PARCIAIS	TOTAIS	DIREÇÃO	OBSERVAÇÕES
1	0,000 / 0,000	0,000 / 0,000		PÔR KMS A ZERO ENTRA E DESCE ASFALTO DIR. FIG. CASTELO RODRIGO
2	1,000	1,000		
3	0,300	1,300		DIR. CENTRO
4	0,200	1,500		DIR. IGREJA DESCE AVENIDA PRINCIPAL
5	0,800	2,300		DIR. ESCALHÃO SEGUE E.N. 221
6	6,000	8,300	ESCALHÃO	ATRAVESSA ESCALHÃO PELA EN 221 DIR. BARCA D'ALVA
7	1,000	9,300		DIR. BARCA D'ALVA
8	0,700	10,000		DEIXA E.N. 221 ENTRA EMPEDRADO DIR. COLINAS DO DOURO



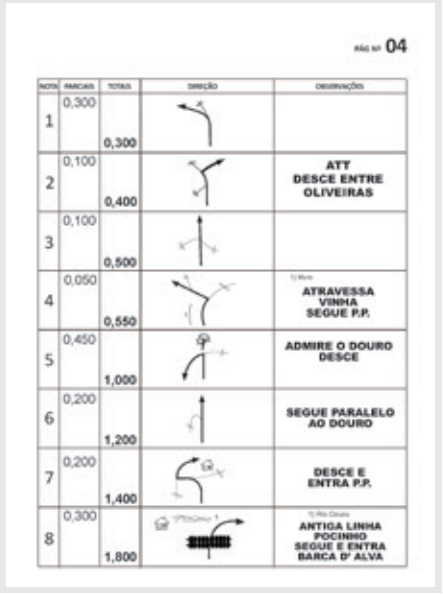
PÁG Nº 02

NOTA	PARCIAIS	TOTAIS	DIREÇÃO	OBSERVAÇÕES
1	0,100 / 0,000	10,100 / 0,000		PÔR KMS A ZERO ENTRA TERRA SEGUE P.P.
2	0,100	0,100		SEGUE P.P.
3	0,200	0,300		CONTINUA P.P.
4	1,800	2,100		CONTINUA P.P.
5	3,200	5,300		
6	0,200	5,500		SOBE E SEGUE P.P.
7	2,700	8,200		CONTORNA CASA SOBE E SEGUE P.P.
8	1,600	9,800		SOBE



PÁG Nº 03

NOTA	PARCIAIS	TOTAIS	DIREÇÃO	OBSERVAÇÕES
1	0,200	10,000		SOBE
2	0,300	10,300		DESCE
3	1,200	11,500		ATRAVESSA QUINTA
4	1,900	13,400		ENTRA ASFALTO
5	0,200 / 0,000	13,600 / 0,000		ENTRA TERRA PÔR KMS A ZERO OBS RIO DOURO
6	2,800	2,800		SEGUE P.P.
7	1,600	4,400		
8	0,800 / 0,000	5,200 / 0,000		PÔR KMS A ZERO DESCE P.P.



PÁG Nº 04

NOTA	PARCIAIS	TOTAIS	DIREÇÃO	OBSERVAÇÕES
1	0,300	0,300		
2	0,100	0,400		ATT DESCE ENTRE OLIVEIRAS
3	0,100	0,500		
4	0,050	0,550		ATRAVESSA VINHA SEGUE P.P.
5	0,450	1,000		ADMIRE O DOURO DESCE
6	0,200	1,200		SEGUE PARALELO AO DOURO
7	0,200	1,400		DESCE E ENTRA P.P.
8	0,300	1,800		ANTIGA LINHA POCINHO SEGUE E ENTRA BARCA D' ALVA

O estradão à beira do rio abre-se em cada recanto até chegar ao destino final. Bem no fundo do vale, Barca d `Alva retrata um conjunto de gerações ribeirinhas onde até o comboio fez marcar o ritmo das estações, hoje com uma intervenção patrimonial que fazem do local um verdadeiro polo de atração turística. Para trás, não pode deixar passar a oportunidade de provar outros patrimónios: as migas de peixe, a sopa de carrapatos, o caldo de feijões com hortaliça, o cabrito ou borrego assados no forno, o bacalhau à lagareiro ou pratos de caça. Para sobremesa, arroz doce, aletria, papas de milho, filhós ou biscoitos de Escalhão. E os testemunhos não ficam completos sem um outro património: o dos vinhos... para saborear com todo o prazer.

ONDE DORMIR:

Residencial Arribas D'Ouro
Residencial Bago D'Ouro
Casa da Amendoeira
Casa da Cisterna
Estalagem Falcão de Mendonça

ONDE COMER:

Restaurante A Cerca
Taverna da Matilde
Restaurante Dias
Estalagem Falcão de Mendonça
Restaurante Arribas D'Ouro
Restaurante Girassol

Ensaios Breves

SEAT IBIZA 1.0 TSI XCELLENCE

A nova geração do Seat Ibiza consistiu numa total renovação, desde logo beneficiada pela nova plataforma de última geração fornecida pelo grupo VW, e trabalhada pelos técnicos da marca espanhola. O aumento nas dimensões exteriores teve reflexos positivos no espaço dentro do habitáculo bem como na bagageira, reforçando os atributos familiares do modelo. A versão com o motor 1.0 TSI de 115 cv atribui-lhe bons andamentos e uma condução facilitada em cidade, ainda que com consumos muito sensíveis ao andamento que se imprime. Com uma abordagem menos desportiva (reservada á versão FR), a linha Excellence possui várias possibilidades de personalização e um equipamento completo que, naturalmente, contribui para o conforto, a segurança e facilidade de condução, nos quais destacamos os faróis LED, o info-entretenimento com ligação para *smartphone*, e os sensores de estacionamento com câmara traseira. Os materiais evoluíram face à anterior geração e o comportamento é previsível, com a suspensão a tentar filtrar as irregularidades, o que nem sempre é conseguido. O novo Ibiza, eleito carro do ano 2018 em Portugal, é um produto homogéneo e maduro que disputará seguramente as vendas no segmento dos utilitários. 20 123€

MAZDA2 1.5 SKYACTIV-G

Apesar de se posicionar num segmento com propostas difíceis de bater em termos de preço e notoriedade, o Mazda2 é mais um produto muito válido, e que se destaca não apenas pelo equipamento mas também pelo espaço, pela boa maneabilidade, e por um motor 1.5 SKYACTIV -G com três níveis de potência e que permite consumos bastante comedidos, com todas as mais-valias de um automóvel citadino. Lançado em 2015, o Mazda2 recebe agora uma ainda mais apetecível versão de equipamento, denominada de Advance, e que por um valor de 18 618€ já inclui itens como as jantes de liga leve de 16", a câmara traseira, sensores de luz, chuva e estacionamento traseiro, *cruise control*, limitador de velocidade, ar condicionado automático, vidros traseiros escurecidos, sistema de alerta de transposição de faixa, e faróis de nevoeiro em LED. Apenas disponível na versão de 90 cv, o Mazda2 Advance reforça a aposta da marca, transversal a todos os segmentos e que é cada vez mais acompanhada de um nível de qualidade e montagem de materiais bem acima da média, para além de uma imagem marcada pelas linha de design KODO e que lhe conferem dinamismo e modernidade. 18 618€

MODERNA
JOALHEIROS

de **Moreira & Ribeiro, Lda**

Rua Alves Roçadas, nº 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

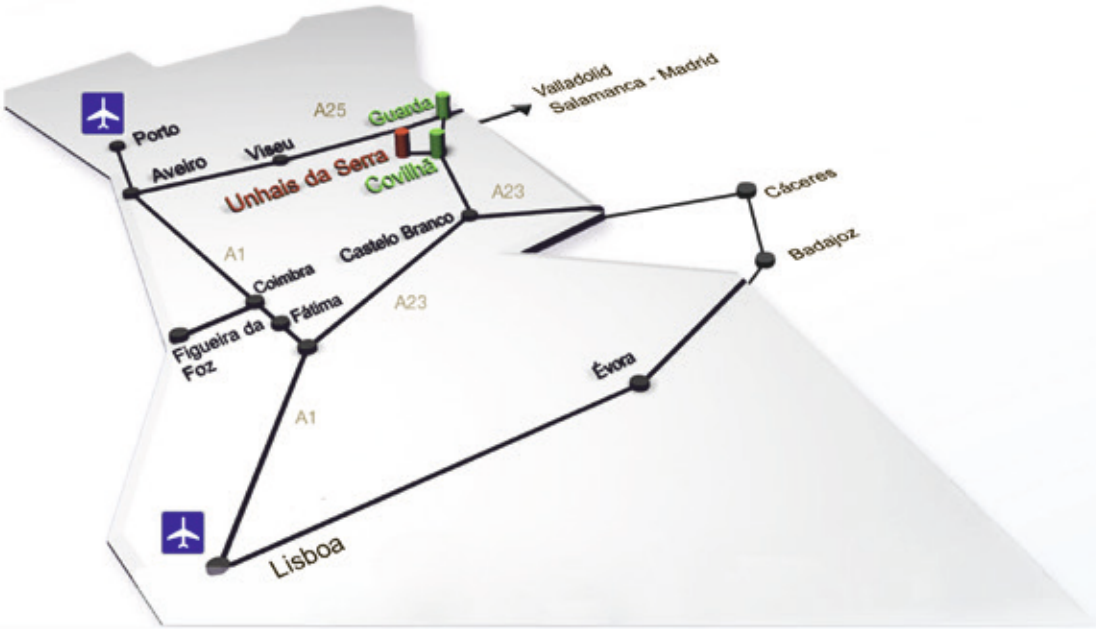
Av. dos Bombeiros Voluntários Egitanienses, nº5
Centro Comercial La Vie - **Guarda**
T. 271 237 431

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

Serra da Estrela

o destino todo o ano

NATURA®
IMB HOTELS



H2OTEL® CONGRESS & MEDICAL SPA ★★★★ SUP

Puralã Wool Valley Hotel & Spa

HOTEL ★★★★ LUSITÂNIA® CONGRESS & SPA

HOTEL ★★★ SUP VANGUARDA® CONGRESS & FAMILY

SPORT HOTEL

naturaimbhotels.com

facebook.com/naturaimbhotels

NISSAN

Innovation that excites

NISSAN INTELLIGENT MOBILITY

NISSAN QASHQAI
EXPECT MORE

VISITE UM CONCESSIONÁRIO E DESCUBRA AS NOVAS TECNOLOGIAS NISSAN

- Tecnologia Inteligente ProPILOT
- Novo motor a gasolina 1.3 litros de 140cv e 160cv
- Novo Sistema de Infotenimento NissanConnect

Consumo combinado: 3,8 l/100 km. Emissões de CO_2: 99 g/km.