Nº70 – Série IV | ABRIL - JULHO 2018 | Novos Modelos | Desporto | Reportagens | Roteiros

escape livre
magazine

20 anos

RS versus TYPE R

GENEVA INTERNATIONAL MOTOR SHOW

Conheça o presente, descubra o futuro.

Ao volante **HYUNDAI i30 N**

Consumo combinado (l/100km): 5,6 a 5,9. Emissões CO_2 (g/km): 151 a 178.

Atleta de alta sedução.

Novo CLS.

As primeiras impressões impressionam. O novo CLS é um coupé de proporções perfeitas que prova que a desportividade também pode ser excessivamente elegante. As suas linhas fluídas definem tanto o exterior como o interior. Já a tecnologia a bordo define novas fronteiras ao nível da segurança e da conectividade. Tudo isto aliado a um design icónico que faz do novo CLS um automóvel de sedução massiva.

Contact Center
808 200 699

Mercedes-Benz
The best or nothing.

PARABÉNS!

A edição que agora tem nas mãos celebra o 20º aniversário desta publicação. É por querermos continuar a contar com a sua preferência e trazer-lhe cada vez mais e melhores conteúdos que mudámos. Mudámos o layout gráfico, mudámos a identidade, mudámos a qualidade de impressão, aumentamos o número de páginas, evoluímos na paginação, e criámos novas rúbricas e conteúdos. Apostamos na fotografia como nunca o tínhamos feito, e o esforço está à vista. Mantivemos o rigor da informação e a distribuição gratuita. É assim tempo de comemorar estes últimos 20 anos, o que fizemos ao volante do Ford Focus RS e do Honda Civic Type R, no especial aniversário desta edição. O modelo da Ford celebra também este ano os seus 20 anos, e a mítica sigla Type R chegou à Europa precisamente há 20 anos atrás.

Estamos confiantes de que esta edição especial não será apenas isso, mas sim a primeira de uma nova Escape Livre Magazine, e que resultará para si numa nova experiência, que irá certamente ler, apreciar, e guardar. Venha daí!

Nuno Antunes

ABARTH 695 BIPOSTO
Piloto por um dia

04-6 | BREVES

8-15 | REPORTAGEM
· Salão de Genebra 2018
· Mercedes-Benz Classe E
· Nissan Crossover Domination

16-19 | APRESENTAÇÃO
· Skoda Karoq
· Mercedes-Benz Classe X

20-25 | ATIVIDADES ESCAPE LIVRE

26 | AUTOPÉDIA

28-29 | PILOTOS

30-33 | COMPARATIVO
· VW Polo VS Ford Fiesta

34-37 | ESPECIAL ANIVERSÁRIO

38-62 | ENSAIOS
· Alfa Romeo Giulia Veloce
· Hyundai i30N
· Volvo XC60
· Abarth 695 Biposto
· BMW X3
· Renault Koleos
· Peugeot 3008
· Jeep Compass
· SEAT Arona
· Lexus NX300h
· Volkswagen T-Roc
· Isuzu D-Max Pro Racing
· Citroën C3 Aircross
· Mazda CX-3

63-65 | ROTEIRO

Produção: Organizações Escape Livre, SA | Redação: Nuno Antunes, Luís Celínio, Pinto Moreira, Susana Costa | Colaboradores Permanentes: Luís Coelho, João Fonseca | Colaboração Especial: Carlos Sousa, Bruno Graça | Fotografia: Escape Livre Magazine, AIFA, Média Digital, Luis Costa, Thomas van Esveld e Oficiais | Video: Daniel Miranda | Publicidade: Rua Marquês de Pombal, 45 – 2º 6300-728 Guarda | Tel. 271 205 285 | Fax 271 205 289 | escapelivre@escapelivre.com | www.escapelivre.com | Design Gráfico e Paginação: Organizações Escape Livre, Lda | Impressão: Ligação Visual | Tiragem: 16.500 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.

MINI RECEBE ATUALIZAÇÕES

De forma a prolongar a vida da atual geração, a MINI efetuou algumas atualizações não só no estilo como na sua tecnologia. Os novos modelos de três, cinco portas e cabrio, recebem um ligeiro "restyling", bem como o "upgrade" de novas tecnologias e uma maior oferta de personalização. O novo logótipo MINI é agora aplicado na frente e traseira, mais simples, seguindo as tendências do "flat design". As atualizações estéticas concentram-se nas novas óticas LED, tanto na frente como na traseira, onde se destaca o design "Union Jack" como referência à bandeira britânica. Em relação a motores, e não havendo alterações significativas, a marca anuncia uma redução de peso, redução de consumos e redução de até 5% nas emissões de CO_2. Para além disso os novos modelos recebem novas caixas automáticas, mais rápidas e mais eficientes — uma de dupla embraiagem de sete velocidades e a Steptronic de oito relações.

FORD ECOSPORT

Não sendo uma geração nova, a Ford fez uma profunda renovação no seu pequeno SUV. A nova versão destaca-se por um estilo mais ativo e desportivo, com melhores materiais no interior. Das versões de equipamento destacam-se a Titanium e a ST-Line. Esta última, agora disponível, assume uma vertente mais dinâmica e apelativa. A personalização é cada vez mais um aspeto fundamental no segmento, motivo pelo qual estão disponíveis cerca de 14 combinações distintas. O novo EcoSport está disponível a partir de 21 000€ com o bloco 1.0 litros EcoBoost na versão Business, e vai até aos 27 860€ da versão 1.5 TDCi ST-Line.

CUPRA É NOVA MARCA

Associada desde sempre às versões mais desportivas da SEAT, agora a sigla CUPRA evolui para uma nova marca. Com "uma alma e um ADN próprio", a marca CUPRA assume assim o seu próprio espírito, ganhando uma nova identidade e um novo logótipo, inspirado, segundo a marca, na coragem, instinto, determinação, potência, performance, estilo e beleza, dos carros desportivos, numa simetria perfeita, e passará a ser incorporado em todas os novos modelos desportivos do construtor. O primeiro modelo da nova marca é o CUPRA Ateca, e foi desvendado no Salão de Genebra no início de março.

PICANTO X-LINE

O pequeno citadino acaba de receber uma nova versão com inspiração SUV. Além de uma distância ao solo aumentada em 15 mm, o Kia Picanto X-Line recebe a motorização 1.0 T-GDI, com uma potência de 100 cv às 4500 rpm e um binário de 172 Nm. Com baixas emissões poluentes e um consumo médio de 4,5 l/100 km, a construção leve do novo T-GDI combina com o carácter dinâmico e com a veia citadina do Picanto. O estilo robusto é vincado por uma gama de cores contrastantes, bem como os para-choques ao estilo SUV com guarnições de aparência metálica na frente e na traseira. Está também equipado com jantes de liga leve de 16 polegadas, pedais de alumínio, luzes diurnas em LED atrás e à frente, entre outros. Já está disponível por 14 480 euros, com campanha de 2200 euros que inclui programa de financiamento.

SUPERCARREGADORES TESLA JÁ EM FUNCIONAMENTO

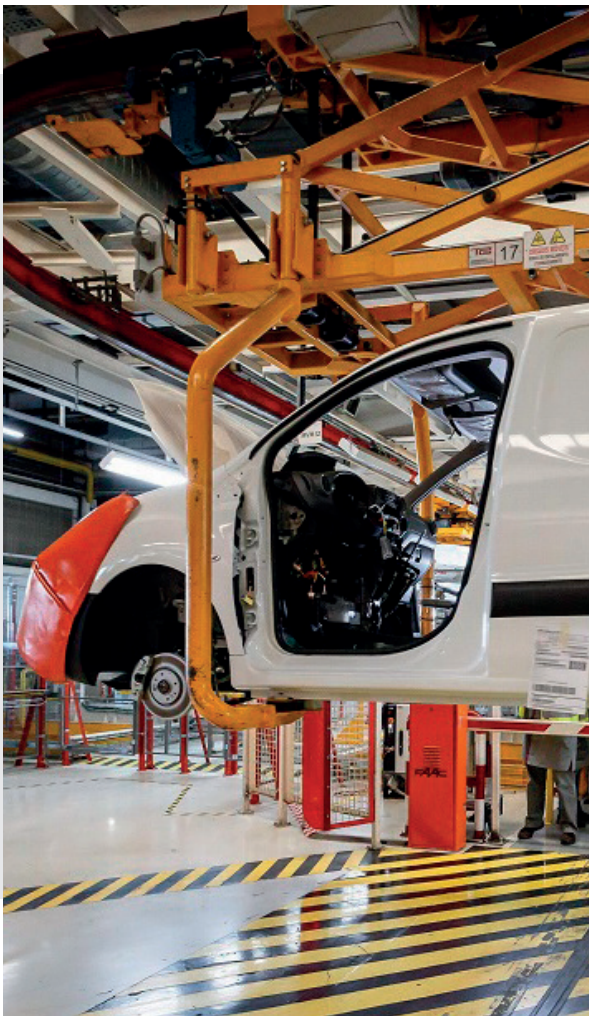
As primeiras estações dos Supercarregadores Tesla (SuC), no Floresta Fátima Hotel em Fátima, e no L'And Vineyards, Montemor-o-Novo já estão em funcionamento. Com oito Supercarregadores individuais para até oito veículos Tesla em simultâneo, fornecem energia a 120 kW, um valor muito acima do "normal". Este carregamento "super-rápido" permite repor, em cerca de 30 minutos, uma autonomia para 270 quilómetros. Na Guarda, a estação de Supercarregadores também já se encontra em fase final, no Hotel Lusitânia. A rede em Portugal irá continuar a crescer nos próximos meses.

LEAF AINDA É REFERÊNCIA

A Nissan anunciou que entregou a unidade 300 mil daquele que é um dos principais modelos 100% elétricos do mercado. Este é o número de unidades já entregues pela marca desde que iniciou a comercialização da primeira geração, em 2010, e que corresponde à maioria das unidades vendidas até ao momento, já que a segunda geração acabou de chegar ao mercado. Com uma autonomia de 378 kms (ciclo NEDC) o novo Nissan Leaf está disponível em Portugal a partir de 31 800 euros. Entretanto parece que a marca estará a preparar uma versão mais potente e com baterias de maior capacidade, que poderá chegar para o final do ano.

MANGUALDE EM RISCO?

A fábrica da PSA em Mangualde, onde se irão produzir os novos Citroën Berlingo e Peugeot Rifter, recentemente apresentados, corre o risco de ver a sua produção deslocada para outro país. Em causa está o facto dos novos modelos serem considerados Classe 2, de acordo com a controversa lei das portagens no nosso país. Cerca de 20% da produção prevista para 2019 teria como destino Portugal, mas sendo considerado Classe 2, nem valerá a pena avançar com a comercialização, o que coloca também em causa o investimento de 50 milhões de euros que a fábrica da PSA recebeu para a produção dos novos modelos, e ainda a viabilidade de um terceiro turno de produção, previsto para abril, colocando em risco mais de 200 novos postos de trabalho. A intenção do setor automóvel é que as classes sejam definidas pelo peso dos veículos e não pela altura medida na vertical que passa sobre o eixo dianteiro até ao capot. O Grupo PSA irá aguardar até ao próximo mês de julho para decidir se mantém a produção em Mangualde, dependendo da alteração ou não da desadequada lei.



BRIDGESTONE RECEBE DUPLA DISTINÇÃO

A Bridgestone voltou este ano a ser reconhecida com o Prémio Cinco Estrelas na categoria "Marca de Pneus", e com a distinção de Produto do Ano 2018, com o pneu DriveGuard. O Prémio Cinco Estrelas é um galardão baseado na satisfação dos consumidores, e apresenta a análise mais rigorosa e completa do mercado, em termos da satisfação global dos produtos. É já o segundo ano consecutivo que a Bridgestone recebe uma distinção "Cinco Estrelas". Novamente premiado, agora como Produto do Ano, o DriveGuard superou a concorrência nas três vertentes incluídas na avaliação direta: Atratividade, Inovação e Intenção de Compra. O Produto do Ano é o único prémio mundial que premeia os produtos que se destacam pela inovação e com voto direto dos consumidores, sendo já atribuído em mais de 35 países de todo o mundo com o mesmo objetivo: guiar os consumidores até aos melhores produtos no mercado e premiar os produtores pela qualidade e inovação.

Consumo combinado estimado (l/100km): 6,9 a 9,6. Emissões CO_2 estimadas (g/km): 196 a 207. Imagem da viatura não contratual.
*O primeiro de uma nova espécie.

Novo Classe X.
Nasceu uma nova raça.

Descubra a robustez e o estilo do novo Mercedes-Benz Classe X, o primeiro de uma nova espécie de pick-up. Criado para enfrentar os terrenos e os trabalhos mais exigentes e, ao mesmo tempo, os desafios da selva urbana. Com Active Break Assist, Lane Keeping Assist e conectividade com o Mercedes me, o Classe X é a nova referência da classe em equipamento, tecnologia, conforto, e design. Uma pick-up com raça. First of a new kind.*
Venha conhecê-lo num concessionário Mercedes-Benz.

Contact Center
808 200 699

Mercedes-Benz

GENEBRA

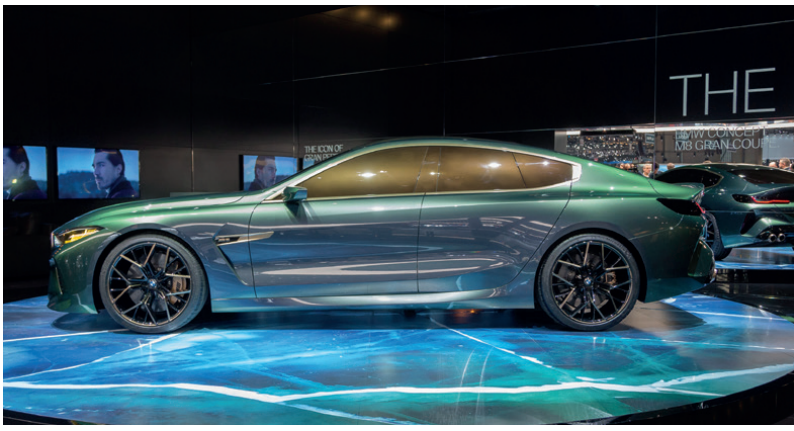
A indústria automóvel reuniu-se em território neutro, para revelar uma enorme panóplia de novidades para todos os gostos e orçamentos. Genebra recebeu uma vez mais o habitual mix de supercarros, protótipos e modelos de volume, que apresentaram várias soluções técnicas no que respeita á mobilidade. Foi a mobilidade elétrica que registou mais novidades, com alguns construtores tradicionais a disponibilizar veículos elétricos concebidos de raiz para esse efeito, com autonomias reais acima dos 400 quilómetros. Outro dos destaques de Genebra 2018 foi a Volvo, a viver um período de estado de graça, com a renovação da gama quase concluída, e após ver reconhecido o seu bom trabalho com o XC40, que recebeu o prémio europeu de carro do ano 2018.

AUDI

A marca de Ingolstadt, levou at³ Genebra o e-tron, ainda como protÊtipo, embora n¾o tenha ainda avanðado com nÑmeros tanto para pot©ncia como para autonomia. O outro destaque foi para o novo A6, a renovað¾o completa da berlina de gama m³dia-alta da marca alem¾ que absorve muita da tecnologia de conduð¾o autÊnoma e herda do A8 o novo sistema MMI com dois ecr¾s. Destaque para o motor 2.0 litros TDI atualizado para 204 cv. Estar° disponÄvel em junho, enquanto a vers¾o Avant (carrinha) dever° sair l° para o ⁵ nal do ano.

BMW

A BMW levou a Genebra duas novidades. O M8 Gran Coupe, que antecipa simultaneamente a vers¾o M do novo SerÆ 8 a apresentar durante 2018, bem como a variante de quatro portas do mesmo modelo e que dever° chegar sÊ no prÊximo ano. Para o imediato podemos contar com novo X4, j° executado na base do X3 recentemente renovado (ensaio na p°gina 48 desta edið¾o) e que se diferencia por uma traseira mais baixa. Estreia os motores M40d e 25d com, respetivamente, 3.0 litros e 326 cv e 2.0 litros e 231 cv.



ALFA ROMEO

A marca de Arese mostrou as ediÐÈes NRING dos Giulia e Stelvio Quadrifoglio com uma cor cinza mate exclusiva, tejadilho em carbono e uso abundante do mesmo no interior. O explosivo motor V6 mant³m-se inalterado. Estas versÈes especiais, e limitadas, NRING, foram criadas para celebrar os sucessivos recordes da marca no mÄtico circuito alem¾o de NÔrburgring.

FORD

A marca da oval azul revelou a versÃo europeia do Mustang Bullitt, uma ediÇÃo limitada que comemora a ligaÇÃo deste icÊnico desportivo com o ⁵ lme protagonizado pelo mÄtico Steve McQueen, e que conta com um motor V8 com 464 cv. Para al³ m destes, a Ford levou at³ Genebra as novas versÈes Active para o Fiesta e Ka+, tendo este Ñltimo recebido tamb³ m uma ligeira atualizaÇÃo e a inclusÃo de uma motorizaÇÃo Diesel.

HYUNDAI

O construtor coreano atravessa uma fase de grande a⁵ rmaÇÃo no mercado europeu, e apresentou v° rias novidades. O Kauai Electric, versÃo el³ trica do pequeno SUV que chegar° no ⁵ nal do ano com dois nÄveis de potÊncia e de autonomia, 135 cv e 300 kms, ou 204 cv e 470 kms de autonomia. Destaque tamb³ m para a nova geraÇÃo do Santa F³ que mant³ m a lotaÇÃo de sete lugares, mas com mais espaÇo e tecnologia a bordo. A marca mostrou tamb³ m o Nexo, mais um SUV, desta vez movido a c³ lula de combustÄvel (Fuel Cell), para vender a partir de 2019. O protÊtipo Le Fil Rouge, tamb³ m presente, aponta novos caminhos ao design para os prÊximos anos.

HONDA

A Honda estreou a nova geraÇÃo do SUV CR-V, que tem pela primeira vez a possibilidade de sete lugares e que abandona a motorizaÇÃo Diesel. A nova geraÇÃo recebe uma versÃo hÄbrida que junta um motor de 2.0 litros com dois motores el³ tricos. Estar° tamb³ m disponÄvel com o motor 1.5 VTEC Turbo, com caixa manual ou autom° tica CVT e traÇÃo dianteira ou integral. A distÞncia ao solo foi aumentada em 38 mm em todas as versÈes, at³ uma altura de 208 mm na versÃo 1.5 VTEC Turbo de traÇÃo integral.

JAGUAR

A marca do felino destacou a versÃo ⁵ nal do seu primeiro carro 100% el³ trico. O I-Pace tem uma potÊncia de 400 cv e consegue uma autonomia de 480 kms. A bateria pode ver 80% da sua capacidade carregada em 40 minutos e j° se encontra disponÄvel para encomenda, com preÇos que comeÇam nos 80 416 euros.

CUPRA

A nova marca da SEAT esteve presente pela primeira vez, e revelou o seu primeiro modelo. O CUPRA Ateca ter° um motor 2.0 ltiros com 300 cv e traÇÃo integral.

KIA

A marca coreana, membra do grupo Hyundai, prossegue a sua ofensiva de produto na Europa com a renovaÇÃo do Ceed, apresentado nas versÈes de cinco portas e carrinha. Estreia um novo chassis, um interior redesenhado e tecnologia de conduÇÃo autÊnoma, para al³ m do novo motor 1.6 litros Diesel com 136 cv. Dever° chegar ao nosso paÄs em junho.

LEXUS

A marca de luxo da Toyota revelou o RX-L, a versÃo de sete lugares do SUV RX. Com maior importÞncia para o mercado nacional, revelou em estreia absoluta o UX, o mais pequeno crossover da marca que bene⁵ cia da experiÊncia acumulada neste tipo de veÄculos e que introduz uma nova plataforma, um desenho marcante e a nova geraÇÃo do sistema hÄbrido auto-carreg° vel (UX 250h) com 178 cv e disponÄvel com traÇÃo dianteira ou integral (E-Four).

MAZDA

A marca de Hiroshima, revelou como novidade, a nova geraðÃo da Mazda6 Station Wagon que, mantendo o design, alterou os conteÑdos do interior oferecendo um maior envelope tecnolÊgico de apoio ° conduðÃo e um novo ecr¾ Marcou tamb³m presenða em Genebra a nova famÄia de motores SKYACTIV-X, que promete ganhos de e⁵ ci©ncia substanciais face °s unidades atuais. Por ⁵m, o protÊtipo Kai, que antecipa o novo Mazda 3, fez a sua estreia europeia voltando a impressionar pelo seu desenho cativante e proporðÈes desportivas.

MERCEDES-BENZ

A marca da estrela levou a Genebra um vasto leque de novidades. O novo Classe A, a lanðar em maio, fez a sua estreia mundial apresentando-se totalmente renovado, tanto no chassis como nos motores e com uma aposta forte na tecnologia com a estreia do interface de infoentretenimento MBUX. O Classe C sofreu um "restyling" com novos farÊis e para-choques, e viu a sua gama de motores atualizada com novas unidades, nomeadamente versÈes hÄbridas plug-in Diesel. Chegar° a Portugal no ver¾o. Tamb³m o Classe G marcou presenða, na vers¾o mais especial, o 63 AMG com motor V8 de 585 cv, nesta que ³ a primeira vez em que o G ³ totalmente renovado tanto no chassis como no interior. Por ⁵m, destacamos o novo AMG GT 4 portas, a nova berlina desportiva que completar° a gama do AMG GT, com tr©s versÈes para a con⁵ guraðÃo dos lugares traseiros. Est° equipado com motores de seis e oito cilindros.

VOLKSWAGEN

Sem novidades no que respeita a modelos de produðÃo e com o T-ROC em natural destaque no seu stand com a vers¾o R-Line, a marca de Wolfsburg apresentou uma famÄia de protÊtipos el³tricos que antecipam a sua nova gama de veÄculos. A estreia coube ao ID Vizzion, uma berlina de cinco metros preparada para a conduðÃo autÊnoma e concebida com o objetivo de proporcionar aos seus ocupantes um ambiente relaxado no interior.

SUZUKI

A Suzuki apresentou o novo Swift Sport que faz regressar uma designaðÃo com adeptos em Portugal, atrav³s de um motor de 1.4 litros e 140 cv. Iremos conhec©-lo em pormenor em breve, com todos os detalhes na prÊxima ediðÃo.

POLESTAR

Foi a estreia absoluta da nova marca da Volvo, que revelou o seu primeiro modelo, o Polestar 1. Com carroðaria em ⁵bra de carbono e uma repartiðÃo de peso de 48%¦ frente e 52% atr°s, a soluðÃo hÄbrida plug-in, tem por base um quatro cilindros em linha 2.0 Turbo, conjugado com dois motores el³tricos. Em conjunto, os dois sistemas de propulsÃo anunciam um total de 600 cv de potÊncia e 1000 Nm de bin°rio, com o Polestar 1 a poder circular em modo exclusivamente el³trico, at³ 150 km. O preðo do primeiro modelo Polestar ser° de aproximadamente 150 mil euros.

TOYOTA

A Toyota apresentou dois modelos de grande importÞncia para o pÑblico. A nova geraðÃo do Auris, o seu modelo mais importante na Europa, que foi totalmente renovado com uma imagem mais desportiva e a estrear um novo sistema hÄbrido acoplado a um novo motor 2.0 litros a gasolina. Em destaque tamb³m, o t¾o aguardado Supra, em vers¾o de competiðÃo da Gazoo Racing. O modelo aponta a breve prazo o regresso duma sigla mÄica na marca com um desportivo de traðÃo traseira e motor de seis cilindros, tal como os seus antecessores.

SKODA

A marca checa levou a renovaðÃo pouco visÄvel do Fabia, e apresentou o Vision X, protÊtipo do seu mais pequeno e futuro SUV. Com o motor 1.5 litros TSI preparado para circular n¾o sÊ a gasolina como tamb³m a g°s natural comprimido (GNC), anuncia uma potÊncia m°xima de 130 cv e um bin°rio m°ximo de 250 Nm, com o motor de combustÃo a atuar apenas e sÊ sobre as rodas da frente, embora com o apoio de um gerador el³trico, quando necess°rio.

PORSCHE

A marca alem¾ apresentou em Genebra uma surpresa inesperada, o protÊtipo Mission E Cross Turismo, que explora a possibilidade duma vers¾o crossover baseada no Mission E, o el³ trico da marca de Estugarda, que chegar° ao mercado j° no prÊximo ano, com uma autonomia de 500 km para uma pot©ncia de 600 cv. N¾o faltou tamb³ m a vers¾o GT3 RS do Porsche 911, a Ñltima atualizað¾o do RS nesta gerað¾o 991, e que monta um motor de 4.0 litros com 520 cv e faz 9000 rpm. Juntamente com a caixa de velocidades PDK e uma aerodinÞmica agressiva, bem patente na asa saliente deste modelo, promete uma enorme rapidez em pista e a j° habitual envolv©ncia na conduð¾o, caracterÄstica da marca.

VOLVO

A marca sueca apresentou em estreia mundial a nova V60, a carrinha de segmento D numa execuð¾o totalmente nova, com um desenho elegante e um interior decalcado dos mais recentes lanðamentos. A oferta de espaðo foi ampliada nos lugares traseiros e na bagageira, agora com 529 litros. Vai estar disponÄvel no ver¾o com motores Diesel D3 e D4, com 150 e 190 cv respetivamente, e nas versÈes gasolina T5 e T6, com 250 e 320 cv respetivamente. A caminho est¾o duas versÈes hÅbridas, com trað¾o integral: a T6 Twin Engine e a T8 Twin Engine. Muito apreciado tamb³ m no stand da Volvo esteve o rec³ m-lanðado XC40 na vers¾o Inscription, com o novo motor T3 de 1.5 litros.

RENAULT

A proposta da marca foi um incremento de pot©ncia, embora com a mesma autonomia, para o Renault Zoe. O Zoe R110 tem agora 109 cv e oferece prestaðÈes ligeiramente melhores. As primeiras encomendas para o modelo devem-se registar na primavera, com as primeiras unidades a serem entregues no ⁵ m do ano.

PEUGEOT

A marca do le¾o escolheu Genebra para apresentar a t¾o aguardada nova gerað¾o do 508. Totalmente renovado, recorrendo agora a nova plataforma EMP2 e com 4,75 m de comprimento, menos peso e um visual mais desportivo, a nova berlina assume-se como um "coup³ " de quatro portas com novas ambiðÈes. Chegar° com os j° conhecidos 1.6 litros a gasolina, 2.0 litros Diesel e o novo 1.5 litros, tamb³ m a gasÊleo. Dever° chegar a Portugal no ⁵ nal do ano.

FERRARI

A Ferrari levou a Genebra um exemplo do melhor que sabe fazer. O 488 Pista ³ a vers¾o mais radical do desportivo V8 de motor central. Al³ m da subida de pot©ncia para 720 cv e do bin° rio para 770 Nm, perdeu cerca de 90 kg. Estes valores fazem com que o 488 Pista consiga atingir uma velocidade m° xima de 340 km/ h e atinja os 100 km/ h em 2,85 segundos. Este ³ agora o Ferrari melhor desenvolvido para pista, de sempre.

GAMA SUV PEUGEOT

NUNCA OS SUV FORAM TÃO LONGE

MOTION & EMOTION

PEUGEOT

PEUGEOT RECOMENDA TOTAL Consumo combinado: 4,0 a 5,6 l/100 km. Emissões de CO_2: 104 a 129 g/km.

CLASSE EXECUTIVA

Durante dois dias e mais de 800 Kms fomos conhecer toda a gama Mercedes-Benz Classe E nas belíssimas estradas e paisagens do Douro. No percurso conduzimos e até fomos conduzidos!

A gama Classe E recebeu uma plataforma totalmente nova, que fez evoluir este modelo para patamares de dinâmica nunca antes alcançados. Quanto à tecnologia, os sistemas disponíveis deixam antever o caminho a seguir no capítulo da condução autónoma e nas motorizações, os blocos totalmente redesenhados em 2016 para esta geração, como é o caso do OM654, são dos mais apreciados no mercado nacional.

FAMÍLIA COMPLETA

Todos eles ostentam o brasão de família bem ao centro da grelha, mas cada um tem o seu próprio carácter. Da Classe E Station, a mais vocacionada para famílias, ao Classe E limousine, com linhas elegantes e que se transforma numa apelativa berlina com aspeto desportivo quando conciliada com o pack AMG, sem esquecer naturalmente o Classe E Coupé com caráter mais dinâmico, ao Cabrio que consegue proporcionar momentos ao volante onde sistemas como o defletor traseiro elétrico, ou o aquecimento para o pescoço denominado de Airscarf, contrastam com os descapotáveis de outrora, e até o isolamento acústico da capota de lona é de destacar.

Por fim, a Classe E All Terrain permite incursões por caminhos mais inóspitos através da tração integral 4Matic, onde a suspensão Air Body Control de série, permite uma altura ao solo acrescida de 20 mm para garantir melhor progressão em caminhos mais degradados, e até 35 km/h. Em cada momento, a gestão do modo de tração otimiza a capacidade de transposição dos obstáculos o que nos pode proporcionar momentos de prazer e de aventura ao volante. Do bloco 2.0 litros com 150 cv ao mais potente bloco 3.0 litros V6 com 258 cv, passando pelo mais comum 2.0 litros de 194 cv que equipa os modelos E220, todos contribuem para uma condução que prima pela linearidade, conforto de condução e economia.

Palavra de ordem também comum a todas as versões é conforto e segurança. E se o primeiro começa com os avançados sistemas de suspensão, a segurança é reforçada pelos inúmeros sistemas de apoio e assistência à condução. O cockpit panorâmico, agora de série em todas as versões, dispõe de dois ecrãs de 12,3 polegadas cada um, e o condutor pode operar cada um apenas com os comandos táteis do volante. São estes que fazem de cada viajem no interior do Classe E, uma nova experiência que vale a pena ser vivida.

Os preços Classe E vão dos 57 150€ da versão Limousine aos 69 600€ da versão Cabrio

NISSAN CROSSOVER DOMINATION

Depois de visitar os cabos de Finisterra e de Trafalgar, o evento Nissan Crossover Domination comemorou a sua 5ª edição no Cabo da Roca, celebrando a liderança de vendas de Crossovers em Portugal, com quase 60 mil unidades vendidas nos últimos 11 anos.

O evento serviu não só para apresentar os dados referentes ao ano de 2017, em que as vendas subiram relativamente ao ano anterior em quase 15%, permitindo à Nissan atingir uma quota de mercado líder de 20,5%, mas também para apresentar a atualizada gama de Crossovers da marca, com o Juke, Qashqai e X-Trail, peças fundamentais para a liderança. Depois de mais de 10 anos em que a Nissan se manteve como referência no segmento, este continua em crescimento e expansão em Portugal, com a chegada constante de novos modelos, já representando 21% do mercado nacional.

No que diz respeito aos crossovers da Nissan, o Qashqai consolida-se como o líder absoluto do seu segmento, a grande distância dos seus concorrentes diretos. É inclusivamente o 6º modelo mais vendido no total do mercado de passageiros, com um crescimento significativo, nomeadamente após a última renovação, que lhe veio atribuir ainda mais argumentos. Por sua vez, o X-Trail continua a marcha ascendente e estabelece a liderança entre os crossovers familiares do segmento C. O Juke, com o estatuto de pioneiro dos crossovers urbanos, consolida também a sua posição nos quatro primeiros do "ranking", e acaba de receber uma nova série especial e numerada, o Juke GT Sport Playstation. Todos eles acabam de ser renovados, com melhorias a vários níveis: um novo e mais atual estilo exterior, qualidade interior superior, com aplicação de melhores materiais, maior precisão de condução e a inclusão de novas tecnologias de Mobilidade Inteligente da Nissan, que reforçam as qualidades dinâmicas dos modelos. Tivemos oportunidade de as comprovar ao volante dos modelos nos trajetos efetuados durante o evento, e que permitiram recordar o bom trabalho feito pela marca na sua família de Crossovers.

"Desde o seu lançamento, em 2007, o Nissan Qashqai venceu mais de 80 prémios, incluindo 19 títulos de Automóvel do Ano"

Atenta ao mercado e com os olhos postos no futuro, a marca já apresentou também o seu concept Nissan IMx, que representa o futuro da marca no segmento, sem esquecer naturalmente a eletrificação, com 600 km de autonomia elétrica, e a conetividade e condução autónoma, integrando a última geração do Nissan Intelligent Mobility.

Já este ano, o Nissan Qashqai atingiu os três milhões de unidades vendidas na Europa

SUCESSO CONTINUADO

Assente na plataforma MQB do Grupo Volkswagen, a Skoda afirma que o Karoq é um SUV completamente novo, e que será líder no segmento em sistemas de conetividade. Será?

O novo SUV compacto da marca checa mede 4,38 metros de comprimento, 1,84 metros de largura e 1,6 metros de altura, com uma distância entre eixos de 2,63 metros. As generosas dimensões deixam antever um interior espaçoso, e ainda que as linhas sejam naturalmente idênticas ao meio irmão espanhol do grupo, o Karoq consegue uma identidade própria, percetível no exterior e inquestionável no interior. A bagageira é de 521 litros, e quando equipado com o banco traseiro opcional VarioFlex, a sua volumetria varia entre 479 e 588 litros, e o sistema permite que os bancos traseiros sejam completamente removidos, alcançando uma capacidade de carga de 1810 litros. A esta solução juntam-se os habituais detalhes "Simply Clever", que prometem igualmente facilitar a vida a bordo.

No interior a generalidade dos materiais agradam e o ambiente geral é espaçoso. Pela primeira vez, é possível equipar um modelo da marca com o painel de instrumentos digital, que permite quatro configurações distintas, de acordo com a informação que é pretendida com maior destaque. Estão também disponíveis modos de condução – Normal, Sport, Eco, Individual e Neve (4x4) – que permitem o ajuste de diversos parâmetros, de acordo com o pretendido pelo condutor. O modo Off-road, para as unidades com tração às quatro rodas, melhora ainda as características de condução em terrenos acidentados e/ou fora de estrada.

Com inúmeros serviços de conetividade, bem como sistemas de assistência à condução, o Skoda Karoq está disponível no nosso mercado com três blocos distintos – um a gasolina 1.0 litros e dois Diesel de 1.6 e 2.0 litros. As potências vão dos 116 cv para os dois primeiros, até aos 150 cv. Todas as motorizações são unidades com injeção direta, turbocompressor e sistema start-stop com recuperação de energia na travagem, e cumprem as normas EU6. Estão disponíveis com uma caixa manual de seis velocidades ou a uma transmissão DSG de sete relações, enquanto a versão mais potente está equipada também com o sistema de tração integral, que permitirá outras aventuras. O novo Skoda Karoq é proposto em Portugal com dois níveis de equipamento – Ambition e Style – e preços a partir dos 25 672€ para a versão 1.0 TSI e de 30 564€ na versão 1.6 Diesel.

"No interior a generalidade dos materiais agradam e o ambiente geral é espaçoso"

www.volkswagen.pt

Nascido com confiança.

T-Roc.

Chegou o T-Roc e com ele uma nova atitude: Confiança. Com um design arrojado e inúmeras possibilidades de personalização, o T-Roc permite combinar a cor da carroçaria e do tejadilho, com diferentes opções de estofos e de inserções decorativas no tablier. É confiante na sua segurança, equipado com Front Assist com City Emergency Break e Lane Assist, de série.
É confiante no seu painel de instrumentos digital, personalizável, o Active Info Display, opcional.
E muito mais. Como vê, razões não faltam para estar confiante.

A partir de 23.900€.

Imagem não contratual.

Volkswagen

Volkswagen recomenda Castrol EDGE Professional

Consumo médio (l/100km): 5,1 a 5,2; Emissões CO_2 (g/km): de 116 a 132.

60·TT·42
17
11

MERCEDES-BENZ CLASSE X

O mercado das pick-up tenderá a aumentar significativamente até 2026, motivo que levou a Mercedes-Benz a apostar neste tipo de proposta.

Com uma longa tradição no segmento dos veículos comerciais ligeiros e de mercadorias, a marca criou uma pick-up que se diferencia das restantes propostas. Não é demais referir as diferenças da pick-up da Mercedes-Benz, não só face à sua irmã com quem partilha plataforma, motor e caixa de velocidades, entre um ou outro pormenor mais ou menos criticável, mas também face às restantes ofertas deste segmento. Ao longo das últimas edições da Escape Livre Magazine temos lhe dado todos os pormenores desta pick-up, que assume este ano um papel de destaque com o Clube Escape Livre, como viatura oficial dos eventos multimarca. Destacamos a condução, não só típica dos modelos da marca, com uma correta posição de condução e onde podemos contar com a maior parte dos sistemas de assistência à condução, como ímpar no que diz respeito a conforto e dinamismo. Todo o trabalho feito na montagem e qualidade dos materiais, e na suspensão, é notório. O eixo dianteiro é completamente novo, com uma arquitetura com suspensão dianteira de travessas duplas.

O eixo traseiro, com tecnologia multi-link, também sofreu diversas afinações. Tudo isto, em conjunto com as molas independentes em cada um dos eixos permite, pela primeira vez, que se conduza uma pick-up com a mesma dinâmica de um SUV. Nos trilhos fora de estrada, por mais duros e pedregosos, o bom acerto de suspensão da Classe X é notável, e mesmo com jantes de 18" ou 19" o conforto, muito acima de qualquer outra pick-up, é notório, e único no segmento. O bloco 2.3 de origem Nissan não acusa falta de potência, mas é um pouco exagerado no ruído de funcionamento, e a caixa de velocidades com conversor de binário não ajuda nos percursos mais sinuosos, sendo necessário a utilização em modo manual. Pormenores que, no entanto, não comprometem a proposta da Mercedes-Benz, que se assume desde logo pela mais diferenciadora, favorecendo o ambiente premium, o conforto, a qualidade e o dinamismo.

"Tudo isto, em conjunto com as molas independentes em cada eixo, permite que se conduza esta pick-up com a mesma dinâmica de um SUV"

Para fazer face a tudo isto, a marca já apresentou no passado Salão de Genebra onde a ELM esteve presente, a nova X350 d, com um bloco 3.0 litros de seis cilindros de origem Mercedes-Benz, sempre associado a uma transmissão automática 7G-Tronic Plus com patilhas no volante e tração integral 4MATIC permanente.

A perfeição chega em junho, mas certamente com um valor acrescido. Os preços da Mercedes-Benz Classe X com o bloco 2.3 litros vão dos 38 087 euros da versão X 220d com 163 cv, caixa manual e tração traseira, até aos 47 677€ da versão X 250d com 190 cv e tecnologia 4MATIC.

GALA SPAL

Há 20 anos que a Gala SPAL homenageia os pilotos do distrito da Guarda que, anualmente, participam nas provas oficiais e levam o nome da região mais longe. Duas décadas de um grande evento que motivaram o Clube Escape Livre a preparar um programa recheado para esta noite e onde recordou a génese da família Escape Livre: foi há 45 anos que nasceu o Programa Escape Livre, na Rádio Altitude, o mais antigo programa de rádio sobre o mundo automóvel em Portugal.

A noite de 23 de fevereiro na cidade mais alta, foi memorável e repleta de aplausos. O duplo aniversário da 20ª Gala SPAL – A Nossa Seleção de Pilotos e o 45º Aniversário do Programa Escape livre, foram acompanhados do espetáculo de magia de Luis de Matos, que envolveu toda a plateia. Ao palco, subiram os 38 pilotos de oito modalidades, para receber os troféus de algumas personalidades, mas foi o navegador com quase 30 anos de provas, Nuno Rodrigues da Silva, o mais votado entre o público, e merecedor do troféu La Vie Piloto do Ano. O navegador que conta com quase 30 anos de provas oficiais, participou, em 2017, em 19 provas, conquistando o primeiro lugar no Campeonato Regional Açoriano de Ralis. Como habitualmente, foram também entregues os dois galardões da noite. O Troféu Manuel Gião - a mais alta distinção da gala - ao autarca da Câmara Municipal da Guarda, Álvaro Amaro, pelo seu trabalho no concelho e pelo apoio a entidades e associações que desejam também desenvolver a cidade.

Nuno Rodrigues da Silva vence Troféu La Vie Piloto do Ano

Perante um auditório lotado, o Prémio Prestígio João Lopes foi entregue a duas entidades, este ano da área da comunicação, que têm apoiado a atividade do Clube Escape Livre: o jornal Diário de Coimbra, com Arménio Travassos, diretor geral, a receber a distinção, e à RFM, subindo ao palco António Mendes, diretor de programação da estação. Na 20ª edição da Gala SPAL houve ainda lugar para duas outras distinções. O piloto Jorge Almeida e o responsável da AMSport, José Cruz, receberam o diploma de sócios honorários do Clube Escape Livre, num agradecimento por toda a colaboração, sobretudo nos eventos de desporto automóvel. No evento esteve presente o Secretário de Estado da Juventude e do Desporto, João Paulo Rebelo, que deixou palavras de motivação ao Clube e aos pilotos.

Consumo combinado de 4,8 a 7,1 l/100 km e emissões de CO_2 de 127 a 166 g/km.
Desde 35.000€ PVPR. 5 anos de Manutenção Programada Incluída.

*Criado pela Suécia

CALENDÁRIO

clube escape livre

Está na altura de preparar as próximas aventuras e agendar no calendário as propostas do Clube Escape Livre. Com eventos monomarca ou para várias marcas, os passeios e destinos são diversos.

VOLVO XC ADVENTURE

No dia 15 de abril, a Volvo Car Portugal e o Clube Escape Livre estão na região de Lisboa e convidam os proprietários dos modelos XC da marca sueca a uma aventura de um dia que inclui um desafio de pistas, experiências de condução em diversos terrenos, gastronomia e paisagens da serra da Arrábida, além da visita ao castelo de Palmela e um passeio de charrete.

AVENTURA ESCAPE LIVRE

O dia 5 de maio é a data escolhida para receber os proprietários de viaturas 4x4 e SUV 4x4 que desejem conhecer um pouco mais da margem sul de Lisboa. Centralizado na Quinta do Peru, em Azeitão, a Aventura Escape Livre privilegia as paisagens que ligam o Cabo Espichel e a Adega Bacalhôa Vinhos de Portugal.

SHE'S MERCEDES OFF ROAD EXPERIENCE

A 12 de maio marcamos novamente encontro com as condutoras de Mercedes-Benz com tecnologia 4MATIC para mais um evento memorável dedicado especialmente a elas, mulheres dinâmicas. A região Oeste, nomeadamente os concelhos de Mafra e Torres Vedras, são pontos centrais de um programa que inclui as visitas à Tapada e ao Palácio de Mafra, várias experiências de condução, e paisagens junto ao mar.

3º MATOS E PRATA - EVENTO X

Nos dias 19 e 20 de maio, o concessionário BMW Matos & Prata volta a reunir os seus clientes num passeio que pretende mostrar todas as capacidades das viaturas com tecnologia xDrive, com momentos de descoberta, diversão, e convívio entre a família BMW. O programa inicia-se na concessão de Castelo Branco e viaja pelo concelho de Idanha-a-Nova.

TT CENTENÁRIO TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE COIMBRA

Juízes e funcionários do Tribunal da Relação de Coimbra com viaturas 4x4 e SUV 4x4 têm a 26 de maio, uma oportunidade de se encontrarem e percorrerem os trilhos que ligam alguns dos locais de referência do Infante D. Pedro, responsável pelas Ordenações Afonsinas.

7ª AVENTURA DACIA 4X2

No fim-de-semana de 8 a 10 de junho não vão faltar motivos para os Dacia Duster 4x2, 4x4 e Sandero Stepway rumarem ao norte de Portugal, descobrindo algumas das melhores paisagens entre as serras do Marão e de Fafe. A partir do Água Hotels de Mondim de Basto, com disponibilidade dos seus serviços de SPA.

RALI BRIDGESTONE FIRST STOP GUARDA 2018

O Rali da Guarda está de regresso entre 29 de junho a 1 de julho para reunir profissionais ligados ao setor automóvel, desde pilotos e antigos pilotos, jornalistas, representantes das marcas automóveis e outros convidados. A partir da Guarda, compõem este evento uma prova de maneabilidade e um percurso turístico até Pinhel.

XX SLALOM SPRINT DE CASTELO RODRIGO

São já duas décadas de um grande evento de slalom com os melhores pilotos e o melhor público, em Figueira de Castelo Rodrigo. Na 20ª edição, a 21 e 22 de julho, além das provas de slalom e de sprint, a organização promete uma homenagem especial aos pilotos e a presença de um dos mais reconhecidos pilotos internacionais.

RAID DO BUCHO

Foi um Raid do Bucho cheio de sabores e intenso em adrenalina. A neve que caiu na primeira noite, marcou a diferença nas nove edições deste passeio. Partindo da cidade mais alta, as expectativas e as emoções de conduzir sobre um manto branco foram entusiasmando os participantes.

Foram mais de uma centena de participantes em 43 viaturas 4x4 de várias marcas e modelos que percorreram os belos trilhos da Guarda, rumo à Freineda, com a caravana encabeçada pelo Mercedes-Benz Classe X, viatura oficial do evento. Ninguém ficou para trás em todos os desafios encontrados: neve, lama, trilhos escorregadios, caminhos empedrados, corta-fogos e passagem de cursos de água. As emoções foram fortes e, para muitos, este passeio foi a estreia da condução em neve, que levou à alteração de alguns percursos, de forma a garantir a segurança da caravana.

Ainda na noite de sexta-feira, o programa incluiu visita ao Museu da Guarda, onde os participantes conheceram algumas curiosidades e artefactos milenares e seculares na região, além da atual exposição de pintura. No sábado, o percurso que exigiu maior atenção devido aos trilhos escorregadios e tapados pela neve, conduziu à aldeia de Meios, onde foi visitado o Museu de Tecelagem, que integra não apenas os antigos teares, ainda operacionais, como disponibiliza o artesanato da região. O Centro Cívico de Miuzela foi o destino dos participantes para o jantar de sábado.

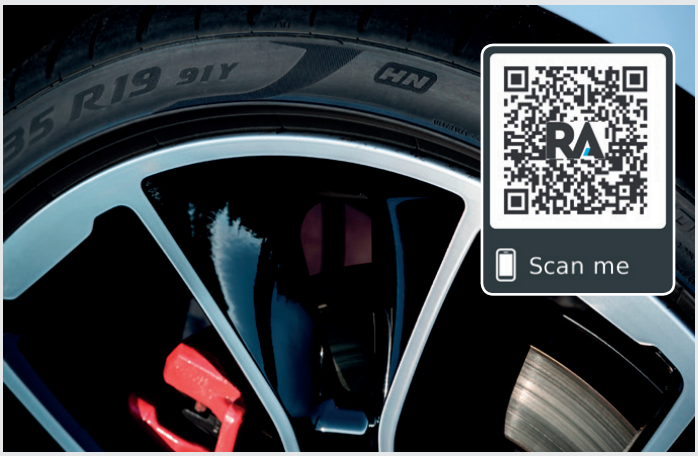
Como habitualmente, o passeio culminou no domingo, na aldeia de Freineda, com a receção de tiros de pólvora que fazem parte da recreação histórica em homenagem ao General Wellington, seguido do almoço do Bucho e uma infinidade de outros sabores tradicionais, que novamente juntou à mesa cerca de 500 pessoas.

Esta iguaria raiana e beirã mereceu, este ano, ainda maior destaque, com a realização do primeiro Concurso de Provas do Bucho Raiano, do qual fez parte o Escape Livre, com a jornalista Teresa Conceição, da SIC. A Casa Pireza, da Guarda, foi eleita com o primeiro prémio entre os dez produtores concorrentes e foi seguida do produtor Augusto Teixeira, da Castanheira, e da Beira Enchidos, de Vale de Estrela, em terceiro lugar.

AUTOPÉDIA by

RAZÃO AUTOMÓVEL®

Autopedia



OS PNEUS PODEM TER UMA ESPECIFICAÇÃO PRÓPRIA DE ACORDO COM O VEÍCULO.

Os automóveis não são todos iguais, e dois automóveis que usam a mesma medida de pneu, podem ter outras características completamente distintas, como distribuição de peso, tração, esquema de suspensões, geometria, etc... É por este motivo que os construtores pedem aos fabricantes de pneus, determinadas especificações adequadas aos seus modelos. Poderá estar relacionado com o composto da borracha, com o ruído de rolamento, ou até mesmo com a aderência.

PORQUÊ COLOCAR NITROGÉNIO NOS PNEUS?

O ar que se coloca no interior dos pneus é o mesmo ar que respiramos, constituído na sua maioria por Azoto, Oxigénio e água (vapor), com estes últimos a ter um impacto negativo nos pneus, influenciando a manobrabilidade, a eficiência de combustível, a duração dos pneus, o ambiente e até mesmo a segurança. O Nitrogénio (ou Azoto) — N2 — é um gás, constituído por moléculas maiores, que contém uma quantidade mínima de Oxigénio e vapor de água, não sofrendo assim variações de pressão significativas com a temperatura.

PORQUE É QUE OS PNEUS NOVOS TÊM UMA MARCA REDONDA AMARELA?

Esta marca redonda nos pneus é, na maioria dos casos, amarela ou vermelha, mas também pode assumir outras cores. Os pneus não "nascem" redondos. O piso do pneu é inicialmente estendido num tapete que posteriormente é cortado e unido, formando então o pneu como o conhecemos, redondo. Neste processo existe uma zona de união, é chamado o ponto de equilíbrio do pneu. É esse ponto que é identificado com a marca redonda nos pneus.

SEAT Leon ST.

Oferta de +4.500€ pelo seu carro antigo.

Outras ofertas na restante gama Leon.

Pronto para tudo.

SEAT

Campanha válida para matrículas até 30/04/2018. Para modelos Leon ST +4.500€. Para modelos Leon 5 Portas e Leon SC +4.000€. Oferta válida para Portugal Continental e não acumulável com outras Campanhas em vigor. Consumo: 4,0 – 7,2lts/100km. Emissões CO_2: 96 – 164g/km.

CHALLENGE 1000

As primeiras viaturas Peugeot 107, Citroën C1 e Toyota Aygo começaram a surgir para o Challenge 1000, composto por sete provas dos campeonatos de Ralis Norte e Centro, em 2018. Frederico Luís, mentor do projeto e responsável pela Art of Speed, destacou que "O Challenge 1000 com três modelos de referência no contexto da fiabilidade, vai permitir o divertimento a um custo bastante controlado. Para além disso, o Challenge 1000 nasceu para ajudar na evolução de novos valores para esta disciplina automóvel, garantindo, ao mesmo tempo, o sucesso sem precedentes." A primeira prova da temporada está agendada para o Rali de Santo Tirso, a 5 e 6 de maio, seguindo-se, a 8 e 9 de junho, o Rali Vidreiro Centro de Portugal. O desafio conta ainda com mais cinco provas até setembro.

FILIPE ALBUQUERQUE EM SEBRING

A segunda prova do IMSA SportsCars Championship revelou-se madrasta para o trio da Action Express Racing. Numa altura em que um lugar no pódio estava ao alcance da equipa, e à passagem da oitava hora de prova, um abalroamento na entrada das boxes levou os pilotos da Action Express Racing a não irem além do 16.º lugar final, devido a problemas graves no Cadillac. Um resultado muito aquém do desejado, até pelo poder evidenciado nas 24 Horas de Daytona, quando a equipa alcançou o lugar mais alto do pódio. "O acidente acabou por ser decisivo, já que danificou consideravelmente o Cadillac." Apesar disso, a equipa fez o que pôde conseguindo ainda levar o carro até ao final, mas apenas com o 16º lugar.

HOMENAGEM MERECIDA

A festa de homenagem aos pilotos de Coimbra, nomeadamente Filipe Albuquerque (vencedor das 24 Horas de Daytona), Pedro Rosário (campeão nacional de Kartcross) e Ludgero Santos (campeão nacional e vencedor da Taça de Portugal de Super Buggy), foi a fórmula encontrada pelo Clube Automóvel do Centro para valorizar o trabalho desenvolvido ao longo da época, para três referências de Coimbra no desporto automóvel. O ponto alto foi transferido para as instalações do Clube Automóvel do Centro, com os três pilotos a vestirem a camisola do Clube Automóvel do Centro, além de assumirem a responsabilidade de serem os primeiros embaixadores da agremiação.

DAVID E SÉRGIO SARAIVA

Os primos Saraiva retomam as competições a 14 e 15 de abril, no Estoril, na prova agora denominada Super Seven By Toyo Tires, prosseguindo com o seu Caterham para a pista de Jarama, a 2 e 3 de junho.

FRANCISCO CARVALHO EM DUPLA COMPETIÇÃO

Francisco Carvalho conta regressar às pistas a 15 de abril, no Campeonato de Velocidade da FPAK, no Estoril, ao volante de um SEAT Cupra TCR. É objetivo do piloto continuar a 26 e 27 de maio, em Braga, e 23 e 24 de junho, em Vila Real. O piloto da Guarda regressa ainda, com um Ford Escort, ao Iberian Historic Endurance 2018, que este ano inclui uma visita ao Circuito de Navarra, a 21 e 22 abril, prosseguindo para o Jarama Classic a 2 e 3 de junho e para o SPA 3 Hours de 22 a 24 junho. As provas nos circuitos nacionais decorrem em outubro e novembro.

NUNO RODRIGUES DA SILVA AGUARDA NOVOS DESAFIOS

Após ter conquistado o terceiro lugar em Duas Rodas Motrizes, no Rally Serras de Fafe, em fevereiro, com o piloto Sérgio Brás em Ford Fiesta, Nuno Rodrigues da Silva afirma não ter ainda planos muito definidos para navegar nos próximos meses, estando aberto a novas propostas que possam surgir entretanto. O navegador da Guarda conta já com quase 30 anos de provas oficiais, e participou em 2017 em 19 provas, conquistando o primeiro lugar no Campeonato Regional Açoriano de Ralis.

MÁRIO PATRÃO REGRESSA EM FORÇA

O piloto de Seia disputou a prova inaugural do CNRR após uma paragem de três meses, devido a uma intervenção cirúrgica que o impediu, à última hora, de participar no Dakar 2018. Nos dias 3 e 4 de março esteve na prova de estreia do Campeonato Nacional de Rally-Raid, em Santo André, obtendo o sexto lugar da classificação geral. O piloto da KTM regressou, depois, a 16 e 17 de março, à Baja TT do Pinhal, prova integrada no Campeonato Nacional de Todo-o-Terreno de 2018, com uma vitória na Classe TT3, à qual juntou o segundo lugar da classificação geral. O Campeonato Nacional de Todo-o-Terreno prosseguiu nos dias 7 e 8 de abril, altura em que se disputa a Baja TT de Loulé.

CONTRA FACTOS...

VW POLO VS **FORD FIESTA**

O Volkswagen Polo é o modelo com maior destaque no segmento dos utilitários, e vê agora chegar a sua sexta geração que cresce em todas as direções, mas a sétima geração do Ford Fiesta acaba de chegar e está... melhor que nunca, tendo já levado a um aumento de produção por parte do construtor. É o primeiro frente a frente da nova Escape Livre Magazine.

Com mais de 14 milhões de unidades vendidas em todo o mundo, o Volkswagen Polo dispensa apresentações. Na sua última geração faz uso da plataforma MQB-A0, uma versão mais curta da plataforma do Golf, o que deixa antever as maiores dimensões. Com 4,053 metros de comprimento (+81 mm), distância entre eixos de 2,548 metros (+92 mm) e 351 litros na bagageira (+71 litros) a sexta geração do Polo é a maior e mais espaçosa de sempre.

O Ford Fiesta tem 40 anos e já vendeu mais de 16 milhões de unidades em todo o mundo. Esta nova geração ainda usa a plataforma da anterior, com algumas evoluções, mas em tudo o resto mudou e muito. O maior progresso é a segurança, com o modelo a ser o primeiro do seu segmento a receber cinco estrelas EuroNCAP com equipamento de origem. Recebeu melhores materiais, novos sistemas de auxílio à condução, e um opcional sistema de som da B&O que é o melhor e mais potente do segmento.

COMEÇA O DESAFIO

No que diz respeito ao exterior, gostos não se discutem, motivo pelo qual decidimos não avaliar este parâmetro, mas é unânime que o modelo alemão tem um aspeto mais conservador e menos vistoso, enquanto o modelo americano, pensado e desenvolvido para a Europa, apresenta um estilo mais jovem, irreverente e apelativo, resultante também desta versão ST Line. No Volkswagen Polo podemos, no entanto, acrescentar o "pack" R-Line para lhe conferir um visual mais dinâmico.

Assim, passemos ao interior, onde ambos apresentam uma montagem sólida que agrada e que está acima da média do segmento. No entanto o Polo ainda revela uma melhor qualidade dos materiais, ganhando também no que diz respeito a espaço, apesar do Fiesta não deixar, no entanto, de apresentar boas quotas de habitabilidade. A diferença de quase 60 litros na bagageira a favor do Polo também é relevante. Os bancos oferecem

um bom apoio em ambos, e apesar dos do Fiesta serem mais curtos no assento, é o que tem a melhor posição de condução. O isolamento acústico de referência em ambos, é a prova que estamos perante os melhores do segmento. No que diz respeito a conforto, o Polo fica um pouco à frente do modelo da oval, mais virado para a dinâmica, que apesar de umas jantes de 18 polegadas e uma suspensão desportiva, consegue um ótimo compromisso.

DINÂMICA PARA O FIESTA

É na parte dinâmica que estes dois modelos mais se distinguem, uma vez que mesmo a diferença de potência de 115 para 125 cv não é notória na prática, com o Polo a ser beneficiado por uma excelente caixa automática DSG, a única disponível para esta versão, mas com o motor EcoBoost do Fiesta a ganhar avanço a partir dos 80 km/h. Dinamicamente o modelo da Ford nunca ficou atrás da concorrência e isso mantém-se. Aborda as curvas de uma forma decisiva, a direção tem uma precisão notável, que em conjunto com os bons pneus e suspensão, conferem lhe um comportamento exemplar para o segmento, com uma condução bem mais emotiva que o modelo alemão. A direção do Ford é muito comunicativa, a aderência em curva e travagem foram melhoradas, e o prazer de condução foi beneficiado. É também no Fiesta que conseguimos os melhores consumos, com o Polo a ser ligeiramente penalizado pela caixa automática, embora ofereça um conforto acrescido na condução em cidade.

QUASE, QUASE...

Um dos pontos onde o Ford Fiesta evoluiu, e muito, foi no equipamento. Sistemas de ajuda à condução e infoentretenimento, com um ecrã de 8" nesta versão e um sistema de som (opcional) da B&O com 675 W de potência, com um valor de 966€ incluído no pack Navegação. O Volkswagen Polo, no entanto, tem tudo o que podemos pedir de um Volkswagen, até a possibilidade de o equipar com o Virtual Cockpit, e o sistema no geral é superior ao seu concorrente. Contudo, tudo se paga, e esta versão Highline tem um valor bastante alto. O Fiesta pode contar com sistema de chave inteligente, bem como o muito útil sistema de proteção das portas, que abre uma proteção de borracha para prevenir danos nas portas quando abertas.

VW POLO 1.0 TSI HIGHLINE		FORD FIESTA 1.0 ECOBOOST ST-LINE
7,2 / 10	INTERIOR	6 / 10
5,0 / 7,5	DINÂMICA	5,4 / 7,5
10,5 / 15	CONFORTO	10,2 / 15
11,6 / 17,5	ECONOMIA	12,1 / 17,5
34,2 / 50	TOTAL	33,7 / 50

AVALIA¸¨O

Estes valores resultam de uma avaliaÐ¾o entre 0 e 10, atribuÄda a 5 items em cada uma das 4 categorias, com as respetivas ponderaÐÈes tendo em conta o mais relevante em cada segmento.

ELA POR ELA

O Volkswagen Polo é um produto muito bem amadurecido ao longo de décadas e no qual a marca consegue facilmente transferir a tecnologia dos modelos que lhe estão acima. O Ford Fiesta mantém uma dinâmica invejável para o segmento, com um aspeto mais jovem e um motor que tem uma disponibilidade constante e que convida a ser explorado. O modelo alemão tem um valor mais elevado, no entanto oferece uma garantia de cinco anos, ao contrário do Ford Fiesta, com os obrigatórios dois anos.

DOWNSIZING

Os motores 1.0 litros turbo permitem uma condução agradável em qualquer tipo de situação. O bloco TSI da Volkswagen equipa um sem número de modelos do grupo, e o motor EcoBoost da Ford já provou tudo o que tinha a provar com os inúmeros prémios que recebeu. No entanto, e ao contrário do que seria expectável, verifica-se que o "downsizing" dos motores, favorecido pelo valor de ISV bastante inferior, não fez descer o preço final para o cliente, uma vez que os construtores aumentam o preço base. É o que sucede tanto no Volkswagen Polo, como no Ford Fiesta, que apesar de um ISV de 339€ e 244€ respetivamente, têm preços finais idênticos às anteriores versões sem "downsizing" de motores.

VW POLO
1.0 TSI HIGHLINE

999 cm³ CILINDRADA	200 Nm BINÁRIO MÁXIMO	115 cv POTÊNCIA
9,5 s 0 - 100 KM/H	200 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
4,7 l/100 km COMBINADO	6,9 l/100 km REGISTADO	105 g/km EMISSÕES CO_2
25 352 BASE	27 632 ENSAIADO	

CONCLUSÃO

O novo Ford Fiesta tem de facto muitos argumentos para desafiar o Volkswagen Polo, a referência do segmento, e o maior de todos provavelmente não é quantificável - o prazer de condução. Assim verifica-se a expressão, contra factos... E o Polo é de facto o melhor do segmento, supremacia que se paga na fatura final. No entanto, a diferença escassa entre eles prova que o novo Fiesta é uma surpesa que veio para baralhar as contas e, provavelmente, seria a nossa escolha.

FORD FIESTA
1.0 ECOBOOST ST-LINE

998 cm³ CILINDRADA	170 Nm BINÁRIO MÁXIMO	125 cv POTÊNCIA
9,9 s 0 - 100 KM/H	195 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
4,3 l/100 km COMBINADO	6,2 l/100 km REGISTADO	98 g/km EMISSÕES CO_2
19 612 BASE	23 906 ENSAIADO	

20 ANOS

A Escape Livre Magazine celebra o seu 20º aniversário com esta edição. Foi tempo de festejar em grande, com a diversão e rateres do Ford Focus RS e a eficácia e extravagância do Honda Civic Type R.

Esqueçam consumos, conforto, espaço, qualidade de materiais, equipamento, etc etc... e não é que cada um destes carros não tenha algo a dizer nestes capítulos, claro que sim e até podíamos falar disso... mas não era a mesma coisa. Não é um ensaio, nem tão pouco um comparativo, é comemorar 20 anos da melhor forma possível, com dois dos melhores "hot hatch" do mercado. É pelo prazer de condução, seja em prole da eficácia com o Honda Civic Type R, ou da diversão com o Ford Focus RS. Até podia ser só um pretexto, mas parece-nos bem válido para gastar um depósito de combustível em cada um destes fantásticos desportivos. O que não é difícil.

2261 cm^3 CILINDRADA | 440 Nm BINÁRIO MÁXIMO | 350 cv POTÊNCIA | 7,7 l/100 km COMBINADO | 175 g/km EMISSÕES CO_2

4,7 s 0 - 100 KM/H | 266 km/h VELOCIDADE MÁXIMA | € 50 393

PORQUÊ FOCUS RS E CIVIC TYPE R?

Não é por acaso que escolhemos o Ford Focus RS e o Honda Civic Type R para este especial aniversário, nem tão pouco apenas por serem dos melhores desportivos da atualidade. Cada um deles tem também atrás de si uma história com 20 anos. A primeira geração do Ford Focus chegou ao mercado em 1998, e vendeu mais de três milhões de unidades. No total, e quando estamos prestes a conhecer a sua quarta geração, já foram vendidas cerca de 16 milhões de unidades, das quais sete milhões na Europa e mais de 100 mil em Portugal. Ainda assim, a atual geração continua a vender, no seu último ano de vida, tanto como no mesmo período do ano anterior. Tudo isto representa também um caso de sucesso, que é representado, no seu expoente máximo pelo RS, a versão mais especial do Focus, e provavelmente da história da sigla RS.

Cada um dos protagonistas deste especial transporta uma essência que facilmente se percebe e que nos rouba sorrisos

A sigla Type R tem mais de 25 anos, e surgiu pela primeira vez no Honda NSX, que perdia 120 kg de peso em prole da eficácia e performance. A sigla Type R é isso mesmo, performance, engenharia, diferença e audácia, mas esteve durante alguns anos confinada ao continente asiático. Foi em 1998 que nós aqui deste lado tivemos, pela primeira vez, acesso aos modelos com a mítica sigla e o logotipo em vermelho, herança da Honda na Fórmula 1.

1996 cm³ CILINDRADA	400 Nm BINÁRIO MÁXIMO	320 cv POTÊNCIA	7,7 l/100 km COMBINADO	176 g/km EMISSÕES CO_2
5,7 s 0 - 100 KM/H	272 km/h VELOCIDADE MÁXIMA			
€ 50 040				

O RECORDISTA

O Honda Civic Type R é o atual detentor do recorde de tração dianteira mais rápido no Nürburgring, o que só por si define o seu carácter. A forma como coloca a potência no eixo dianteiro sem perdas de motricidade, a aderência que consegue em qualquer tipo de condições, e a forma eficaz como aborda cada curva faz dele o topo do que podemos pedir de eficácia. Tudo está pensado e desenvolvido com essa finalidade. ou envergonhados... O que podemos garantir é que é impossível tirar todo o partido de tudo aquilo que o Type R pode oferecer, em estrada. O Type R é um automóvel que foi desenvolvido para pista, prova disso é o programa "Time Attack" da marca, que pretende bater sucessivamente os recordes na categoria de carros de tração frontal, o que já aconteceu em cinco emblemáticos circuitos na Europa. Connosco também bateu diversos recordes, gravados na nossa memória deste aniversário.

Embora os pneus tenham também sido desenvolvidos pela Continental propositadamente para o Civic Type R, o trabalho efetuado na suspensão, e uma vez mais, é uma obra de engenharia, das melhores que há. Os 320 cv do bloco 2.0 litros VTEC Turbo são entregues no eixo dianteiro de uma forma irrepreensível, e mesmo com os 400 Nm de binário o Type R é progressivo, não deixando de ser explosivo. É muito rápido, muito eficaz, muito devorador e muito... "certinho" ao mesmo tempo. Não há notas de escape só para fazer barulho. O "show-off" está limitado ao seu aspeto extravagante, com apêndices aerodinâmicos por todo o lado e uma asa que só por si nos deixa intimidados,

O MAU DA FITA

O Ford Focus RS é aquele automóvel que nos leva para maus caminhos, que nos faz soltar o nosso lado mais extrovertido e rebelde e que nos vicia facilmente.

"O Focus é aquele automóvel que nos leva para maus caminhos."

Seja pelo som do escape, meticulosamente afinado, pela resposta do bloco 2.3 EcoBoost com 350 cv e 470 Nm de binário, pelo sistema AWD da Ford Performance com vetorização dinâmica do binário, que atua em conjunto com o controlo eletrónico de estabilidade sendo capaz de enviar até 70% da potência para o eixo traseiro em modo... Drift, a experiência de condução do Focus RS é verdadeiramente única. Para este efeito só existem dois modos de condução, Track e Drift. Cada modo controla o sistema de tração integral, os amortecedores, o controlo de estabilidade, a direção, a resposta do motor e a válvula de escape. O primeiro é naturalmente mais eficaz e permite passagens em curva muito rápidas, saindo de cada uma delas de garras de fora a rasgar alcatrão, o segundo é para esquecer isso e concentrar tudo na diversão ao volante, ou não tivesse este sido desenvolvido em conjunto com o campeão de perícias, Ken Block. O modo Drift faz com que a traseira escorregue mais e mais cedo, e depois de lhe apanharmos o jeito, é até soar o aviso de reserva de combustível, o que nestes ritmos acontece cedo. As detonações do escape, e o som de início de uma etapa do WRC com o "launch control" do Focus, foram a banda sonora perfeita para este aniversário. E tão bom que era continuar a existirem automóveis como o Ford Focus RS, afinal já pensamos no próximo aniversário.

Entre a eficácia impressionante e avassaladora do Type R em curva, e a sobreviragem do Focus RS em modo Drift acompanhada da voz grossa do sistema de escape que deixa soltar rateres em cada passagem de caixa, foi de facto a melhor forma de passar um dia ao volante. Cada um consegue demonstrar o melhor que se faz no que diz respeito a engenharia automÊvel, justificando os 20 anos que celebram connosco. No regresso a casa, o Type R tem um novo modo Comfort, e o Focus RS faz nos sentir vivos.

"São máquinas como estas que justificam a paixão e tempo que dedicamos aos automóveis."

Dois automÊveis meticulosamente bem construÄdos, cada um desenvolvido com o seu propÊsito, e que justificam a paix¾o que temos e o tempo que dedicamos das nossas vidas aos automÊveis. Isso, e esta edi¾o especial da Escape Livre Magazine que tem nas suas m¾os e que comemora 20 anos disso mesmo, dedica¾o.

VEJA TODAS AS FOTOS

DISCIPLINADO

ALFA ROMEO GIULIA VELOCE

Aliando o estilo italiano inconfundível a uma proposta muito focada na condução, o Giulia proporciona bons momentos ao volante.

As linhas perfeitamente desenhadas do Giulia são praticamente inquestionáveis, e a versão Veloce em ensaio, realça-as ainda mais. No interior o bom gosto mantém-se, com um ou outro pormenor na escolha de materiais que poderá merecer crítica, mas no geral agrada. O conjunto de soluções e comandos parece ser inspirado em vários modelos da concorrência, sem que o Giulia perca identidade. No geral dispomos de um ambiente homogéneo, de onde destacamos o ecrã central do sistema de infoentretenimento incorporado na consola. O sistema em si está a anos luz do que já se oferece, com comandos mais intuitivos e soluções mais bem enquadradas. Por outro lado, o Giulia brinda-nos com uma condução entusiasmante. A versão de 210 cv do motor Diesel com 2.1 litros, caixa automática de oito relações da ZF e umas patilhas generosas, incentiva a uma condução mais empolgada. O material, a precisão, o toque, o facto de serem fixas à coluna de direção fazem delas as melhores que temos conduzido, e com os seus 16 cm mantêm-se sempre ao alcance, seja qual for a posição do volante. Depois, para um comportamento ainda mais exemplar e disciplinado, podemos contar com o sistema de tração integral Q4 patenteado pela marca, que permite ao Giulia curvar de uma forma sempre controlada, com uma estabilidade de referência, mesmo em condições de piso irregular ou menor aderência. No modo Dynamic do seletor de modos de condução, as passagens de caixa ganham outro... impacto, e são sentidas de outra forma, bem como o acelerador, que ganha outra reatividade. O Giulia é um automóvel apelativo e bem conseguido do ponto de vista dinâmico, que convida a tirar partido de um chassis saudável e uma condução invejável.

2143 cm³ CILINDRADA	470 Nm BINÁRIO MÁXIMO	210 cv POTÊNCIA
6,8 s 0 - 100 KM/H	235 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
4,7 l/100 km COMBINADO	6,2 l/100 km REGISTADO	122 g/km EMISSÕES CO_2
€ 55 450 BASE	65 030 ENSAIADO	

Patilhas da caixa automática
Motor + caixa

Sistema de infoentretenimento
Alguns materiais

VEJA TODAS AS FOTOS

NOVO LEXUS **NX**

A ARTE DE SE **DESTACAR**

Ter a capacidade de imaginar o futuro é uma arte. Equipado com a tecnologia pioneira Lexus Hybrid Drive, Sistema de Segurança de Pré-Colisão e Deteção de Peões, o novo NX é uma obra-prima da engenharia. Entregue-se à derradeira experiência de condução urbana.

Por **299€/mês**

TAEG 5,565%

Entrada: **22.500€** · Prazo: **61 meses**
Última mensalidade (VFMG): **22.652,05€**
Montante financiado: **33.924€**

LEXUS
EXPERIENCE AMAZING

Descubra mais em lexus.pt

LEXUS HYBRID DRIVE

Preço promocional de 56.424€ para a versão Executive+ FWD (inclui despesas de legalização e transporte), mediante financiamento crédito automóvel Privilege, sujeito à aprovação do Toyota Kreditbank GmbH sucursal em Portugal. PVP a pronto de 60.540€ TAN: 4,432%, Comissão de abertura de Dossier 350,00€, Comissão de processamento mensal 3,5€ MTIC: 41.660,84€. Campanha válida até 31/03/2018. Acresce pintura metalizada. Imagem não contratual. Consumo combinado (l/100 km): Mín. 5,1/Máx. 5,3 • Emissões de CO_2 (g/km): Mín. 117/Máx. 123.

63·TU·93
17
11

N de NOTÁVEL

Não há uma segunda oportunidade para causar uma boa primeira impressão, mas o i30N também não precisa dela. A primeira proposta da nova divisão N Performance da Hyundai supera todas e quaisquer expectativas.

Não é possível começar a falar do Hyundai i30N sem explicar o motivo pelo qual este primeiro modelo da nova divisão N Performance da Hyundai nos desperta e conquista de forma invejável. Chama-se Albert Biermann e é o engenheiro que durante mais de 30 anos desenvolveu os melhores desportivos da divisão M da BMW. Chegou à Hyundai e para além de criar o novo departamento de carros desportivos da marca, desenvolveu o primeiro desportivo desta mesma divisão, este i30N.

Experiência, conhecimento e força de vontade não faltaram, e pelos vistos orçamento também não, já que se percebe claramente que houve um forte investimento para este projeto. O resultado está à vista, e se por fora o i30N, na nossa opinião, está muito bem conseguido, com os faróis escurecidos, kit aerodinâmico, fantásticas jantes de liga leve de 19 polegadas específicas, aileron q.b. e difusor traseiro com duas ponteiras de escape, é no interior que depressa nos conquista, e percebemos todos os segredos que fazem do i30N o desportivo mais aguardado dos últimos tempos.

A essência por detrás do i30N não é ser o mais potente, nem tão pouco o mais rápido em lado nenhum. É ser o mais emotivo(!), o que mais apela à paixão e ao prazer de condução. Neste caso, paixão de conduzir um automóvel que está desenvolvido e pensado ao pormenor. Um "hot hatch" totalmente utilizável no dia-a-dia, seja para que finalidade for, mas que se transfigura ao simples toque em um, ou mais botões. Estes escondem o lado "camaleão" deste Hyundai, que se transforma entre os modos "Normal", "Sport" e "Eco" do botão no lado esquerdo do volante e os modos "N" e "Custom" no botão do lado direito. Este último permite configuração do motor, suspensão, direção, autoblocante, som do escape, controlo de tração e ainda controlo das rotações do motor.

Albert Biermann é o engenheiro que dedicou mais de 30 anos da sua vida ao desenvolvimento dos automóveis desportivos da divisão M da BMW. Agora desenvolveu o i30N

A direção é precisa e foi trabalhada ao pormenor para proporcionar o melhor "feedback" possível, e o volante talvez seja o único pormenor que podia ter merecido mais atenção, apesar da boa pega. Os bancos desportivos não são exagerados e oferecem o apoio necessário sem comprometer o conforto quando este é uma prioridade.

Falando em conforto, é preciso falar do trabalho na afinação da suspensão com amortecimento variável eletrónico, o que permite fazer do Hyundai i30N um automóvel confortável e, uma vez mais ao toque de um botão, o automóvel deste segmento mais colado ao asfalto que alguma vez conduzimos. A configuração chega a ser exagerada para estrada, sendo preferível optar sempre pelo modo intermédio, mais do que suficiente para sentir a mais ínfima irregularidade no asfalto.

Muito bem conseguido e notável está o trabalho feito no bloco 2.0 litros turbo de 275 cv, que tem um binário possante e uma disponibilidade constante em baixos e médios regimes, não exigindo altas rotações para se manter um bom ritmo. A integração de todos os componentes como o autoblocante, a suspensão eletrónica e a disponibilidade do motor é soberba, e as diferenças entre os vários modos de condução fazem-se notar de uma forma única no segmento.

Os travões são o calcanhar de Aquiles do i30N, que apesar de cumprirem bem a função e aguentarem a fadiga, não "mordem" o disco de uma forma acutilante, e a longo prazo suscitam algumas dúvidas. No entanto, a boa afinação do chassis poupa o recurso ao sistema de travagem, e a traseira colabora sempre em curva, mesmo na travagem em apoio, permitindo entrar com confiança para cada curva, perdoando até alguns excessos quando o entusiasmo aumenta, o que é muito fácil com este Hyundai. Imprescindíveis aqui são a barra de reforço do chassis na traseira, e o autoblocante eletrónico, que assume um papel autoritário. Corrige perdas de tração, percetíveis na direção, mas tem a capacidade de fechar a trajetória em curva, permitindo jogar com o acelerador na saída e na inserção para a curva seguinte, o que o torna muito ágil e minimiza os movimentos da direção e do chassis, aumentando ainda mais a rapidez, até porque o motor responde de imediato.

A integração de todos os componentes do i30N é soberba

No auge da experiência está o fenomenal sistema de escape que, abrindo a válvula, nos brinda com um som escrupulosamente bem conseguido, com explosões nas passagens de caixa e nas desacelerações. E aqui, temos ainda um sistema de "rev matching", ou seja, um ponta-tacão automático, possível de configurar em dois níveis. Sem palavras! Não faltam também luzes que auxiliam a passagem de caixa no momento ideal antes do corte, ou a limitação de rotações, antes de atingida a temperatura ideal do motor.

Sente-se que o i30N é um carro com personalidade, não pretende nunca ser aquilo que não é. É diferente em todos os aspetos, na maioria deles para melhor e é isso que faz dele um caso à parte, uma proposta diferenciadora dentro do cada vez mais aguerrido segmento destes desportivos. Daqui para a frente, a Hyundai só pode melhorar, e se o primeiro N Performance é assim, melhor do que isto é preocupante para a forte concorrência. Segurem-se!

1998 cm³ CILINDRADA	353 Nm BINÁRIO MÁXIMO	275 cv POTÊNCIA
7,1 s 0 - 100 KM/H	250 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
7,1 l/100 km COMBINADO	10,8 l/100 km REGISTADO	122 g/km EMISSÕES CO_2

€ 42 500

Equipamento completo
Experi©ncia de conduð¾o

TravÈes
RuÃdos parasitas

VEJA TODAS AS FOTOS

63-TU-93

TURBO

EXCELÊNCIA

VOLVO XC60 D5 AWD

1969 cm³ CILINDRADA	480 Nm BINÁRIO MÁXIMO	235 cv POTÊNCIA
7,2 s 0 - 100 KM/H	220 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
5,5 l/100 km COMBINADO	6,5 l/100 km REGISTADO	144 g/km EMISSÕES CO_2
57 068 BASE	89 934 ENSAIADO	

Qualidade de construção
Conforto

Preço com opcionais
Computador de bordo

VEJA TODAS AS FOTOS

Com a nova geração do XC60, a Volvo compromete-se em dar continuidade a mais uma das formas de desfrutar, em pleno, da vida... onde as palavras de ordem são segurança e excelência.

O segmento dos SUV tem crescido exponencialmente com um conjunto de propostas vocacionadas para uma especificidade de utilização. As siglas "XC" e "AWD" atribuem ao construtor sueco um selo de excelência no desenvolvimento de modelos capazes de alargarem os horizontes. O novo XC60 dá corpo à renovação dos modelos da nova geração enfatizando as qualidades do XC90 num segmento de mercado exigente. Com uma linguagem estilística marcante, é no interior que a qualidade se distingue com a componente tecnológica. Com formas ergonómicas e simples, a racionalidade e a interatividade dos comandos permitem um bem-estar a bordo capaz de proporcionar a tranquilidade e segurança. O conforto proporcionado e a racionalidade do espaço disponível fazem do XC60 uma opção familiar, na qual a Volvo evoluiu no desenvolvimento tecnológico aplicado à segurança dos ocupantes. O progresso dos sistemas de segurança de assistência à condução atinge patamares invejáveis. Ao volante, de imediato sentimos a essência da Volvo. Bem enquadrados no ambiente a bordo, a boa visibilidade e as dimensões do modelo permitem uma condução segura em qualquer tipo de terreno, incluindo em ambiente urbano.

O XC60 foi eleito o "melhor carro do mundo em 2018"

O motor 2.0 litros com 235 cv (D5) e a caixa automática de oito relações fazem o modelo evoluir dinamicamente. Mas descubramos o que vai para lá do asfalto. A essência da mobilidade descobre-se na capacidade de tração das rodas em situações de aderência precária, que consegue progredir em territórios mais inóspitos, muito por conta do sistema de tração e do sistema pilotado de controlo da suspensão e do chassis que se desmultiplica na análise do terreno oferecendo um elevado índice de segurança e progressão. Terminada a aventura, voltemos ao asfalto... onde o modo dinâmico permite diferentes exercícios de condução sem necessitarmos de cábulas ao volante...

Os nossos SUVs só não são únicos, porque temos dois.

Venha testar os novos SUVs Mazda CX-5 e CX-3.

Desde 23.700€*

#DRIVETOGETHER

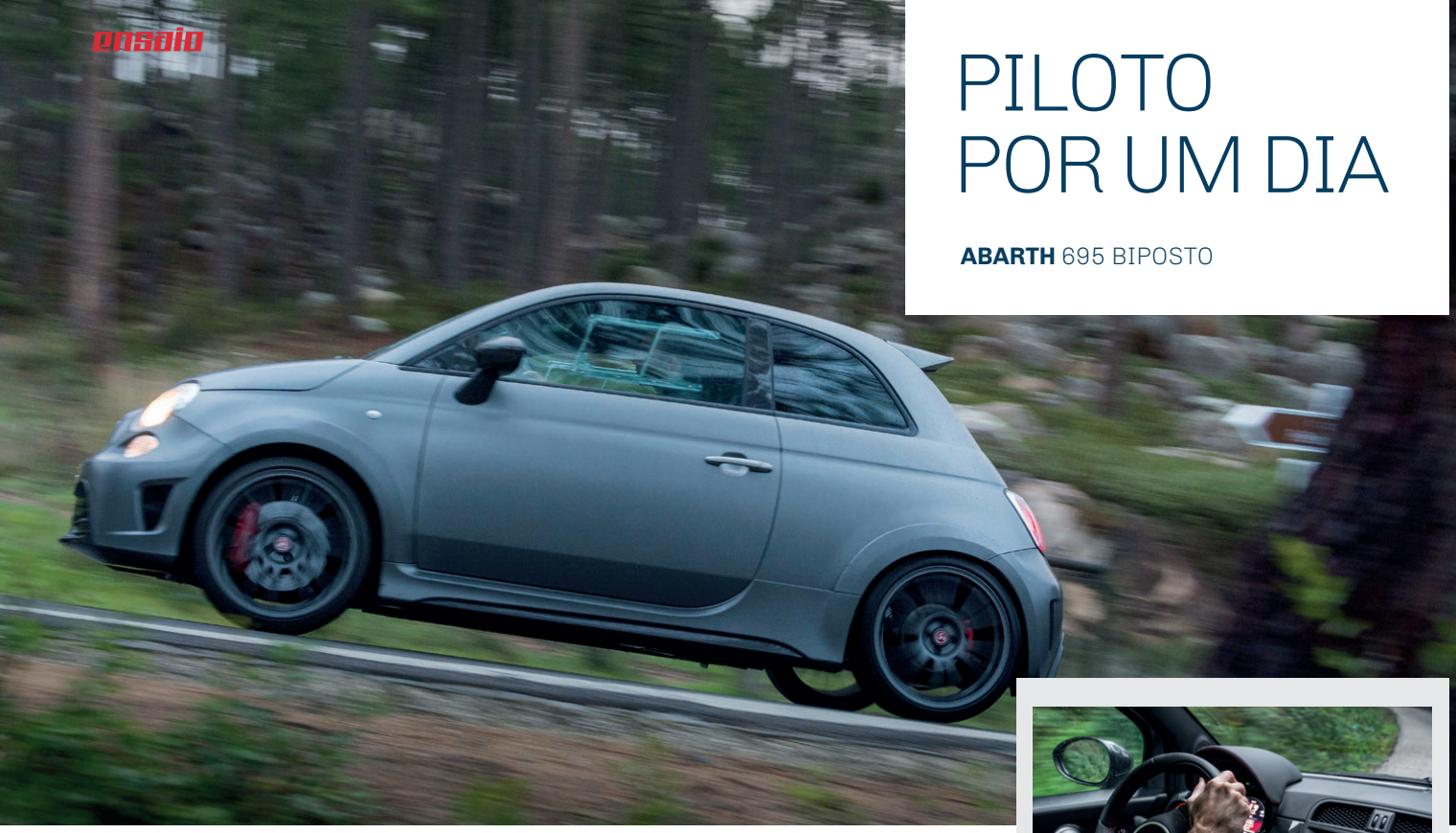
mazda

*Exemplo para Mazda CX-3 Evolve. Preço não inclui despesas administrativas, de transporte, nem pintura metalizada. Preço válido para Portugal Continental. Emissões de co_2 entre 105 (g/km) e 152 (g/km). Consumos combinados entre 4.0 (l/100 km) e 6.7 (l/100 km).

www.mazda.pt

PILOTO POR UM DIA

ABARTH 695 BIPOSTO



Em 2009 a "casa do escorpião" pegou no Fiat 500 com o objetivo de criar uma versão "apimentada" do citadino italiano. Nasceram assim as versões Abarth do 500, das quais o 695 Biposto é atualmente o expoente máximo.

Este é o mais puro dos escorpiões, aquele que exibe de forma mais exuberante o ADN da competição que definiu a longa história da Abarth desde 1949. Tudo neste carro é elevado ao máximo. Experiência de condução, redução de peso, potência, tração, travagem, e muito mais.

Ao volante sentimo-nos um piloto, aliás o 695 Biposto é na sua essência um carro de competição a quem alguém por engano montou uma chapa de matrícula. A redução de peso ao máximo acusa na balança 997 kg. Como? Não há lugares traseiros, e em vez disso temos um "rollbar" traseiro em titânio. A experiência é tão intensa que não existe ar condicionado, nem rádio, muito menos cruise control e sistemas de auxílio à condução. Das jantes OZ, aos pernos das rodas em liga de titânio, do punho da caixa e do travão de mão em titânio e carbono, tudo ajuda. Nas portas não existe... nada(!) para além de uma fita vermelha que serve de puxador, e do manípulo de abertura, o resto é apenas e só... fibra de carbono. Até as perfeitas baquets Sabelt onde nos encaixamos recorrem a esse material. Ainda existem as janelas em policarbonato com apenas uma pequena abertura para fazer passar... a carta de controle numa prova ou a carta de condução às autoridades.

CAIXA DE VELOCIDADES

A caixa de velocidades (opcional) deste Biposto custa 10 mil euros, mas vale pela experiência. É uma caixa da Bacci Romano, de engrenagens frontais, sem sincronizadores e que não só dispensa a embraiagem para mudar de relação, como adiciona um autoblocante mecânico que faz com que o eixo dianteiro consiga colocar potência no chão de uma forma simplesmente absurda. Que experiência! Exigindo precisão e decisão no comando, nas reduções o ideal é fazer ponta-tacão... coisas de pilotos. Ainda assim é preciso apanhar o jeito, mas tudo faz parte da experiência, e que é ainda mais intensa quando

1386 cm³ CILINDRADA	270 Nm BINÁRIO MÁXIMO	190 cv POTÊNCIA
5,8 s 0 - 100 KM/H	230 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
6,2 l/100 km COMBINADO	145 g/km EMISSÕES CO_2	
46 000 BASE	68 705 ENSAIADO	

Caixa de velocidades autoblocante
Suspens¾o

Preõo
Equipamento

VEJA TODAS AS FOTOS

ganhamos coragem de levantar o pé direito e, sem embraiagem, engrenamos uma relação. Memorável

TRAVÕES

Os travões Brembo cumprem escrupulosamente a sua missão. À frente temos discos perfurados de 305 x 28 mm. As maxilas de quatro êmbolos são em alumínio, o que contribui para a redução das massas e naturalmente para a clareza das informações que nos chegam através do volante. A eficácia do sistema leva a que os quatro piscas estejam constantemente a acender, tal é a desaceleração. Algo que os responsáveis se esqueceram de "afinar" nesta versão do Abarth.

CHASSIS E SUSPENSÃO

O controlo de chassis e o amortecimento da suspensão com amortecedores Extreme Shox — reguláveis — estão ao nível de um carro de competição, assim como a tração, para a qual o autoblocante mecânico faz milagres. A suspensão é dura, muito dura, como aliás tem de ser, mas ao fim de um dia pagamos a fatura diretamente nas costas.

EXPERIÊNCIA INTENSA

A ausência de lugares traseiros projeta ainda mais o som do escape Akrapovic, assim como as janelas em policarbonato, que filtram tanto o ruído abertas como fechadas. O rollbar em titânio também serve para montar o opcional dos cintos de segurança de quatro pontos. Aponta-se a frente e é mesmo ali que vamos entrar. Não existe a mínima subviragem porque o diferencial autoblocante mecânico é impressionante, irrepreensível, quase assustador num carro com uma distância entre eixos tão curta. O 695 Biposto é para homens de barba rija, pilotos. É para ser conduzido sempre no limite. É preciso força de braços para o volante. São apenas 5,2 kg por cavalo. A pressão máxima do turbo, é de 2,0 bar, e é atingida entre as 3000 e as 5000 rpm, momento em que o Biposto dispara de uma forma explosiva. Entre as 5500 e as 6000 é a altura ideal de passagem de caixa, mas podemos ir até pouco para lá das 6500 rpm. O motor 1.4 Turbo, com 190 cv, chega e sobra para uma experiência de condução intensa.

TÃO ESPECIAL

É o mais egoísta dos carros que já conduzi e é um carro que não faz sentido nenhum na estrada, mas é isso que o torna tão especial. Os sons ao volante, sejam do escape, da caixa, ou das pedras a saltar, são memoráveis. Com todos os opcionais disponíveis para o Biposto — kit carbono, kit janelas racing, kit especial 124, caixa de velocidades Bacci Romano, kit Pista — o valor de um Abarth 695 Biposto é de aproximadamente 70 000€. Valor a pagar para se ser piloto todos os dias.

EVOLUÇÃO

BMW X3 xDrive 30d

São já sete os modelos X da marca bávara. Da panóplia de modelos que demonstra a importância deste tipo de proposta, cada vez mais desejada, o novo BMW X3 é talvez o mais polivalente.

Na terceira geração do BMW X3, a marca fez alterações profundas, que começaram com uma nova plataforma e uma redução de peso, a contribuírem diretamente para uma evolução das qualidades dinâmicas mas também do espaço e conforto a bordo. A qualidade de materiais e construção no interior está cada vez mais elevada e assume um papel preponderante no habitáculo, em conjunto com a iluminação interior e as novas assinaturas "X". Com um nível de conforto significativamente acima da anterior geração, e que é percetível mesmo com jantes de 19 polegadas, o novo X3 recebe também o novo sistema de infoentretenimento da marca, o melhor que se pode pedir, tanto a nível de facilidade de utilização, como de funcionalidades, onde não falta sequer as câmaras 360º com recurso a realidade virtual. Com uma suspensão com controlo dinâmico do amortecimento a fazer parte da lista de opcionais, juntamente com o assistente de condução avançado, transmissão automática desportiva, direção desportiva variável, bancos desportivos, entre outros, a experiência ao volante deste X3, equipado com o motor 3.0 litros de seis cilindros em linha e 265 cv de potência é muito invulgar num automóvel deste segmento. O incremento nas dimensões, permitiu melhores cotas de habitabilidade e maior espaço na bagageira, com 550 litros.

A disponibilidade do motor é constante e o chassis, muito equilibrado, convida a desfrutar de um automóvel pensado também para o condutor. Por fim, atrás, o espaço e conforto são de destacar, onde não faltam bancos aquecidos, climatização independente e as costas dos bancos com inclinação regulável. A tração integral xDrive permite não só uma eficácia acrescida em estrada, como possibilita abandonar o asfalto na descoberta de novos caminhos, desfrutando uma vez mais de uma suspensão que se adapta e que o leva confortavelmente a uma tranquilidade para lá do mais acessível e do quotidiano. A evolução geral de que foi alvo, coloca-o novamente como uma das referências no segmento dos SUV médios de marcas premium.

2993 cm³ CILINDRADA	620 Nm BINÁRIO MÁXIMO	265 cv POTÊNCIA
5,8 s 0 - 100 KM/H	240 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
5,7 l/100 km COMBINADO	7,7 l/100 km REGISTADO	132 g/km EMISSÕES CO_2
€ 79 080 BASE	105 766 ENSAIADO	

Conforto e dinâmica
Disponibilidade do motor

Preço
Lista de opcionais

VEJA TODAS AS FOTOS

DEFINA O SEU DESTINO

NOVO S-CROSS

SUPERE TODOS OS SEUS DESAFIOS COM O SUZUKI S-CROSS

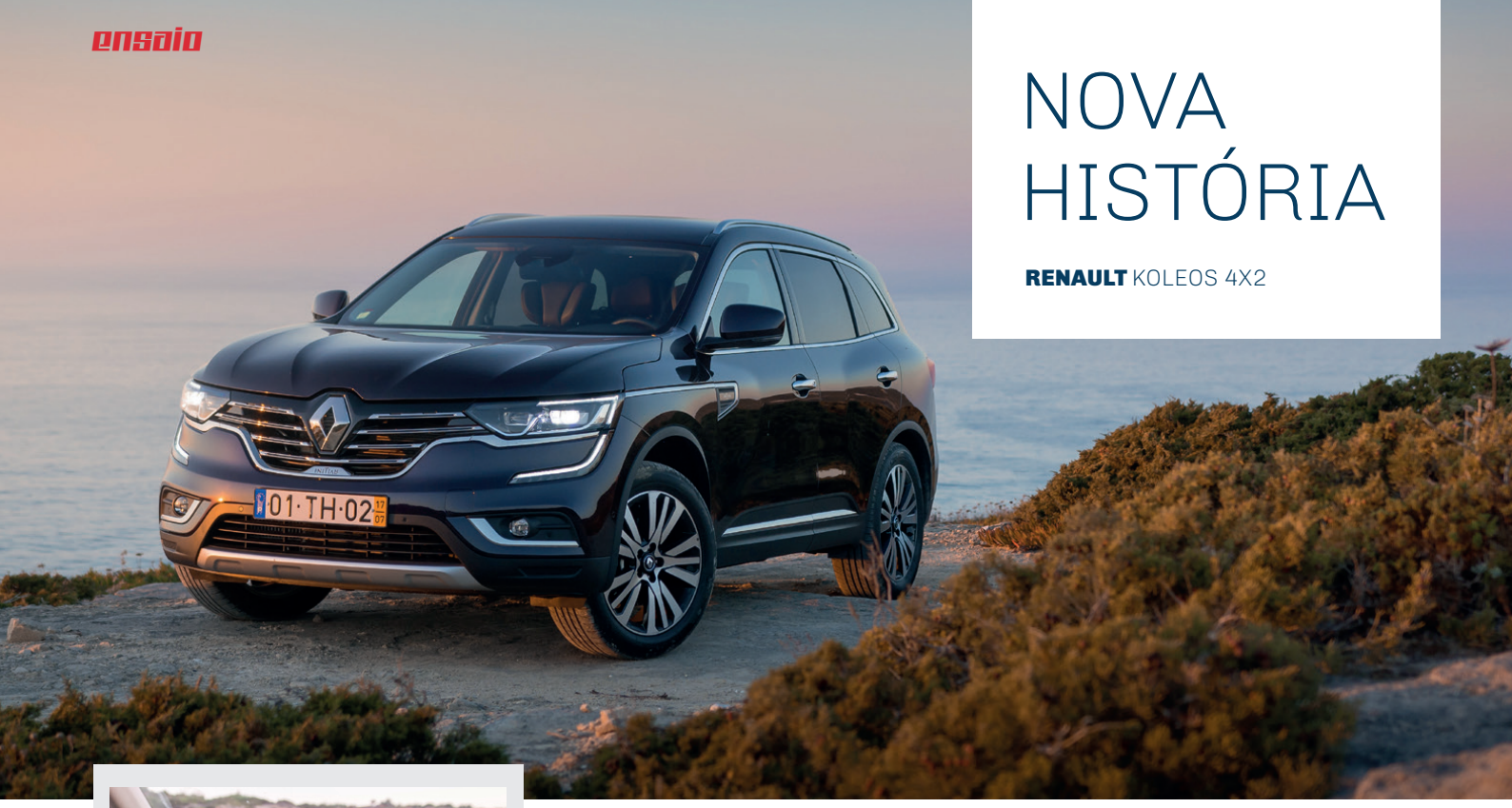
- Sistema de tração 4WD AllGrip
- Écran táctil de 7” multifunções
- Controlo de Velocidade Adaptativo
- Bancos dianteiros aquecidos
- Câmara de visão traseira
- Projetores LED
- Travagem de emergência autónoma (RBS)
- Jantes de liga leve de 17”
- Teto solar panorâmico
- Botão de arranque sem chave

SUZUKI

Consumo combinado: desde 4,1 até 5,6 l. / 100 km.
Emissões CO_2: desde 106 até 127 g. / km.

Suzuki recomenda REPSOL

Way of Life!



NOVA HISTÓRIA

RENAULT KOLEOS 4X2

1995 cm³ CILINDRADA	380 Nm BINÁRIO MÁXIMO	175 cv POTÊNCIA	
9,3 s 0 - 100 KM/H	202 km/h VELOCIDADE MÁXIMA		
5,4 l/100 km COMBINADO	7,2 l/100 km REGISTADO	146 g/km EMISSÕES CO_2	
€ 41 830 BASE	50 080 ENSAIADO		

Espaço
Equipamento

Montagem dos materiais
Capacidade da bagageira

VEJA TODAS AS FOTOS

Insano é fazer precisamente o mesmo trabalho e esperar resultados diferentes. A Renault fez tudo diferente e relançou no mercado um produto que outrora atravessou tempos controversos.

A primeira geração do Renault Koleos encontrou algumas adversidades que fizeram com que não tivesse o sucesso esperado, desde logo atraiçoado pela maldita lei das portagens em Portugal. Agora a conversa é outra, e se insanidade é fazer a mesma coisa e esperar resultados diferentes, a Renault desta vez fez tudo diferente. Começou por assumi-lo como um SUV de grandes dimensões. Depois, subiu a qualidade de materiais, aproximando-o dos segmentos premium. Com uma concorrência forte, a marca muniu-o de uma relação preço/equipamento imbatível, nesta verão Initiale Paris.

Com 4,67 metros de comprimento e mais de dois metros de largura, no interior abunda espaço. Ainda assim temos "apenas" 498 litros de bagageira, que conta com portão elétrico e abertura mãos-livres. Com uma altura ao solo de 21 cm, a posição de condução é alta, e acima de tudo confortável, culpa não só das acolhedoras poltronas na frente, como do acerto de suspensão Ao alcance do condutor está o sistema de infoentretenimento já típico dos modelos da marca. A boa insonorização é beliscada pelos ruídos parasitas, seja da chapeleira, ou da montagem de alguns plásticos, que teimam em ranger com as vibrações do motor e irregularidades da estrada.

O motor 2.0 litros Diesel com 175 cv dá conta do recado, e a caixa automática X-Tronic, embora de variação contínua, cumpre a função num automóvel que não pretende marcar pontos na dinâmica. Embora com tração dianteira, a única que permite que seja considerado Classe 1 nas portagens com dispositivo de Via Verde, é possível algumas incursões fora de estrada, e no caso de ser um requisito, está disponível a versão 4x4.

O Koleos assume-se como um topo de gama que privilegia o conforto, espaço e bom ambiente a bordo para toda a família e, que evoluindo na qualidade de construção, poderá piscar o olho a clientes mais... premium, que por 50 mil euros não encontrarão nada tão espaçoso e bem equipado.

O IRMÃO DO MEIO

PEUGEOT 3008 1.2 PURETECH AUTO

Com o novo Peugeot 3008, a marca gaulesa tem um forte argumento para conquistar novos clientes no mercado, mercê dum produto completo e capaz.

Decidida em renovar o seu SUV de gama média, a Peugeot apostou numa abordagem diferente face à geração anterior e que é sustentada na nova plataforma EMP2, o que possibilitou incrementos na rigidez e redução de peso.

Deixando de parte as motorizações Diesel, tivemos contacto com o 3008 no nível intermédio de equipamento (Allure) e com o motor 1.2 litros turbo a gasolina, acompanhado da caixa automática de seis velocidades, um opcional desejável numa utilização urbana pelo conforto de condução acrescido. Esteticamente o 3008 é bastante apelativo, com um visual distinto, revelando-se um fator de atração para o modelo.

O mesmo acontece no interior, com um ambiente acolhedor e inspirado, com o toque tecnológico dado pelo i-Cockpit, composto por um ecrã tátil e pelos manómetros digitais. A oferta de espaço, tanto nos lugares traseiros, como na bagageira é ampla. Os materiais são globalmente bons embora se encontrem pontos de melhoria. O sistema de infoentretenimento é controlado pelo ecrã tátil, e é bastante completo, integrando o sistema de navegação, ligações para smartphones Apple e Android. Na estrada, o SUV da marca francesa revela-se confortável, com um comportamento saudável e previsível, sem um adornar excessivo da carroçaria e com níveis de ruído interior contidos. Aqui o bloco 1.2 litros PureTech a gasolina é um bom aliado, onde se destaca o reduzido ruído bem como o funcionamento suave da caixa automática, que mantém o motor num regime adequado sempre que é necessário aumentar o ritmo, situação onde os 130 cv revelam um bom desempenho.

Os consumos registados, no entanto, são relativamente altos, rondando os 7,5 l/100 km. O Peugeot 3008, nesta versão 1.2 PureTech Allure com caixa automática está disponível por 34 100 euros, um valor alinhado com alguma concorrência e que reflete o incremento dos conteúdos, que assume enorme importância num segmento em enorme expansão.

1199 cm³ CILINDRADA	230 Nm BINÁRIO MÁXIMO	130 cv POTÊNCIA
9,8 s 0 - 100 KM/H	188 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
5,5 l/100 km COMBINADO	7,5 l/100 km REGISTADO	120 g/km EMISSÕES CO_2
32 700 BASE	34 250 ENSAIADO	

Espaço e conforto
i-Cockpit

Consumos
Alguns materiais

VEJA TODAS AS FOTOS

NOVOS HORIZONTES

JEEP COMPASS 1.6 MULTIJET 4X2

Para quem gosta de aventura e descoberta, o imaginário transporta-nos para referências únicas de modelos de automóveis que marcaram um capítulo na história automóvel. É o caso dos modelos da Jeep.

O novo Compass marca um tempo definido pelas novas aventuras urbanas assentes no desejo de podermos andar fora de estrada. Não rejeitando os novos limites da aventura proposta pelos modernos SUV, Jeep conseguiu conciliar conceitos de tradição com modernidade. O novo Compass transporta a essência da aventura fora de estrada com a capacidade de mobilidade quotidiana.

A imagem exterior distingue-se por um perfil vincado por uma personalidade forte, à imagem da marca. No interior, dá continuidade à melhoria do design, da ergonomia, da utilização de materiais de qualidade e apostando nas novas tecnologias e no infoentretenimento.

A posição ao volante é encontrada facilmente e todos os comandos encontram-se bem acessíveis. Um ecrã multifunções de 7" a cores, e um ecrã tátil de 8,4" na consola central oferecem múltiplas informações de controlo e entretenimento. O novo Compass dispõe de versões de tração integral e frontal, ambas dotadas das mais recentes tecnologias de segurança ativa e passiva, e de uma estrutura reforçada, com um chassis competente, que o faz curvar de forma neutra. Com transferências de massa controladas é fora de asfalto que pode evidenciar o ADN da marca.

A robustez sente-se e o desempenho é sustentado por um acerto da articulação da suspensão e de um controlo de tração que proporciona boas aventuras, mesmo nesta versão. É um familiar assumido, onde o espaço disponível, o equipamento, o conforto e o desempenho do motor 1.6 MultiJet, muito refinado no seu funcionamento, associado a uma caixa de seis velocidades de tato suave proporcionam uma condução tranquila.

O novo Jeep Compass vem ao encontro de uma nova geração de modelos polivalentes, mas com a diferença de ir um pouco mais longe no conceito, a bem da herança, fiel aos princípios da marca, mas apto para novas conquistas.

1598 cm³ CILINDRADA	320 Nm BINÁRIO MÁXIMO	120 cv POTÊNCIA
10,7 s 0 - 100 KM/H	188 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
4,4 l/100 km COMBINADO	6,6 l/100 km REGISTADO	117 g/km EMISSÕES CO_2
€ 28 000 BASE	35 500 ENSAIADO	

Caixa de velocidades
Funcionamento do motor

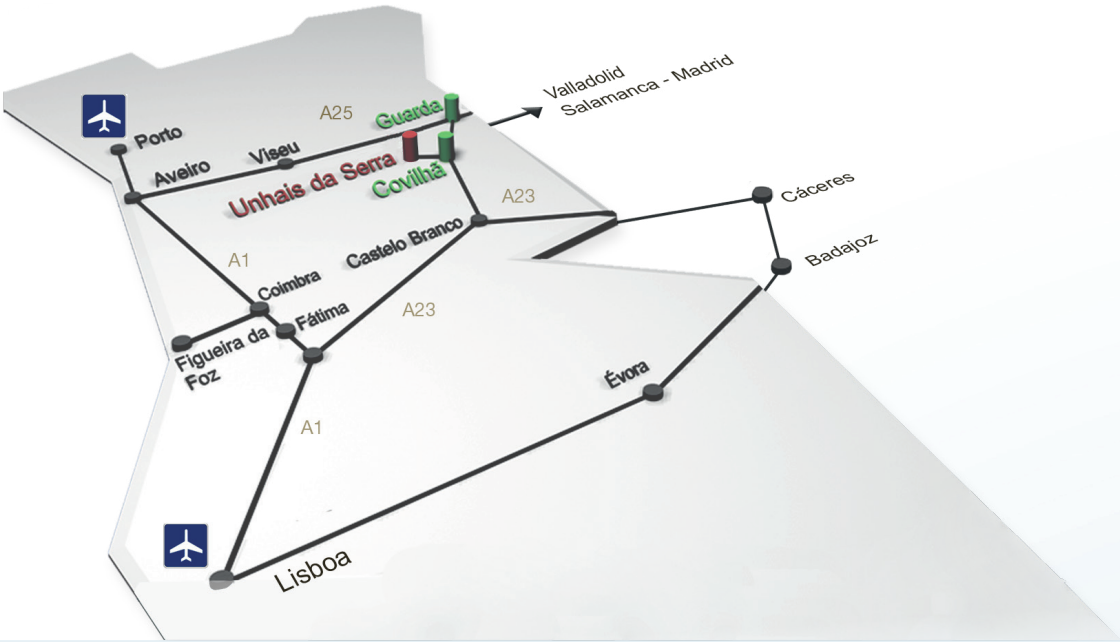
Suspens¾o

VEJA TODAS AS FOTOS

Serra da Estrela

o destino todo o ano

NATURA®
IMB HOTELS



SAÚDE & BEM ESTAR
ACTIVO
RELIGIOSO
GASTRONOMIA
CONGRESSOS E INCENTIVOS
VINHOS
NATUREZA
ALDEIAS HISTÓRICAS & ALDEIAS DE XISTO

H2OTEL® CONGRESS & MEDICAL SPA ★★★★ SUP
Pura Lã Wool Valley Hotel & Spa
HOTEL ★★★★ LUSITÂNIA® CONGRESS & SPA
HOTEL ★★★ SUP VANGUARDA® CONGRESS & FAMILY
SPORT HOTEL

naturaimbhotels.com

facebook.com/naturaimbhotels

REBELDE

SEAT ARONA FR

Com o Arona a SEAT adiciona à sua gama um crossover compacto, disparando diretamente à concorrência num segmento que se mantém em crescimento.

Fazendo uso da plataforma MQB A0, com a dianteira já conhecida do Ibiza, mantém um visual de cariz desportivo, reforçado nesta versão FR pelos para-choques, jantes de liga leve de 17 polegadas, entre outros detalhes que se estendem ao interior. Também a personalização é reforçada com a possibilidade de escolher uma pintura em dois tons, como acontece com a unidade ensaiada, permitindo 68 combinações de cores. O Arona tem uma construção sólida e uma boa montagem, apesar da totalidade dos plásticos serem pouco macios. No geral agrada, e a suspensão é elevada em 15 mm relativamente ao Ibiza. Situado bem ao meio do tablier encontra-se o ecrã do sistema de infoentretenimento, de excelente resolução, muito completo e simples de usar, provavelmente um dos melhores sistemas neste segmento. O espaço para os ocupantes é bom, especialmente em altura, e a bagageira com 400 litros é referência. A visibilidade traseira não é das melhores, pelo que a câmara traseira é um opcional a considerar. Num segmento que se afasta cada vez mais das versões Diesel, o motor 1.0 TSI de 115 cv revela-se uma boa alternativa. Tem boas performances, ajudado por uma caixa de seis velocidades corretamente escalonada e com uma sexta relação mais longa para beneficiar os consumos. Estes nem sempre são apelativos, nomeadamente em estrada, onde é possível atingir valores de 8,0 litros. Com uma boa relação entre o conforto e o comportamento, a suspensão não castiga os ocupantes em pisos degradados, e contém os movimentos da carroçaria. O Arona é um automóvel que prima por uma condução facilitada em cidade, e uma agradabilidade ainda mais vincada por esta motorização, com todos os comandos muito bem calibrados, e que agradam ao toque.

Com um preço ligeiramente superior ao modelo que lhe serve de base, o Ibiza, o SEAT Arona 1.0 TSI FR está disponível a partir de 23 126 euros, mas oferece algum espaço adicional, melhor acessibilidade, uma maior altura ao solo e essencialmente um aspeto mais aventureiro, e com uma identidade própria.

999 cm^3 CILINDRADA	200 Nm BINÁRIO MÁXIMO	115 cv POTÊNCIA
9,8 s 0 - 100 KM/H	182 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
4,9 l/100 km COMBINADO	7,1 l/100 km REGISTADO	113 g/km EMISSÕES CO_2
€ 20 426 BASE	24 925 ENSAIADO	

Conduð¾o
Espaço

Materiais
Consumos reais

VEJA TODAS AS FOTOS

ARTE HÍBRIDA

LEXUS NX 300H

A Lexus continua a dar forma a modelos onde a arte do desenho se combina com elevados padrões tecnológicos, como este NX 300h.

A Lexus avança para uma proposta com tração dianteira e tecnologia em torno de uma mobilidade sustentável. O resultado é um modelo compatibilizado com a performance, versatilidade e economia. Com pormenores de estilo, que lhe continuam a conferir uma identidade distinta, com maior fluidez e dinamismo, o NX 300h distingue-se pelo exercício de arte das linhas. Com traços vincados e personalizados, é no interior que a marca também desenvolve uma atmosfera "premium" quer pela qualidade geral, quer pela proposta de tecnologia multimédia.

Com um novo interface e um novo ecrã de 10,3" a gestão do sistema multimédia continua a ser pouco prática. Em relação ao sistema Hybrid Drive, o modelo combina a performance de um motor a gasolina, com a eficiência de um motor elétrico. O controlo de funcionamento entre os dois sistemas é gerido eletronicamente, oferecendo um compromisso entre a performance e a economia. Não esquecendo que temos por base um motor a gasolina de 2.5 litros, conseguimos registar consumos abaixo dos oito litros, em percurso misto. Mas o desempenho do modelo também está associado à utilização de uma caixa de velocidades de variação contínua de controlo eletrónico, que permite a melhor otimização das performances do motor de combustão com o motor elétrico, mas na condução requer alguma habituação. O acerto da suspensão empresta uma componente familiar ao modelo pautando-se pelo conforto mesmo em pisos mais degradados. Assumidamente um SUV urbano, não foi definido para deslocações fora de estrada, apesar da sua maior altura ao solo.

A imagem de marca e de exclusividade continua com uma assinatura inquestionável da Lexus, dando continuidade ao pioneirismo e desenvolvimento de modelos tecnologicamente evoluídos. A segurança configura-se com a oferta dos recentes sistemas de auxílio à condução elevando a fasquia disponível ao condutor.

2494 cm³ CILINDRADA	210 Nm BINÁRIO MÁXIMO	155 cv POTÊNCIA
9,2 s 0 - 100 KM/H	180 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
5,1 l/100 km COMBINADO	7,8 l/100 km REGISTADO	117 g/km EMISSÕES CO_2
51 500 BASE	59 000 ENSAIADO	

Qualidade de vida a bordo
Imagem diferenciada

Sistema de infoentretenimento
Caixa de velocidades (CVT)

VEJA TODAS AS FOTOS

PIONEIRO

VOLKSWAGEN T-ROC

O T-Roc é o representante da Volkswagen no segmento dos SUV compactos, e o último modelo que iniciou produção na fábrica da Autoeuropa em Palmela. O único SUV "made in Portugal".

Com um estilo apelativo e muito vincado, apresenta pormenores típicos de modelos que pretendem também mostrar a sua veia mais aventureira, como as proteções em plástico e os contornos dos guarda -lamas no mesmo material.

Com base na mesma plataforma do Volkswagen Golf, o T-Roc tem uma posição de condução 10 cm mais elevada e evidencia vários aspetos de destacar, como uma construção sólida, e um acerto de suspensão que suporta os piores tipos de piso, sem prejudicar o conforto e a postura em estrada. Naturalmente mais alto que o Golf, é também mais largo, mas mais curto, prejudicando ligeiramente os passageiros do banco traseiro.

Ainda que com boa montagem e com um interior mais jovem, os materiais não encantam, com recurso a plásticos duros. Para já, a qualidade de construção não deixa, no entanto, espaço para ruídos nem dissabores. Atrás, temos uma bagageira de 445 litros, com divisória para criar um fundo plano. Dinamicamente, o T-Roc é um Volkswagen, com uma estabilidade de referência, e o bloco 1.0 litros TSI com 115 cv revela-se adequado, beneficiando de uma condução em cidade ágil, económica e onde a disponibilidade constante agrada. Em estrada, a insonorização destaca-se, mas os consumos do tricilíndrico também aumentam para valores a rondar os sete litros.

O T-Roc oferece uma personalização inédita para um Volkswagen

Tanto a experiência ao volante, como o aspeto jovem, poderão ser enriquecidos com a inclusão de alguns opcionais, como as luzes LED, ou o painel de instrumentos digital, entre muitos outros. Com uma personalização inédita para um Volkswagen, a permitir várias cores para o interior, o T-Roc conhecerá ainda este ano a versão R-Line que lhe confere um aspeto mais desportivo. No geral, e depois do contacto durante alguns dias com o Volkswagen T-Roc, é caso para poder afirmar que, "o que é nacional é bom".

999 cm³ CILINDRADA | 200 Nm BINÁRIO MÁXIMO | 115 cv POTÊNCIA

10,1 s 0 - 100 KM/H | 187 km/h VELOCIDADE MÁXIMA

5,1 l/100 km COMBINADO | 6,0 l/100 km REGISTADO | 116 g/km EMISSÕES CO_2

€ 23 659 BASE | 26 897 ENSAIADO

Acerto de suspens¾o
Insonorizað¾o

Qualidade de materiais
Lista de equipamento opcional

VEJA TODAS AS FOTOS

valorpneu

Porque existe Amanhã.

PRÉMIO INOV.AÇÃO

VALORPNEU IDEIAS EM SOLUÇÕES PARA A EFICIÊNCIA DE RECURSOS

O Prémio Inov.ação Valorpneu vai premiar grandes ideias, novos serviços ou tecnologias relacionadas com os pneus usados ou materiais derivados da sua reciclagem.

25.000€
PARA APOIO NA CATEGORIA "NEGÓCIOS E INOVAÇÃO"

10.000€
PARA APOIO NA CATEGORIA "COMUNIDADE E EDUCAÇÃO"

Para mais informações consulte:
www.inovacaovalorpneu.pt

media partner:

negocios

Ler é poder.

happy brando

ISUZU
00·UE·94

NA DESCOBERTA DO ALENTEJO

ISUZU D-MAX PRO RACING

O Alentejo é um paraíso repleto de tesouros por descobrir. Foi o que fizemos ao volante da Isuzu D-Max Pro Racing.

Dos castelos às enormes pedreiras de exploração de mármore, das vinhas aos agradáveis turismos rurais, tudo vale a pena descobrir. E não se pense que o paraíso é feito apenas de planícies que se perdem de vista. A Serra D'Ossa, com os seus íngremes corta-fogos, foi o local ideal para tirar partido da vertente aventureira desta Isuzu D-Max, depois de conhecido o castelo de Vila Viçosa.

Os pneus BFGoodrich All-Terrain, de série nesta versão especial e limitada a 10 unidades da Isuzu Pro Racing, transmitem outra confiança, não só nas zonas pedregosas, como nos trilhos lamacentos. A Isuzu progride em qualquer tipo de terreno, mesmo com a tração traseira, que permite uma condução entusiasmada pela deriva do eixo posterior. A tração integral é imprescindível em situações onde a aderência é precária. Também de salientar está o bom ângulo de viragem desta pick-up que ajuda sempre qualquer tipo de manobras, nomeadamente as necessárias para percorrer a maior parte das pequenas, mas acolhedoras, aldeias alentejanas.

Para os mais audazes, as redutoras permitem encarar outros desafios mais inóspitos, fora das localidades, mas que, com mais ou menos dificuldade, são transpostos com naturalidade. O controlador de descidas é um aliado importante nas situações mais íngremes e com pouca aderência. O binário do motor 1.9 litros com 164 cv não é exemplar e em determinadas situações exige mais rotação do motor. Certo é que a Isuzu permite uma progressão em qualquer tipo de terreno, que nos convida a descobrir novos caminhos, embora com uma suspensão que não favorece o conforto e que nos pisos mais degradados nos castiga severamente.

"A Pro Racing é uma edição especial e limitada da Isuzu D-Max, que serviu para a homologação da versão de competição da equipa Prolama no campeonato de todo-o-terreno"

Mas continuemos a desfrutar do melhor que este tipo de veículo nos pode proporcionar, evoluindo de forma exemplar na travessia a vau de determinados ribeiros e na exploração de potencialidades, não acessíveis à maioria dos restantes segmentos. Acabamos por chegar à Herdade do Esporão, onde uma vez mais percorremos os trilhos em redor das vinhas a perder de vista, das quais se obtém o néctar destas terras.

A Isuzu D-Max Pro Racing está disponível por 39 361€ na versão de cabine dupla e cinco lugares, aos quais pode ser acrescentado um dos dois kits Off-road disponíveis, que incluem os pneus BFGoodrich All Terrain, em jantes 16 ou 17 polegadas.

IRREVERÊNCIA

CITROËN C3 AIRCROSS

O segmento dos pequenos SUV compactos reinventa-se para oferecer propostas que v¾o ao encontro das necessidades de cada cliente.

A Citroën pegou no C3, deu-lhe um novo estilo exterior, aumentou a habitabilidade e atribui-lhe alguns detalhes para reforçar uma veia mais aventureira, conseguindo um novo automóvel com argumentos que marcam a diferença, como a maior altura ao solo e um aspeto de jovem reguila, personalizável ao gosto de cada um. Destaque para a frente, com dois grupos óticos separados.

Enquanto as luzes diurnas e piscas continuam o seguimento do friso cromado da grelha, os restantes destacam-se na extremidade do para-choques. A restante grelha e apêndices conferem mais robustez ao modelo, assim como as pronunciadas cavas das rodas em plástico. Na traseira verifica-se o mesmo, destacando-se os vidros laterais com um padrão, característico deste modelo.

Mais comprido que o modelo que lhe dá origem, o C3 Aircross consegue um maior espaço interior. Com um habitáculo simples, mas espaçoso e funcional, oferece inúmeras particularidades para melhorar a vida a bordo, como os diversos espaços para objetos, ou a regulação longitudinal dos bancos traseiros, que permite uma capacidade na bagageira entre os 410 e os 520 litros.

Com um desenho de bancos característico da marca e com a suspensão Advanced Comfort, os níveis de conforto estão bem acima da média, revelando um comportamento em estrada neutro.

Não prima por ser dos melhores, mas não adorna excessivamente e a elasticidade e resposta do bloco 1.2 PureTech destaca-se pela positiva, com consumos que só se deixam afetar por ritmos mais acelerados. O sistema Grip Control, quando presente, acrescenta também um controlador de descidas e permite ligeiras aventuras, gerindo a entrega de potência e a atuação do sistema de controlo de tração. O C3 Aircross destaca-se pelo estilo jovem e personalização, com bons níveis de conforto e habitabilidade, sem esquecer a tecnologia e conetividade, tendo sido eleito como a "melhor compra automóvel da Europa", prémio atribuído anualmente pela publicação AUTOBEST.

1199 cm³ CILINDRADA	205 Nm BINÁRIO MÁXIMO	110 cv POTÊNCIA
10,6 s 0 - 100 KM/H	185 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
5,0 l/100 km COMBINADO	6,2 l/100 km REGISTADO	115 g/km EMISSÕES CO_2
€ 15 900 BASE	18 500 ENSAIADO	

Motor
Suspens¾o

Pl°sticos do interior

VEJA TODAS AS FOTOS

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 [71311281 9]

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

BRIDGESTONE

Patrocinador Olímpico Mundial

MARCAR POSIÇÃO

MAZDA CX-3 SKYACTIV-D

Por entre franceses, espanhóis, alemães, e até coreanos, os japoneses vão traçando o seu caminho, com propostas cada vez mais viradas para a Europa. É o caso do Mazda CX-3.

Com linhas modernas, muito dinâmicas e até arrojadas, onde encontramos faróis rasgados na frente e na traseira, jantes de liga leve em dois tons e duas ponteiras de escape nas extremidades do para-choques, o pequeno SUV cativa desde logo. No interior os bons materiais sobressaem, como o uso de pele na linha de cintura do tablier com costuras que se destacam e uma qualidade de montagem notável e percetível.

Ao volante, os comandos são de acesso fácil, com exceção do botão que comanda o sistema de infoentretenimento, que devido ás dimensões mais reduzidas do habitáculo, fica a dever uns pontos à ergonomia, ao contrário do ecrã com uma posição central que não obriga a desviar a atenção da estrada. O apoio de braço, presente nas duas versões, destoa do restante equipamento, parecendo uma solução montada à posteriori. Também o "head-up display" revela limitações, uma vez que a projeção é feita na lâmina que fica parcialmente tapada pelo volante, limitando consideravelmente a visão das informações. A boa posição de condução é facilmente encontrada e os confortáveis bancos têm um correto apoio, mesmo quando tentamos puxar pela veia mais dinâmica do modelo japonês, que não se nega a uma abordagem mais empolgante em curva. Com o motor 1.5 SKYACTIV-D de 105 cv em ambas as versões, as principais diferenças estão na resposta e, acima de tudo, na economia.

Se ambos primam por uma boa resposta e linearidade, a versão com caixa manual e tração frontal consegue melhores prestações e consumos de referência. Com uma clara vantagem na tração e a segurança que daí advém, o modelo AWD e caixa automática consegue consumir mais dois litros, embora ofereça um conforto de condução acrescido.

Importante em qualquer uma das versões do modelo da Mazda é a robustez, a qualidade e um comportamento dinâmico tipicamente japonês, que se destaca no segmento.

1499 cm³ CILINDRADA	270 Nm BINÁRIO MÁXIMO	105 cv POTÊNCIA
4,0 l/100 km COMBINADO CX-3 2WD	4,5 l/100 km REGISTADO CX-3 2WD	105 g/km EMISSÕES CO_2 CX-3 2WD
5,2 l/100 km COMBINADO CX-3 AWD	6,7 l/100 km REGISTADO CX-3 AWD	136 g/km EMISSÕES CO_2 CX-3 AWD
€ 25 164 BASE CX-3 2WD	28 008 ENSAIADO CX-3 2WD	
€ 31 292 BASE CX-3 AWD	34 928 ENSAIADO CX-3 AWD	

Comportamento dinâmico
Robustez e qualidade

Ergonomia de alguns comandos
Head-up display

VEJA TODAS AS FOTOS

PALMILHAR TRANCOSO

Sempre me recordo de ouvir dizer que [8]o frio toma o pequeno almoðo na Guarda e vai almoðar a Trancoso[-] [9]. Se [3] certo que por entre frestas correm ventos que sussurram segredos onde as histÊrias ganham forma na ess©ncia de um povo, [3] tempo de nos esgueirarmos para terras de Bandarra.

FEIRA DE SÃO BARTOLOMEU 2018
10 A 19 AGOSTO
TRANCOSO
A FEIRA FRANCA MAIS ANTIGA DO PAÍS!
desde 1273

ONDE DORMIR:

Solar Sampaio e Melo;
Solar dos Almeidas;
Hotel Turismo Trancoso;

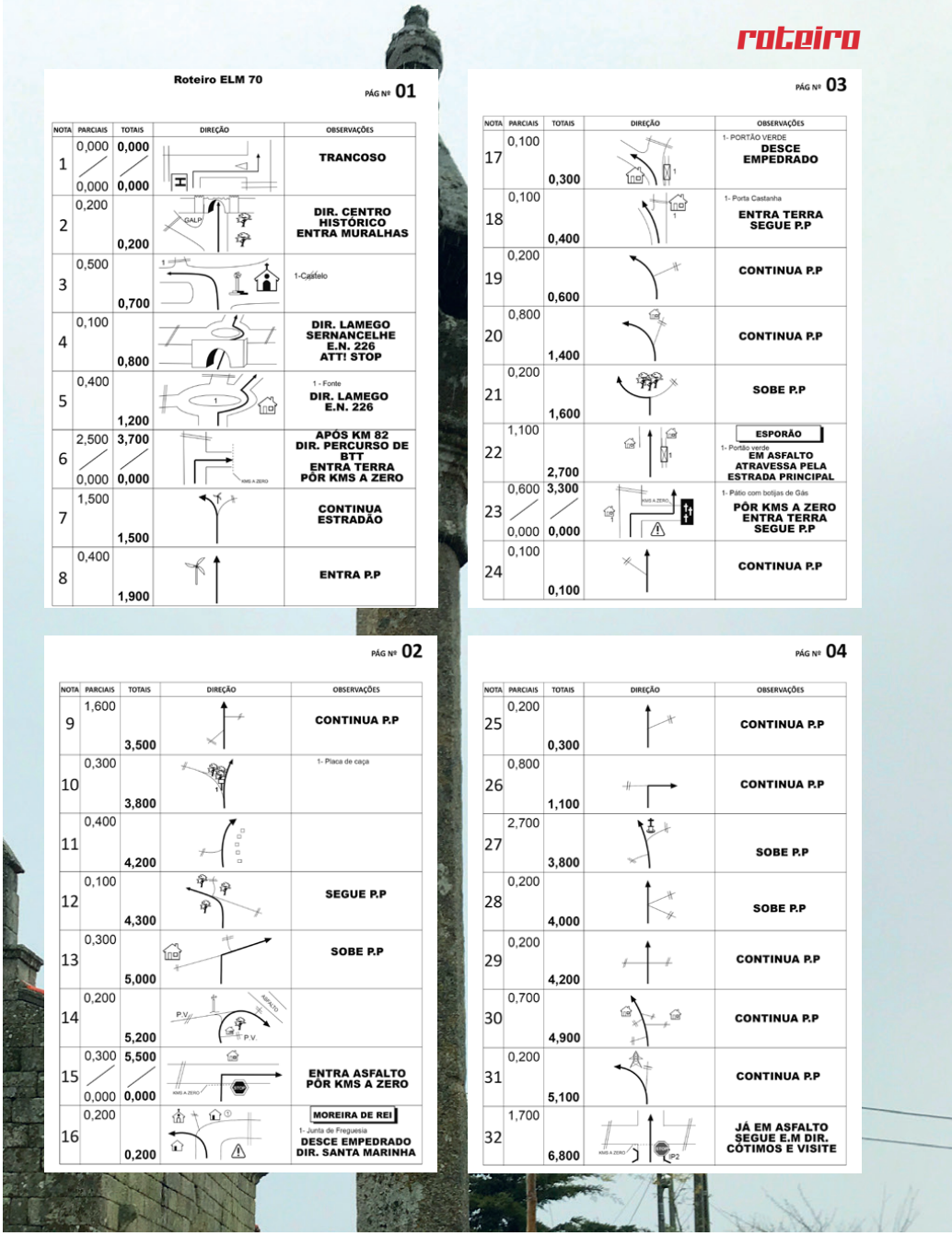
ONDE COMER:

Restaurante ˜ rea Benta;
Restaurante D. Gabriel;
Restaurante Cantinho dos Arcos;

N¾o que o apelo da fresca primavera nos possa alterar o sentido da descoberta mas porque a multiculturalidade da histÊria de Trancoso seduz pelos contornos que atravessam os tempos. O cen° rio granÄico empresta ao palco das ruelas o enredo necess° rio para recuarmos no tempo. Um passeio pelas pedras da calðada deixa-nos transparecer uma in5 nidade de sentimentos e de afetos pela histÊria do concelho. Rodeado pelas muralhas de D.Dinis, o centro histÊrico transforma-se num labirinto de pequenas lendas e de grandes conquistas por entre uma arquitetura religiosa e civil. Da batalha do Campo de S. Marcos, travada durante a crise de 1383-85, passando pela localizaðão comercial estrat³ gica, a cidade testemunha, tamb³ m ela, um passado judaico com a presenða de uma importante comunidade anterior ao reinado de D. Pedro I, tendo este concedido uma judiaria em 1364. O road-book tem inÄcio junto ao Hotel de Turismo. Levamos para companheiro de viagem o Mercedes-Benz GLC 4Matic. AcessÄvel a todo o tipo de SUV, o trajeto foi percorrido com um modelo que transporta consigo a heranða, tamb³ m ela histÊrica, de um construtor que desenvolveu uma tecnologia de traðão que permite uma mobilidade exemplar. Mesmo em terrenos mais exigentes, o desempenho da traðão e o comportamento oferecido pelo chassis revela-se um verdadeiro convite para uma aventura familiar. O espaðo, a qualidade de materiais e o equipamento encarregam-se de proporcionar uma agrad° vel viagem. A rapidez de resposta do sistema de traðão integral 4Matic permite-nos uma maior tranquilidade. A primeira parte do trajeto serpenteia as torres eÊlicas do planalto de Trancoso. A paisagem perde-se de vista entre as serranias da Marofa, da Lapa e da Estrela e os vales do CËa e do Douro. Uma imensidão de espaðo para a tranquilidade da viagem que ainda deixa espaðo para a histÊria. Logo ¦ entrada de Moreira de Rei, as memÊrias 6 uem entre o medievalismo das ruelas, a histÊria e a paixão. Mesmo antes de D. Sancho II passar por estas paragens quando ia a caminho do exÄlio de Toledo, a localidade foi referenciada ¦ ³ poca protocristÃ tendo como testemunho o conjunto de sepulturas consideradas datadas dos primeiros tempos do cristianismo na penÄnsula. O castelo, a igreja matriz e o pelourinho

complementam um historial de milhares de anos. E eis-nos chegados ao ⁵ nal do p³ riplo. O recorte da aldeia de CÊtimos, no fundo da encosta, pode at³ ser semelhante ¦ de tantos outros, mas sabendo que j° antes do s³ c. X havia refer©ncias ¦ terra e que em tempos de Visigodos j° existia um aglomerado, bem podemos pensar num sentido diferente at³ porque, um pouco mais ao lado, os romanos teriam fundado um ancestral povoado junto de uma veia termal. Vale a pena uma paragem ⁵ nal para contemplar alguma arquitetura religiosa, da igreja matriz ¦ s capelas de S. Pedro, S. Sebasti¾o e de Santo Amaro, ¦ beira de cruzeiros na encruzilhada de caminhos outrora palmilhados mais vezes. Mas antes que se faða tarde, pode regressar a Trancoso para se deleitar na gastronomia local. Trata-se da escolha de sabores que retratam as tradiðÈes seculares que, muitas das vezes, percorreram a heranða familiar nos segredos da cozinha: pratos de bacalhau, cabrito, mÄscaros, enchidos, cavacas, bolo de castanhas e as t¾o famosas sardinhas doces, com a origem numa receita conventual do Convento Santa Clara.

Por entre as memÊrias da histÊria e a modernidade, Trancoso continua a realizar as pontes necess°rias capazes de cimentarem um futuro onde a territorialidade do interior constitui um constante desa⁵ o na coes¾o das gentes do concelho.



Da rádio à Revista

O Programa Escape Livre ³ transmitido, ininterruptamente na R°dio Altitude, desde 13 fevereiro de 1973. Um programa dedicado ¦ seguranða, com³rcio, indÑstria e competið¾o automÊvel, que depressa ganhou dimens¾o nacional, a⁵rmando-se como exemplo Ñnico de longevidade no panorama radiofÊnio e catalisador de iniciativas de þmbito mais alargado, verdadeiro fenÊmeno merecedor de profundo estudo.

Em 1997, um ano antes de comemorar 25 anos do Programa Escape Livre, decidiu-se avanðar para um Jornal, que durante um ano preparasse aquele importante anivers°rio. A sua boa aceitað¾o foi o primeiro passo para um novo e ainda mais ambicioso projeto, dando lugar, em 1998, a uma revista. Uma revista diferente, mas igualmente capaz de atrair leitores e anunciantes, pelo que agora tem nas suas m¾os o nÑmero que assinala 20 anos dessa mesma publicað¾o, a Escape Livre Magazine.

Um trajeto impens°vel, mas que tal como todos os outros projetos da ⁸FamÄia⁹ Escape Livre, deve o seu ©xito ¦ persist©ncia e empenho, mas principalmente ¦ paix¾o.

Bem-Haja por estar connosco e com o Diretor Nuno Antunes e toda a sua pequena, mas pro⁵ssional, equipa. Continuem a seguir e a aguardar, com expectativa, cada Escape Livre Magazine.

Luís Celínio

FIRSTSTOP
PNEUS E SERVIÇOS RÁPIDOS

Recomendamos
BRIDGESTONE Firestone

http://anossaoficina.com/

PORQUE UM DIA TERÁ DE PENSAR NO SEU CARRO!

Visite o agente ***FirstStop*** mais perto de si!

70 OFICINAS EM PORTUGAL

BRIDGESTONE EUROPE NV/SA SUCURSAL EM PORTUGAL
Urb. do Passil, Lt. 96 A - Passil | 2890-118 Alcochete | T.: 21 230 73 50 | F.: 21 230 73 91

NISSAN

Innovation that excites

NISSAN INTELLIGENT MOBILITY

NOVO NISSAN MICRA
O CÚMPLICE PERFEITO

NOVO NISSAN MICRA

COM SISTEMA AUDIO BOSE® E CÂMARA INTELIGENTE DE VISÃO 360º

A vida é sempre mais emocionante quando temos um cúmplice. Com um design audacioso, uma personalidade marcante e as avançadas Tecnologias de Mobilidade Inteligente, o novo Nissan Micra chegou para revolucionar. Juntos, tudo é possível.
Visite-nos em **nissan.pt** e descubra mais sobre **#OCúmplicePerfeito.**

SISTEMA AUDIO BOSE® PERSONAL®

CÂMARA INTELIGENTE DE VISÃO 360°

Consumo combinado: 3,2 - 4,6 l/100 km. Emissões de CO_2: 85 - 104 g/km.