

ESCAPE

LIVRO

magazine



ESPÉCIE RARA

Mercedes-AMG G 63

MAMMA MIA!

Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio



QUE FIESTA!

Ford Fiesta ST





Consumo combinado (l/100km): 7,2 a 8,8. Emissões de CO₂ (g/km): 211 a 190. Estes valores variam consoante os opcionais escolhidos.

O novo Mercedes-Benz GLE. Todos os tipos de força.

Superação a todos os níveis. É esse o desafio aceite pelo novo GLE, que alia a força interior do seu espaço e tecnologia com a força exterior da desportividade. Um SUV inspirado no poder humano de chegar onde não se pensava ser possível. Em breve no seu concessionário Mercedes-Benz.

FALE CONNOSCO
808 200 699

Mercedes-Benz



PASSO A PASSO



Nuno Antunes

Há um ano atrás renovámos por completo esta publicação. O resultado está à vista, mas ainda que mantenhamos confiança e nos dediquemos da melhor forma que podemos e sabemos a este projeto, estamos cientes do futuro nas novas tecnologias e no online. Foi por isso que depressa estabelecemos novos objetivos. Para 2019 ficou a renovação total do nosso site, com uma forte aposta na componente de notícias, com as novidades do mundo automóvel e os ensaios, bem como todos os eventos do Clube Escape Livre. O novo site foi desenvolvido pela LOBA, grupo parceiro do Escape Livre com reputação a nível nacional

e internacional, e está agora mais apelativo, com um novo design, novas galerias de consulta intuitiva e acesso a novos conteúdos. Assim deixa de ser apenas o local onde é possível consultar toda a informação de eventos e atividades do Clube Escape Livre, e passa a ser também um portal de informação automóvel e um suporte digital a esta publicação, sem esquecer naturalmente o programa Escape Livre que mantém emissões ininterruptas desde 1973 na Rádio Altitude. A componente digital era já uma aposta forte, ainda mais reforçada agora com o arranque deste projeto, que desde já o convido a visitar em www.escapelivre.com

Esta edição tem 18 conteúdos digitais que podem ser consultados através dos QR codes ao longo dos artigos



Hyundai Kauai Electric
Lisboa - Guarda

04-05 | BREVES

06-10 | SALÃO DE GENEBRA

12-23 | APRESENTAÇÕES

- Mazda3
- Renault Scénic
- Mercedes-Benz Classe B
- Kia Proceed
- Honda CR-V
- Lexus ES
- Toyota Corolla
- Toyota RAV4

24-29 | ATIVIDADES ESCAPE LIVRE

30-31 | PILOTOS

32-35 | COMPARATIVO

- Ford Focus vs Kia Ceed

36-63 | ENSAIOS

- Mercedes-AMG G 63
- Audi Q8
- Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio
- Ford Fiesta ST
- Peugeot 508
- DS 7 Crossback
- SEAT Tarraco
- Jeep Wrangler Rubicon
- Abarth 695 Rivale

- Mercedes-Benz Classe X350d
- BMW X5 M50d
- Suzuki Jimny
- Hyundai Kauai Electric
- Range Rover Sport P400e

66 | TROFÉU C1

67-69 | ROTEIRO

70 | ENSAIOS BREVES

- Ford Fiesta Active & Citroën C4 Cactus

Produção: Organizações Escape Livre, SA | Redação: Nuno Antunes, Luís Celínio, Pinto Moreira, Susana Costa | Colaboradores Permanentes: Luís Coelho, João Fonseca, Bruno Graça | Colaboração Especial: Carlos Sousa | Fotografia: Escape Livre Magazine, AIFA, Média Digital, Luis Costa, João Cortesão e Oficiais | Vídeo: Daniel Miranda | Publicidade: Rua Marquês de Pombal, 45 - 2º 6300-728 Guarda | Tel. 271 205 285 | escapelivre@escapelivre.com | www.escapelivre.com | Design Gráfico e Paginação: Organizações Escape Livre, Lda | Impressão: Ligação Visual | Tiragem: 15.000 exemplares Suplemento nos Jornais "A Guarda" e "Diário de Coimbra" | N.º de Depósito Legal: 292878/09 | Esta edição da Escape Livre Magazine foi escrita segundo o novo acordo ortográfico.

JAGUAR I-PACE VENCE "CAR OF THE YEAR"

O prémio do Carro Internacional do Ano 2019 – "Car of the Year" – foi atribuído ao Jaguar I-Pace, numa estreia absoluta da marca inglesa, sendo a segunda vez que um carro 100% elétrico vence este galardão. O Jaguar I-Pace é o primeiro modelo 100% elétrico da marca inglesa e que tem conquistado jornalistas um pouco por todo o mundo. O SUV da Jaguar tem um excelente chassis com 400 cv e uma autonomia de 480 km em ciclo WLTP. Está disponível em Portugal com preços a rondar os 80 mil euros. O I-Pace está assente numa base totalmente nova para veículos elétricos e conta com as baterias ao centro e entre os dois eixos, conseguindo uma distribuição de massas de 50/50. Ainda que não esteja ao alcance da maioria, o Jaguar I-Pace reuniu o maior número de votos por entre os 60 membros do júri do Carro Internacional do Ano em 23 países.



MINI JOHN COOPER WORKS GP

Apesar do protótipo revelado em 2017 sobre o que seria a próxima versão especial e limitada do expoente máximo da marca a nível de performance, as dúvidas eram muitas. Agora parece haver já algumas certezas. Apenas 3000 unidades e mais de 300 cv de potência mantendo o estatuto das anteriores gerações do "MINI mais rápido e potente de sempre". Apesar de estar confirmado só para 2020, a versão final de produção deverá ser apresentada ainda este ano, muito provavelmente no Salão de Frankfurt. Tudo indica que o bloco escolhido será um 2.0 I, o primeiro quatro cilindros proveniente da divisão M da BMW. Mantendo-se a tradição no que a recordes diz respeito, a terceira edição do MINI mais rápido e potente terá ainda que estagiar no circuito de Nürburgring para bater pelo menos o record da geração anterior. As dúvidas permanecem acerca da caixa de velocidades e do sistema de tração.



DS3 CROSSBACK JÁ DISPONÍVEL

Depois do DS 7 Crossback, em ensaio na página 52 desta edição, a DS lançou o DS 3 Crossback destinado ao segmento B-SUV Premium. O modelo surge como o mais tecnológico do segmento, com equipamento de série muito completo e uma qualidade de materiais e construção premium. Com chegada ao mercado agendada para maio, a gama nacional do DS 3 Crossback compõe-se de 19 variantes, divididas por cinco níveis de equipamento nas motorizações térmicas Diesel BlueHDi e a gasolina PureTech. Antes do final do ano chegará a proposta 100% elétrica E-Tense, com 320 km de autonomia. Os preços começam nos 27 880€ do 1.2 PureTech ou 30 735€ do 1.5 BlueHDi ambos com 100 cv. Nas versões mais equipadas os valores situam-se entre 37 880€ e 38 840€. Na fase inicial de lançamento estará ainda disponível a versão especial "La Premiere", que será o topo dos topos em termos de equipamento e requinte, e estará disponível a partir de 40 975€.



DESPORTO MOTORIZADO NA ELEVEN SPORTS



Está disponível, desde o passado dia 15 de março, o novo canal dedicado ao desporto motorizado. O Eleven

Sports 3 irá garantir 150 horas de transmissão em direto de F1. A F2, F3 e Porsche SuperCup não faltarão e terão 85 horas em direto. No total serão mais de 235 horas em direto e em alta definição. Além dos conteúdos em direto, a Eleven Sports disponibilizará vários conteúdos exclusivos que irá produzir com a equipa dedicada, garantindo acesso aos bastidores da F1, e terá um programa pré-corrida dedicado a conteúdos informativos, entrevistas, curiosidades e factos históricos. Duarte Félix da Costa, Óscar Gois e João Carlos Costa compõem a equipa residente para acompanhar e relatar cada momento em cada um dos Grande Prémios de F1. Todos estes conteúdos estarão disponíveis por apenas 9,99€ por mês, o preço de subscrição dos canais Eleven Sports e que dão acesso a muitos outros conteúdos de desporto e que podem já ser subscritos em qualquer dos operadores de TV em Portugal, Meo, NOS, Nowo e Vodafone. Para além disso, está disponível a opção de streaming no site ou na app Eleven Sports nas lojas iOS e Google Play.

BRIDGESTONE A005 ELEITO “PRODUTO DO ANO”

O Weather Control A005, pneu de “quatro estações” lançado pela Bridgestone foi eleito pelos consumidores o “Produto do Ano” em 2019, destacando-se em todas as categorias avaliadas. O Bridgestone Weather Control A005 permite o controlo da condução nas várias condições climatéricas do ano, incluindo certificado para utilização na neve. O elevado número de elementos no ombro do pneu, incluindo sulcos profundos, é um dos fatores que lhe confere a melhor aderência em piso molhado na sua categoria, bem como o composto Nano Pro-Tech com elevado teor em sílica. Para responder aos principais desafios, da segurança e do desempenho em piso molhado e sob chuva, o Weather Control A005 foi testado e certificado pelo TÜV SÜD, um dos institutos europeus de testes automobilísticos mais prestigiados. O Bridgestone A005 é assim o pneu



ideal para quem vive em zonas com condições climatéricas adversas de chuvas e neve, e está disponível em inúmeras medidas de jante, entre 15 e 19 polegadas.

MATOS & PRATA CELEBRA 50 ANOS



A empresa Matos & Prata está de parabéns. Em 2019 assinala 50 anos de existência a operar nos distritos da Guarda e Castelo Branco. O início das comemorações de meio século de

existência aconteceu no dia 2 de março, na Guarda, reunindo mais de um milhar de clientes e amigos, fornecedores e antigos funcionários, que brindaram ao seu fundador, Laurindo Prata, pelo exemplo raro de longevidade e sucesso empresarial. A Matos & Prata é representante de diversas marcas como a NewHolland, Isuzu, Atlas Copco, Still e também a BMW. É com esta marca que no dia 11 de maio celebra o seu aniversário junto dos clientes mais aventureiros, os proprietários de veículos SUV. O Matos & Prata – Evento X, organizado pelo Clube Escape Livre, é um dia de encontro e diversão por fora de estrada pelas encostas da Serra da Estrela. Na qualidade de parceiro, também o Clube Escape Livre esteve presente neste grande aniversário.

RENAULT REVELA NOVO MOTOR 1.3 TCE

A Renault acaba de apresentar a sua mais recente novidade na gama de motores para 2019. O novo motor 1.3 TCE – T(urbo) C(ontrol) E(fficiency) – é o resultado da partilha de componentes entre a Aliança Renault-Nissan e o grupo Daimler e foi totalmente desenvolvido em conjunto. Com a aplicação de algumas tecnologias inovadoras foi possível aumentar a potência e o binário, diminuindo os consumos e as emissões poluentes. O resultado é um desempenho geral melhorado e agradabilidade na condução, e estará disponível em três variantes do mesmo bloco com diferentes níveis de potência, 115, 140 e 160 cv. A Renault disponibiliza a nova motorização numa gama alargada de modelos como o Mégane, o Captur, o Kadjar, o Scénic e até o Talisman.



MAZDA COM GAMA NOVA!

As principais novidades ao nível das motorizações são a introdução do motor 2.0 l a gasolina de 140 cv no Mazda6, bem como o 2.5 l de 194 cv com possibilidade de desativação de um cilindro para efeitos de poupança de combustível. No Mazda CX-3, toda a oferta de motores é alterada. O pequeno SUV passa a contar com o bloco 2.0 l a gasolina de 121 cv e o 1.8 Diesel com 115 cv que abdica da utilização de AdBlue. O SUV maior do construtor recebe o 2.0 l a gasolina com 165 cv e também o 2.5 l com 194 cv. No Diesel, mantém-se o 2.2 l com 150 cv, e a versão AWD recebe uma variante do mesmo bloco com 184 cv. O seu roadster best-seller, o MX-5, mantém os mesmos blocos mas vê as potências aumentadas em apenas 1 cv para o 1.5 l (132 cv) e em 24 cv para o 2.0 l (184 cv). Todas as novas gerações passam a poder contar com Apple CarPlay e Android auto.



SALÃO DE GENEBRA

Mais uma edição do imperdível Salão Automóvel de Genebra para o qual os construtores reservam sempre algumas novidades importantes, onde se incluem não apenas máquinas de sonho mas também modelos relevantes para os segmentos de grande volume como foi o caso das novas gerações do Renault Clio e do Peugeot 208. A edição de 2019 fica também marcada pela ausência de algumas marcas, e a tendência mantém-se entre elétricos e híbridos plug-in. Em mais de 900 automóveis em exposição destaque para os protótipos Honda E-Prototype e Fiat Centoventi a resumirem o que o futuro nos reserva. Certo é que a indústria automóvel vai mudar mais nos próximos cinco anos do que mudou talvez nos últimos vinte. O melhor mesmo é apertar o cinto de segurança. Aqui ficam as mais importantes novidades sabendo que todos os pormenores mais específicos sobre cada modelo e construtor estão disponíveis online no nosso site podendo aceder através do QR Code aqui presente.



Alfa Romeo



O Alfa Romeo Tonale foi a surpresa da marca italiana para Genebra. Ainda em forma de concept, o Tonale é um SUV médio com tecnologia híbrida plug-in e que marca assim a entrada da marca na eletrificação. O motor elétrico está acoplado ao eixo traseiro o que faz com que o Tonale receba um novo modo de condução - Dual Power - que garante a máxima potência dos dois motores com uma tração integral. Não existem ainda muitos mais dados nem data de início de produção, mas quando chegar irá de certeza apaixonar muitos com o seu estilo arrebatador.

Audi

O construtor alemão expôs este ano um conjunto de híbridos plug-in para as gamas A6, A7, A8 e Q5 que combinam o motor 2.0 TFSI com uma bateria que proporcionará uma autonomia a rondar os 40 km. Devem chegar ao mercado no final do ano. Também com destaque no stand da Audi estiveram os protótipos Q4 e-tron, que antecipa um SUV médio a lançar em 2020, o e-tron Sportback, uma nova carroçaria do modelo lançado no final de 2018 e o e-tron GT, uma berlina de quatro portas, elétrica e que deverá originar um topo de gama.



BMW

A marca de Munique não fugiu à vaga Plug-in e mostrou o X3 xDrive30e e o 330e, equipados com motor 2.0 l a gasolina com 252 cv de potência combinada e uma autonomia em modo elétrico de 60 km. Também o X5 xDrive45e e o 745e marcaram presença no espaço da BMW, apresentando 394 cv e uma autonomia de 80 km recorrendo à bateria. Além da motorização híbrida, o Série 7 sofreu uma remodelação estética e de conteúdos tecnológicos para o manter atual face ao mercado.



Citroën

A comemorar 100 anos, a Citroën mostrou um dos mais interessantes protótipos que vimos na cidade suíça, o Ami One, um quadriciclo para dois ocupantes que será alugado através de plataforma de car-sharing em diversos tipos de modalidades sobre o conceito de "5 minutos ou 5 anos". Não precisa de carta de condução, é 100% elétrico, muito compacto e possui um grande potencial em utilização citadina. Uma das suas particularidades é o facto de ser simétrico, o que reduz o número de componentes e custo de produção.

Cupra

A marca desportiva da SEAT expôs em Genebra o Formentor, um protótipo que antecipa um SUV coupé e que constituirá o primeiro modelo independente da marca. Equipado com uma motorização Plug-in com 245 cv, deverá estar no mercado em 2020. Também no stand da Cupra esteve uma versão especial do CUPRA Ateca, com jantes distintas e um escape Akrapovic.



Fiat

A celebrar 120 anos, a Fiat surpreendeu tudo e todos com um concept modular e original fiel aos valores da marca de simplicidade e acessibilidade a todos. O Fiat Centoventi é 100% elétrico e totalmente configurável, seja no momento da aquisição, seja à posteriori. Traz apenas uma bateria com capacidade para 100 km. No entanto, podem ser adquiridas ou alugadas até quatro baterias adicionais, com um aumento de 100 km por cada bateria. Na frente, as antigas aberturas verticais dão lugar ao indicador de carga da bateria em LED e a tomada de carregamento está no centro da zona inferior do para-brisas, equidistante dos dois lados para simplificar o carregamento. Vale a pena ler todos os pormenores do Fiat Centoventi online no nosso site, acedendo no QR Code.



Honda

A Honda revelou a versão final do concept pensado para a vida urbana, e que sai fora dos padrões do construtor. O Honda E Prototype, insere-se no segmento B e aposta num estilo depurado e num interior 100% digital com ecrãs que vão de um lado ao outro do interior. Antecipa-se uma potência de cerca de 100 cv e uma autonomia de 200 km em ciclo WLTP. Previsto para 2020, o Honda E Prototype pretende satisfazer as necessidades da vida moderna, com um estilo sofisticado, tecnológico mas simultaneamente simples e fácil de usar. A Honda já recebeu 15 mil registos de interesse para aquisição da versão final do Honda E Prototype.



Jeep

Novidades na Jeep com duas propostas plug-in para o Renegade e Compass mas inéditas no tipo de solução. Ao contrário do habitual em que o eixo dianteiro está ligado ao traseiro através do diferencial, aqui o motor elétrico impulsiona o eixo traseiro e o motor a combustão (1.3 l) o eixo dianteiro. O sistema está, no entanto, concebido para manter sempre uma reserva de carga na bateria de forma a garantir sempre a tração integral e ainda melhorar a performance em fora de estrada, mantendo o ADN da marca focado na evasão, aventura e liberdade. A potência combinada atinge os 240 cv e são garantidos 50 km de autonomia em modo elétrico e consumos a rondar os 2 l/100 km.

KIA

Uma das novidades da marca foi o novo Kia e-Soul, que abandona os motores a combustão. Vão estar disponíveis, já no primeiro trimestre de 2019, duas versões com autonomias e potências diferentes à semelhança do seu conterrâneo Hyundai Kauai Electric que ensaiamos nas páginas 62 e 63 desta edição. O Kia Niro, nas versões Hybrid e Hybrid Plug-in está agora mais inspirado no e-Niro recebendo um exterior redesenhado. A marca apresentou ainda um protótipo totalmente elétrico, o Imagine, uma fusão futurista de vários segmentos: trata-se de um *sedan coupé* com elementos estilísticos de *crossovers* e SUV e onde sobressaem os bancos invulgares e finos e os 21 ecrãs móveis de alta resolução.



Mercedes-Benz

A Mercedes levou até ao seu espaço uma catadupa de novidades, a começar pela CLA Shooting Break que está mais comprida e com mais 10 l de bagageira. Partilhará motores com o CLA e chega ao mercado nacional depois do verão. O GLC recebeu o seu facelift e além das alterações estéticas ganhou novos motores e um novo info-entretenimento. Deverá chegar a Portugal em julho. A marca de Estugarda mostrou também o EQ V, um modelo elétrico baseado no Classe V e várias versões AMG tais como o S65, que marca a despedida do V12 e os GLE 53 AMG com 435 cv e AMG GT-R Roadster de 585 cv, este último numa edição limitada a 750 exemplares.



Mazda

A Mazda guardou até ao último minuto o segredo preparado para o Salão de Genebra, o seu novo SUV. O CX-30, modelo que partilha plataforma com o novo Mazda3, vai integrar a gama de SUV da marca já este ano e posiciona-se entre o CX-3 e o CX-5. Com 4,40 m de comprimento, 1,80 m de largura e 1,54 m de altura, o Mazda CX-30 apresenta um estilo mais desportivo e dinâmico mas sem prejudicar o espaço interior, nomeadamente para os ocupantes do banco traseiro, que dispõem de uma melhor acessibilidade. Elegância é a palavra de ordem para o novo SUV da Mazda.



SEAT

A marca de Martorell levou dois veículos elétricos à exposição helvética. O El-Born é a versão da SEAT para a plataforma a estreitar pelo VW ID e são estimados 204 cv e uma autonomia de 420 km. Foi também a primeira vez que pudemos ver como será o interior da família de elétricos do grupo alemão. Por fim, a SEAT mostrou o Minimó, um quadriciclo com apenas 2,5 metros, com propulsão elétrica e que se apresenta como um estudo para a mobilidade do futuro.



Nissan

Sem modelos novos para apresentar e com o facelift do Micra recém chegado ao mercado, a Nissan mostrou o IMQ concept que deverá mostrar algumas das ideias da próxima geração do Qashqai. Este protótipo está equipado com o sistema e-Power que utiliza um motor a gasolina como gerador de energia para as baterias.

Polestar

O Polestar 2 é o primeiro modelo 100% elétrico do Volvo Car Group e marcou presença em Genebra com especial destaque. É um modelo de cinco portas assente na plataforma CMA e tem dois motores elétricos capazes de ultrapassar os 400 cv, e uma bateria com 78 kWh de capacidade que garante autonomia de 500 km. O arranque de produção está previsto para o início de 2020 e, tal como acontece com o Polestar 1, poderá ser adquirido online. O preço da versão de lançamento deverá rondar os 60 mil euros.



Peugeot

O espaço da Peugeot em Genebra foi um dos que concentrou mais destaque e tudo por culpa do novo Peugeot 208, que assume linhas arrojadas, jovens e dinâmicas aproximando-se do estilo dos SUV do construtor. O pacote tecnológico do interior é grande com a adoção de uma nova geração do i-Cockpit com informação em vários níveis (3D). Um sem número de soluções LED e melhores materiais também se destacam na nova geração. Antes do final do ano chegará com todas as versões, incluindo a e-208 100% elétrica com 136 cv e que recorre a uma bateria de 50 kWh para garantir 340 km de autonomia em ciclo WLTP. Para além deste, o 508 Engineered by Peugeot Sport e o concept e-legend também marcaram presença.



Renault

Aguardada há já algum tempo, a Renault conseguiu guardar até Genebra a revelação da 5ª geração do Clio. O modelo manteve linhas idênticas mas aproximou-se das restantes gamas do construtor e aposta forte no interior e nas tecnologias. O espaço aumentou, o conforto evoluiu e o painel de instrumentos recebeu um ecrã digital de 9,3". A qualidade de construção e aerodinâmica também foram melhoradas. Para além das motorizações 1.0 TCe e a nova 1.3 TCe, disponíveis em setembro, o novo Clio será o primeiro modelo a receber a nova tecnologia híbrida denominada de E-TECH que, segundo o construtor, em cidade será capaz de utilizar somente a parte elétrica em 80% do tempo. Esta chegará apenas em 2020.



Skoda

A Skoda esteve presente em Genebra com algumas estreias, como o Kamiq e o Scala, para além de um concept, o VISION iV. Os dois primeiros estão prontos para chegar ao mercado nacional, enquanto o outro é a visão do construtor para a futura família elétrica da Skoda. O Kamiq é o mais pequeno SUV do construtor a juntar-se à gama mas reclama as melhores cotas de habitabilidade do segmento. O Scala é a outra proposta da Skoda que também pretende oferecer mais espaço no segmento C.



Toyota

A casa nipónica tinha em grande destaque no seu stand, a estreia europeia do Supra. O regresso de um nome mítico faz-se com um desportivo de tração atrás, dois lugares e um motor 3.0 l de seis cilindros com 340 cv. Está prometida uma distribuição de pesos muito equilibrada, algo a confirmar em setembro. Dentro da gama Corolla foram divulgadas duas novas versões, a Touring Sports Trek, vocacionada para atividades ao ar livre e a GR Sport, com um visual mais desportivo.



OS SONHOS EM GENEVRA...

KOENIGSEGG



O construtor sueco levou até Genebra o substituto do Agera. Com 1600 cv extraídos do motor 5.0 I V8 o Jesko tem o nome do pai do fundador da empresa, Christian von Koenigsegg possui um caixa de velocidades super rápida, denominada Light Speed transmission com 9 relações.

ASTON MARTIN

A versão final do Valkyrie concentrou muitas atenções. Com uma aerodinâmica sem quaisquer limitações regulamentares e com 1800 kg de downforce, junta-se um V12 atmosférico acoplado a um sistema KERS similar aos dos Fórmula 1. O V12 concebido pela Cosworth produz 1000 cv às 10.500 rpm e tem apenas 204 kg. Todo este arsenal será transmitido às rodas traseiras por uma caixa sequencial e uma relação peso/potência de 1/1. Tudo isto num carro homologado para circular em estrada. Apenas 150 serão produzidos (mais 25 exclusivamente para pista).



BUGATTI

La Voiture Noire foi a surpresa da Bugatti. Um modelo inspirado no clássico 57 SC Atlantic e que impressiona não só pelas suas dimensões, mas pelos números. Motor 8.0 I, W16 com 1500 cv e 1600 Nm de binário, e claro... 11 milhões de euros, mais impostos... Se está a fazer contas esqueça, só há um e está vendido!

PININFARINA



Aguardado para Genebra, o Battista é um super-carro totalmente elétrico (utiliza a base técnica da Rimac) com quatro motores, um em cada roda, e debita uns suaves 1900 cv e 2300 Nm de binário. Estima-se uma aceleração 0-100 km/h em 2 segundos e se continuarmos com o pé no fundo, chegamos aos 300 km/h em 12 segundos!

FERRARI



Nas hostes de Maranello pudemos ver o F8 Tributo, uma evolução do 488 que presta uma homenagem à linhagem de motores V8 da marca italiana. Tem 720 cv e os faróis quádruplos na traseira são uma novidade também.

LAMBORGHINI

Apresentou-se em Genebra o novo Huracán Evo, aqui na versão Spider. Com melhorias a vários níveis, o V10 de 5.2 I passou a debitar 640 cv e 600 Nm de binário, o que lhe permite acelerar dos 0 aos 100 km/h em 3,1 segundos e alcançar os 325 km/h de velocidade máxima.



BRIDGESTONE

Controle a sua viagem, mesmo em dias de chuva.



TURANZA T005

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



O melhor da sua gama em aderência em piso molhado

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



Classificações de rotulagem surpreendentes

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



Tempo de vida útil superior

Quilometragem significativamente melhorada face ao modelo anterior**

NOVO



* Com a mais elevada classificação para travagem e curvas em piso molhado atribuída pelo organismo de teste de pneus e certificação, TÜV SÜD. Referência: Comparativamente ao desempenho dos 4 principais concorrentes no mesmo segmento: Michelin Primacy 3, Continental Premium Contact 3, 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 Pöchlarn, no pneu medida 205/55 R16 91V. Pneus adquiridos pela TÜV SÜD no mercado europeu. Carro do teste: VW Golf 7. Relatório n.º [713112819]

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

MAIS AMBIÇÕES

MAZDA3

A quarta geração do Mazda3 marca o arranque de uma nova geração de veículos do construtor, e chegou ao mercado com dois níveis de equipamento e os novos motores SKYACTIV, com preços a partir dos 26 410 euros.



Desde a sua introdução, em 2003, foram vendidas em todo o mundo mais de seis milhões de unidades do Mazda3, um milhão das quais no mercado europeu. Em Portugal o Mazda3 também tem um relevante papel nas vendas do construtor que prevê conseguir atingir as 500 unidades em 2019, feito apenas conseguido em 2017.

O Mazda3 é o primeiro modelo de produção a adotar a versão evoluída do *design* KODO. Mais simplificada, transmite luxo no interior e exterior, seja na versão *hatchback*, já disponível, seja no mais elegante

sedan, no mercado nacional em junho. As novas linhas apostam num estilo mais arrojado e menos conservador face à anterior geração. O *design* frontal aproxima-se do chão e reduz o espaço entre as rodas e os guarda-lamas. Os faróis rasgados contam com um desenho dinâmico e simples e as laterais aboliram quaisquer linhas desnecessárias. O interior incorpora o ideal "menos é mais" da evolução do *design* KODO, com novas linhas e materiais elegantes. A funcionalidade também foi toda revista. A posição de condução, o novo banco que permite uma postura mais natural, o acesso à consola central e à caixa de velocidades, tudo foi repensado.

O interior conta com um ecrã TFT de 7", alinhado com o Active Driving Display projetado no para-brisas, concentrando a informação mais relevante. Dispõe ainda de um grande ecrã central de 8,8" com funcionalidade de ecrã dividido para melhor operacionalidade. A versão do Mazda Connect melhorou o reconhecimento de voz e a navegação. Está também melhor insonorizado e as colunas do sistema áudio foram reposicionadas de forma a melhorar o som.

No campo da segurança ativa e passiva apresenta diversos novos sistemas. Desde logo o Driver Monitor System (DMS) para deteção da fadiga, o Front Cross Traffic Alert que oferece mais



segurança nos entroncamentos, e o Cruising & Traffic Support que assiste o funcionamento do acelerador, dos travões e direção. O opcional sistema Intelligent Speed Assistance, evita excessos de velocidade não intencionais, o novo sistema de câmara 360° View Monitor (opcional), e os novos faróis dianteiros Adaptive LED, para melhor visibilidade. A segurança também foi melhorada com a rigidez e leveza da carroçaria, de aços de ultra resistência, medidas de absorção de impactos nos materiais, bancos dianteiros desenhados para reduzir lesões no pescoço em caso de acidente e melhorar a postura, novos airbags para o condutor, nomeadamente nos joelhos, novos cintos de segurança e revisão da estrutura do capô para reduzir ferimentos causados aos peões.

O novo Mazda3 recebe as novidades do construtor, com o Diesel SKYACTIV-D 1.8 l com 116 cv e consumo combinado entre 4,8 e 5,7 l/100 km com emissões de CO₂ de 130 a 151 g/km. A gasolina está disponível o SKYACTIV-G 2.0 l, assistido pelo novo sistema Mazda M Hybrid (semi-híbrido, com sistema elétrico paralelo de 24V), desenvolvendo 122 cv. O consumo médio de combustível situa-se entre

6,0 e 6,7 l/100 km, com emissões de CO₂ entre os 136 e os 152 g/km. Ambos os motores estão disponíveis com caixa manual de seis velocidades SKYACTIV-MT ou caixa automática de seis velocidades SKYACTIV-Drive. No final de 2019, o novo Mazda3 será o primeiro modelo de produção a ser equipado com o motor SKYACTIV-X.

Tudo foi repensado na conceção do novo Mazda3

Os preços do Mazda3 *hatchback* começam nos 26 410 € com o motor SKYACTIV-G 2.0 l e nível de equipamento Evolve. O Diesel, com o SKYACTIV-D 1.8 l Evolve, inicia-se nos 30 305 €. A versão de topo é o SKYACTIV-D 1.8 l Excellence, por 38 364 €, com caixa automática. Durante a apresentação internacional do Mazda3 que decorreu em Portugal a marca anunciou já os preços da versão *sedan*, apesar de só iniciar comercialização em junho. O nível de equipamento Evolve associado ao SKYACTIV-G inicia-se nos 26 442 €, e o Excellence nos 31 812 €. O SKYACTIV-D só estará disponível no nível de equipamento Evolve com caixa manual e terá um valor de 30 307€.



SEM PRECONCEITOS!

RENAULT SCÉNIC

O Renault Scénic regressa a Portugal melhor que nunca. Habitabilidade e funcionalidade são as palavras de ordem, com um estilo arrebatador, novos motores e Classe 1 nas portagens, a partir de 30 770€.

Depois de já ter em comercialização a versão Grand Scénic, a nova exceção das portagens veio permitir a introdução do Scénic no mercado nacional, já que passa a ser considerado classe 1 nas portagens, quando associado ao dispositivo de Via Verde.

O modelo cresceu em todas as dimensões face à anterior geração. Com bons níveis de espaço e acessórios, e com as melhores cotas de habitabilidade do segmento, o Renault Scénic tem 572 l na bagageira, e que podem ser extensíveis aos 720 l com o deslizamento da segunda fila de bancos. Para além disso, contamos com 63 l de espaços para objetos espalhados por todo o habitáculo, incluindo os alçapões por baixo dos pés dos passageiros. O sistema de rebatimento dos bancos pode ser feito individualmente através dos comandos no porta-bagagens, ou mesmo através do sistema R-Link operado nos lugares da frente. O modelo está ainda recheado de equipamentos tecnológicos e de segurança que facilitam a vida no dia-a-dia, alguns deles em estreia. A conferir ao Scénic um aspeto moderno e apelativo estão também as jantes de 20 polegadas de série e a carroçaria bi-tom, para além da inspiração no concept R-Space apresentado em 2011.

No interior, para além do espaço, já referido temos um nível de conforto assinalável, com os bancos

herdados do Renault Espace, e que contam com oito regulações elétricas, para além das funções de massagem e aquecimento. O banco do passageiro dianteiro pode assumir a função de mesa e a consola central deslizante que oferece iluminação e várias tomadas - USB, 12 V e jack. O ecrã de 8,7" integra todas as funções do automóvel, e através do R-LINK 2 podem ser selecionados diferentes modos de condução e o sistema de som BOSE também está disponível.

O Renault Scénic nasceu em 1996, e desde então vendeu mais de 40 mil unidades em Portugal

Disponível com as novas motorizações 1.3 TCe está disponível com três níveis de potência, 115, 140 e 160 cv. Surge também um novo bloco 1.7 l Diesel com versões de 120 e 150 cv. A caixa automática EDC de sete relações está disponível na maioria das versões. Os preços começam nos 30 770€ para a versão TCe 115 cv com nível de equipamento Limited e vão até aos 42 650€ do BluedCi de 150 cv com caixa automática.

A Renault não só acredita que ainda há compras racionais, como estas não têm obrigatoriamente de se traduzir em automóveis pouco apelativos e entediantes na sua condução. Para aqueles que preferem a escolha racional, têm no Renault Scénic uma proposta inegavelmente interessante.



(RE)CONQUISTAR

MERCEDES-BENZ CLASSE B

A nova geração do Classe B tem uma aparência mais dinâmica e oferece mais espaço com melhores níveis de conforto e equipamento de topo, incluindo o novo sistema MBUX.

Criado para as famílias, o Classe B foi conquistando adeptos, nomeadamente femininos, através de uma posição de condução mais alta, maior espaço a bordo e dimensões compactas para o dia-a-dia na cidade. As semelhanças com o irmão Classe A são óbvias, nomeadamente no interior com a introdução do novo sistema MBUX. Com uma posição de condução mais alta face ao Classe A, com o qual partilha plataforma, o novo Classe B aumentou ligeiramente as suas dimensões e tem uma maior distância entre eixos. A linha de tejadilho ligeiramente rebaixada bem como as novas jantes de liga leve, conferem-lhe um aspeto mais apelativo face à anterior geração.

O interior evoluiu não só ao nível tecnológico, como de qualidade de construção e materiais. O sistema de info-entretenimento com ecrãs independentes está disponível em várias versões com diferentes dimensões para os dois ecrãs. Os bancos são mais amplos, com uma posição mais plana, o que favorece o conforto, e o espaço em largura aumentou significativamente. A capacidade da bagageira diminuiu

ligeiramente, mas o portão elétrico é de série, com opção de abertura por movimento do pé. Os bancos traseiros têm uma configuração 40/20/40 e permitem o rebatimento. Ao nível tecnológico e de segurança, a Mercedes-Benz recheou o novo Classe B dos mais evoluídos sistemas de assistência à condução, fornecendo assim um dos mais altos níveis de segurança ativa no segmento com funções oriundas do Classe S. Consoante a versão, estão disponíveis várias opções para a suspensão, incluindo uma suspensão rebaixada e uma suspensão com amortecimento adaptativo ativo, que permite ao condutor controlar a afinação dos amortecedores através do controlo DYNAMIC SELECT.

A nova geração conta com uma aparência mais dinâmica e moderna

São várias as opções de motores para o novo Classe B. Para além do 1.5 l com dois níveis de potência - 95 e 115 cv - a oferta Diesel é complementada com o bloco 2.0 l com 150 e 190 cv, 16% mais leve e que cumpre já todas as mais recentes normas anti-polução. A gasolina, o novo motor de quatro

cilindros e 1.3 l tem também dois níveis de potência, 136 e 160 cv. Estão também disponíveis caixas automáticas. Mais tarde está prevista e confirmada uma versão híbrida plug-in - B250e. Anuncia uma autonomia em modo elétrico entre 50 e 70 km com uma potência combinada de 265 cv.

O novo Mercedes-Benz Classe B está disponível com três níveis de equipamento - Style, Progressive e AMG - com preços a iniciar nos 34 750€ do B200. O B180d está disponível por 35 100€.

Mantendo o formato de monovolume, mas com uma estética mais consensual, o novo Classe B reúne agora argumentos de topo para conquistar novos clientes e reconquistar os da anterior geração.



CONSULTE AQUI TODA A
INFORMAÇÃO



SHOOTING BRAKE

KIA PROCEED

A Kia Proceed aposta no *design* e nas tecnologias sem deixar de lado a funcionalidade. A Shooting Brake da Kia veio para arrasar, com preços desde 25 090€.

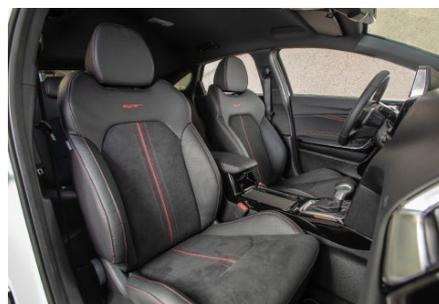


A Kia Proceed é uma das peças fundamentais para ajudar a Kia a atingir o seu objetivo - aproximar-se ao máximo das marcas premium. A primeira Shooting Brake vinda de uma marca generalista apresenta argumentos para deixar a única adversária - a Mercedes-Benz CLA Shooting Brake - no tapete.

Depois do Kia Stinger, o novo porta-estandarte da marca que tem dado muito que falar, a nova geração do Ceed apresentou-se como uma grande evolução face à anterior, sendo um dos modelos mais importantes e de maior volume de vendas, ao contrário do primeiro, que é uma afirmação das capacidades do construtor em termos de *design*, qualidade e muito mais...

O Kia Ceed, apresentado no verão de 2018, revelou-se um produto à altura dos melhores do segmento, mas a marca sul-coreana foi mais longe. Para além do Ceed de cinco portas e da Station Wagon, a Kia aproveitou a mesma plataforma para apresentar uma versão Shooting Brake. O resultado é esta elegante e arrebatadora Kia Proceed.

O aspeto desportivo, o *design* apurado, as inúmeras tecnologias e ainda características que lhe permitem uma



utilização familiar são os fatores chave para o sucesso do modelo que concilia estilo com funcionalidade.

Face à versão Station Wagon, com a qual partilha plataforma, a Kia Proceed tem menos 4 cm de altura ao solo, é 5 cm mais comprida e ligeiramente mais baixa, com uma linha de tejadilho que termina no spoiler traseiro enquanto o pilar C acompanha os frisos cromados da zona das janelas. Para garantir um comportamento eficaz, a Proceed conta com afinações de suspensão próprias e uma altura ao solo 5 mm mais baixa do que no Ceed 5 portas e Sportswagon.

O espaço interior não sofre demasiado e face à sua adversária, a Mercedes-Benz CLA Shooting Brake, só não tem melhores valores no espaço para a cabeça nos lugares da frente, pois em tudo o resto apresenta valores fran-



camente superiores em espaço, tanto para ocupantes como para bagagem, com 594 l de capacidade de carga e uma bagageira com inúmeras divisórias para objetos de várias dimensões.

A Kia Proceed promete revolucionar o mercado das carrinhas

A Kia Proceed só está disponível em duas versões - GT e GT Line - que apresentam ligeiras alterações em pormenores aerodinâmicos e frisos no exterior e essencialmente as costuras e pespontos a vermelho no GT. Esta é a versão mais apimentada da Kia Proceed, com um bloco 1.6 T-GDi com 204 cv a permitir outro tipo de entusiasmo ao volante.

No que diz respeito a motores, a Kia Proceed conta com as duas motorizações a gasolina T-GDi, o 1.0 l 120

cv com caixa manual e com um consumo médio anunciado de 5,4 l/100 km, e o 1.4 l 140 cv com caixa manual de seis velocidades ou automática de sete com dupla embraiagem, com consumos entre os 5,9 e os 5,7 l/100 km. A versão Diesel conta com o 1.6 l de 136 cv também disponível com as duas caixas de velocidades - manual ou automática - e com consumos de 4,3 l/100 km. Para além destas, a versão GT já referida com o 1.6 l e 204 cv, igualmente com caixa manual ou 7DCT, atinge uma velocidade máxima de 225 km/h e cumpre os 0-100 km/h em 7,5 segundos com caixa manual. Os consumos anunciados rondam os 6,2 l/100 km.

Tal como na restante gama Ceed, estão disponíveis de série inúmeros sistemas de ajuda à condução como sejam o alerta de tráfego à retaguarda, estacionamento automático, detetor de

ângulo morto, cruise control adaptativo com Stop&Go, assistente de fila de trânsito e alerta de colisão frontal, manutenção de faixa de rodagem, assistente de máximos, alerta de fadiga do condutor, e conectividade com Apple CarPlay e Android Auto, entre outros.

A Kia Proceed está disponível com campanha de lançamento no valor de 4650€ para as versões a gasolina e 5300€ para a versão Diesel e com a penalização de impostos que se instalou no segmento D, esta é uma proposta que pode vir a ser uma opção válida, e promete revolucionar o mercado das carrinhas. Ainda durante o ano de 2019 está ainda previsto um SUV derivado da plataforma do Ceed.

À semelhança de todos os restantes produtos da marca, também a Proceed conta com a garantia de 7 anos ou 150 mil km.

REGRESSO AO PASSADO

HONDA CR-V

O sétimo modelo mais vendido em todo o mundo durante 2018 chega agora à sua 5ª geração, e para além de marcar o regresso da Honda às motorizações híbridas, é o primeiro passo para o objetivo de eletrificar toda a gama até 2025.

Nascido em 1997, o Honda CR-V sempre foi sinónimo de espaço e conforto, o que ao longo das quatro gerações anteriores conquistou mais de cinco mil clientes. Com linhas exteriores completamente renovadas, nas quais sobressaem os vincos e contornos demarcados, o novo modelo é mais largo e tem uma maior distância entre eixos. A evolução interior é também notória, e a segunda geração do sistema de info-entretenimento e conectividade Honda Connect tem uma utilização mais intuitiva e melhorada e integra Apple CarPlay e Android Auto. O novo CR-V recebeu também os mais avançados sistemas de segurança do construtor.

A grande novidade é, no entanto, o abandono do Diesel e a introdução de uma inédita versão híbrida que usa a tecnologia i-MMD exclusiva do cons-

trutor. O sistema usa dois motores elétricos, um como gerador e outro como propulsor e um motor 2.0 l a gasolina. Para além destes existe uma bateria e uma transmissão de relação fixa que permite poupar peso e proporcionar uma transferência de binário mais suave. A potência combinada é de 184 cv com consumos anunciados de 5,3 l/100 km. O sistema difere de tudo o que é utilizado em outras soluções híbridas e está focado na eficiência.

O sistema i-MMD da Honda é único e exclusivo e oferece uma experiência diferente

A tecnologia exclusiva i-MMD da Honda permite mudar, de forma automática e inteligente, entre os três modos de condução - EV, Híbrido e Combustão. No primeiro, o conjunto de baterias de íões de lítio alimenta o motor elétrico de propulsão e é capaz de percorrer até 2 km. O modo Híbrido é o modo onde o motor de combustão fornece energia ao gerador que, por sua vez, a fornece ao motor elétrico. No modo Combustão, o motor de combustão está ligado diretamente às rodas motrizes através de uma embraiagem de bloqueio.

Segundo a marca, na maior parte das situações de condução urbana, o CR-V Hybrid alterna entre modo híbrido e EV, oferecendo a melhor eficiência. Em modo híbrido, o excedente de potência do motor a gasolina também é usado para recarregar o conjunto de baterias através do gerador.

A uma velocidade de 60 km/h, o CR-V Hybrid funciona em modo EV durante mais de metade do tempo. A 100 km/h, está em modo EV durante cerca de um terço do tempo. O "cérebro" do sistema i-MMD decide quando alternar os modos de forma a maximizar a eficiência, mas sem perturbar a condução ou exigir qualquer ação.

Para além deste, existe ainda uma versão apenas a gasolina com o motor 1.5 l, disponível com caixa manual e automática. Existem quatro níveis de equipamento, sendo que o de topo só está disponível na versão híbrida. Ambas as versões têm variantes 4x4, mas apenas o 1.5 l está disponível na configuração de sete lugares. Os preços começam nos 32 950€ para o 1.5 l e nos 38 500€ para a versão híbrida. De acordo com a nova exceção à lei das portagens, as versões 4x2 são consideradas Classe 1 apenas com dispositivo de Via Verde.



NOVO PEUGEOT RIFTER THE DAY IS YOURS



PEUGEOT i-Cockpit®

MODULARIDADE

ATÉ 7 LUGARES

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

O OUTRO PREMIUM...

LEXUS ES

A Lexus acaba de lançar o novo ES 300h, modelo híbrido que combina conforto, sofisticação e luxo desportivo e é o sedan mais popular da marca de luxo da Toyota, que totaliza mais de 2,3 milhões de vendas a nível global.

Depois de seis gerações de sucesso, a primeira delas em 1989, a sétima geração do Lexus ES é um modelo chave para a marca ambicionar o objetivo de 100 000 vendas anuais de automóveis novos na Europa até 2020.

O novo ES foi construído sobre a nova plataforma Arquitetura Global-K (GA-K), que cria uma linha de capot mais baixa, e é mais longo, mais baixo e mais largo do que o seu antecessor, tendo ainda maior distância entre eixos. Para além desta plataforma aumentar o conforto e a aerodinâmica, também conta com suspensão revista, novos amortecedores de controlo dinâmico e direção assistida eletricamente.

O ES é o sedan mais popular e vendido da Lexus

O interior centra o cockpit no condutor através do ecrã central, do quadro de instrumentos e do *head-up display*. Há apoios de braço que deslizam sob os seus cotovelos, acionados a partir do volante. Conta com novos bancos, e a posição de condução foi aperfeiçoada e revista, do volante aos pedais. O sistema de navegação dispõe um

ecrã multimédia de 12,3" e controlo *touchpad* de segunda geração. A insonorização é excepcional e conta com a estreia do sistema Mark Levinson PurePlay, um sistema *surround* de 17 altifalantes que pretende assegurar o mais puro som a todos os passageiros.

O novo Lexus ES 300h está equipado com a quarta geração do sistema Self-charging Lexus Hybrid Drive. Ficam assim asseguradas prestações de resposta imediata, consumos e emissões mínimas para um *sedan* de luxo de tamanho médio. O motor de quatro cilindros a gasolina de 2.5 l, acoplado a um motor elétrico mais leve, cria uma potência combinada de 218 cv. O Lexus Safety System + foi significativamente melhorado com funções adicionais. O Lexus CoDrive já fornece nível 2 de condução autónoma.

Esta é também a primeira geração do Lexus ES a dispor de versões F SPORT, com estilo e elementos desportivos, suspensão variável adaptativa e os modos de condução adicionais Sport S e Sport S+. As versões F SPORT acrescentam um spoiler traseiro sobre a tampa da bagageira, logótipos próprios e uma faixa inferior escura e jantes de 19 polegadas.



Em Portugal contamos apenas com a motorização híbrida, em seis versões: Business, Executive, Executive Plus, F Sport, F Sport Plus e Luxury. Os preços iniciam-se nos 61 317 € para o Business e vão até aos 77 321 € do nível Luxury.



O REGRESSO DE UM ÍCONE!

TOYOTA COROLLA

São 53 anos e 11 gerações que separam o primeiro Toyota Corolla da geração atual, interrompida nos últimos anos com o Auris, modelo que agora termina. Ainda assim, e desde 1966, o Corolla vendeu 45 milhões de unidades.

Em 2019, a Toyota decide avançar com a 12ª geração do modelo de sucesso, várias vezes no primeiro lugar do ranking mundial de vendas, e apresenta a nova gama nas carroçarias Hatchback, Touring Sports e Sedan. Com esta tríade, a Toyota quer abraçar 62% das preferências do mercado. A aposta continua a ser a durabilidade e a funcionalidade de um carro familiar, agora com reforço no requinte e nas soluções híbridas. Na base do novo Corolla está a plataforma TNGA GA-C, que reduziu o centro de gravidade, aumentou em 60% a rigidez da carroçaria, e diminuiu em 40% a fricção da suspensão. O resultado é um maior prazer de condução, melhor comportamento, estabilidade e redução da vibração. O conforto é conseguido também com o sistema de suspensão variável adaptativa e complementado com o sistema de seleção de modos de condução.

Três carroçarias e três personalidades diferentes

As alterações principais vão para as novas linhas desportivas dos Hatchback e Touring Sports (TS), reposicionamento do conjunto de luzes



LED, novos materiais, novos bancos, melhor ergonomia no interior e aumento de espaço para os passageiros. O quadro de instrumentos incorpora um novo painel de efeitos 3D de 7" ou um ecrã multi-informação, novo *head-up display* colorido, novo ecrã tátil central de 8", travão de estacionamento elétrico, entre outros. As versões são compostas por cinco níveis de equipamento.

O novo Hatchback é 40 mm mais comprido e 25 mm mais baixo. A Touring Sports é 55 mm mais comprida que o modelo anterior. Por sua vez, o *sedan* continua a apostar num *design* que transmite prestígio, e viu reduzido o nível de ruído no habitáculo. No campo da segurança, todas as variantes do novo Corolla estão equipadas de série com o novo Toyota Safety Sense.

A Toyota equipa os novos Corolla com três motorizações, a gasolina ou híbridas self-charging. O motor de entrada é um 1.2 l Turbo, dispo-

nível no Hatchback e Touring Sports, conta com 116 cv e anuncia consumos na ordem dos 5,6 l/100 km.

Nas motorizações híbridas, destaque pela primeira vez para duas versões, o 1.8 l e o 2.0 l. O primeiro equipa as três carroçarias em todos os níveis de equipamento exceto o Luxury, conta com 122 cv e consumos de 4,4 a 5,0 l/100 km. O novo motor híbrido com 2.0 l e 180 cv é a grande novidade e está disponível apenas nas carroçarias *carrinha* e *sedan*, com consumos de 5,2 a 5,3 l/100 km e acompanhada da caixa automática shift-matic de 6 velocidades.



Quanto a preços, o Hatchback está disponível a partir de 21 299€ e a Touring Sports a partir de 22 499€. As versões híbridas começam nos 25 990 € e 27 190 €. O *sedan* com motorização híbrida 1.8 l começa nos 28 250€, e o novo motor 2.0 l Hybrid Dynamic Force custa sempre mais 2 870 € que o 1.8 l.



ROMPER COM O PASSADO

TOYOTA RAV4



A 5ª geração do precursor dos SUV e daquele que já foi o SUV mais vendido em todo o mundo chegou a Portugal, mantendo a tecnologia híbrida e as versões 4x4, mas mudando radicalmente no estilo.

Em 1994, o RAV4 marcava a chegada de um novo tipo de automóvel, que combinava a aptidão de chegar a qualquer lado com um aspeto robusto e com uma vertente familiar. A nova geração é a mais tecnológica e segura de sempre, e está assente na nova plataforma TNGA do construtor. É essa a base das novas qualidades dinâmicas do RAV4, que permite baixar o centro de gravidade e o peso, conseguindo um chassis forte, rígido e equilibrado. Para além disso, assegura um superior comportamento, estabilidade e conforto a bordo. O habitáculo apresenta qualidade sensorial de topo e elementos novos como o conjunto de comandos com botões integrados. A largura total cresceu e a distância entre eixos aumentou, o que resulta num habitáculo

mais espaçoso. A visão traseira melhorou através do aumento dos vidros laterais traseiros e do novo espelho retrovisor digital, que pode ser usado como monitor digital com a imagem da câmara de estacionamento.

Novidade também é o novo estilo do modelo que rompe claramente com as linhas da anterior geração, apresentando agora um aspeto mais irreverente. As linhas mais vincadas no modelo saem fora do tradicional estilo mais conservador do construtor.

O conforto para os passageiros do banco traseiro aumentou, assim como o espaço para os pés, e existem duas novas saídas de ar. O acesso é mais fácil e a bagageira conta com mais 79 l. A capacidade máxima da bagageira é de 580 l. Existe ainda uma prateleira que

pode ser invertida para transportar artigos sujos, e a pega da porta da bagageira está desenhada para servir de cabide. O novo Toyota RAV4 apresenta ainda a segunda geração do Toyota Safety Sense, de série em todas as versões da gama, que inclui versões atualizadas do sistema de pré-colisão com deteção de peões, cruise control adaptativo inteligente (iACC), aviso de saída de faixa de rodagem com





assistência de direção (LDA c/ SA) e luzes de máximos automáticas (AHB). Além disso, conta com assistência à condução inteligente (LTA), que fornece um apoio mais avançado ao condutor.

O equipamento Active, de entrada,

O novo RAV4 mantém versões 4x2 e 4x4, todas híbridas

inclui jantes de liga leve de 17", barras de tejadilho, faróis de LED, arranque sem chave, monitor de áudio de 7" e ecrã multi-informação TFT de 4,2". O nível seguinte é o Comfort, seguido pelo Square, Exclusive e Lounge, o topo de gama.

Equipamentos como jantes de liga leve de 18", acesso inteligente, ecrãs de maiores dimensões, estofos em pele, faróis de projeção LED, vidros traseiros escurecidos e abertura da bagageira elétrica mãos livres estão dispo-

níveis como opcionais.

O Toyota RAV4 está disponível com versões 4x4 e 4x2, todas com o motor Hybrid Dynamic Force, de quatro cilindros e 2.5 l atmosférico, a gasolina. A versão de tração à frente inclui um motor elétrico com 122 cv, e disponibiliza um total de 218 cv, enquanto a versão 4x4 adiciona um segundo motor elétrico de 54 cv, específico para colocar tração nas rodas traseiras. O modelo totaliza 222 cv de potência combinada. No desempenho às quatro rodas introduz a gestão integrada AWD (AIM), que ajusta automaticamente os diferentes sistemas do veículo de acordo com o programa de condução selecionado.

O novo Toyota RAV4 já está disponível em Portugal e os preços começam nos 38 790€, (Active) com o nível Lounge disponível por 49 590€ (4x2) ou 52 790 € (4x4).



21ª GALA SPAL

Francisco Carvalho renova galardão.



Francisco Carvalho foi novamente eleito o piloto preferido entre os espetadores da 21ª Gala SPAL – A nossa seleção de pilotos, que decorreu em fevereiro, organizada pelo Clube Escape Livre. Na homenagem a quatro dezenas de pilotos do distrito da Guarda, o campeão de turismos e carros históricos arrecadou o Troféu La Vie Piloto do Ano, sendo atualmente o mais galardoado desde a primeira gala, em 1999.

No Grande Auditório do Teatro Municipal da Guarda, o Clube Escape Livre atribuiu também o Troféu Prestígio João Lopes a Álvaro Ramos, mecânico que há vários anos acompanha o Escape Livre nos seus eventos, sempre com profissionalismo e dedicação. Por seu lado, os municípios de Figueira de Castelo Rodrigo e Pinhel receberam o Troféu Manuel Gião, a mais alta distinção desta gala, em forma de agradecimento pela aposta e pela divulgação da região através do desporto automóvel, nomeadamente o *Slalom* e o *Drift*, respetivamente.

Em destaque ainda, a atribuição da Menção Honrosa à ARC Sport, empresa de Aguiar da Beira, no distrito da Guarda, por todo o trabalho em prol do desporto automóvel, evolução e resultados com as viaturas de competição.

A primeira parte da 21ª edição da Gala SPAL – A nossa seleção de pilotos, foi preenchida pelo espetáculo humorístico e bastante aplaudido "Faz-te Homem", que juntou em palco os atores António Machado e João Didelet. A peça, que já deu origem a um livro, contou com textos do guardense Luis Coelho, chamado ao palco no final do espetáculo. A Gala contou ainda com o sorteio, entre os cerca de 500 espectadores, de um relógio Roamer, empresa parceira do Escape Livre.



CONSULTE AQUI TODA A
INFORMAÇÃO REFERENTE
À GALA SPAL

guarda.me

Uma rota para
fazermos juntos.

Acorda-me cedo. Mas devagarinho, que hoje temos tempo. E para onde vamos, tempo é coisa que não falta. Leva-me à terra mais alta de Portugal, onde se respira a mais pura natureza. A terra que está sempre perto e onde estamos perto de muita coisa boa. Dá-me a tua mão. Leva-me por trilhos de pastores, que nos contam lendas de castelos. Vamos ver arte rupestre. Quero neve. Quero sol e mergulhar no rio. Depois, seguir a corrente até uma das aldeias históricas, onde as pessoas guardam as tradições no coração. E ao fim do dia, sentar-me à mesa e saber a que sabe a Guarda.



GUARDA

www.guardame.pt



RAID DO BUCHO COM MAIS SABOR!

RAID DO BUCHO E OUTROS SABORES

O primeiro evento TT do ano aliou, na perfeição, o todo terreno no distrito da Guarda à gastronomia mais tradicional, adicionando as visitas ao património e as paisagens deslumbrantes.



Na sua décima edição, o passeio que teve como viatura oficial o novo Dacia Duster 4x4, e como centro de operações o Hotel Vanguarda, na cidade mais alta, foi reforçado com novos sabores. Assim, levou os participantes, ainda na tarde de sexta-feira, até à aldeia de Ramela, Guarda, para visitar o lagar local e provar o azeite do Vale da Teixeira e diversos produtos aromatizados com este ouro líquido. No regresso, os participantes ainda tiveram oportunidade de conhecer ou lembrar alguns conselhos da Bridgestone e da Valorpneu durante o habitual briefing.

No sábado, os caminhos que acompanham a A25 conduziram às construções centenárias das aldeias de Cas-

telo Mendo, uma das 12 Aldeias Históricas, e de Castelo Bom. O almoço foi em Vilar Formoso, onde decorreu o concurso do Bucho Raiano. O mais saboroso e aromático entre os sete concorrentes foi o do produtor Augusto Teixeira, da Castanheira.

**Mais de 120 pessoas que,
provenientes de norte a sul do país,
marcaram encontro na Guarda**

A etapa da tarde seguiu por aldeias, estradões e campos rurais até à Aldeia Histórica de Almeida. Uma tertúlia cultural oitocentista conduzida pelo GRHMA - Grupo de Reconstituição Histórica do Município de



Almeida, fez os participantes viajar no tempo através das manobras militares e do piquenique histórico. O dia rematou com o regresso ao hotel e o jantar com entrega dos troféus SPAL.

No domingo, a caravana enveredou pelos antigos trilhos do contrabando até à aldeia de Freineda, havendo ainda lugar para a oferta, no Marmeleiro, de um tradicional pão com marmelada. Na Freineda, por volta do meio-dia, já as tropas do GRHMA se alinhavam frente ao quartel do Duque de Wellington para mais uma reconstituição histórica das invasões francesas cheia de disparos de pólvora, com homenagem aquele general e ordem unida. Seguindo para o Largo de Santa Eufêmia, os aromas do bucho e dos enchidos e os sons da Festa

do Bucho deram lugar às emoções da adrenalina e das batalhas, para convidar os aventureiros a sentar-se à mesa. O almoço do Bucho Raiano reuniu, pela primeira vez, mais de 600 comensais a degustar a iguaria raiana e outros sabores típicos. Estava encerrada mais uma extraordinária edição do Raid do Bucho, este ano com novos paladares regionais e o sabor do sucesso de uma década a atrair aventureiros à região da Guarda.



CONSULTE AQUI COMO
FOI A 10ª EDIÇÃO DO RAID
DO BUCHO

CALENDÁRIO



O ano de 2019 apresenta um dos maiores e mais variados calendários de sempre. No total, são 17 atividades, das quais 10 de todo terreno e 4 de cariz desportivo ou competitivo. As inscrições e informações são disponibilizadas em www.escapelivre.com ou diretamente através do QR Code em cima.

25 DE ABRIL A 5 DE MAIO | 3º OFF ROAD BRIDGESTONE / FIRST STOP MARROCOS

A terceira edição da maior expedição do Clube Escape Livre ao Reino de Marrocos tem a Mercedes-Benz Classe X como carro oficial e é aberta a todas as marcas e modelos 4x4. O programa privilegia visitas ou passagem em Tânger, Chefchaouen, aldeias típicas, com a sua gastronomia e cultura, a Floresta de Cedros com os seus macacos, na região de Azrou, e Marrakech, entre outros pontos. Destaque ainda para os desafios TT no Médio e Alto Atlas (a mais de 3000 m de altitude), nas gargantas do Dadés e do Todra, no deserto do Sahara, com jantar e acampamento, e o percurso ao longo do rio Draa, o maior de Marrocos. Uma aventura que poderá ser repetida em 2020.



11 DE MAIO | 4º MATOS & PRATA – EVENTO X

No ano em que assinala o seu 50º aniversário, o concessionário BMW Matos & Prata reúne os seus clientes e amigos num novo passeio TT pelos trilhos da Serra da Estrela. Com partida nas mais recentes instalações da concessão, em Tortosendo, a caravana de SUV visita o Centro de Limpeza de Neve, nos Piornos, a queda de água do Poço do Inferno e a nascente do rio Mondego. O almoço decorre no Museu do Pão em Seia, antes do regresso a Tortosendo.

18 DE MAIO | SHE'S MERCEDES OFF ROAD EXPERIENCE

O 3º She's Mercedes Off Road Experience consiste num dia de encontro, descoberta, experiências TT, lazer e convívio entre as condutoras Mercedes-Benz. A partir do elegante Hotel Myriad, o percurso fora de estrada começa na margem sul do Tejo rumo à Quinta da Bacalhôa, em Vila Nogueira de Azeitão, para visita e prova de vinhos em cenário de arte e natureza. O programa contempla ainda refeições e experiências TT em pista na Quinta de Catralvos e um passeio aventura de barco a partir do Clube Naval de Sesimbra.





25 DE MAIO | OFF ROAD RAZÃO AUTOMÓVEL

O Off Road Razão Automóvel é o primeiro passeio todo terreno para os seus leitores e seguidores, aberto a viaturas 4x4 e 4x2. O programa tem início e fim na Quinta do Perú e decorre entre os concelhos de Sesimbra e Setúbal, com a Serra da Arrábida como pano de fundo, contemplando visitas ao Santuário Nossa Senhora do Cabo, à Quinta da Bacalhôa, e uma refeição no Clube Naval de Sesimbra com vista privilegiada e um sunset ao som de um DJ.

8 A 10 DE JUNHO | 8ª AVENTURA DACIA 4X2

Destinada aos modelos Duster 4x2 e 4x4 e ao Sandero Stepway, a Aventura Dacia viaja até ao Alentejo. A partir do Évora Hotel, as planícies, as paisagens, a cultura e a gastronomia alentejanas serão irresistíveis. No programa está a visita ao centro histórico de Évora, ao Museu do Barro, no Redondo, Reguengos de Monsaraz e aos seus reconhecidos vinhos, e Vila Viçosa, entre outros.



21 A 23 DE JUNHO | CLASSIC CARS TOUR

Trata-se de um encontro de carros clássicos e históricos com programa turístico ou de competição. Fundão e Guarda são as cidades do início e fim do evento, a que se juntam passagens e visitas em Penamacor, Belmonte e Manteigas. O Hotel Alambique de Ouro é o centro de operações de um evento que conta com um percurso de estrada que dá a conhecer o património histórico e paisagístico da região. Por seu lado, os participantes 'desportivos' são desafiados em 17 provas especiais de classificação, incluindo dois *slaloms*. Duas formas distintas de usar os clássicos em liberdade, conhecendo a região.



13 E 14 DE JULHO | GUARDA RACING DAYS

A Câmara Municipal da Guarda, em colaboração com o Clube Escape Livre, organiza uma nova prova desportiva, denominada Guarda Racing Days. São admitidas todas as viaturas ligeiras, divididas pelas categorias de ralis, todo-o-terreno, Off Road e SSV. O circuito misto, em 60% de asfalto e 40% de terra, tem cerca de 1,5 km e fica na encosta norte da Guarda, facilitando a visibilidade aos milhares de espectadores esperados.



20 E 21 DE JULHO | XXI SLALOM SPRINT DE CASTELO RODRIGO

O Slalom de Castelo Rodrigo, organizado pelo Clube Escape Livre com a colaboração do Município de Figueira de Castelo Rodrigo, volta a afirmar-se com os melhores pilotos e carros, onde se espera também a habitual motivação do público. Uma vez mais, a prova terá o formato de duas modalidades, o *sprint* e o *slalom*, de forma a oferecer um grande espetáculo, e integra o recém-criado Campeonato de Portugal de Perícias.



FILIPE ALBUQUERQUE A 4 SEGUNDOS DO TRIUNFO

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



PEDRO ROSÁRIO COM SUZUKI EM KARTCROSS



Pedro Rosário, um dos pilotos mais bem-sucedidos da história do kartcross aposta esta temporada na recuperação do ceptro, refugiando-se no “defeso” para tomar de “assalto” essa crença. Pedro Rosário prossegue a sua carreira desportiva na mesma disciplina mas, desta vez, aos comandos de uma nova viatura. Trata-se de um kartcross com motor Suzuki, com cerca de 130 cv e um “juvenil” chassi. Depois de vários anos familiarizado com o Semog Bravo ER, para Pedro Rosário chegou a altura de continuar a caminhada que tem como objetivo chegarmos ao nono título com o motor Suzuki. Num teste relâmpago efetuado em Sever do Vouga, o piloto de Coimbra saiu da Pista do Alto do Roçado bastante otimista. A mesma dose de otimismo recai para as provas que integram o calendário desportivo para 2019.

GÓIS MOTO CLUBE FOI “FIO-DE-PRUMO” NO ENDURO DA RÉGUA

Presença habitual nas mais importantes provas de Enduro e Todo-o-Terreno nacional, o Góis Moto Clube esteve na Régua representado por quatro pilotos que formam a equipa beirã. Diogo Ventura registou dois quartos lugares entre os pilotos da Elite, cabendo aos restantes três representar os goienses entre o amplo pelotão dos Verdes e com resultados de destaque. Nuno Gonçalves foi o vencedor dos Verdes na classificação geral no primeiro dia, sendo segundo na geral no dia seguinte, mas somando por vitórias ambas as jornadas na classe Verdes 3. Igualmente entre os Verdes estiveram Gil Carmo e Pedro Duarte. Competindo na Verdes 1, ambos os pilotos mostraram o seu nível ao fechar os dois dias de prova entre os 10 melhores da classe. Gil Carmo foi o quarto classificado no primeiro dia, concluindo a prova na sexta posição no dia seguinte. Pedro Duarte fez igualmente uma prova consistente, regressando ao Parque-Fechado no primeiro dia na nona posição, terminando no segundo no 10.º posto final.



DIOGO VENTURA COM CITROËN JUMPY

A Citroën Portugal e o concessionário da marca para a região de Coimbra, Barreiros & Vilas, aliaram-se ao jovem Diogo Ventura, tendo em vista a presente temporada, cedendo para as deslocações do piloto do Góis Moto Clube a sua nova Jumpy. A Citroën Jumpy expressa, sem impedimentos, a sua robustez, razão pela qual Diogo Ventura pode agora deslocar facilmente a sua Honda CRF-450X para qualquer prova em que irá estar envolvido. Com uma arquitetura otimizada, maior conforto e segurança, a Jumpy é o parceiro ideal para um dos pilotos mais versáteis a nível nacional. Moderna e funcional, a Citroën Jumpy dirige-se a um vasto público de profissionais adaptando-se a qualquer uma das suas necessidades. Diogo Ventura, que desde muito jovem tem contado com o apoio do Góis Moto Clube, não ocultou a satisfação pelo arranque desta parceria.

TEAM SARAIVA

A Team Saraiva volta a participar no Super Seven by Toyo Tyres, mas pela primeira vez, na categoria mais alta, de 420R. O troféu começa esta temporada nos dias 13 e 14 de abril, no Estoril, onde David Saraiva e Sérgio Saraiva têm boas expectativas para conseguir alcançar o pódio. O Super Seven by Toyo Tires tem provas em Braga (maio), Jarama / Espanha (junho), Jerez / Espanha (setembro), Portimão (novembro) e termina no Estoril (novembro).



MÁRIO PATRÃO



Após a queda sofrida no Rali Dakar, em Janeiro, e de um longo período de recuperação, Mário Patrão conta regressar às pistas de todo terreno em maio. Primeiro com treinos e reforço muscular, o piloto de Seia pretende realizar algumas provas nacionais de motocross como preparação, e depois integrar provas do CNTT a partir de maio e junho. De 21 a 25 de maio tem o primeiro desafio internacional, o Hellas Rally Raid, na Grécia. Em junho, leva a sua KTM 450 Rally até ao Enduro de Águeda, prova do Campeonato Nacional, e em julho estará em Espanha. Em agosto parte novamente para a Grécia, para o Serres Rally.

FRANCISCO CARVALHO

O piloto de Turismos e carros históricos continua a avaliar a sua participação no Campeonato Nacional de Velocidade, este ano denominado Open. Para já, começa esta temporada ao volante do Ford Escort, no Iberian Historic Endurance, que tem a sua primeira prova no Circuito de Catalunya, Barcelona, de 5 a 7 de abril e decorre até novembro com um total de oito provas. Para além disso, Francisco Carvalho é ainda um dos pilotos que irá conduzir o Citroën C1 com a equipa Escape Livre / Razão Automóvel, no Troféu C1 Learn & Drive, nas provas de 23 de junho e 1 de setembro.



ARC SPORT



O ano desportivo começou bem para a ARC Sport, com a vitória da dupla Ricardo Teodósio e José Teixeira, em Skoda Fabia R5, na primeira prova do Campeonato de Portugal de Ralis, em Fafe, e um 3º lugar para Ricardo Moura e António Costa, regressados à competição. Na 2ª prova, o Azores Rallye, Ricardo Moura e António Costa foram a melhor equipa nacional e terminaram em 2º lugar, a poucos segundos do vencedor. Uma das novidades da ARC Sport é o piloto Manuel Correia, campeão nacional de Turismos de Montanha, que passa o Campeonato de Todo Terreno, em Mitsubishi Lancer V8, acompanhado da navegadora Isabel Pinto.

PASSADEIRA VERMELHA

FORD FOCUS vs **KIA** CEED

A Kia tem demonstrado uma dinâmica forte, e o Ceed é uma aposta importante no segmento C, no entanto a concorrência não dorme e o Ford Focus, a fazer 20 anos, foi completamente renovado. Será que o Kia Ceed vai ter a passadeira vermelha para o mercado dos familiares compactos?



Não faltam opções para quem procura um familiar compacto e com o segmento a decrescer devido à tendência e moda dos SUV, a concorrência intensifica-se. É o que se verifica nas duas propostas de mais um comparativo, ambas recém chegadas ao mercado e equipadas com motores Diesel e caixas automáticas que, apesar de todas as declarações, continuam a merecer preferência de uma boa parte dos consumidores. Para este segmento, e de forma a justificar os valores constantes da tabela de resultados, as ponderações são dadas dando maior valor ao Interior e Conforto (30% cada), enquanto a Dinâmica e Economia ficam em segundo plano (20% cada).

RACIONALIDADE IMPERA

Seja em grandes viagens, seja no dia-a-dia, o interior do Ford Focus e do Kia Ceed são aprazíveis tanto para o condutor como para os passageiros. No entanto, uma análise mais detalhada permite perceber duas tendências importantes, o espaço atrás no Ford é mais amplo que o do rival coreano e o Ceed superioriza-se na qualidade dos materiais e na sua montagem, um

ponto onde o Focus tem margem de progressão clara. Também na bagageira o Kia leva vantagem fruto dos 20 l de capacidade adicionais e do fundo falso. Ao nível dos espaços de arrumação o equilíbrio é nota dominante, mas o Ceed tem apoio de braço traseiro, um opcional no Focus (264 € no Pack Family). O Kia Ceed abre vantagem sobre o Focus nesta categoria em virtude da melhor qualidade de construção.

Dois modelos recém renovados e com fortes argumentos para desfilarem na passadeira vermelha do segmento C





FOCUS NA CONDUÇÃO

Desde a sua criação em 1998 que o Focus procura ter uma vertente dinâmica bastante apurada, mais até do que é norma no segmento. Nesta nova geração essa abordagem mantém-se, beneficiando de um chassis novo. O comportamento é bom, com uma frente ágil na inserção em curva e uma traseira cooperante qb. O chassis do Focus permite carregar maior velocidade nas passagens em curva e demonstra um grau de con-

trolado acima da média, no entanto o motor e a caixa automática de oito velocidades não estão à altura. O primeiro pelo curto regime de funcionamento e atraso na resposta do turbo, e a segunda pela demora nas passagens de caixa, que nem as patilhas no volante nem o modo manual permitem minorar. No Ceed os papéis invertem-se. Se o comportamento não é tão acutilante, facto é que o Kia é eficaz, previsível e refinado e sofreu fortes melhorias na compo-

nente dinâmica nesta geração. A direção melhorou muito e fica uma imagem geral de competência. O motor tem uma boa resposta, melhor que a do Ford, e possibilita andamentos céleres, bem auxiliado pela caixa de dupla embraiagem com sete relações, que só peca por não ter sequer como opcional as patilhas no volante. Apesar da grande vantagem do Focus na condução, o conjunto motor/caixa do Ceed asseguram-lhe vitória também neste item.



VAGA DE EQUIPAMENTO

A Ford, para reduzir custos, trocou a suspensão traseira independente pelo eixo rígido nas versões *hatchback* abaixo dos 150 cv de potência e isso potencia algumas pancadas em zonas de lombas ou de muito mau piso e um pisar mais áspero em pisos imperfeitos, o que as jantes de 18" que equipavam a versão ST Line ensaiada ampliavam. No entanto essa é uma escolha que se compreende para quem valoriza um comportamento mais apurado. O Kia tem um nível de conforto superior mercê duma orientação menos desportiva e duma suspensão mais sofisticada. As respeti-

vas posições de condução estão em excelente nível, com bons bancos e amplas regulações. A versão TX do Kia possui uma dotação de equipamento muito vasta e superior à do Focus do qual destacamos o acesso sem chave, o carregador sem fios



para smartphones, os sensores de chuva e luz, o ar condicionado automático, os vidros escurecidos, a câmara traseira de estacionamento e os espelhos rebatíveis. Se na tecnologia disponível como opcional em ambos o jogo é muito equilibrado, até na presença do cruise control adaptativo, uma nota de realce para o excelente sistema de som B&O do Focus, um opcional recomendável por 305€ e que se destaca de tudo o resto no mercado, sem naturalmente pôr em causa o bom sistema de som JBL do Ceed. O equipamento de série do Ceed, juntamente com o melhor conforto, dão mais uma vitória ao modelo coreano.

GARANTIA DE VITÓRIA

A garantia de sete anos que a Kia inclui em todos os seus modelos não é uma novidade, no entanto ela é um claro fator desequilibrador na última categoria. Se a esse facto adicionarmos um

consumo superior do Focus EcoBlue em pelo menos meio litro, que tende a aumentar com ritmos mais acelerados, está explicada a vantagem do Ceed. O facto do Ford Focus ST Line ser mais barato que o Kia Ceed na versão TX (27

108 € vs 28 741 €) é reflexo do inferior equipamento de série e nem no IUC nem nas emissões são capazes de criar vantagem. A garantia e os consumos inferiores do Ceed não dão quaisquer hipóteses nesta área de avaliação.



Os preços de ambos são positivamente influenciados pelas atuais campanhas, com a Kia a oferecer 4550 € e a Ford 4000 € de desconto direto



KIA CEED 1.6 CRDI

1598 cm ³ CILINDRADA	320 Nm BINÁRIO MÁXIMO	136 cv POTÊNCIA
9,9 s 0 - 100 KM/H	200 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
4,3 l/100 km COMBINADO	5,6 l/100 km REGISTADO	110 g/km EMISSÕES CO ₂
€ 28 741 BASE	34 379 ENSAIADO	

FORD FOCUS 1.5 ECOBLUE

1499 cm ³ CILINDRADA	300 Nm BINÁRIO MÁXIMO	120 cv POTÊNCIA
10,2 s 0 - 100 KM/H	193 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
4,4 l/100 km COMBINADO	6,2 l/100 km REGISTADO	116 g/km EMISSÕES CO ₂
€ 27 108 BASE	32 622 ENSAIADO	

ESTÉTICA UNÂNIME

Com mais de 6 mil seguidores na nossa conta de Instagram, a partir desta edição passamos a atribuir um ponto à preferência dos nossos seguidores no que diz respeito à com-

ponente visual dos modelos a comparativo. A votação efetuada deu preferência inquestionável (65% vs 35%) ao Ford Focus. O visual mais dinâmico e o facto de se tratar duma versão ST Line com jantes de 18" contribuíram

certamente para este resultado. O Ceed assume um papel mais conservador, mas está entretanto disponível na versão GT Line, a mais idêntica no que diz respeito ao visual mais desportivo do modelo.

KIA CEED

FORD FOCUS



9,9 / 15	INTERIOR	9,3 / 15
7,1 / 10	DINÂMICA	6,7 / 10
10,95 / 15	CONFORTO	10,05 / 15
7 / 10	ECONOMIA	5,8 / 10
—	ESTÉTICA	1
<hr/>		
35 / 50	TOTAL	32,85 / 50



CONCLUSÃO

O Kia Ceed, desenvolvido para o mercado europeu, é agora um produto muito completo e que apresenta bons argumentos gerais, patentes na vitória em todas as categorias, e nem o ponto extra referente da estética desequilibra as contas. O Ford Focus continua a ser a escolha para quem privilegia o comportamento e a envolvimento na condução mas neste caso a escolha certa não passa pelo motor EcoBlue. Se este comparativo tivesse sido focado em versões a gasolina, a manter-se a vitória do Ceed, esta tinha sido muito mais renhida com o motor EcoBoost. Qualquer um deles está disponível nas versões carrinha, com ensaios disponíveis online no nosso site www.escapelivre.com

QUE BESTA!

MERCEDES-AMG G 63

No mundo dos automóveis também há experiências que ficam gravadas para sempre. Conduzir um Classe G com o carimbo da Mercedes-AMG é, sem dúvida, uma delas!

Ao pisar o acelerador, o chassis de longarinas do Classe G inclina-se como se de um avião a jato se tratasse, pronto para levantar voo



Desculpem-me o título, mas diz o dicionário da língua portuguesa que uma Besta é um animal quadrúpede, irracional, bruto, grande e forte cuja função é transportar itens pesados. Haverá alcunha mais adequada a um Classe G com 585 cv? Há automóveis que de facto carregam uma enorme história ao longo dos anos e que os transforma em verdadeiras lendas. Modelos eternos que permanecem no imaginário de qualquer entusiasta, com linhas inconfundíveis, e com uma imponência tal que despertam a atenção até

dos mais distraídos e leigos. Nomes que significam raridade, emoção, loucura, extravagância e invencibilidade, entre outros. Assim é o Classe G da Mercedes-Benz. E embora o modelo se mantenha fiel às suas linhas, com um *design* intemporal há 40 anos, o que é certo é que esta é a primeira mudança radical do Classe G e que, na verdade, lhe dá uma nova vida para continuar a somar vendas às mais de 250 mil unidades vendidas antes desta nova geração, para todos os efeitos a segunda em apenas 40 anos... Que outro automóvel é capaz de tal?



OS DETALHES

São muitos os detalhes exteriores impossíveis de dissociar do Classe G. A saber: Os piscas isolados por cima dos guarda-lamas salientes, ainda mais pronunciado neste AMG, o pneu "pendurado" na porta da bagageira, as dobradiças exteriores, as linhas quadradas, ou até mesmo o bater de porta ou barulho do fecho central, sem falar nos botões de bloqueio de cada um dos diferenciais. Mas há mais! O Classe G é o todo terreno mais luxuoso que podemos encontrar, estamos a falar daqueles puros e duros como o Jeep Wrangler, também ele nascido com propósitos militares.

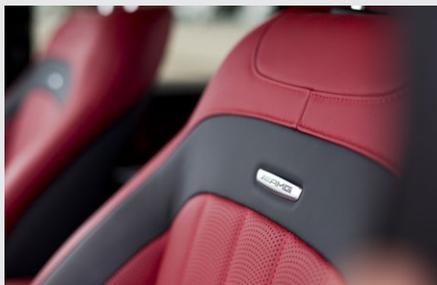
A forma como se anda a ritmos alucinantes com um comportamento sempre intempestivo, é assustadora!

E se sempre assim foi, agora o luxo é elevado ao seu expoente máximo nesta geração com o pack "Interior Exclusive Plus", painel digital e bancos "multi-contorno" com diversas possibilidades de ajuste através de almofadas pneumáticas integradas com oito programas de massagem e apoios laterais dinâmicos, para além de um interior em que a qualidade dos materiais contrasta com as superfícies em carbono. Desta forma enumerámos os três opcionais mais caros presentes na unidade ensaiada, cada um deles acima dos três mil euros.

A nova geração recebeu várias evoluções importantes, é o caso da suspensão independente no eixo da frente e um novo eixo traseiro, assim como as molas independentes em ambos os eixos. Depois o amortecimento variável AMG Ride Control faz o resto. E que resto... No interior também sobrou mais espaço e ganhou-se maior conforto.

A EXPERIÊNCIA

A versão AMG do Classe G é o auge. Cada pormenor contribui para a experiência única e memorável que é o G 63, e são tantos... O motor 4.0 l V8 biturbo tem 585 cv e um som extraído pelos quatro escapes laterais que é indescritível, e que pode passar de melodioso a assustador em frações de segundo. Quem o comanda é a válvula de escape, acionada manualmente ou em um dos modos de condução, e claro... o pé direito. Em modo "Powerful", e a qualquer solicitação do condutor, o G63 parece um fenómeno da natureza medonho, audível a quilómetros de distância.



Apesar das dimensões, o G63 consegue manter-se estável em estrada, mas ao mesmo tempo com um curso de suspensão quase inesgotável. Quando a roda perde o contacto com a estrada ao cruzar os eixos, temos quase 30 cm entre a cava da roda e o pneu(!), e claro que nem por isso nos inibe de progredir. Sabemos que é capaz de tudo em fora de estrada, mas queremos explorá-lo no alcatrão.

ASSUSTADOR

É de facto arrepiante sentir como este “monstro” de mais de duas toneladas e meia, quase dois metros de altura e cinco de comprimento, que a única coisa de aerodinâmica que tem são os novos espelhos retrovisores, ainda assim bem grandes, consegue ganhar velocidade de forma avassaladora, curvar com uma estabilidade incrível e travar em segurança sem qualquer receio.

A caixa de nove velocidades foi aprimorada pela AMG para passagens ainda mais rápidas, o que juntamente com os 850 Nm de binário fazem com que o G 63 nunca perca o fôlego. Tudo isto enquanto estamos sentados lá em cima e não fossem os luxos, as mordomias, o carbono e o conforto e podíamos estar ao volante de um pesado.

Os escapes laterais provocam uma tempestade inigualável no mundo automóvel

A eletrónica, quando ligada, está constantemente a proibir-nos de exageros, sendo preciso desligá-la para entender melhor o comportamento e eficácia, caso contrário andamos aos solavancos entre a descarga bruta de binário e o corte abrupto da eletrónica. Só do modo Sport + para cima conseguimos sair da curva de peito feito e com o tal fenómeno da natureza bem ali em cima de nós. Ainda assim, o anjo da guarda está lá, adormecido, e aqui entre nós... ainda bem(!) já que o G 63 desafia os limites da física, e física... é física!

Outra coisa que este G 63 faz de uma forma impressionante, é devorar os 100 l do depósito de gasolina enquanto nos agarramos ao volante, em carbono e Alcântara, e tentamos acreditar que tudo é real. Ali sentimo-nos, de facto, invencíveis!

A VERDADE

Vamos ser honestos, o Mercedes-AMG G 63 é automóvel que só por si não faz sentido nenhum. É um contrassenso do princípio ao fim, senão vejamos: aerodinâmica de um

caixote com um motor V8 biturbo e 850 Nm de binário. Um dos mais avançados sistemas de tração e bloqueio de diferenciais, com jantes de 22” e pneus de baixo perfil. Um valor de 83 mil euros, só em impostos. E na era das preocupações ambientais, redução de consumos e eletrificação, temos quase 300 g/km de CO₂ e um consumo combinado anunciado de 13 l/100 km que na prática corresponde a muito, muito mais. Motivo pelo qual preferimos não colocar o consumo registado na ficha técnica.

É, no entanto, tudo isto que faz dele uma lenda. É irracional e ridículo, mas todos nós, apaixonados por automóveis, teríamos um na garagem se acertássemos nos cinco números e duas estrelas... São mais de 200 mil euros e diz-se por aí que este é o automóvel mais lucrativo da marca da estrela... É para quem pode! **nm**



3982 cm³ CILINDRADA | **850** Nm BINÁRIO MÁXIMO | **585** cv POTÊNCIA

4,5 s 0 - 100 KM/H | **220** km/h VELOCIDADE MÁXIMA

13,1 l/100km COMBINADO | **299** g/km EMISSÕES CO₂

€ **208 250** BASE | **231 176** ENSAIADO

Motor
Som do escape
Interior

Conhece a expressão,
“Não é defeito, é feito?”



CONSULTE AQUI TODA
A INFORMAÇÃO

PERSONALIDADE VINCADA

AUDI Q8

O Audi Q8 consegue conciliar as mais-valias de um automóvel familiar, com o estilo arrebatador de um coupé, mantendo espaço, conforto e dinamismo.

O Audi Q8 assume-se como o novo porta-estandarte da marca dos anéis, ostentando uma presença inigualável com uma silhueta muito vincada e que permite disfarçar as avantajadas dimensões do modelo. Com perfil mais desportivo e distinto, a Audi optou por outra abordagem ao criar o Q8, embora partindo da mesma base do Q7.

Com uma carroçaria mais baixa, mais larga e mais curta do que o Q7, o novo SUV diferencia-se desde logo com quase cinco metros de comprimento e dois de largura. A altura ao solo de até 254 mm, juntamente com a tração integral Quattro, permitem-lhe verdadeiras incursões fora de estrada. As dimensões fazem-se sentir ao volante, embora as quatro rodas direcionais - opcionais por 1370€ - dêem uma preciosa ajuda em cidade, assim como as boas câmaras de estacionamento.

para além de ajudar a esses feitos, não prejudica demasiado o conforto. Apesar disso, a caixa automática de oito velocidades não é exemplar para o prestígio de um automóvel de topo como este Q8, com reduções demasiado bruscas e imprevisíveis, sugerindo uma condução mais tranquila.

O Audi Q8 tem como adversários os alemães BMW X6 e Mercedes-Benz GLE Coupé

Também o interior incorpora o mais recente estilo e tecnologia, estreado no A8, e inclui os dois ecrãs táteis para controlo da climatização e de todas as funções de info-entretenimento. O conforto é assinalável bem como a qualidade de construção que é aqui elevada ao mais alto nível daquilo que o construtor é capaz. A suspensão pneumática é exímia no controlo da carroçaria e no comportamento do Q8 que, apesar das dimensões, consegue curvar de uma forma quase arrepiante. Para além disso permite uma maior altura ao solo sempre que se justifique.

Felizmente que o visual mais desportivo não teve como consequência uma redução de espaço para os ocupantes nos lugares traseiros, tanto em altura como em comprimento. O sistema MMI juntamente com o Audi Virtual Cockpit, ambos de manuseamento intuitivo e muito completo, transformam o habitáculo num verdadeiro "Cockpit", acolhedor e de luxo. Em estrada, e apesar de todos os sistemas de assistência à condução, o Q8 tinha obrigação de mais e melhor pelo nível a que se encontra. Já o sistema de emergência ativa funciona de forma irrepreensível, emitindo vários avisos antes de iniciar a imobilização do Q8 em segurança, não havendo qualquer intervenção do condutor.

O bloco V6 3.0 l e 286 cv atira-nos para a curva a velocidades bem para lá do que seria suposto, mas o Q8 consegue sair da curva quase tão apressado como lá chegou, apesar das enormes dimensões. A enorme largura de borracha em jantes de 21",

Certo é que o Q8 é, sem dúvida, um topo de gama... TOP! **nma**



	2967 cm ³ CILINDRADA	600 Nm BINÁRIO MÁXIMO	286 cv POTÊNCIA
	6,3 s 0 - 100 KM/H	245 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
	8,8 l/100 km COMBINADO	9,8 l/100 km REGISTADO	231 g/km EMISSIONES CO ₂
€	111 074 BASE	145 334 ENSAIADO	

 Conforto e espaço
Qualidade de construção

 Chapeleira manual
Caixa de velocidades



CONSULTE AQUI TODA A
INFORMAÇÃO





*Preço meramente indicativo para o Classe X 220d 4MATIC 3 Lugares nos Concessionários Mercedes-benz aderentes. Inclui ISV, SIGPU, SIGOU. Não inclui IVA, despesas de legalização e transporte. Consumo (l/100km): 6,9 a 9,6. Emissões CO₂ (g/km): 196 a 207. Imagem da viatura não contratual. Campanha válida para contratos até 31.03.2019.

Novo Classe X 3 lugares. X = trabalho + diversão.

Quando pomos na equação a tração 4MATIC, um design inconfundível, interiores confortáveis, a versatilidade on e off road e a tecnologia Mercedes me, o resultado só podia ser X.

A pick-up perfeita para quem mistura trabalho com diversão, agora disponível em versão 3 Lugares.

Desde

29.950€*

mais IVA.

Contact Center: 808 200 699
www.mercedes-benz.pt/vans

Mercedes-Benz



RAÇA ITALIANA

ALFA ROMEO GIULIA QUADRIFOGLIO

O Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio é um misto de emoções, capaz de nos deixar sem palavras e entretidos a evaporar gasolina. Motivo pelo qual, não sendo novidade, mereceu o nosso destaque nesta edição.



Esta é a prova de que com orçamento, dedicação e todo o conhecimento de anos da Alfa Romeo na competição, é possível à marca italiana fazer um automóvel memorável sobre todos os pontos de vista, mas acima de tudo desportivo. Esteticamente o Giulia Quadrifoglio não passa despercebido, principalmente com as duas duplas saídas de escape e o difusor proeminente ao centro que dá seguimento ao fundo totalmente plano. O trevo de quatro folhas identifica a versão mais apimentada da marca italiana, um autêntico culto para os fãs da marca. Mas falar do Giulia Quadrifoglio é falar de emoções ao volante, o resto é paisagem... até porque este é, sem dúvida alguma, uma das melhores berlinas desportivas do mercado.

A saber: Motor V6 a 90°, bi-turbo de origem Ferrari com 510 cv de potência e 600 Nm de binário montado longitudinalmente e coberto por um *capot* totalmente em carbono. Tração traseira, diferencial autoblocante e caixa ZF de oito velocidades. Relação peso/potência de 3,32 kg/cv. Os 100 km/h são atingidos em menos de quatro segundos, e a velocidade máxima ultrapassa os 300 km/h!

Depois dos ingredientes todos criteriosamente selecionados, a Alfa Romeo elaborou uma receita memorável! O botão de arranque situado no volante abre as hostilidades e depois do ronco do motor que nos grita "I'm alive!", depressa damos conta de um chassis fenomenal, uma direção rápida e precisa, e uma suspensão adap-

tativa a roçar a perfeição. O equilíbrio destes componentes foi de tal forma bem conseguido que atribuiu ao Giulia Quadrifoglio um comportamento de excelência. Utilizado no quotidiano e nos modos de condução mais pacatos temos uma boa berlina, onde apreciamos vários pormenores no interior, nomeadamente uma boa qualidade geral. No modo Dynamic, o Quadrifoglio já nos brinda com alguma emoção, mas é sem dúvida alguma no modo RACE que tudo acontece! Caixa, suspensão e acelerador alteram-se bem como a sonoridade do escape que é simplesmente excecional, fazendo-se ouvir a quilómetros de distância.

Em quantos automóveis podemos dizer que temos um motor Ferrari?

A subviragem não existe, apenas o efeito de Ackermann em manobras. Assim que aumentamos a força aplicada ao pedal da direita, a traseira solta-se controladamente e com pré-aviso. Apesar dos 510 cv e da imediata resposta do motor V6, este consegue uma progressão que faz toda a diferença. É explosivo mas progressivo! O movimento é controlado doseando a potência e gerindo a caixa de velocidades. Para isso as peças fundamentais são as enormes patilhas fixas à coluna de direção a recordar o ADN da marca e aqui a marca italiana conseguiu a perfeição! Com entusiasmo, no retrovisor começamos a ver as nuvens de fumo que saem dos pneus.

O Giulia Quadrifoglio faz tudo parecer tão simples e tão



espontâneo, que dei por mim em pleno *drift* na rotunda ao pé de casa enquanto alguém ao lado esbracejava e acusava-me de uma série de "crimes". "Desculpa, distrai-me, foi sem querer!" foram as palavras que usei depois daquele momento, que acontece porque no modo RACE ficamos imediatamente entregues a nós próprios, e esse é também o único modo em que podemos ouvir toda a orquestra motor + escape em pleno. Um modo independente para o escape, tal como a maior parte dos concorrentes oferece, não teria sido má ideia... Foi difícil tentar explicar que aquele comportamento é natural e controlado, mas é isso que se verifica com este Quadrifoglio, que é sempre muito equilibrado e com um chassis muito comunicativo com o condutor. É excitante em qualquer trajeto. Os travões Brembo têm um feedback de travagem soberbo sem exigir demasiado esforço da nossa parte, mordendo os discos com afinco logo na primeira solicitação e sem acusarem fadiga. São eles que permitem a rápida redução de velocidade antes de qualquer curva, já que a velocidade com que chegamos lá é, frequentemente, impressionante!

Com o Giulia Quadrifoglio a Alfa Romeo acertou em cheio

No desenvolvimento do Giulia Quadrifoglio a Alfa Romeo parece ter pensado em todos os pormenores, onde se inclui a fibra de carbono na frente, na lateral, na traseira e no interior, nomeadamente no excelente volante, e o compromisso entre conforto e apoio dos bancos

em pele. Naturalmente que consumos é tema tabu mas quem se preocupa com isso quando tem debaixo do capot um motor Ferrari? E só isso justificaria os 100 mil euros de preço base, mas o Giulia Quadrifoglio é muito mais do que apenas o motor, é um conjunto épico que garante momentos de condução únicos ao volante de um automóvel apaixonante que se quer conduzido com a "faca nos dentes". **nma**



 2891 cm ³ <small>CILINDRADA</small>	600 Nm <small>BINÁRIO MÁXIMO</small>	510 cv <small>POTÊNCIA</small>
 3,9 s <small>0 - 100 KM/H</small>	307 km/h <small>VELOCIDADE MÁXIMA</small>	
 9,2 l/100 km <small>COMBINADO</small>	227 g/km <small>EMISSÕES CO₂</small>	
€ 100 925 <small>BASE</small>	107 248 <small>ENSAIADO</small>	

-  Motor + caixa
-  Chassis + suspensão
-  Info-entretenimento



CONSULTE AQUI TODA
A INFORMAÇÃO





NOVO VOLVO XC40

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

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



MADE BY SWEDEN*

PEDE JÁ UMA PROPOSTA
EM VOLVOCARS.PT



TEMOS FESTA!

FORD FIESTA ST

Se quem espera sempre alcança... a Ford conseguiu alcançar o título de um dos melhores "pocket-rocket" do momento, senão mesmo o melhor... É uma festa!

Por vezes a marca da oval tem esta capacidade de nos fazer esperar ansiosamente por determinadas versões que teimam em se atrasar na chegada ao mercado. A espera foi tanta que a expectativa foi aumentando, até porque sabemos que habitualmente a Ford Performance empenha-se no desenvolvimento dos seus modelos.

O Ford Fiesta ST é a melhor surpresa que podíamos esperar da Ford que, com pouco fez muito, mantendo e confirmando a tradição. O Fiesta ST é um carro extremamente bem concebido sobre várias vertentes, vamos a elas...

Os bancos Recaro oferecem um excelente apoio, embora não tenham muita margem para estaturas mais largas. A suspensão não é regulável, é sim adaptada automaticamente em função do piso, o que lhe confere um misto entre eficácia extrema e algum desconforto em estrada, sem que seja demasiado prejudicial para a utilização diária. Tem um comportamento dinâmico que é de se lhe tirar o chapéu. A boa resposta da direção com um chassis muito bem afinado e comunicativo permitem uma inserção em curva cirúrgica.

Trava-se tarde, o Fiesta mantém a postura, aponta-se a frente, e esmaga-se o acelerador. O auto-blocante mecânico é excepcional, e faz parte do Pack Performance que vale cada cêntimo dos 915€ que a Ford pede. Antes disso é apenas necessário aquecer os pneus, já que os Michelin Pilot Super Sport têm um desempenho muito superior quando atingida a temperatura ideal. A caixa manual de seis velocidades tem um comando muito preciso. O controlo de tração, possível de desligar, está muito bem calibrado, por mais que existam exageros em pista, é raro sentirmos a intrusão deste a cortar-nos o momento.

É só aquecer os pneus et... voilà!

Na prática quanto maior é o entusiasmo que levamos para a curva, melhor é o comportamento do Fiesta ST, o que se mantém volta após volta... até ao computador de bordo marcar 12 l de média e acender uma luz laranja, essa sim, uma "desmancha prazeres". Mas não se pense que é sempre assim... o motor 1.5 l tem a capacidade de desligar um dos três cilindros e permite consumos muito comedidos no dia a dia com valores a rondar os sete litros, altura em que o melhor é descomprimir com o volume do sistema de som B&O, o melhor do segmento, bem alto. Esta é a única forma de levantar o pé direito. Porquê?



CONSULTE AQUI TODA
A INFORMAÇÃO



Porque o sistema de escape também foi pensado ao pormenor e em qualquer um dos modos está constantemente a incentivar a acelerar. Nem mesmo os três cilindros desiludem, com um som muito bem trabalhado, e não se pense que o rendimento fica afetado pela falta do quarto cilindro.

As curvas em apoio são todas feitas em três rodas!

Em modo Track temos o auge da experiência com detonações de escape incríveis, um sistema de launch control permanentemente ligado e todo o conjunto direção, motor, chassis funciona de uma forma inigualável, incluindo a acutilância do sistema de travagem que nunca acusou fadiga, até porque o chassis permite curvar em apoio, sempre em apenas três rodas, e sem necessitar de excessos na travagem.

E se saber esperar é uma virtude, podemos adiantar que valeu a pena a espera. O Fiesta ST está totalmente focado na eficácia e diversão, e é daqueles automóveis que nos convenceu ao ponto de nos deixar a fazer contas... **nmā**



	1497 cm ³ CILINDRADA	290 Nm BINÁRIO MÁXIMO	200 cv POTÊNCIA
	6,5 s 0-100 KM/H	232 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
	7 l/100 km COMBINADO	10 l/100 km REGISTADO	156 g/km EMISSÕES CO ₂
€	29 153 BASE	32 128 ENSAIADO	

-  Dinâmica Motor
-  Amortecimento da suspensão Espaço atrás





TOYOTA

SEMPRE
UM **MELHOR**
CAMINHO



NOVO COROLLA HYBRID JUNTE-SE À EVOLUÇÃO

Evoluir é procurar avançar todos os dias. É não se deixar ficar pelo presente, mas sim pensar onde vai estar amanhã. É conduzir o novo Toyota Corolla Hybrid, o único automóvel com duas opções de motorização híbrida, de 1.8l e 2.0l, conectividade de ponta e design de vanguarda. Este é o automóvel mais vendido do mundo e o híbrido mais evoluído na estrada.

Quer juntar-se à evolução ou vai ficar para trás?

Consumo combinado (l/100km): Mín. 4,4 / Máx. 6,7.
Emissões de CO₂ (g/km): Mín. 101 / Máx. 153.



(R)EVOLUÇÃO!

PEUGEOT 508

A Peugeot decidiu romper com as anteriores gerações da sua berlina 508 e apresentar uma nova geração convertida num elegante e sedutor coupé de quatro portas. O novo 508 ganhou em tudo. Bendita a hora!

De facto esta nova geração evoluiu de uma forma impressionante. O Peugeot 508, que outrora passava despercebido, agora é o centro das atenções e durante o nosso ensaio fomos abordados mais do que uma vez com questões acerca do modelo.

Para além de convertido num coupé de quatro portas, o 508 está moderno e muito evoluído tecnologicamente. O desenho dos faróis LED, tanto na frente como na traseira, aqui com efeito 3D, marca a diferença e aproxima-o do estilo aplicado aos SUV do construtor. Já a designação do modelo na frente recorda modelos bem mais antigos como o 304 ou 504.

A versão GT Line assume um carácter ainda mais desportivo e muito apelativo. Mais curta, mas mais baixa e mais larga, a berlina francesa sai apenas prejudicada na altura para cabeça nos lugares traseiros, mas o espaço geral é generoso, com um túnel central pouco pronunciado. Para os passageiros do banco traseiro existem ainda ligações USB iluminadas e iluminação LED independente.

A poupança de peso ajudou na agilidade e na componente dinâmica, e os bancos oferecem um excelente apoio. O conforto em estrada é assinalável, não só devido ao bom acerto da suspensão com um eixo traseiro que recorre ao esquema de triângulos sobrepostos, mas também, e uma vez mais, aos excepcionais bancos desta versão GT Line. O conjunto absorve todas as irregularidades do asfalto de uma forma exímia.

O 508 venceu o troféu "Carro do ano", comprovando a enorme evolução desta nova geração

Herdando o i-Cockpit da restante gama da marca francesa, o interior do 508 agrada desde logo com uma consola virada para o condutor a criar uma atmosfera própria e muito acolhedora, e os diversos tipos de materiais aplicados ao interior agradam e revelam uma boa construção. A posição de condução é mais baixa e é encontrada depois de ajustes obrigatórios na coluna de direcção, com o habitual volante pequeno e reto tanto em cima como em baixo que não



	1997 cm ³ CILINDRADA	400 Nm BINÁRIO MÁXIMO	160 cv POTÊNCIA
	8,4 s 0 - 100 KM/H	230 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
	5,7 l/100 km COMBINADO	7,2 l/100 km REGISTADO	153 g/km EMISSÕES CO ₂
€	47 817 BASE	54 307 ENSAIADO	



Qualidade de construção
Conforto



Câmara de estacionamento
Tempo de atuação do botão de arranque e paragem do motor



CONSULTE AQUI TODA
A INFORMAÇÃO



tem gerado consenso mas que, na maioria dos casos, é uma questão de hábito.

Apesar do abandono dos Diesel por parte de alguns construtores, a Peugeot mantém-se com duas motorizações, para além de outras a gasolina. Uma delas é este 2.0 BlueHDI associado a uma caixa automática de oito relações com patilhas fixas à coluna de direção. Sem pretensões desportivas, o bloco é suficientemente refinado e com boa resposta a baixos regimes. Já os modos de condução não nos surpreenderam por não transformarem verdadeiramente o 508.

O sistema de info-entretenimento com ecrã tátil de 10" não merece críticas até porque agora assume alguns comandos físicos de atalhos imprescindíveis para facilitar o acesso a cada função.

A silhueta coupé obrigou à adoção das portas sem moldura mas que em nada parecem prejudicar a insonorização em estrada. Na lista de opcionais desta unidade destacamos o sistema de visão noturna que se revelou útil no quotidiano, e o sistema de som FOCAL, muito útil para viagens a sós... O conjunto de ajudas à condução disponíveis são outra mais valia desta nova geração que facilita a condução dando uma importante ajuda e acrescentando uma segurança indiscutível.

Com a crescente procura nos SUV, a Peugeot teve de reinventar o 508, caso contrário o modelo teria tudo para desaparecer. Felizmente que a marca francesa conseguiu fazê-lo da melhor forma, com um produto que se aproxima das propostas premium e que coloca o modelo como um dos mais desejados do segmento. **mm**



DISTINTO SEDUTOR

DS 7 CROSSBACK

A DS surge como marca distinta em 2014, com o intuito de representar a alta gama do construtor francês que assim apostou numa estratégia muito bem definida. Contudo, a sigla DS remonta aos anos 50 e era sinónimo de tecnologia e conforto. Agora, é tudo isso e muito mais.

Refletindo o lema do "Savoir-faire" francês, a DS distingue-se desde logo por um estilo próprio onde o pormenor faz a diferença e a qualidade de materiais e construção está ao nível dos construtores premium. A distinção nota-se, sente-se, e respira-se. Os faróis com a tecnologia Active Led Vision são compostos por um LED principal e três módulos LED rotativos, que rodam e inclinam-se em função do ângulo do volante, da velocidade e das condições meteorológicas. Ao abrirmos o DS 7, o movimento destes num gesto de boas vindas merece vénia. A grelha imponente com o logo DS, também ele estilizado, e o fundo dos faróis conferem-lhe um aspeto díspar do que existe no mercado. Toda a iluminação do DS 7, seja ela interior ou exterior, não se limita à sua função principal, mas é também ela uma ode ao *design* e que favorece a presença e exuberância do modelo que não esconde as generosas dimensões.

No interior, a pele e as costuras destacam-se, bem como a qualidade de construção e o ambiente acolhedor. Vale a pena uns minutos para apreciar todo o habitáculo. Do relógio analógico central da relojoeira francesa BRM, a todos os comandos, botões e até aos

bancos, tudo carrega a estilização do losango.

O DS 7 Crossback foi eleito o SUV compacto do ano

Ao volante de imediato se destaca o conforto de uma suspensão inteligente, capaz de antecipar cada imperfeição da estrada para minimizar o impacto, transmitindo, em tempo real, dados para que o sistema atue de forma independente em cada uma das rodas, ajustando a dureza das suspensões. Muito mais do que simples pormenores.

O painel de instrumentos digital de 12" é configurável e mais uma vez está desenhado com temas modernos e que combinam com todo o interior do DS 7. É aqui que recebemos a informação do sistema de visão noturna, que alerta para o tráfego e peões de uma forma exemplar. Na consola central o ecrã tátil, também de 12", controla todas as outras funções do info-entretenimento e existem botões de atalho para a maioria das funções. E se nos lugares da frente os quilómetros são percorridos sem nos apercebermos, nos lugares traseiros a excelência compõe-se de um apoio de braço central rigorosamente bem colocado, costas dos bancos recliná-

veis, ajuste da climatização independente, fichas USB para cada um dos passageiros e a ausência de túnel central favorece o espaço e conforto. O DS 7 surpreende pela qualidade e conforto, capazes de surpreender e seduzir até os mais céticos. **nma**



	1997 cm ³ CILINDRADA	400 Nm BINÁRIO MÁXIMO	180 cv POTÊNCIA
	9,4 s 0 - 100 KM/H	218 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
	4,9 l/100 km COMBINADO	6,7 l/100 km REGISTADO	173 g/km EMISSÕES CO ₂
€	65 048 BASE	72 298 ENSAIADO	

-  Qualidade de construção e materiais
Conforto
-  Comando da caixa de velocidades
Imperceptibilidade dos modos de condução



CONSULTE AQUI TODA A INFORMAÇÃO

NÃO HÁ DUAS SEM TRÊS...

SEAT TARRACO

O Tarraco é a terceira proposta da SEAT na oferta SUV. Depois do Ateca e Arona o maior dos SUV espanhóis chegou e aposta no espaço, bom ambiente a bordo e tecnologia. Esta versão de sete lugares acrescenta versatilidade.



Talvez o nome que lhe atribuíram não tenha sido muito feliz, mas a verdade é que foi escolhido segundo um programa da marca que recebeu mais de 10 mil propostas envolvendo mais de 150 mil fãs da marca um pouco por todo o mundo. No mínimo inédito. Pormenores à parte o nome não põe em causa um produto que se assume como o topo de gama da marca. Os materiais empregues agradam e os bancos são envolventes e firmes.



 1968 cm ³ CILINDRADA	340 Nm BINÁRIO MÁXIMO	150 cv POTÊNCIA
 9,8 s 0 - 100 KM/H	202 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
 6,4 l/100 km COMBINADO	7,4 l/100 km REGISTADO	155 g/km EMISSIONES CO ₂
€ 44 463 BASE	48 057 ENSAIADO	

 Espaço
Painel digital e info-entretenimento

 Espaço na terceira fila
Suspensão em mau piso

Com mais de 4,7 m de comprimento, as câmaras são uma ajuda útil e o sistema Front Assist que trava o carro antes de embater em qualquer obstáculo é eficaz. O interior, ao estilo dos modelos da SEAT, tem um novo ecrã de oito polegadas para o sistema de info-entretenimento, com uma solução parcialmente integrada na consola. Agradou-nos bastante o quadrante digital pela variedade de informação possível de selecionar e configurar e a facilidade de leitura. Também o sistema de info-entretenimento oferece muita e variada informação como manómetros adicionais, informações off-road, gráficos de consumos e muito mais.

De atarracado este SEAT tem muito pouco

No habitáculo, de atarracado este SEAT tem pouco, com bom espaço para os passageiros da 2ª fila de bancos, que têm climatização independente, bancos aquecidos, fichas USB e 12 V, prateleira nas costas dos bancos da frente, e ainda banco deslizante com costas reclináveis. Já na 3ª fila o espaço é limitado nomeadamente em altura onde um adulto com 1,80 m bate com a cabeça, e a posição dos joelhos é demasiado elevada face ao banco, contudo sabemos que estes estão destinados às crianças. O que não nos agradou de todo foi a força necessária para fazer qualquer operação com a 2ª fila de bancos que ofe-

rece muita resistência. Nesta versão de sete lugares a bagageira dispõe de 700 l e tem um compartimento excepcional para a chapeleira já que o revestimento em borracha nas extremidades faz com que não existam vibrações a criarem ruído.

O bloco 2.0 l nesta versão de 150 cv é o mais acessível dos Diesel e ainda que acuse o elevado peso do conjunto em recuperações, exigindo recurso frequente à caixa de velocidades, revela-se adequado ao Tarraco, com bons consumos e uma insonorização bem trabalhada, mesmo com as jantes de 20". A suspensão revela um bom compromisso em estrada, mas em piso demasiado irregular ou em fora de estrada por vezes é algo seca na resposta. Existem modos de condução mas, pelo menos nesta versão, são pouco diferentes entre si. Ainda assim, se outrora a antiga cidade romana de Tarraco foi durante muito tempo uma das principais metrópoles hispânicas, o Tarraco da SEAT tem tudo para ser uma das principais propostas do segmento dos grandes SUV familiares. **nmm**





Esqueça a palavra SUV por momentos. O nome Wrangler tem pouco mais de 30 anos, mas a história da Jeep começou em 1939 num contexto invulgar pré guerra. E se outrora o objetivo era de facto a transposição de obstáculos e a capacidade de andar em todo o tipo de terreno, essas valências agora transformam-se em aventura, entretenimento e desafio.

Depois do teste exaustivo à versão Sahara Unlimited do Wrangler, presente na última edição, tivemos oportunidade de passar uns

dias ao volante do mais radical e aventureiro de toda a família Wrangler, o Rubicon! E confesso que se já tinha gostado do anterior, este Rubicon é um objeto de desejo inquestionável e que me faz recordar a minha infância. Bons tempos... mas neste momento não sei o que recordo com mais saudosismo, se a minha infância ou os dias ao volante deste Rubicon...

São 252 mm de distância ao solo, ângulo de ataque de 36°, ventral de 20,8° e saída de 31,4°

Por onde começar? Pelo conceito "lego" que permite retirar todo o hard-top e portas? Pela sensação de invencível que adquirimos quando sentados lá em cima ao volante? Pela capacidade extrema de nos surpreender na transposição de qualquer obstáculo? Pela presença inegável na estrada e fora dela? Pela exclusividade devido a um preço de 60 mil euros? Ou pelos avançados sistemas de série como o lendário 4x4 Rock-Trac®, a resistente caixa de transferência com relação de redução de 4:1, os úteis diferenciais eletrónicos dianteiro e traseiro Tru-Lok®, ou a mítica barra estabilizadora desconectá-

REGRESSO À INFÂNCIA

JEEP WRANGLER RUBICON

O Wrangler está pensado e concebido para transpor os mais duros obstáculos e as estradas mais escorregadias do planeta. Por falar nisso... Sabia que apenas 0,2% do planeta Terra está alcatroado?



2143 cm³
CILINDRADA

450 Nm
BINÁRIO MÁXIMO

200 cv
POTÊNCIA



9,6 s
0 - 100 KM/H

160 km/h
VELOCIDADE MÁXIMA



7,4 l/100 km
COMBINADO

10 l/100 km
REGISTADO

195 g/km
EMISSÕES CO₂



59 500
BASE

60 961
ENSAIADO



Performances TT
Equipamento de série



Preço



CONSULTE AQUI TODA A INFORMAÇÃO



vel? Só assim dá para ter noção do quão especial é este Rubicon, o expoente máximo dos valores que estão no ADN da Jeep. Mas claro que há mais... como os eixos dianteiro e traseiro Dana 44 com níveis de resistência, rigidez e durabilidade estratosféricos.

Quando era miúdo tinha um ou dois Buggys telecomandados e o meu passatempo era construir ou encontrar desafios que os colocassem à prova. Era assim até a malfadada bateria acabar, idiossincrasias dos elétricos... ainda hoje assim é! Quase 30 anos depois dei por mim com as mesmas "brincadeiras". O buggy

passou a ser um Jeep à escala 1:1 e a bateria agora é um depósito de gasóleo com uma autonomia maior a permitir muitas horas de... brincadeira! Outra diferença? O meu buggy nem sempre se safava, já o Rubicon transpõe qualquer obstáculo com uma indiferença notável e de me deixar de queixo no chão. A ajudar estão os pneus BF Goodrich Mud-Terrain que fazem ruído em estrada, mas não permitem desculpas, seja qual for o terreno. Sentados bem no topo vamos percebendo que não há limites para o Rubicon, e que este é um autêntico brinquedo para gente grande, embora acessível a poucos.

A evolução face à anterior geração é gigante a todos os níveis, ainda que esteticamente mantenha as linhas do Wrangler. O conjunto motor/caixa é exemplar a todos os níveis, nomeadamente no fora de estrada, onde é entusiasmante conduzir o Wrangler.

A superior qualidade, um sistema de info-entretenimento completo e com várias informações úteis no todo o terreno, e a quantidade de equipamento disponível nomeadamente o sistema de audio Hi-Fi Premium Alpine com 9 altifalantes, são apenas pormenores para nos entretermos nesta viagem ao volante do Wrangler Rubicon até... ao fim do mundo!

O REQUINTE DO ESCORPIÃO

ABARTH 695 RIVALE

Carlo Riva e Carlo Abarth, duas lendas italianas e incontornáveis pela excelência na inovação e no fabrico do melhor em cada uma das suas áreas. O primeiro nos iates de luxo desde 1842 com sucesso alcançado nos anos 20 e 30, e o segundo nos automóveis desde 1949, com a glória nos anos 50 e 60. A união dos dois deu este endiabrado Abarth 695 Rivale.

Umas mais que outras mas as versões especiais do pequeno escorpião são uma constante desde que o grupo Fiat decidiu ressuscitar a marca com os modelos 500 da Fiat convertidos em pequenos desportivos que têm a capacidade de criar sorrisos.

O Abarth 695 Rivale é um puro escorpião, pronto para a picada "fatal"

Uma das mais recentes versões da casa do escorpião é esta 695 Rivale, alusiva à empresa fabricante de iates de luxo, a Riva. É aqui que nasce a inspiração para as duas cores de carroçaria separadas por uma linha cor de água-marinha, bem como para um interior onde o friso e o comando da caixa de velocidades, inspirados na madeira aplicada aos iates de luxo da marca italiana, assumem um papel de destaque. Na prática entendemos que a marca do escorpião podia ter ido mais longe com esta associação, conseguindo um interior ainda mais exclusivo e, acima de tudo, melhorado em termos de materiais e qualidade já que esta é até uma versão limitada; aliás, a chapa personalizada é fixada com parafusos idênticos aos utilizados na construção dos iates Riva. O resto do conjunto é completado com os interiores em pele azul, incluindo o chão, e mais um ou outro pormenor.

Colocada de parte esta questão, provavelmente subjetiva, há que explorar as outras características deste 695 Rivale, já que felizmente não é apenas um Abarth com a mania que é um barco de luxo. De série o 695 Rivale traz um escape Akrapovič e um filtro BMC de altas prestações que lhe conferem uma "voz grossa" e que, em modo Sport, entusiasma. Para

além de notas de escape bem audíveis e exuberantes, o acelerador fica mais responsivo e a direção mais precisa, mas a posição de condução mantém-se, e sabemos que é a mesma do Fiat 500...

Os bancos também poderiam ter um melhor apoio, afinal sempre temos 180 cv que querem ser explorados em curva. O motor 1.4 l turbo tem uma boa resposta e uma caixa, de apenas cinco relações, muito longa. Em estrada o Rivale tem energia para dar e vender, e o efeito de torque steer na direção é constante quando não há controle do pé direito, no entanto, o sistema de controlo de tração é eficaz na sua tarefa, e imprescindível com o piso molhado. As suspensões Koni com molas Eibach são naturalmente focadas no comportamento, e claro está, que prejudicam o conforto em irregularidades. Compromissos... Os travões Brembo cumprem sem críticas, mas a "magia" é feita pelo diferencial autobloccante mecânico opcional, que garante um comportamento de excelência para o pequeno Abarth.

À semelhança da elegância inquestionável dos iates Riva, o 695 Rivale é não só um pequeno e irrequeto "brinquedo" para o prazer de condução, como um automóvel que transpira estilo e elegância. **nma**



	1368 cm ³ CILINDRADA	225 Nm BINÁRIO MÁXIMO	180 cv POTÊNCIA
	6,7 s 0-100 KM/H	225 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
	6 l/100 km COMBINADO	9,6 l/100 km REGISTADO	171 g/km EMISSIONES CO ₂
€	33 433 BASE	37 283 ENSAIADO	



Som do escape
Resposta do motor



Apoio lateral dos bancos
Personalização interior



CONSULTE AQUI TODA
A INFORMAÇÃO

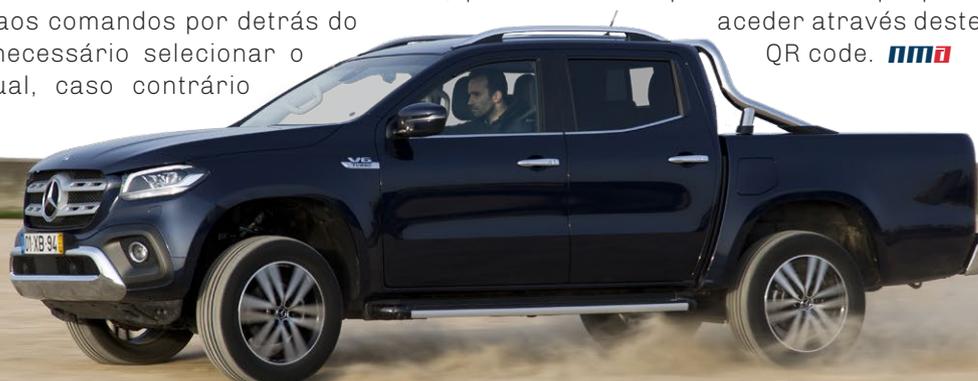


ESTRELA CADENTE

MERCEDES-BENZ Classe X350d

Percorremos cerca de 1000 km ao volante da nova Mercedes-Benz X350d que já chegou a Portugal. Ao equipar a Classe X V6 com um bloco de origem Mercedes-Benz, a marca conseguiu um produto com mais identidade e personalidade, desde logo pela inclusão da caixa de velocidades 7G-TRONIC, única disponível e que, para além de permitir passagens mais rápidas, inclui patilhas no volante. Em modo automático a caixa prima por passagens suaves, sem que o motor entre em algum esforço, como acontece na versão X250d. No entanto, para se dar uso aos comandos por detrás do volante, é necessário seleccionar o modo manual, caso contrário

a solicitação do condutor nem sempre é correspondida. Ainda assim, a Classe X V6 responde de uma forma sempre pronta e com uma disponibilidade que agrada, colocando-se facilmente a velocidades insuspeitas para uma pick-up. A distribuição da tração, a cargo do diferencial central, é de 40/60 para o eixo traseiro, o que permite manter um comportamento previsível e até divertido, assegurando a segurança e eficácia da Classe X V6. A versão X350d está disponível a partir de 64 292€ e o ensaio completo está disponível online e que pode aceder através deste QR code. **nma**



**NOVO MAZDA 3
M HYBRID A GASOLINA**
PROJETAMOS SENSAÇÕES



**SUPER EQUIPADO,
DESDE 24.990€***

Todos os carros que passam pelos nossos testes, não são testados apenas pela forma como respondem à estrada, mas também pelas sensações que geram em si.

Emissões de CO₂(g/km) entre 139 e 152. Consumos combinados (l/100km) entre 6.2 e 6.7.
*Não inclui despesas legalização, transporte e pintura metalizada. Promoção válida em Portugal continental, nos concessionários aderentes.

DRIVE TOGETHER*
*Conduzimos unidos



FOGUETÃO DE LUXO!

BMW X5 M50D

O BMW X5 na versão M50d representa a melhor receita do motor de seis cilindros em linha, ou não tivesse ele quatro turbos na lista de ingredientes. O resultado é... "de comer e chorar por mais".



Recém renovado o BMW X5 é cada vez mais um SUV que marca uma presença forte e elegante e que concentra atenções. O duplo rim é gigante e confere um aspeto poderoso na frente e os vincos por toda a carroçaria, nomeadamente nas cavas das rodas, atribuem-lhe imponência. No interior temos o que de melhor se faz, não só ao nível da qualidade, como da evolução de determinados sistemas e opcionais de conforto. Bancos com multi-regulações e massagens ou porta-copos aquecidos ou refrigerados são apenas um exemplo. A pele que preenche todo o habitáculo e a iluminação interior em LED e a vários níveis, criam uma atmosfera de luxo e requinte onde agrada permanecer e viajar por mais algumas centenas ou milhares de quilómetros.

Para dar uso aos quatro turbos e aos 400 cv de potência é recomendável a seleção do modo Sport, um dos vários disponíveis e possíveis de configurar a gosto. Tudo muda e o SUV familiar transforma-se num SUV de corridas. A sonoridade do seis cilindros é soberba e o trabalho de escape está realmente bem conseguido. A excelente caixa automática de oito relações fica com passagens ainda mais rápidas e bruscas. Ao pisar do pé direito, o X5 dispara progressivamente. Não impressiona pela reação brusca mas antes pela reação do chassis, a saltar no desespero em ganhar tração nas curvas fechadas. Depois apanha-se a reta e o binário e potência são inesgotáveis. O X5 M50d tem motor que não acaba, nunca perde o fôlego, afinal é um "tetra-turbo".

A suspensão pneumática, para além de permitir regular a altura manualmente entre cinco níveis, oferece um bom compromisso e confere ao X5 um adorno de carroçaria controlado. Impressionante é a insonorização do habitáculo e a falta de sensação de velocidade, que nos faz andar a velocidades proibitivas sem sequer darmos conta disso. Os travões M Performance disfarçam as mais de duas toneladas durante a travagem.

A fazer 20 anos de vida, o BMW X5 cresceu, amadureceu e está melhor que nunca

Os sistemas de auxílio à condução, sejam de leitura de sinais de trânsito ou de manutenção da faixa de rodagem com cruise control adaptativo são rigorosos e exímios nas suas funções. O painel digital tem muita informação, mas não permite qualquer configuração ou personalização, e tem uma mudança pobre entre cada um dos modos de condução.

Com um conforto assinalável apesar das gigantes jantes de liga leve de 22", este X5 M50d é o sonho de muitos já que concilia um dos melhores e mais potentes motores Diesel com as mais valias de um SUV e automóvel familiar e que revela um interior pensado ao mais ínfimo pormenor, ainda que tudo isto tenha um preço, são pouco mais de 150 mil euros... **nmi**

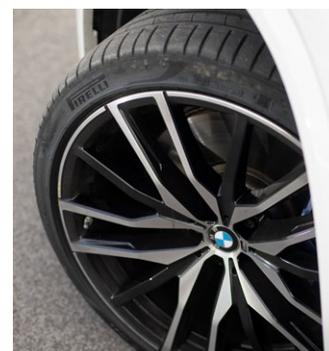


	2993 cm ³ CILINDRADA	760 Nm BINÁRIO MÁXIMO	400 cv POTÊNCIA
	5,2 s 0 - 100 KM/H	250 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
	6,8 l/100 km COMBINADO	9,4 l/100 km REGISTADO	179 g/km EMISSÕES CO ₂
€	125 999 BASE	150 559 ENSAIADO	

 Motor
Interior

 Lista de opcionais

 **CONSULTE AQUI TODA A INFORMAÇÃO**





A Suzuki soube relançar o pequeno Jimny mantendo a tradição da sua apetência para o fora de estrada, com uma agilidade incrível, e preservando o seu inconfundível estilo, ainda que isso o tenha penalizado em alguns pontos como na segurança para peões ou na aerodinâmica que é nula.

O modelo mantém o recurso ao chassis de longarinas e travessas e um eixo traseiro rígido. A rigidez torcional foi aumentada, com duas barras transversais e uma em X, e a distância ao solo aumentou para os 21 cm. E se fora do asfalto é uma mais valia enorme, ostentando ângulos de ataque de um puro todo terreno, em

estrada acaba por sofrer em estabilidade, resistência ao vento e ainda... nas portagens! Mas é nos terrenos mais difíceis, sejam eles de lama, areia, pedra ou mais escorregadios



que o pequeno Suzuki surpreende. Nós experimentámos todos eles e em nenhum nos sentimos em apuros.

O sistema de redutoras, com comando mecânico, e o baixo peso permitem ao Jimny progredir sempre com uma facilidade incrível, e permitem boas aventuras até ao mais inóspito local. De empoleirados em ângulos de quase 40°, a parcialmente enterrados em areia, com lama a metade da jante, ou a preparar árvores, com a tração integral inserida o Jimny faz sempre parecer uma brincadeira de miúdos.

O motor atmosférico de 1.5 l é suficiente no dia-a-dia, ficando aquém apenas em autoestrada, e a falta de turbo exige pé pesado

O TAMANHO NÃO IMPORTA...

SUZUKI JIMNY

O Jimny é tudo menos apenas e só um jipe de cidade. Como é possível um carro tão pequeno ir tão longe, menosprezando qualquer tipo de dificuldade? Bom, é a prova de que o tamanho... não importa nada!



	1462 cm ³ CILINDRADA	130 Nm BINÁRIO MÁXIMO	102 cv POTÊNCIA
	n.d. 0 - 100 KM/H	145 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
	7,9 l/100 km COMBINADO	6,8 l/100 km REGISTADO	178 g/km EMISSIONES CO ₂
€	24 811 BASE	25 371 ENSAIADO	



Capacidade de tração e progressão
Robustez
Curso da suspensão



Motor em autoestrada
Suspensão em fora de estrada
Preço



sem permitir grandes andamentos enquanto a caixa de cinco velocidades, bastante curta, obriga a rotações mais elevadas.

O interior é simples mas funcional e não merece críticas, mesmo tendo em conta o excesso de plásticos duros no interior, a construção é sólida, como se pretende. A suspensão, demasiado mole, é razoável a filtrar irregularidades na estrada, mas acaba por prejudicar os andamentos mais apressados em fora de estrada. O curso de suspensão é muito grande e a distância entre eixos muito curta, e se em determinadas situações é uma clara vantagem, quando queremos imprimir algum ritmo em fora de estrada, a suspensão acaba por fazer efeito de "mola" e obriga a anda-

mentos muito reduzidos, demasiado até... mas o Jimny consegue ir de um destemido aventureiro a um companheiro ideal para as voltinhas na cidade graças à agilidade e facilidade de condução, onde se inclui a possibilidade de se manter a rotações muito baixas sem qualquer tipo de queixa. E nem os consumos assustam.

O Jimny é pequeno mas progride como gente grande

Conseguimos 6,8 l/100 km, menos até do que os anunciados pelo construtor. Um ponto muito positivo também para a dotação de equipamento de segurança de série como sejam o sistema de travagem automática em cidade, o

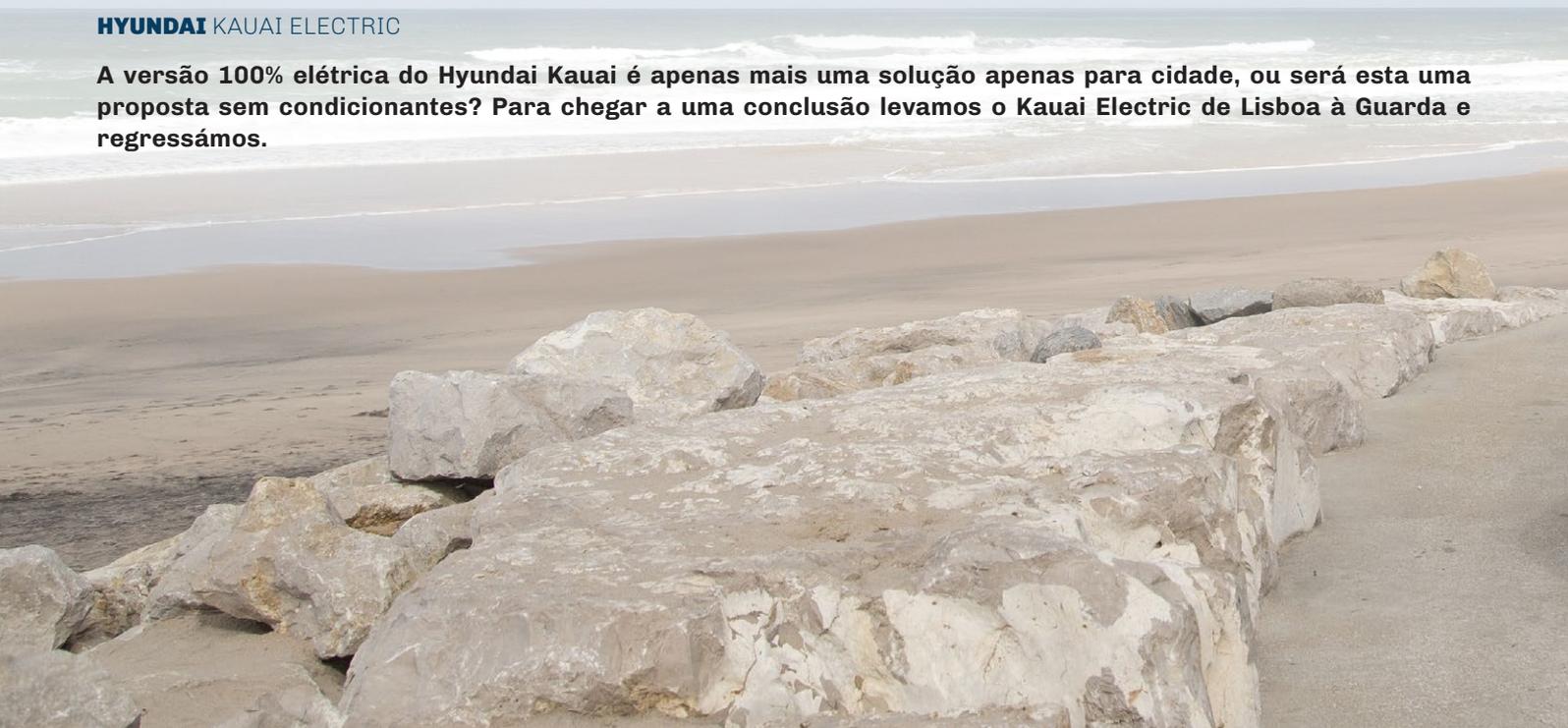
leitor de sinais de trânsito ou o alenta de transposição involuntária da faixa de rodagem. O pouco espaço dos lugares traseiros com costas demasiado direitas e os 85 l do "porta-luvas" atrás destes fazem parte do conceito por detrás do icónico modelo, capaz de proporcionar momentos únicos de evasão e diversão.

Numa altura em que se deverá começar a sentir o efeito do aumento de produção na disponibilidade de viaturas para entrega, resultado da muita procura em todo o mundo, uma coisa é certa... o Suzuki Jimny não tem qualquer concorrência no mercado, nem mesmo pelos mais de 25 mil euros desta versão. Divertimo-nos tanto neste ensaio que repetíamos vezes sem conta... **nma**

LISBOA – GUARDA EM ELÉTRICO FUTURO OU PRESENTE?

HYUNDAI KAUAI ELECTRIC

A versão 100% elétrica do Hyundai Kauai é apenas mais uma solução apenas para cidade, ou será esta uma proposta sem condicionantes? Para chegar a uma conclusão levamos o Kauai Electric de Lisboa à Guarda e regressámos.



O Hyundai Kauai reforça a aposta da marca nas novas soluções de mobilidade, para as quais em muito contribuiu o Ioniq. Com o Kauai temos, no entanto, todas as mais valias de um pequeno SUV, nem que seja a de estar na moda... Apenas grelha, faróis e jantes o diferenciam, para além da combinação de cores desta versão. Mas como em todas as propostas elétricas, o que realmente importa é a autonomia. Por isso, deixamos de parte a avaliação daquilo que já conhecemos do Kauai, uma das mais interessantes propostas do segmento B-SUV, e fomos averi-



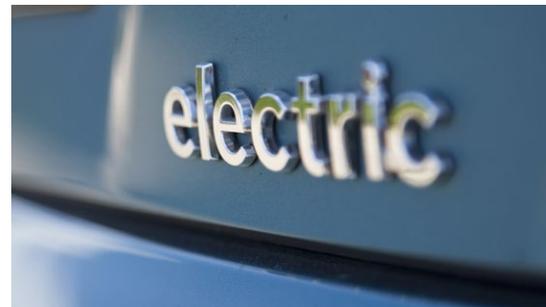
guar se esta poderá ser uma solução viável para o dia a dia bem como para longas viagens. Com o Kauai Electric a Hyundai abre as portas a uma nova realidade dentro das marcas generalistas. A maior altura ao solo permite a colocação das baterias sem prejudicar a habitabilidade e a capacidade da bagageira, idêntica à das versões 4x4, com 332 litros. A consola central é mais subida e suspensa, com espaços de arrumação inferiores.

A fundo o Kauai é capaz de assinar o asfalto ao longo de mais de 50 metros

Vamos para a estrada... arrancamos de Lisboa, onde apreciamos a condução facilitada e tranquila. Com 74% de bateria e em modo Eco em direção à Guarda. Chegamos a Aveiras com 62% e enquanto tomamos café e fazemos um telefonema carregamos o Kauai durante 20 minutos no posto de carga rápida, o que nos permitiu prosseguir a viagem com 80% de bateria. No percurso ainda existem postos de carregamento rápido em Santarém, Abrantes e Fundão,

todos eles em funcionamento no dia da nossa viagem, mas prosseguimos sem efetuar qualquer outra carga. Ao longo da viagem pudemos comprovar o conforto de rolamento com ausência de qualquer ruído, a ausência de perda de potência, e o bom aproveitamento da regeneração das baterias, que permitem vários modos. Nas subidas mais íngremes, a autonomia desce 10 km ao percorrer apenas 4 mas nas descidas a situação inverte-se se soubermos usar as patilhas atrás do volante para aumentar o nível de regeneração. O painel digital central e o sistema de info-entretenimento fornecem informação muito completa sobre bateria, percurso, tempos de carregamento, e muito mais.

A viagem foi feita a velocidades entre os 110 e os 130 km/h. O modo Comfort, usado pontualmente, oferece uma disponibilidade de potência acrescida e altera os grafismos do painel digital, de informação simples e intuitiva. Hilariante é o modo Sport, usado por três vezes antes de nos fazermos à viagem. Longe de



transformar o Kauai num carro desportivo, o impulso e a descarga de binário é de tal forma que, se desligado o controlo de tração, o Kauai fica a esfumegar e a derreter pneu nas primeiras dezenas largas de metros. Com uma viagem muito tranquila e sem preocupações exageradas com a velocidade, chegamos à cidade mais alta com 14% de bateria, o que correspondia a 47 km de autonomia. Após um carregamento de 20 kWh em 5h40min num posto da rede pública, pudemos ainda fazer cerca de 70 km até casa por estrada de serra e usufruindo da entrega de binário imediata do Kauai. Aumentamos o nível de regeneração, abrandamos antes das curvas, e a curva é feita já de acelerador para manter o chassis firme e estável, uma delícia! Só as travagens mais tardias e fortes são perturbadas por alguma instabilidade do eixo traseiro.

Com o frio da Guarda, nada melhor que programar a temperatura do habitáculo para a manhã do dia seguinte. Um conforto acrescido e uma poupança de bateria já que o

mesmo é feito com o carro ligado à energia, poupando recursos no dia seguinte em andamento.

Do mar à serra, 300 km sem restrições

Após mais de 1000 km ao volante do Kauai Electric não temos dúvidas em afirmar que estamos perante a melhor proposta 100% elétrica do mercado, e a única até hoje na qual nunca sentimos qualquer tipo de condicionante ou restrição pelo tipo de solução. Se o futuro passa pelos automóveis elétricos é ainda uma incógnita, mas que o Kauai é uma solução viável para o dia-a-dia sem condicionantes de tempo, velocidade e quilómetros isso é, garantidamente, uma certeza! **nlm**

RESUMO DA VIAGEM:

Distância percorrida: 313 km
Consumo médio: 21 kWh
Velocidade média: 113 km/h
3 h e 9 min em andamento
22 min para carregar
Total: 3h e 31 min

	150 kWh BATERIA	395 Nm BINÁRIO MÁXIMO	204 cv POTÊNCIA
	7,6 s 0 - 100 KM/H	167 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
	n/d COMBINADO	20 kWh/100km REGISTADO	
€	43 350 BASE	43 350 ENSAIADO	



Autonomia
Potência e comportamento



Tempo de carregamento abaixo de 7kWh
Preço



CONSULTE AQUI TODA A INFORMAÇÃO

REFINADO E RECARREGÁVEL!

RANGE ROVER P400e

Sinónimo de conforto, robustez e capacidade de ir mais além no fora de estrada, nem ele escapa à era da eletrificação ao atingir quase 50 anos de vida. Mas será mesmo este o futuro do Range Rover?

Range Rover Sport P400e PHEV. É este o nome completo do modelo em ensaio, e o número de três algarismos identifica de imediato a potência combinada entre o motor 2.0 l a gasolina com 300 cv e o elétrico de 105 kW. Mas antes de levar o Range Rover Sport para a estrada, vale a pena apreciar o ar agressivo e musculado com que nos desafia, principalmente na frente... É grande e imponente. Existem ainda vários pormenores que tentam atribuir-lhe um estilo mais dinâmico nesta versão Sport. Presença em estrada não lhe falta! No interior o requinte, a posição de condução e o espaço são imagem de marca. Os bons acabamentos e a parafernália de tecnologia, instrumentos e ecrãs multifunções colocam-nos noutra patamar, do melhor que há.

Arrancamos e depressa damos conta da suspensão pneumática ajustável automaticamente e regulável a pedido. É esta que garante que o Range Rover se mostre imperturbável em qualquer terreno, no que que a conforto diz respeito.

Já na componente dinâmica é impossível não sentirmos um adorno da carroçaria que nos tira o "feeling" de condução. A direção, pouco precisa e bem ao estilo do Range Rover desde que este existe, também contribui para esse comportamento que belisca a dinâmica, nomeadamente nesta versão Sport. Na componente híbrida, a autonomia anunciada fica naturalmente bastante aquém, dado o peso elevado do conjunto,

com um alcance de cerca de 35 km, em vez dos 50 anunciados. A tomada de carregamento, colocada e dissimulada na grelha frontal também não está ao nível dos 103 mil euros, com um aspeto pouco robusto, ao contrário da imagem que o Range Rover ostenta.

A distribuição de peso está bem conseguida e o facto desta ser também a versão "menos cara", faz com que seja a melhor compra na gama RR, mesmo com as referidas limitações. E por falar em limitações... os pneus Pirelli Scorpion Verde estão adequados à componente híbrida e ecológica deste P400e, mas não aos valores de um modelo que transporta no seu nome sinónimos de progressão em qualquer tipo de terreno e capacidade de tração. É importante entendermos que de nada servem os melhores sistemas, como é o Terrain Response 2 da Land Rover, se não tivermos uns pneumáticos que consigam alguma tração.

O ambiente de requinte, a qualidade de materiais, o enorme espaço interior, e o resultado refinado da combinação do motor a combustão com o elétrico fazem deste um automóvel que nos suscita desejo. Desejo de percorrer o mundo sem receios, com a certeza de que qualquer obstáculo será transposto e, neste caso, contribuindo para a preservação do ecossistema. **nm**



 1997 cm ³ <small>CILINDRADA</small>	640 Nm <small>BINÁRIO MÁXIMO</small>	404 cv <small>POTÊNCIA</small>	 Qualidade de materiais Espaço e conforto
 6,7 s <small>0 - 100 KM/H</small>	220 km/h <small>VELOCIDADE MÁXIMA</small>		 Autonomia modo elétrico Precisão da direção
 3,2 l/100 km <small>COMBINADO</small>	11 l/100 km <small>REGISTADO</small>	76 g/km <small>EMISSÕES CO₂</small>	 CONSULTE AQUI TODA A INFORMAÇÃO
 103 543 <small>BASE</small>	n/d <small>ENSAIADO</small>		



valorpneu

Porque existe Amanhã

TUDO O QUE RECICLAMOS FAZ BOM AMBIENTE

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

Uma iniciativa:

ASSOCIAÇÃO
AUTOMÓVEL
DE PORTUGAL



Associação
Nacional de
Produtores de
Pneus



www.valorpneu.pt

ESTÁ QUASE!

TROFÉU C1

O maior e mais disputado Troféu em Portugal está prestes a arrancar. São cerca de 50 carros com equipas de norte a sul do país, entre grupos de amigos, empresas e... jornalistas! Nós vamos integrar o pelotão com o nosso 911... Sim, é um Citroën C1! Preparados? Nós ainda não...

Vamos dividir o nosso Citroën C1 com o número 911 com a Razão Automóvel, daí que os dias de fecho desta edição foram passados entre as teclas do computador e as chaves de porcas e parafusos da SportClasse. Objetivo? Ter o nosso 911 pronto para podermos estar presentes no dia de testes que antecipa o arranque do Troféu. Na verdade, fomos mais otimistas em relação ao tempo que teríamos disponível para nos dedicarmos ao projeto, entre apresentações, salões automóveis, ensaios, fotografias, gravações e eventos. Tem sobrado pouco tempo "livre" para o C1, mas das noites acompanhadas de boa disposição entre todos e de algumas horas dos profissionais da SportClasse, conseguimos ter o nosso 911 pronto, a menos de 48 horas do último dia de testes, antes da primeira prova, no dia 7 de abril. Como bom português, é mesmo até à última...

Entretanto, chegada a hora de carregar o carro para o circuito de Braga, detetamos uma fuga nos travões. Impossibilitados de a resolver a tempo, mesmo depois das muitas horas de trabalho para conseguir ter tudo pronto, ficamos de fora dos treinos coletivos. Saber lidar com a frustração é também uma aprendizagem,

obrigatória no mundo das corridas. Resta-nos resolver a fuga e testar o carro individualmente.

Para já, o que garantidamente ninguém nos tira é a experiência de, sem experiência nenhuma, desmontar um carro! Montar tudo foi mais complicado, mas aprendeu-se muito, algo que faz parte do conceito deste inédito Troféu que tem tudo para animar as pistas, ou não tivesse este troféu o nome de C1 Learn & Drive. O "Drive", infelizmente ficou para mais tarde... **nmã**

CALENDÁRIO 2019

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



À VELA... E ATÉ À RAMELA

"Muito me tarda o meu amigo na Guarda".

D. Sancho I



CONSULTE AQUI
ESTE ROTEIRO



auto

reparação de automóveis · bate-chapas
pintura · substituição de vidros
serviço de pronto socorro permanente

Luis Pires Lda.



Acesso ao IP5
(Cruzamento do Alvendre)
6300-810 Guarda

Telf.: 271 230 377

Fax.: 271 237 897

Tel.: 966 272 463

E-mail: auto.luispires@sapo.pt



Não são só estas memórias, ou as da Balada da Neve que fazem esquecer o sítio. Quando chegamos, ao longe, sente-se a cidade. Devagar, o contorno do casario não esconde as montanhas em redor e só o ar, puro referenciado de uma cidade Bio Climática, sentido em cada respiração, envolve-nos nos afetos de um território preenchido com páginas infinitas de história. Páginas que se percorrem, ainda hoje, em cada testemunho vivo. São valores expressos no rosto das gentes, nas tradições religiosas, nos episódios da história, enfim, nas tradições de séculos.



A cidade da Guarda herdou todo um conjunto de patrimónios que a transformam num local de excelência para se descobrir um território extenso. Desde cedo que a cidade e a região assumiram um papel relevante na história do país. A linha do tempo atravessa mesmo milénios, hoje verdadeiros patrimónios de afetos consagrados ao ser humano. Se o papel defensivo nunca se ausentou do carácter emergente da nação, a partilha do espaço deu-se paulatinamente por entre a civilização.

A afirmação geográfica transformou-a num exemplo de afirmação que continua a ser construída. Depois da sua fundação, no séc. XII, a afirmação reforçou-se com a transferência da sede episcopal da Egí-

tânia de Idanha para a Guarda. São mais de 800 anos de história onde a partilha geográfica por várias culturas e religiões fortalecem os laços de pertença e de ecumenismo.

E nada melhor do que começar a visita pelo ponto mais alto, a 1056 m de altitude a fazer jus ao cognome da cidade. Lá no alto, pontua a torre de menagem. Assente em granito, serve de testemunho ao passado medieval da cidade. Dali, contempla-se a paisagem que se perde nas serranias espanholas, nos contrafortes da Estrela, da Marofa, da Lapa...

Um pouco mais abaixo, situa-se a Cápsula do Tempo Guarda 2050, um projeto que marcou os 40 anos do Escape Livre reunindo testemunhos de 40 personalidades sobre o futuro da região e da cidade e que será aberta em 2050. O espaço é único até porque aí está a nascer um jardim com árvores que anualmente são plantadas. Respira-se ar puro... Do outro lado, o relógio de Sol da Roamer, uma peça única no país. Ali aos nossos pés está uma cidade que cresceu com o tempo. O recorte do casario é sublinhado pela luz que entra pelas ruelas da judiaria ou reflete do granito das paredes da Sé. Sempre a descer, depressa estamos junto à Sé.

O granito escrito em estilo gótico impõem-se na fé junto de uma praça que fica na fronteira da judiaria e mostra uma arquitetura particular onde pontuam os edifícios dos antigos Paços de Concelho, que data de 1570 e mostra um pouco da arquitetura do Renascimento, e o Solar dos Póvoas do séc. XVIII com estilo barroco. A pé, as descobertas marcam um ritmo muito pessoal onde se consegue desfrutar de todo um património que fica sempre perto. Com um pequeno passeio, podemos descobrir a muralha edificada e

passar por entre as portas que dão acesso à malha histórica. Obrigatória é uma passagem pelo Museu. Aqui se guardam memórias de afetos e artefactos de lugares que servem de âncora e de divulgação cultural.

O trajeto TT tem início junto ao estabelecimento prisional. Sem qualquer problema de maior para todo o tipo de veículos (algum cuidado na parte inicial quando chove ou neva), inclusivamente SUV de apenas duas rodas motrizes, a primeira parte do percurso percorre uma zona de planalto com umas verdadeiras vistas para o vale da Corujeira e para o enorme maciço central da Estrela. A paisagem abre-se diante dos olhos num cenário único. Para realizarmos este périplo, utilizamos o Volvo XC40 D3, um dos melhores representantes do segmento agora classificado "Classe 1" nas portagens, na versão 4x2. De apenas tração à frente, o modelo revelou-se o companheiro ideal para este trajeto. A sofisticação do conjunto de elementos de segurança, do controlo de tração e do amortecimento permitiram uma mobilidade segura em qualquer parte do trajeto. Associado a um conforto de rolamento, qualidade de vida a bordo e disponibilidade de equipamento multimédia, permitiram-nos momentos de descontração condizentes com a tranquilidade da paisagem.

Chegados a Vale de Estrela, pode descobrir um conjunto de pequenos monumentos, grandes no que representam, da igreja matriz a alminhas, de fontes romanas a capelas. Depois da localidade de Vale de Estrela, o



caminho segue em direção a uma zona alta. Trata-se de um local privilegiado único no país, um Miradouro Hidrográfico que permite observar cinco bacias hidrográficas: Côa, Zêzere, Mondego, Tejo e Douro.

Ainda mal refeitos com a paisagem serrana, vamos descer para a Vela. Depois de Aldeia do Bispo, outra mão cheia de emoções. A paisagem deixa desvendar muito para lá da Cova da Beira. Da Gardunha a Monsanto, das terras raianas até à face sul da Estrela. O caminho serpenteia encosta abaixo até a um vale agrícola ainda pleno de variedade de culturas. Esta é uma zona microclimática que encerra uma história onde a extracção de volfrâmio marcou décadas de atividade na ocupação humana.

A caminho do final do percurso, atravessamos a Benespera para depois subirmos para a Ramela pisando o velho trajeto que sempre levou as gentes até à Guarda. Outrora, o caminho serviu de elo de ligação para a cidade onde as diligências passavam a caminho do alto. Por entre um território agrícola, sobressai o projeto “Sabores e Tradições do Vale da Teixeira – Azeite”. A revitalização do lugar de azeite dá ênfase a todo um conjunto de tradições seculares do Vale da Teixeira. O sabor ímpar do produto dá corpo à qualidade da matéria-prima e permite a divulgação de todo um património cultural e etnográfico. Sabores da terra que se misturam com todo um património gastronómico onde a tradição é preservada. No prato desta viagem poderão saborear-se enchidos, cabrito assado no forno, arroz de pato passando pelos pratos de bacalhau. A pinga não

poderia ser senão a melhor da região que encerra paladares regionais em territórios de diferentes castas. Para quem gosta de levar consigo recordações, para além de todo o património cultural, pode escolher produtos típicos que perpetuam gerações, dos Cobertores

de Papa à cutelaria, passando por produtos regionais, do azeite ao pão, dos enchidos ao queijo da serra ou à castanha.

Descobertas de história, paisagem, cultura, gentes mesmo à beira da cidade.

PÁG Nº 1

NOTA	PARCIAIS	TOTAIS	DIREÇÃO	OBSERVAÇÕES
1	0,000	0,000		POR KM A ZERO ENTRA TERRA 1 - Privado GRP
2	1,800	1,800		
3	0,200			SEGUE P.P.
4	1,700	2,000		POR KM A ZERO ENTRA E SEGUE ASFALTO
5	0,500	3,700		SEGUE RUA PRINCIPAL POUCO DEPOIS EMPEDRADO
6	0,600	0,500		ENTRA E SEGUE EN
7	2,700	1,100		POR KM A ZERO NA ESTRADA DE TERRA
8	0,000	0,000		CONTINUA ESTRADÃO
		0,800		

PÁG Nº 2

NOTA	PARCIAIS	TOTAIS	DIREÇÃO	OBSERVAÇÕES
1	1,300			CONTINUA A SUBIR ESTRADÃO
2	0,300	2,100		
3	0,400	2,400		
4	1,600	2,800		1 - Placa de carga ATTI! DEIXA ESTRADÃO DESCE PP
5	0,900	4,400		ENTRA E SEGUE ASFALTO
6	3,300	5,300		1 - Placa de direção 2 - Placa de carga ENTRA TERRA POR KM A ZERO
7	0,000	8,600		1 - Tanque de água DESCE P.P.
8	0,300	0,300		CONTINUA P.P.
		0,600		

PÁG Nº 3

NOTA	PARCIAIS	TOTAIS	DIREÇÃO	OBSERVAÇÕES
1	0,200			DESCE P.P.
2	0,300	0,800		DESCE P.P.
3	1,200	1,100		CONTINUA P.P.
4	1,000	2,300		CONTINUA A DESCE P.P.
5	0,400	3,300		1 - Placa de carga
6	0,100	3,700		ENTRA E SEGUE ASFALTO
7	0,600	3,800		VELA
8	0,300	4,400		ATRAVESSA EMPEDRADO
		4,700		

PÁG Nº 4

NOTA	PARCIAIS	TOTAIS	DIREÇÃO	OBSERVAÇÕES
1	1,800			E.N. 18 DIR. GUARDA
2	0,800	6,500		GUARDA
3	1,100	7,300		DIR. BENESPERA
4	0,400	8,400		DIR. TURISMO RURAL ATRAVESSA BENESPERA PELA RUA PRINCIPAL
5	1,100	8,800		DIR. RAMELA
6	1,800	9,900		ENTRA TERRA POR KM A ZERO
7	0,000	11,700		
8	1,500	0,000		
	0,400	1,500		1 - Lugar de Bombo SOBE ASFALTO ESTREITO NA POVOAÇÃO À DIREITA PARA GUARDA
		1,900		



- ONDE DORMIR:**
- Hotel Lusitânia
 - Hotel Vanguarda
 - Hotel Beira Serra
 - Pensão Aliança
- ONDE COMER:**
- Restaurante A Colmeia
 - Restaurante Belo Horizonte
 - Restaurante Simple
 - Restaurante Aquarius
 - Marisqueira O Caçador

Ensaaios Breves

Duas versões que derivam de automóveis “convencionais” para oferecer as mais valias dos “crossovers”, adaptados a uma vida ativa com ligeiros aumentos da distância ao solo e algumas proteções aqui e ali para lhes dar um aspeto mais robusto e diferente. Duas propostas que convidam à evasão com sistemas que permitem ajudar na tração em terrenos com menor aderência e soluções para não comprometerem o conforto e o comportamento. Ambos a apostar ainda em motorizações Diesel 1.5 l com 120 cv.



FORD FIESTA ACTIVE

Foi o primeiro modelo da Ford a receber a versão mais radical do construtor, denominada de Active. O aumento da altura ao solo é de 18 mm e o trabalho efetuado na suspensão com configurações específicas nas molas e amortecedores foi efetuada apenas na dianteira, mas ainda assim resultou num conforto superior à versão “normal” do Fiesta. Esta versão *crossover* mantém um bom comportamento em estrada, com uma frente precisa e um bom controlo de movimentos, e mantém a condução envolvente a que a Ford nos tem habituado. Equipado com o motor Diesel 1.5 l e 120 cv, bem isolado de vibrações, revelou-se económico e fácil de conduzir, com prestações mais do que suficientes e consumos contidos. A caixa manual é suave e precisa, mas tem de ser utilizada para apurar regimes em consequência de algum atraso na resposta do turbo. O Fiesta Active 1.5 Ecoblue está disponível a partir de 25 206 €.

CITROËN C4 CACTUS

Não só surgiu com base em um modelo do segmento C compacto, como acabou por o substituir anos mais tarde. Inédito na primeira geração por causa dos Airbumps, agora quer fazer-nos acreditar que deixou de ser um *crossover* para regressar ao formato de berlina. Nesta 2ª geração surgiram atualizações importantes como as novas suspensões com batentes hidráulicos progressivos tanto à frente como atrás, e novos bancos. Ambos proporcionam um conforto de referência para o segmento, ainda que os materiais aplicados ao interior sejam apenas medianos. Dinamicamente não se destaca e a envolvimento na condução não é das melhores, para além de que o interior, nomeadamente a consola central, é pobre e a informação do painel digital é muito limitada sem necessidade. Na versão Diesel, o C4 Cactus é solícito e tem consumos comedidos, mas o preço ultrapassa os 30 mil euros (30 619€) o que nos parece um valor já relativamente elevado para a proposta da Citroën.



fidelidade.pt

FIDELIDADE

SEGUROS DESDE 1808

LOJA COVILHÃ PALMEIRAS

ANDRADE & VAZ MEDIAÇÃO DE SEGUROS LDA

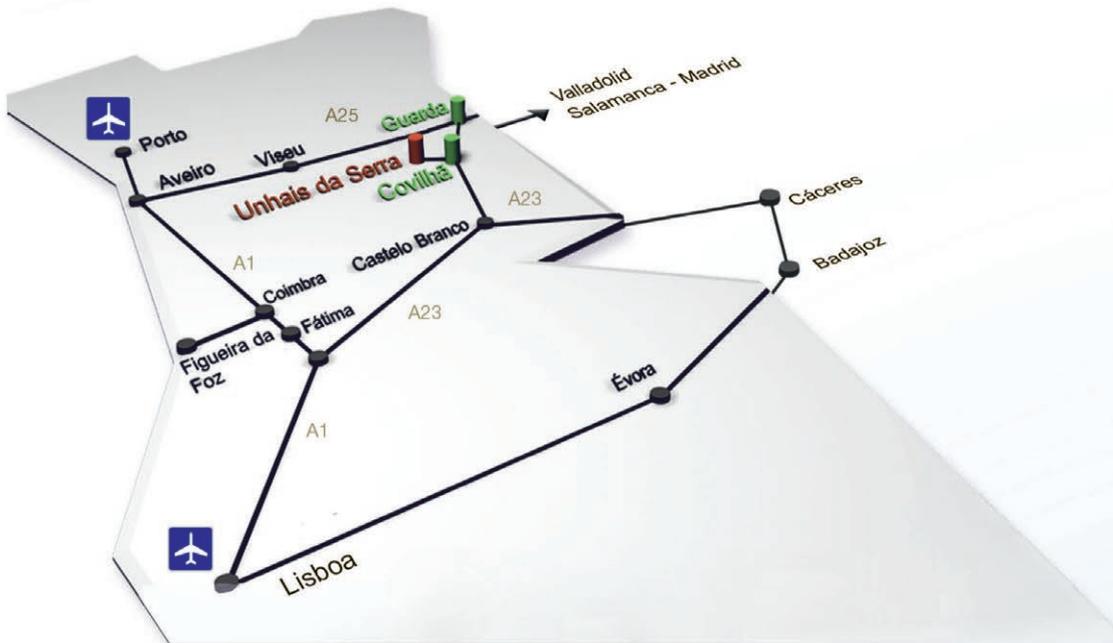
Av. Anil Lote 5 Loja 1 6200 - 502 Covilhã

Contactos: 910 100 921 / 934 330 920



Serra da Estrela

o destino todo o ano



H2OTEL[®]
CONGRESS & MEDICAL SPA
***** SUP

Puralã
Wool Valley Hotel & Spa

HOTEL *****
LUSITÂNIA[®]
CONGRESS & SPA

HOTEL *** SUP
VANGUARDA[®]
CONGRESS & FAMILY

SPORT
HOTEL



naturaimbhotels.com

facebook.com/naturaimbhotels



Innovation
that excites

NISSAN  INTELLIGENT MOBILITY

Novo Nissan LEAF SIMPLY AMAZING

Descubra uma nova forma de condução
mais sustentável e inteligente.

#1 O VEÍCULO 100% ELÉTRICO
mais vendido na Europa em 2018



*Zero emissões de CO₂ durante a sua utilização.

Zero Emission*