

OUTSCOPE

magazine

LIVRO



O REGRESSO!

Toyota GR Supra



APOSTA NO FUTURO

Audi e-tron



ANIMAÇÃO DE VOLTA ÀS PISTAS

Troféu C1 Learn & Drive



Consumo combinado (l/100km): 9,2 a 5,8. Emissões CO₂ (g/km) 208 a 152. Estes valores variam consoante os opcionais escolhidos.

Novo Mercedes-Benz GLC.

Do espaço ao comportamento dinâmico, do design inspirador à tecnologia MBUX, sinta o poder do novo GLC num concessionário Mercedes-Benz.

FALE CONNOSCO
808 200 699

Mercedes-Benz
The best or nothing.



BONS EXEMPLOS



Nuno Antunes

Os últimos meses foram de intenso trabalho entre a preparação e execução de diversos eventos que poderá ver nesta edição, como também na composição destas páginas que agora tem nas mãos. Entre elas, algumas dedicadas ao Troféu C1 Learn & Drive. Não apenas por fazermos parte de tão ambicioso e bem sucedido projeto, mas por na realidade termos acreditado desde o início que este tinha tudo para dinamizar o desporto automóvel em Portugal. Alguns se recordarão dos saudosos troféus que animaram durante vários anos as pistas do país com os Citroën AX GTi, Renault Clio, Toyota Starlet, Saxo Cup... ou até o Honda BPI Cup, SEAT Leon CUP ou Datsun 1200, e mais recentemente os desafios únicos com os Fiat Uno, Punto e Alfa Romeo 156.

Depois de alguma estagnação, vemos finalmente surgirem novos projetos com pés e cabeça e que contribuem não só para cultivar a paixão pelos automóveis, como também para animar as pistas. O Troféu C1 é sem dúvida merecedor de uma vénia por conseguir durante a última prova em Portimão reunir meia centena de carros em pista e mais de 200 pilotos, e até já confirmou uma prova de 24h. É isto que é preciso! E porque nem só de troféus vive o desporto automóvel, e puxando agora a brasa à nossa sardinha, o Guarda Racing Days foi mais uma prova da adesão de pilotos e equipas a novos desafios que alguns, como a Motor Sponsor e o Clube Escape Livre, fazem pelo desporto automóvel em Portugal.

Com força de vontade, dedicação e persistência, é possível mais e melhor pelo desporto automóvel!



Alfa Romeo 4C Spider
Emoções fortes!

04-06 | BREVES

08-21 | APRESENTAÇÕES

- Toyota GR Supra
- Mercedes-Benz CLA
- Volkswagen T-Cross
- Toyota Camry
- Lexus UX
- Renault Clio

22-35 | ATIVIDADES ESCAPE LIVRE

36-40 | TROFÉU C1 LEARN & DRIVE

42-43 | PILOTOS

44-47 | COMPARATIVO

- Toyota Corolla vs Mazda3

48-66 | ENSAIOS

- Audi e-tron
- BMW 320d
- Honda CR-V Hybrid

- Citroën C5 Aircross
- Alfa Romeo 4C Spider
- Renault Mégane RS Trophy
- Mercedes-Benz E300de
- Mazda MX-5 RF
- Volvo V90 T8

67-69 | ROTEIRO

70 | ENSAIOS BREVES

- Nissan Qashqai & Renault Scénic

ARTUR MARTINS NA KIA MOTORS CORPORATION



Com os pelouros de Marca e Marketing Global, Artur Martins é o novo vice-presidente da Kia Motors Corporation. O português terá a seu cargo o desenvolvimento destas duas áreas a nível mundial, numa altura em que o fabricante continua a expandir a sua gama com novos modelos, motorizações elétricas e tecnologias inovadoras de condução e segurança. Artur Martins era, desde 2014, Vice-Presidente de Marketing e Produto da Kia Motors Europe, o ramo europeu da marca. O profissional destacou-se pelo seu trabalho de fortalecimento da Kia no continente, potenciando e desenvolvendo o crescente portefólio de produtos. Ajudou também a impulsionar a Kia em 10 anos consecutivos de crescimento de vendas na Europa, um desempenho inigualável por qualquer outro fabricante de automóveis. Antes de ingressar na Kia, Artur Martins acumulou quase duas décadas de experiência na indústria automóvel global, ocupando cargos na Volkswagen, Toyota e FIAT. A sua nova função estará baseada na sede global da Kia em Seul, Coreia do Sul.

SEGUNDA GERAÇÃO DO MULTISEASON

A Firestone lançou um novo pneu para todas as estações, com melhor desempenho e preparado para se adaptar a todos os tipos de carros e motoristas. Na segunda geração, o *design* do padrão do Multiseason e a área de contacto com a superfície foram otimizados para permitir o máximo despejo de água em piso molhado e para oferecer um nível equilibrado de rigidez do pneu em piso seco. O pneu melhorou ainda 9% na travagem em pisos secos e 14% em condições de chuva e alcançou o rótulo europeu B para aderência em piso molhado. O Multiseason também é qualificado para o desempenho em neve, conforme o certificado da 3 Flakes Peak Mountain Snow (3PMSF), tornando-o compatível com todas as legislações de inverno na Europa. Com 50 medidas entre 13" e 18", a nova geração do Multiseason irá cobrir 90% da procura do mercado, bem como 70% nas medidas de aro de 17" e acima para se adaptar à maioria dos carros de passageiros e SUVs.



VOLKSWAGEN AMAROK REGRESSAM ÀS PRAIAS



A época balnear de 2019 conta com 28 Volkswagen Amarok no apoio à vigilância, segurança e socorro das praias portuguesas. As capacidades de todo o terreno, a elevada fiabilidade e os baixos consumos são vantagens da Amarok. O novo motor da Volkswagen Amarok 3.0 V6 de 258 cv tem um binário muito elevado que lhe confere melhores capacidades de condução na areia. Desde o início do projeto "SeaWatch", criado em 2011 envolvendo o Instituto de Socorros a Náufragos, a Volkswagen Veículos Comerciais, o Volkswagen Financial Services e os Concessionários da marca, estima-se que os veículos Amarok tenham percorrido cerca de 280 mil quilómetros por cada época balnear e terão ainda contribuído para mais de 1600 salvamentos de vidas humanas.

SANTOGAL COM NOVO ESPAÇO JEEP E ALFA ROMEO

Continuando a reforçar a sua rede de concessionários, o grupo Santogal inaugurou esta 4ª feira, 26 de junho, o novo concessionário para as marcas Jeep e Alfa Romeo no Estoril. Um passo que irá contribuir para o crescimento de ambas as marcas em Portugal e consolidará a posição do grupo que, em 2018, faturou quase 100 milhões de euros. As novas instalações, localizadas na Av. da República – Estoril, cobrem uma área total de 660 m². Além de permitir a exposição da totalidade da gama Alfa Romeo e Jeep, o novo espaço integra um stand de negócio para cada uma das marcas, onde equipas de venda especializadas e gestores de para apoio ao financiamento e seguro automóvel oferecem ao cliente uma experiência personalizada de atendimento e uma resposta à medida das suas necessidades. As novas instalações contam igualmente com uma área dedicada à comercialização de viaturas usadas. Nenhuma concessão na Europa e no mundo representa a marca Alfa Romeo há tantos anos como o grupo Santogal, anteriormente Mocar.



VOLKSWAGEN ID.R E BRIDGESTONE BATEM RECORDE

O Volkswagen ID.R, o primeiro carro de corrida totalmente elétrico da Volkswagen, quebrou o recorde da volta mais rápida em Nürburgring – Nordschleife, na categoria de veículos elétricos. Utilizando os pneus Bridgestone Potenza, o ID.R completou a pista de 20,83 km, uma das mais desafiantes do mundo, em 6min05,336s. A Bridgestone desenvolveu de forma personalizada os pneus Potenza, já que o centro de gravidade do ID.R é muito mais baixo do que um carro de corrida normal, devido ao facto da bateria estar na parte inferior do carro. Isto permite velocidades de curva muito elevadas, o que só pode ser alcançado se o pneu for capaz de transferir a potência do veículo para a superfície da estrada. Outro desafio, específico para veículos elétricos, é o binário muito elevado na roda. Isto significa que os pneus para o ID.R devem ter um forte desempenho de aderência nas direções lateral e longitudinal.



CIRCUITO PORTUGAL VALORPNEU NA RETA FINAL



Depois de percorrer Portugal Continental de norte a sul, entre janeiro e junho deste ano, com 3653 visitas realizadas aos detentores portugueses de pneus usados, foi a vez de Açores e Madeira receberem o Circuito de Portugal ValorPneu. A ação foi lançada no início do ano com o objetivo de recordar as boas práticas do Sistema Integrado de Gestão de Pneus Usados (SGPU), fortalecendo a ligação com todos os agentes envolvidos e reforçando o seu compromisso para com a sustentabilidade do setor. O calendário de visitas contou com a

passagem por um total de 147 pontos pelos Açores e Madeira. No encontro, Marco Lopes, administrador da empresa Varela, parceiro da ValorPneu nos Açores, destacou “o importante contributo da rede ValorPneu no tratamento de quase 24 mil toneladas de pneus em fim de vida, originadas nesta região autónoma”, desde 2006.

DRIFT DE PINHEL COM QUATRO NACIONALIDADES

O Drift está de regresso à cidade de Pinhel, nos dias 24 e 25 de agosto, uma organização da Câmara Municipal de Pinhel e do Clube Escape Livre. A prova pontua, pelo segundo ano, para o Campeonato de Portugal de Drift, e volta a realizar a Taça Internacional, atraindo suíços, franceses e espanhóis que se vão juntar aos melhores pilotos portugueses da modalidade. Esta demonstração de Drift decorre à margem do campeonato, mas com as pontuações retiradas dos lugares obtidos na competição da FPAK. Rui Pinto, da equipa CN Racing, volta a ser o embaixador de uma prova que irá confirmar o estatuto de ‘Capital do Drift’, onde se esperam milhares de espectadores.

O programa dos dois dias de adrenalina começa às 09h30 de sábado, com a receção de boas vindas, seguida dos treinos livres para o Campeonato de Portugal de Drift. As qualificações têm início às 15h45. No domingo, o Campeonato de Portugal prossegue a partir das 11h, com a disputa das batalhas e das finais pela tarde fora, a última delas perto das 16h. A entrega de prémios está agendada para o final da tarde.



NOVOS PORSCHE 718 CONCEBIDOS PARA PISTA

Depois de longos meses de testes e quatro anos após a primeira versão, a marca de Estugarda apresenta os renovados Porsche 718 Cayman GT4 e o 718 Spyder. O trabalho do departamento GT levou, como habitualmente, a uma evolução em todos os componentes do Cayman, com natural destaque para o motor, mantendo-se um seis cilindros atmosférico, mas totalmente novo com 4.0 l. O resultado são 420 cv e 420 Nm de binário disponíveis entre as 5000 e as 6800 rpm, com um *redline* fixado nas 8000 rpm. Quanto ao Porsche 718 Spyder, a mudança mais importante consiste na partilha total de toda a base técnica com o GT4 e *spoiler* traseiro que se eleva automaticamente acima dos 120 km/h. É o primeiro modelo da família Boxster a gerar *downforce* no eixo traseiro. Os novos 718 GT4 e 718 Spyder chegam a Portugal no final deste ano, mas já podem ser encomendados. O 718 Spyder está disponível a partir de 132 778 €, enquanto que o Cayman GT4 inicia nos 135 730 €.



FORD PUMA REGRESSA

O modelo que outrora foi conhecido como um pequeno coupé de três portas, dá agora lugar a um desportivo e atlético *crossover* com inspiração SUV. No novo modelo, destacam-se as engenhosas e flexíveis soluções de arrumação na bagageira de 456 l com um compartimento em plástico na base com uma capacidade de 80 l que possui um ralo para facilitar limpeza. Está ainda presente um painel de instrumentos digital de 12,3" com "cores reais", para além de sistema de comunicação e entretenimento Ford SYNC 3 com ecrã tátil de 8" a operar por gestos e deslize. Os clientes do novo Puma estarão entre os primeiros a beneficiar da arquitetura *mild-hybrid* da Ford, concebida de raiz para proporcionar os mais baixos consumos e, em simultâneo, complementar a experiência do prazer de condução Ford com um desempenho mais potente e ágil. A tecnologia EcoBoost Hybrid reforça o reconhecido motor a gasolina EcoBoost de 1.0 l, com três cilindros, com um sistema integrado de motor de arranque e alternador de 11,5 kW, desenvolvendo até 155 cv de potência e agora com a possibilidade de desativação de um cilindro. Deverá estar em comercialização até final deste ano.



ACADEMIA DE PILOTOS É MAIS UM PASSO DO TROFÉU C1

No seguimento da componente "Learn" do Troféu C1, a Motor Sponsor criou a C1 Academy. O objetivo é dar a oportunidade de formação a pessoas do público, para que estas possam estar preparadas para os diversos desafios que se enfrentam num dia de corridas. A inscrição por participante dá acesso a uma manhã ou uma tarde no Circuito do Estoril. O programa do C1 Academy inclui *briefing* teórico, duas sessões em pista de 15 min, uma análise de vídeo da sua condução com um *driver coach*, duas sessões de *slalom* e duas sessões de trabalho em equipa, sob avaliação. Respeitando um sistema de pontuação disponível *online*, haverá um melhor aluno do grupo da manhã e um do grupo da tarde. No final do evento, os dois candidatos vão até à pista para mais uma sessão de 10 min. É declarado o melhor aluno e vencedor o participante que efetuar a melhor volta. Todos os detalhes e inscrições estão disponíveis em www.c1academy.pt



VOLVO ALCANÇA SUCESSO COM HÍBRIDOS PLUG-IN

O sucesso das versões *Plug-In* híbridas da Volvo não só é inegável, como tem sido transversal a todos os modelos do construtor, entre eles a V90 em ensaio nesta edição, na pág. 66. Depois de ter sido Carro Europeu do Ano 2018 e de ter vendido mais de 200 mil unidades desde o seu lançamento, em 2018, o Volvo XC40 recebe agora também a versão híbrida *plug-in* com uma autonomia 100% elétrica de até 50 km, e um pico de potência em modo POWER de 262 cv. Já disponível para encomenda, o Volvo XC40 T5 *plug-in* tem preços a partir de 35 000€ + IVA, sendo que as empresas podem beneficiar da dedução do IVA a 100%, da tributação autónoma a 10% e o ISV a 25%. Para além disso, é Classe 1 nas portagens e anuncia um consumo combinado de 2,1 l/100 km com emissões de CO₂ de 48 g/km.



MII ELECTRIC REVELADO NO "SEAT ON TOUR"

Oslo foi a cidade escolhida, não apenas para a primeira paragem do "SEAT on Tour", mas também para dar a conhecer em primeira mão ao mundo o seu primeiro veículo 100% elétrico, o Mii Electric. O novo modelo elétrico entrará no mercado no final do ano e será um dos veículos elétricos mais acessíveis. Concretamente, sobre o novo SEAT Mii Electric, sabe-se que terá uma autonomia em ciclo WLTP de cerca de 260 km com uma bateria de 36,8 kWh de capacidade. A potência é de 83 cv e atinge uma velocidade máxima de 130 km/h. Suportando a possibilidade de utilizar carga rápida, o SEAT Mii Electric poderá ser carregado totalmente em apenas uma hora. Depois de visitar a capital norueguesa, o "SEAT on Tour" esteve em Liverpool, no Reino Unido, e depois do Salão Automóvel de Frankfurt, o tour irá para Paris no final de setembro e termina o percurso em Milão, em novembro.





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
Indústrias



www.valorpneu.pt

SUPREMACIA!

TOYOTA GR SUPRA

Há muito tempo que se fala no seu sucessor. O novo Toyota Supra está a chegar e, enquanto não lhe deitamos as mãos devido a atrasos na homologação, ficam aqui todos os pormenores do regresso deste ícone.



Além de ser um dos maiores fabricantes de veículos do mundo, a Toyota tem uma história relevante nas mais diversas variantes dos automóveis desportivos, desde o seminal 2000GT, passando pelos Celica, MR2, AE86 e... Supra.

Com a chegada de Akio Toyoda à liderança do fabricante japonês, a vocação desportiva da marca sofre um reforço substancial, não só com o regresso a vários campeonatos na Endurance e nos Ralis, mas também com o projeto GT86 feito em parceria com a Subaru.

Findo este projeto, o objetivo passava pelo regresso de um modelo com história na marca, o Supra. Um fenómeno de culto nos Estados Unidos da América e no Japão, desde o seu lançamento em 1981. Aliás, Akio Toyoda fez a sua certificação como piloto de testes da marca no Nürburgring ao volante de um Supra A80 de meados dos anos 90. Equipado com um motor 3 l de 6 cilindros em linha e que debitava 330 cv... ou, eventualmente, muito mais se alterado mecanicamente, significou certamente muito para o atual presidente do construtor japonês.

Mas, vamos regressar ao início da história, mais precisamente ao ano de 1978 quando a Toyota pegou no Celica e, para responder à concorrência, apresentou uma versão mais comprida de forma a encaixar um motor 6 cilindros em linha com 2 l de cilindrada no Japão, ou 2,5 l nos EUA e potências balizadas entre os 110 e os 123 cv, numa geração designada de A40/A50, que mantinha o eixo rígido atrás proveniente do Celica mas contava já com discos de travão às quatro rodas bem como um autoblocante opcional. Por essa altura, o Supra era mais um GT do que um desportivo puro, e era vendido sob a denominação de Celica Supra.

Em 1981, a geração A60 vê a luz do dia, naquele que consistiu num redesenho completo do modelo que incluía faróis retráteis/escanoteáveis, uma característica carismática dos anos 80, e uns manómetros digitais com computador de bordo. No compartimento do motor, tudo na mesma com o seis cilindros de 2 ou 2,8 l a fazer as honras à casa e que na sua especificação mais potente chegou aos 178 cv.

Seis anos mais tarde, em 1987, chegou o momento da emancipação. O Supra transformou-se num modelo totalmente diferente com o motor a passar para os 3 l de cilindrada que, com a adição de um turbo-compressor, viu a potência saltar para uns já expressivos 231 cv. A suspensão passou a ser independente na traseira e o ABS estava disponível como opcional, bem como uma suspensão eletrónica. A geração A70 passou a ser o porta-estandarte tecnológico da Toyota.

Chegada a altura de substituir o A70 os técnicos da Toyota optaram por dar uma pendente muito mais desportiva ao modelo, com um chassis mais leve, utilizando componentes em alumínio, mais curto para melhor maneabilidade, e com um motor totalmente novo, o mítico 2JZ-GTE com turbos sequenciais, que debitavam 330 cv e 441 Nm de binário, o que lhe dava prestações de super-desportivo, com 4,6 s para atingir os 100 km/h e uma velocidade máxima limitada eletronicamente a 250 km/h. Existindo numa época de ouro para os desportivos Japoneses, o Supra A80 viveu até 2002 e era conhecida a sua enorme margem de evolução mecânica, algo que os preparadores japoneses e americanos não desperdiçaram, com muitos destes veículos a desenvolverem potências acima dos 700 cv.



Para o retorno da nomenclatura Supra, ao fim de tantos anos, a Toyota apresentou o concept FT-1 em 2014 que previa um coupé de motor dianteiro e que, naturalmente, deu azo a muitos rumores sobre qual seria a direção a tomar. Para este projeto foram designados os engenheiros que desenvolveram o GT86 e a mesma filosofia. O resultado chegou, depois de alguma espera e ansiedade, no início deste ano. Um coupé dois lugares (por contraponto aos anteriores 2+2), com tração atrás, um motor 6 cilindros em linha montado sobre o eixo da frente em posição longitudinal, com uma repartição de pesos 50:50 e, tal como no GT86, repartindo custos de desenvolvimento com outro construtor.

O "S" da sigla Supra tem inspiração numa das curvas do circuito de Nürburgring

É assaz curioso, quando o maior fabricante de veículos do mundo não quer/pode assumir os custos de criar um desportivo por si só... e assim sendo, ainda bem que este tipo de *joint-ventures* existem. Esta decisão foi explicada por Tetsuya Tada (chefe do projeto Supra) dado que, em 2012, a geração anterior já estava descontinuada há 10 anos e a fábrica onde os motores eram fabricados já tinha sido encerrada. Deste modo, fazer tudo de novo implicaria uma nova fábrica, um período de gestação muito mais longo e a geração A90 não só não estaria pronta a ver a luz do dia em 2019 como iria ser muito mais cara.

Desta vez, o parceiro industrial encontrado foi a germânica BMW, que procurava quem dividisse custos na execução do *roadster* Z4. Envolvida com a Toyota desde o início, a BMW fornece muitos dos componentes, tais como, o motor, a caixa automática, o diferencial autoblocante, os travões, a eletrónica de bordo e o interior. Apesar da maioria dos componentes provirem da BMW, e após terem sido definidos os parâmetros da plataforma, ambos os modelos foram desenvolvidos de forma independente.

A produção foi subcontratada à Magna, na cidade de Graz na Áustria e os técnicos da Toyota participaram ativamente na definição das especificações que pretendiam para o chassis, distribuição de pesos, centro de gravidade, suspensão (molas, amortecedores e a sua calibração) bem como a programação eletrónica utilizada no diferencial autoblocante, que pode fazer variar o binário entre 0 e 100% em cada roda através de pequenos discos controlados por um atuador elétrico, com vantagens na tração, mas também na contenção de peso.

A suspensão é de tipo Macpherson à frente e Multilink com cinco braços atrás e alguns dos detalhes apurados incluem os cubos de roda específicos para aumentar o *camber* na dianteira, as molas duplas "helper spring" que oferecem uma capacidade adicional de amortecimento de irregularidades sem alteração de trajetórias e as barras estabilizadoras, que têm uma geometria que contraria a subviragem.





No interior, os bancos são específicos deste modelo, bem como os manómetros digitais, sendo o info-entretenimento herdado da BMW.

Uma das opções fundamentais da Toyota prendeu-se com a "obsessão" em fazer um carro que fosse primordialmente divertido de conduzir

Existe um botão para ativar o modo Sport, atuando no diferencial, no som do escape, no acelerador, na velocidade das passagens de caixa e na dureza da suspensão, enquanto o controlo de estabilidade possui um modo Track entre o normal e o totalmente desligado que permite algum deslizamento, mas sem exageros.

Para o objetivo da diversão, os técnicos japoneses prescindiram dos lugares traseiros com o intuito de atingir uma relação tecnicamente perfeita entre a distância entre eixos (2470 mm) e a via traseira (1589 mm), com naturais benefícios entre agilidade e estabilidade.

Também as dimensões contidas foram consideradas como fundamentais, pois o Supra A90 é mais curto que o GT86 e a rigidez estrutural consegue superar a do Lexus LF-A, que era construído em carbono, isto para um peso total de 1495 kg.

O resultado deste trabalho conjunto é a geração A90 do Supra, com o 3 l, seis cilindros em linha com turbo twin-scroll (para melhor resposta ao acelerador) a debitar 340 cv e 500 Nm de binário disponíveis entre as 1600 e as 4500 rpm e uma caixa automática de oito velocidades, dotada de conversor de binário e fornecida pela ZF. Estes componentes permitem uma aceleração 0-100 km/h em 4,3 segundos, ajudada pela função de Launch control, e uma velocidade máxima de 250 km/h limitada eletronicamente. Para transmitir esta performance à estrada são utilizados pneus Michelin Pilot Super Sport e para o fazer parar temos uns Brembo de quatro pistões.

O novo Supra marca também aquele que é o primeiro modelo global da Gazoo Racing (GR), a divisão desportiva da Toyota que tão boa conta de si deu na sua primeira execução com o Yaris GRMN, e do qual ainda hoje temos saudades. Já está inclusivamente confirmada a versão GT4, mais focada para pista e mais potente com aerodinâmica revista, e a inclusão de um difusor dianteiro e uma proeminente asa traseira. Isto é, sem dúvida, apenas o início de uma caminhada que se quer longa...

O Toyota Supra já se encontra disponível em Portugal por 81 mil euros e não tem quaisquer opcionais contando de série com estofos em pele, jantes de 19", sistema de navegação, iluminação LED, entre muitos outros itens e será alvo de um completo ensaio dinâmico na próxima edição da ELM. Mal podemos esperar... **elm**



REFERÊNCIA INEGÁVEL

MERCEDES-BENZ CLA

A segunda geração do CLA, o mais pequeno Coupé da Mercedes-Benz, recebeu importantes alterações que o colocam com especial destaque no segmento.

A Mercedes-Benz está decidida em aumentar a sua oferta na gama de veículos compactos. O CLA é, não só um modelo de sucesso para a marca, como um dos que mais contribui para o volume de vendas. Em 2013, enfrentou largas listas de espera para novos clientes que viam neste modelo uma proposta

mais jovem e apelativa. Desde então, o CLA e CLA Shooting Brake já vendeu mais de 750 mil unidades, a maior parte dentro de uma faixa etária mais jovem, importante para o posicionamento e rejuvenescimento da marca.

Sem perder as linhas elegantes que caracterizam o modelo Coupé, a nova geração, agora disponível, assume características de *design* ainda mais

aprimoradas. É o caso da frente mais afunilada, da linha de perfil menos vincada que lhe confere mais elegância e também da secção traseira, onde os novos grupos óticos e o reposicionamento da chapa de matrícula fazem toda a diferença. Mantém-se as portas sem molduras nos vidros e a versão AMG que, como é costume, atribui ao modelo um aspeto ainda mais desportivo, apelando à condução mais emotiva.





No interior também surgem fortes alterações, nomeadamente, com a inclusão no novo sistema MBUX estreado no Classe A, com os dois ecrãs totalmente personalizáveis e de elevada qualidade e definição. O sistema permite a execução de diversas funções do automóvel através de um diálogo com o assistente, sempre iniciado com as palavras "Olá Mercedes". O MBUX Interior Assist facilita a utilização do veículo através do controlo por voz e reconhece as respostas num crescente número de temas. As saídas da ventilação em forma de turbina são também herdadas de outros modelos do construtor e passamos a contar com o novo *touchpad* que controla o sistema de info-entretenimento.

Com uma elevada largura de vias – 63 mm adicionais no eixo dianteiro e 55 mm no eixo traseiro comparativamente ao modelo antecessor – e um menor centro de gravidade, a condução é beneficiada dinamicamente.

O novo sistema MBUX enriquece o interior e a experiência a bordo

O CLA está também equipado com os mais modernos sistemas de assistência à condução, que desta forma conferem o máximo nível de segurança ativa no segmento, com funções adotadas do Classe S. O CLA pode agora conduzir de forma semiautónoma, graças à introdução de todos os sistemas de auxílio à condução.

Já disponível em Portugal, esta segunda geração do CLA tem para já 5 versões, para além do vitamizado CLA 35 com o carimbo AMG (60 400€). Os preços começam nos 38 mil euros do CLA 200 com o motor 1.3 de 163 cv e caixa manual, único com esta opção. Ainda a gasolina, o CLA 250 tem um bloco 2.0 l com 224 cv e o preço começa nos 47 400€.

O CLA 180d é o único a dispor ainda de uma motorização de origem Renault, o 1.5 l com 116 cv. Começa nos 40 100€. Os CLA 200d e CLA 220d já estão equipados com o motor 2.0 l com 150 e 190 cv, respetivamente. O primeiro começa nos 43 700€ e o segundo nos 47 750€.

A gama CLA é composta por três linhas de equipamento para além do base – Style Plus, Progressive e AMG. Para além destas, existem ainda três packs de equipamento – Advantage, Premium e Premium Plus.

No conjunto, o modelo faz-se pagar não apenas pela estrela ao centro da grelha mas por tudo aquilo que oferece ao nível de sistemas de info-entretenimento e ajudas à condução, ambos dos mais evoluídos do segmento. Isso, uma imagem distinta e elegante e uma boa qualidade geral mantêm o CLA como uma referência no segmento e garantem que, apesar do preço, o volume de vendas continuará a aumentar.



apresentação

POÇÃO MÁGICA

VOLKSWAGEN T-CROSS

O mais pequeno SUV da Volkswagen já chegou a Portugal, com dois motores a gasolina, três níveis de equipamento e preços abaixo dos 20 mil euros. Será o melhor do segmento B-SUV?



O mais pequeno dos "T" da Volkswagen acaba de chegar ao mercado nacional com um estilo casual, jovem e prático. O T-Cross é um modelo *crossover* urbano e caracteriza-se pela imponente parte dianteira, com o dominante *capot*, larga grelha do radiador e faróis integrados nas extremidades. As linhas horizontais laterais destacam uma presença musculada e a traseira exhibe um novo elemento: a faixa refletora em toda a largura, realçada por um embelezador preto.

O habitáculo é generoso e elevado, usufruindo de excelente visibilidade. O banco traseiro, deslizável em 14 cm, permite aumentar o espaço para as pernas dos passageiros ou a volumetria da bagageira. Assim, de 385 e 455 l, rapidamente passa aos 1281 l – o melhor valor para um SUV do segmento B.

Na fase de lançamento em Portugal, o Volkswagen T-Cross está disponível com o motor turbo 1.0 TSI com 95 ou 115 cv. O primeiro é acompanhado da caixa manual de cinco velocidades, enquanto a versão mais potente tem uma caixa manual de seis velocidades ou uma transmissão automática DSG de sete relações. Posteriormente, chegará um motor de quatro cilindros 1.6 TDI de 95 cv. O T-Cross 1.0 TSI de 95 cv anuncia consumos de 5,8 l/100 km e o de 115 cv de 5,9 l/100 km. A variante com caixa DSG de sete velocidades anuncia 6,2 l/100 km.

Apesar de pequeno, o T-Cross tem muito espaço para o segmento

O T-Cross apresenta-se com três níveis de equipamento: T-Cross, Life e Style, este último não disponível com o motor 1.0 TSI de 95 cv. Existe ainda o pacote exterior R-Line que lhe confere um aspeto mais desportivo.

Os preços do Volkswagen T-Cross começam nos 18 771€ da versão 1.0 TSI 95 cv e 22 262€ na versão de 115 cv do mesmo bloco. O mais completo dos T-Cross, o 1.0 TSI 115 cv Style com caixa DSG, custa 27 216€. Todos com cinco anos de garantia ou 100 000 km.

O início da investida nos SUV por parte da Volkswagen aconteceu em 2016, com o atual Tiguan, e pretende chegar a 2020 com uma dúzia de modelos. No próximo ano, está prevista a comercialização do primeiro SUV totalmente elétrico da Volkswagen, o I.D. CROZZ, já apresentado no último Salão de Genebra.



AO VOLANTE...

Aos comandos do novo Volkswagen T-Cross com o bloco 1.0 TSI a gasolina na versão de 95 cv pudemos constatar o incremento nas dimensões e, consequentemente, no peso (sensivelmente mais 100 kg do que o Polo equivalente) que fazem com que o motor tri-cilíndrico não impressione numa utilização estradista e mais dinâmica. Até porque a caixa manual possui um escalonamento demasiado longo com alguns poços entre relações, situação que tenderá a agravar-se se viajarmos com lotação máxima e/ou mais bagagem.

Em cidade, o motor cumpre perfeitamente e terminamos o nosso ensaio com uma média de 6,5 l/100 km sendo que no trânsito não verificámos quaisquer vibrações transmitidas aos comandos, fáceis de dosear e leves. Numa condução mais empenhada, o rolamento da carroçaria é mais pronunciado mas, o comportamento mantém-se estável, previsível e seguro. Ou seja, mais do que suficiente para a maioria da utilização, revelando um interior robusto e homogéneo, que naturalmente contribui para a experiência de condução o nível de equipamento escolhido. A versatilidade é um ponto forte do novo modelo da Volkswagen. **bmg**



REGRESSO AO SEGMENTO

TOYOTA CAMRY

O Toyota Camry chega 15 anos depois, ocupando o lugar do Avensis. Agora aposta na economia e tecnologia com uma proposta híbrida, única disponível em Portugal.

O modelo chegou ao mercado, pela primeira vez em 1982, e contou com sete gerações, tendo sido comercializado em mais de 100 países do mundo. Com vendas anuais de 700 mil unidades, ou um total de 19 milhões até ao momento, o Camry é o *sedan* do segmento D/E mais vendido em todo o mundo. A Toyota avança agora com a oitava geração, fruto do interesse crescente pelos veículos híbridos e é o regresso da marca ao segmento com um nome pouco visto no nosso país.



O Camry tem uma dimensão atlética refinada, digna de um *sedan* do segmento *premium*. Está construído com a nova arquitetura global da Toyota (TNGA), que oferece qualidade de construção, fiabilidade e segurança. Adota a plataforma GA-K, que obrigou a reformular todo o *design*. Tem ainda um baixo centro de gravidade. O interior aposta em dois esquemas de cores, bege ou preto, com materiais de qualidade suaves ao toque, pele maleável, molduras granuladas a simular madeira ou um novo acabamento cromado acetinado com lustro.

O novo topo de gama está disponível a partir de 43 990 € e apenas em versão híbrida

O novo Interface Homem-Máquina (IHM) apresenta um trio de ecrãs de fácil leitura e coordenação de informações: um *head-up display* de 10", um ecrã Multi-informação de 7" que exhibe, através de um comutador no volante, informações como economia de combustível, apoio à condução e navegação, áudio e configurações do veículo. O ecrã de 8" na consola central incorpora o rádio, conectividade Bluetooth para telemóvel com função de envio/receção de SMS, um recurso de *streaming* de música e uma entrada USB. Incorpora também o sistema

de navegação multimédia Touch 2 with Go da Toyota que suporta conectividade Wi-Fi. A capacidade da bagageira é de 500 ou 524 l consoante opção de rebatimento dos bancos traseiros. Disponível em três níveis de equipamento: Exclusive, Luxury e Limousine, todos são equipados de série com o sistema Toyota Safety Sense, um conjunto de tecnologias de segurança ativa para evitar ou atenuar as consequências de colisões.

A nova motorização de 2.5 l Hybrid Dynamic Force a gasolina combina eficiência de combustível, baixas emissões e funcionamento silencioso com mais potência e capacidade de resposta. Conjugado com o motor elétrico alimentado por uma bateria de hidretos metálicos de níquel, fornece 218 cv e gera emissões de CO₂ de 125 ou 126 g/km, registando consumos de combustível combinado de apenas 5,5 ou 5,6 l/100 km. O sistema *self-charging hybrid* inclui ainda a nova tecnologia 'Sequential Shiftmatic'.

O Toyota Camry está disponível em Portugal apenas com motorização híbrida a partir de 43 990 € com o nível de equipamento Exclusive. O nível Luxury começa nos 46 990 €, o que se espera vir a ter um maior volume de vendas. O topo de gama Limousine inicia-se nos 49 690 €.



GAMA SUV PEUGEOT

NUNCA UM LÍDER FOI TÃO LONGE

N.º 1 EM VENDAS



ACTIVE SAFETY BRAKE

CÂMARA DE VISÃO TRASEIRA

NAVEGAÇÃO CONECTADA 3D COM eCALL

MOTION & e-MOTION



PEUGEOT

Peugeot líder em vendas de modelos SUV em Portugal, em acumulado de janeiro a maio de 2019. Fonte: ACAP.

PEUGEOT RECOMENDA TOTAL Consumo combinado WLTP: 4,2 a 7,8 l/100 km. Emissões de CO₂ WLTP: 111 a 175 g/km.

NICHO DE LUXO!

LEXUS UX

O Lexus UX é o novo *crossover* urbano que combina a agilidade de um *hatchback* com a condução elevada de um SUV. Tudo, com aposta no luxo e qualidade, num pacote diferenciado.



O nome UX deriva do conceito que descreve a sua missão: Urban + X-over (*crossover*) = UX. O modelo foi pensado para os condutores urbanos, com uma visão e dinâmica da condução de um veículo de luxo, aliando a posição de condução elevada com a agilidade de um *hatchback*.

No mercado nacional, o novo *crossover* da Lexus está disponível apenas numa versão, o UX 250h. Conta com uma motorização eletrificada com a tecnologia “*self-charging hybrid*” de quarta geração com motor a gasolina de 2.0 l e quatro cilindros a debitar 184 cv.

No exterior, destaque para a grelha

frontal, o *design* dos faróis e os grupos óticos traseiros, as grandes rodas de cinco raios com jantes de liga leve de 17” (ou 18” como opcionais). No interior, destaca-se o *design premium*, os diversos comandos, a qualidade dos detalhes sublinhada pela subtil iluminação LED. Engenheiros, designers e artesãos dedicaram especial atenção ao som, ao bater de porta e ao bordado ‘Sashiko’ nos bancos em pele. Existem leds “*wireless*” nos controlos de ventilação, os vidros elétricos são silenciosos e com função anti-entalamento.

O Lexus UX garante uma experiência de condução distinta

O Lexus UX está dotado de um ecrã EMV (Electro Multi Vision) de 7” de

série e está disponível um maior, EMV de 10,25” com o sistema Lexus Navigation. O Interface de toque remoto Lexus (RTI) no UX foi desenhado para ser fácil e semelhante a um *smartphone*.

Este é o primeiro Lexus construído com base na nova plataforma Arquitetura Global – Compacta (GA-C), super rígida, com um centro de gravidade extremamente baixo e uma afinação de suspensão refinada. O condutor dispõe de três modos de condução: Eco, Normal ou Sport. Nas versões Luxury e F SPORT, equipadas com AVS, ainda adiciona os modos Sport S+ e Custom.

O UX conta com oito airbags e vem equipado de série com o Sistema de Segurança Lexus+. O sistema



inclui *cruise control* adaptativo sem restrição de velocidade, sistema de segurança de pré-colisão com deteção de peões. Existe ainda um conjunto de sistemas de alerta e de assistência ao estacionamento. O sistema híbrido consegue desligar o motor a gasolina a 115 km/h ou, em longas descidas, e o carro pode ser conduzido até 50% do tempo em modo elétrico. Está disponível com tração dianteira ou tração às quatro rodas elétrico E-Four.

Já disponível, o UX conta com cinco níveis de equipamento na versão 4x2 com preços a partir de 42 500€ no nível Business, alcançando os 60 200€ com o nível Luxury. A versão AWD está disponível em três níveis de equipamento, sendo o F Sport a base por 52 400€.



MANTER A LIDERANÇA

RENAULT CLIO

A quinta geração do Renault Clio mantém alguns traços do *design* exterior, mas dá um salto qualitativo no interior e na inovação tecnológica. Objetivo? Manter a liderança!



No currículo do Clio estão quatro gerações e mais de 15 milhões de unidades vendidas. É o segundo automóvel mais vendido na Europa e o primeiro em Portugal. O *best seller* da Renault regressa agora na quinta geração, mantendo as linhas mestras de *design* exterior que fizeram sucesso, mas melhorando muito o seu interior e equipamento tecnológico, nomeadamente no que respeita aos sistemas de apoio à condução, atingindo o nível 2 na escala da condução autónoma. O novo Renault Clio reduziu em 12 mm o comprimento e 30 mm a altura, registados sobretudo na curvatura do tejadilho e no traseiro,

para melhor aerodinâmica. Um cuidado também tido nos defletores de ar nas cavas das rodas. Na frente, integra nesta geração os faróis 100% LED a somar à assinatura LED "C" e conta com novo *capot* e para-choques.



A grande diferença está no interior, saltando à vista a melhoria dos materiais, nomeadamente no tablier, consola central e portas. A posição de condução ganhou ergonomia e a marca premeia o Clio com o "Smart Cockpit", com bancos mais finos e pensado para aumentar o espaço interior. O volante é mais pequeno, mas inclui mais comandos nos braços, agora iluminados. O travão de mão é elétrico, a alavanca da caixa de velocidades é mais curta e os espaços de arrumação ganharam mais quatro litros de capacidade, agora com 26 l. Inclui carregamento de telemóveis por indução e sistema de som Bose.

A bagageira tem 391 l, com um pouco menos de capacidade nas versões Diesel, devido ao depósito de AdBlue.

A maior evolução da nova geração reside no interior

O maior ecrã multimédia da gama Renault, com 9,3", também está presente, colocado na vertical. O R-Link dá lugar ao Easy Link, mais conetado e com interface personalizável e intuitivo, disponível em três versões. O Clio estreia ainda um painel de instrumentos digital, de 7 a 10", consoante a versão, com a maior versão a incluir navegação.

Outra novidade do Clio é a nova plataforma modular CMF-B, 50 kg mais leve que a anterior, mais segura e de maior qualidade, e que já irá permitir a eletrificação para a motorização híbrida E-Tech, com um motor 1.6 l a gasolina e dois motores elétricos, que chegará apenas em 2020. A plataforma permite um conjunto de equipamentos e de sistemas de ajuda à condução completo, desde a câmara e o radar frontal, de série em todas as versões, até ao assistente trânsito e autoestrada.

O novo Clio chega a Portugal em setembro, apenas com motores a gasolina e ainda sem preços anunciados. Estão disponíveis os blocos 1.0 SCe (3 cilindros sem turbo) com 65 e 75 cv; o 1.0 TCe (3 cilindros com turbo) com 100 cv e 160 Nm de binário; e o TCe 130 cv, associado à caixa de dupla embraiagem EDC de sete velocidades, com patilhas no volante. Mais tarde surgirão os 1.5 BluedCi com 85 e 115 cv, já com catalisador seletivo (SCR) e injeção de AdBlue, e caixa manual de seis velocidades. A marca do losango terá uma série especial de lançamento denominada One, com base no RS Line com 130 cv. Serão apenas 50 unidades.



Até 2022, o Clio é o produto chave na implementação do plano estratégico "Drive the Future". Será, pois, o primeiro dos 12 modelos eletrificados, conetados e um dos 15 equipados com tecnologias de condução autónoma.



VIVER MARROCOS

OFF ROAD BRIDGESTONE / FIRST STOP - MARROCOS

Regressámos ao continente Africano percorrendo quase 5000 km nos desertos e cadeias montanhosas de Marrocos. A 3ª edição que contou com 22 equipas, algumas delas repetentes de edições anteriores.



O programa decorreu, este ano, a sul do reino de Marrocos. A viagem em conjunto começou em Jerez de La Frontera para quem optou por levar o seu 4x4, ou em Casablanca para os que levantaram os veículos 4x4 alugados. Depois da travessia de barco do Mediterrâneo, o encontro de todo o grupo fez-se em Tânger, cidade em desenvolvimento, que os participantes percorreram a pé, em visita guiada.

O segundo dia de aventura ligou Tânger, Chefchaouen, que encantou todos com as suas cores em tons de azul, e Fez, ao longo de 315 km.

A ligação entre Fez, Khénifra e Bin Ouidane, fez-se ao terceiro dia, percorrendo-se 400 km e estreando-se os percursos em fora de estrada. Foi também o dia marcado por belas paisagens,

nomeadamente na travessia da Floresta de Cedros na região de Azrou, ou na chegada ao Hotel Chems Du Lac, com vista para a barragem mais alta de África e a que mais energia produz em Marrocos.

O programa do quarto dia ligou Bin Ouidane a Ait Bouguemez. Os 174 km ficaram marcados pela subida ao Médio Atlas e pela beleza da Catedral de Imsfrane, uma falésia com mais de 600 m, longe da civilização. A chegada a Ait Bouguemez, aldeia isolada, foi acompanhada por uma tempestade com granizo e o alojamento foi feito em duas Kashbah, oportunidade para conhecer hábitos e cultura do povo marroquino.

O quinto dia amanheceu frio, mas sem chuva, tendo como plano 110 km de viagem até Boumalne du Dadés, alcançar os 3 mil metros de altitude do Alto Atlas com vista para o cume nevado,

e atravessar as pistas do "Vallée des Roses", em tons castanhos e rosa, com produção de roseirais destinados à perfumaria e culinária.

A cidade azul, a floresta dos cedros, o Alto Atlas, o Jbel Saharo e o acampamento em pleno Erg Chegaga foram os pontos altos do programa

Boumalne Dades ocupou o sexto dia de expedição, uma etapa de cerca de 280 km, 90 dos quais em terra. A caravana atravessou Jbel Saharo, uma das montanhas mais altas da cordilheira do Atlas, a mais de 2700 m de altitude. Depois do almoço foi também tempo de rever as gargantas do Todra.

A etapa entre Boumalne Dades – Zagora, ao 7º dia, teve 420 km, dos quais 80 em terra. A caravana seguiu



VEJA MAIS AQUI

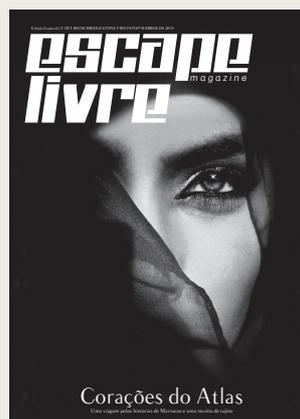


para o deserto Erg Chegaga, deixando para trás o maior palmeiral do mundo, no Vale do Draa, a região das tâmaras. Um dia também marcado pela necessidade de entreatajuda na condução nas areias do Sahara, uma tempestade de areia, duas avarias mecânicas e um "atascanço". O acampamento no Erg Chegaga, o jantar à luz das velas e a animação típica remataram o dia.

Com um despertar madrugador, a subida às dunas para registar o excepcional nascer do sol marcou o início do mais atribulado dia. 450 km, dos quais 100 em terra, entre Erg Chegaga e Marrakech, atravessando-se o maior lago seco de Marrocos (Iriki) e as pistas em direção a Fom Zguid, onde se realizou o piquenique. A chegada a Marrakech aconteceu logo após uma grande tempestade que inundou as principais artérias da cidade.

O dia seguinte foi dedicado ao descanso, aproveitado para visitar alguns

pontos da cidade e fazer compras na Medina, atravessando a famosa praça Jemaa el-Fna. O jantar em restaurante típico com dançarinas e muita animação encerrou o programa oficial do Off Road Bridgestone / First Stop Marrocos, cumprido-se mais um grande e marcante passeio de descoberta, que teve como viatura oficial a Mercedes-Benz Classe X preparada para enfrentar todas as condições do terreno.



E porque estas linhas são poucas para descrever tão intensa, marcante e longa viagem fizemos uma edição especial e limitada da Escape Livre Magazine dedicada apenas ao Off Road Bridgestone First Stop Marrocos, já disponível. São 100 páginas com os mais relevantes pormenores desta aventura, fotografias únicas, histórias e lendas marroquinas e ainda uma receita de Tajine. Vale a pena!

MAIS UM EVENTO X

MATOS & PRATA - EVENTO X

O concessionário **Matos & Prata** voltou a levar ao terreno os seus clientes e amigos, proprietários dos modelos X da BMW, com o **Evento X**, um passeio organizado no dia 11 de maio pelo **Clube Escape Livre**.



Aserra da Estrela foi o palco escolhido para reunir cerca de uma centena de pessoas e 30 viaturas dos modelos X1 ao X6. Depois de uma anterior edição por terras da Beira Baixa, os trilhos em altitude foram o desafio cumprido por toda a caravana.

Partindo da concessão de Tortosendo, concelho da Covilhã, inaugurada em 2018, e com um clima ameno a incentivar o contacto com a Natureza, o evento incluiu visitas ao Centro de Limpeza de Neve, nos Piornos, onde a Infraestruturas de Portugal recebeu a caravana, explicando o trabalho ali feito. A subida pelas sinuosas escadas para observar a cascata Poço do Inferno, perto de Manteigas, e a visita ao Museu do Pão, em Seia, onde decorreu também o almoço, foram outros dos pontos altos.

Entre os principais desafios estiveram as exigentes subidas, ao longo de uma vasta extensão, entre Cortes e Piornos e depois entre as Corgas e Vide, já no concelho de Seia. As paisagens na zona de Manteigas até ao Poço

do Inferno e a vista sobre todas as linhas de montanha que se alcançava desde o parque eólico das Baloquinhas foram algumas das mais deslumbrantes do programa, enquanto se desfrutaram os trilhos em terra.

30 modelos X da BMW voltaram ao terreno, desta vez pela serra da Estrela

Não faltaram momentos de convívio, observação da natureza e um jantar de encerramento, novamente na concessão de Tortosendo, com a surpresa da apresentação de novos modelos BMW, entre eles o BMW X7. O evento terminou com a oferta dos troféus SPAL.



VEJA MAIS AQUI



NOVO

VITARA

Desde 17.340€*

5 ANOS
DE GARANTIA



TIME TO PLAY

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



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



Suzuki recomenda



www.suzukiauto.pt

Consumo combinado WLTP (l/100 km): de 6,1 a 7,8. Emissões CO₂ WLTP (g/km): de 139 a 176 (de 121 a 143 NEDC).

*Suzuki Vitara 1.0T 5MT GL 2WD desde 17.340€. PVP recomendado válido no Continente até 30/09/2019. PVP inclui imposto sobre veículos, transporte, IVA e campanha comercial. Não inclui despesas administrativas, taxas e pintura metalizada. A imagem do veículo não corresponde ao valor mencionado.

Way of Life!

OFF ROAD COM RAZÃO

OFF ROAD RAZÃO AUTOMÓVEL

O primeiro evento destinado aos leitores e seguidores da Razão Automóvel decorreu a 25 de maio. Uma primeira edição edição pautada pela diversão, descontração e convívio.



O objetivo foi também desviar os SUV e 4x4 do asfalto e viver um dia diferente em boa companhia, desfrutando de grandes paisagens e uma organização que permitisse diferentes experiências e visitas. Ao repto responderam 30 equipas, num total de 90 pessoas, que percorreram trilhos da Península de Setúbal e da Serra da Arrábida.

O ponto de encontro matinal foi a Casa do Pinheiro Manso, na Quinta do Perú. Prontos para esta aventura, estavam já os vários modelos fora de estrada e os destemidos Arona, Ateca e Tarraco da SEAT, que partiram com destino ao Cabo Espichel por um percurso maioritariamente fora de estrada, com subidas e descidas acentuadas e alguma areia. Após a visita guiada ao Santuário de Nossa Senhora do Cabo, que contou com a colaboração

da Câmara Municipal de Sesimbra, seguiu-se um pequeno percurso até ao Clube Naval de Sesimbra, com pausa para descontração e convívio no terraço, com vista para a marina, seguida de almoço.

O sucesso do primeiro Off Road Razão Automóvel é inegável

O percurso da tarde teve como destino a Serra da Arrábida, com paisagens extraordinárias. Azeitão foi o ponto de paragem seguinte. A visita à Quinta da Bacalhôa e a prova de vinhos foram a oportunidade para o soltar de pernas e novo momento de convívio, antes do regresso à Casa do Pinheiro Manso, onde decorreu uma experiência de condução em areia. O final de tarde fez-se em ambiente descontraído, com lanche, troca de contactos e dissertações automóveis ao som dos vinhos do Dj Vasco Mendes.

Houve ainda tempo para testar os SUV 4x2 da SEAT num percurso delineado, demonstrando assim as suas capacidades extra urbanas, havendo mesmo quem tivesse feito questão de experimentar cada um dos três modelos, Arona, Ateca e Tarraco. Este último, também presente com tração integral e disponível na pista de obstáculos criada para o efeito, fez as delícias dos mais entusiastas, comprovando as mais valias do sistema 4Drive. No final do dia, o balanço positivo deixou uma certeza: Foi o primeiro, mas não será o último Off Road Razão Automóvel.



VEJA MAIS AQUI



AVENTURA PARA ELAS

SHE'S MERCEDES OFF ROAD EXPERIENCE

Elas foram mais longe. Voltaram a pegar nos seus Mercedes-Benz e ingressaram no 3º She's Mercedes Off Road Experience, um passeio de todo terreno turístico e de lazer destinado às senhoras que gostam de utilizar os seus SUV da marca alemã para sair do asfalto e enveredar por caminhos bem alternativos.



O encontro das condutoras Mercedes-Benz, que aconteceu a 18 de maio, insere-se na plataforma She's da Mercedes-Benz, que convida mulheres dinâmicas a trocar contactos, desenvolver ideias e reforçar o foco na sua atividade e nos seus sonhos.

Pelo terceiro ano, contou com organização da Mercedes-Benz Portugal e do Clube Escape Livre, tendo reunido 28 viaturas SUV da marca e 90 participantes, superando a edição anterior.

Mais uma vez, as senhoras juntaram-se para um inesquecível passeio todo o terreno

O ponto de encontro foi no Parque das Nações, no moderno Hotel Myriad, unidade de cinco estrelas, com a caravana a partir para a margem sul e a iniciar a primeira etapa nos trilhos e estradões de Setúbal.

A visita a uma adega e a prova de vinho Moscatel de Setúbal serviram de pretexto para a primeira paragem, antes da chegada à Quinta de Catralvos, onde as condu-

toras e acompanhantes experimentaram vários modelos Mercedes-Benz 4MATIC, com o apoio dos especialistas do Escape Livre. A ação foi recebida com entusiasmo e adrenalina, já que na quinta estavam montadas plataformas com obstáculos a desafiar a experiência e técnica ao volante. Após o almoço, os Mercedes-Benz ficaram estacionados junto ao Clube Naval e as senhoras partiram em dois jet boats, ora em velocidade, ora calmamente, para observar o recorte da serra da Arrábida até ao Cabo Espichel.

O regresso à Quinta de Catralvos marcou a última etapa todo terreno e também o momento dedicado à beleza. A equipa Sisley preparou, para todas as participantes, uma ação sobre cuidados especiais na área da maquilhagem. O lanche de encerramento rematou o evento.



VEJA MAIS AQUI



SEMPRE A CRESCER

AVENTURA DACIA

Entre 8 e 10 de junho, a família Dacia voltou a superar-se em número e em vontade de descoberta. Na 8ª edição da Aventura Dacia 4x2, participaram 48 viaturas dos modelos Duster e Sandero Stepway.





Alentejo não é apenas pacatez, sobriedades e planícies, bem pelo contrário. Ao fim de cada estradão encontra-se uma extraordinária paisagem e ao dobrar de cada esquina revela-se uma antiga história.

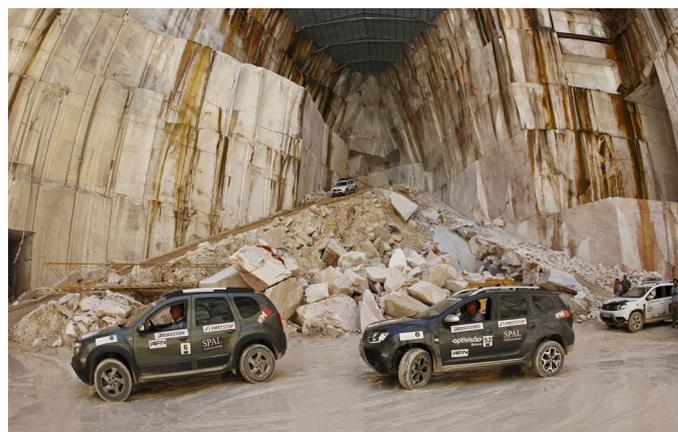
O programa começou no sábado, mas ao volante dos Karts, no kartódromo de Évora, um dia aproveitado ainda para relaxar no Évora Hotel, realizar a visita guiada aquele que é Património Mundial da Humanidade pela Unesco, o centro histórico de Évora. Percorreram-se as ruas, conheceram-se os ex-libris, entre eles o Templo Romano e a Capela dos Ossos. O dia rematou com a ação Bridgestone e informação sobre a utilização de pneus, e o jantar de boas vindas.

Os dois dias seguintes fariam a distinção entre desafios TT. No domingo, o percurso mais rolante e plano, pouco difícil, serviu sobretudo para desfrute das paisagens, destacando alguns trilhos entre vinhas e olivais, e o contacto com algumas das características da região, da história ao artesanato. No Redondo, os participantes visitaram o Museu do Barro, sendo recebidos por António Recto, presidente do município, e viram ao vivo o trabalho de um artesão. Em Reguengos de Monsaraz,

conheceram o processo de fabrico de um dos mais afamados Gin, o Sharish. Na vila medieval de Monsaraz, conheceram não apenas a sua história, como ainda ficaram deslumbrados com a paisagem sobre a planície e sobre a barragem do Alqueva. No regresso ao Évora Hotel, a sessão de Cante Alentejano pelo Grupo de Cantares de Évora encerrou o extenso programa do dia.

O ambiente, a descontração e os sorrisos dos participantes falaram por si

Por seu lado, a segunda-feira foi dedicada aos trilhos mais desafiantes, com a travessia da Serra d'Ossa e os seus corta fogos, subidas e descidas acentuadas, várias valas para testar os cruzamentos de eixos e alguns desafios exclusivos para os Duster 4x4. Depois, a caravana dirigiu-se a Vila Viçosa para alguns Dacia 4x4 descerem ao fundo da Pedreira d'El Rey, agora com 157 m de profundidade, por vertiginosos e escorregadios trilhos, uma experiência que poderá ser irrepetível. E com os mármorees a fazer parte das grandes atividades económicas do concelho, esta aventura Dacia terminou na unidade hoteleira que revela o resultado final da sua exploração, o Marmòris Hotel & Spa, onde foi feita a entrega de troféus SPAL e outras ofertas.



CLÁSSICOS EM DUPLO ENCONTRO

CLASSIC CARS TOUR

A paixão pelos carros clássicos levou 46 equipas e 110 pessoas a aceitar o “convite” de passar um fim de semana na Beira Interior, aproveitando o melhor das suas máquinas.



O Classic Cars Tour envolveu os concelhos do Fundão, Penamacor, Belmonte, Manteigas e Guarda, pontos de paragem, controle ou visita dos vários Porsche 911 e 356C, o Fiat 124 Spider, o Lincoln Continental, o Jaguar MK2, os Datsun 1200 e 240Z, o MG B GT, os Alfa Romeo Spider e Giulia Super, os diversos Mercedes-Benz, o Renault Alpine A110, o Renault R8 Gordini de Albino Carpinteiro, e muitos outros. Exemplares exuberantes, coloridos, desportivos ou mais discretos, mas todos parte da história automóvel. O centro de operações foi no Hotel Alambique de Ouro, numa organização do Clube Escape Livre.

RALI DE REGULARIDADE HISTÓRICA

Na prova de Regularidade participaram 15 equipas, que partiram para a 1ª secção, disputando cinco “especiais” até Penamacor. À hora do almoço comandava Eduardo Carpinteiro Albino, seguido de Edgar Botelho Moniz, com Camilo Figueiredo em 3º lugar. A 2ª secção, que ligava Penamacor ao Fundão, tinha seis “especiais”. Terminaram esta 1ª etapa 13 concorrentes, estando Eduardo Carpinteiro Albino em 1º, em igualdade com Paulo Marques, seguidos de Evandro Gueiros.

No domingo, os concorrentes disputaram 6 “especiais”. Má sorte para Eduardo Carpinteiro Albino, que teve que desistir no início da penúltima, por avaria mecânica, deixando o caminho da vitória mais fácil para Paulo Marques.

No final, a equipa Pedro Carregosa / Ekta Sureschandre, em Jaguar MK2, venceu a categoria E; Evandro Gueiros / Adriana Gueiros, em Porsche 356C ganhou na categoria F; A dupla Paulo Tavares Marques / Tiago Caia, em MG B GT, foi a melhor classificada na categoria G; Frederico Saalfeld / Lisete Mendes, em Toyota





GTI, destacou-se na categoria H; e a dupla Luis Vasconcelos Pinheiro / Maria Leonor Pinheiro, em Porsche 911 venceu em H1.

O regulamento previa apenas classificação por categorias e classes mas, se existisse uma classificação geral, seria vencedor Paulo Marques / Tiago Caio, em MG B GT, com Evandro Gueiros / Adriana Gueiros, em Porsche 356C, a alcançar o segundo lugar, fechando o pódio Carlos Duarte Ferreira / Manuel Rato, ao volante de um Alfa Romeo.

5 concelhos das beiras foram percorridos pelas 48 equipas do Classic Cars Tour

CONCENTRAÇÃO TURÍSTICA

Os participantes de Concentração Turística tiveram um fim de semana bem mais tranquilo, desfrutando melhor das paisagens e pontos de visita ao património construído e cultural. Ao longo do fim de semana, os participantes da Concentração Turística foram recebidos em Alcongosta, Alpedrinha, Penamacor, Ferro e Videmonte pelos presidentes das juntas, que fizeram questão de, eles próprios, entregar lembranças,

desde a afamada cereja do Fundão até ao pão feito em forno de lenha, em Videmonte. Destaque ainda para a visita ao castelo e ao Museu Judaico de Belmonte, e o percurso por algumas das mais belas paisagens entre Manteigas e Guarda, com passagem no Vale do Mondego. A chegada à cidade mais alta foi pela Praça Velha, tendo a sé da Guarda como pano de fundo.

O almoço de encerramento foi um manifesto da satisfação de todos os participantes e contou ainda com a entrega dos troféus SPAL, oferta do espumante Castelo Rodrigo em garrafa magnum e o sorteio de um relógio Roamer.





ADEUS, ATÉ UM DIA...

RALI BRIDGESTONE / FIRST STOP GUARDA

Chegou ao fim um ícone dos eventos do Clube Escape Livre, o Rali Bridgestone / First Stop, também conhecido, ao longo de 31 anos e 23 edições, como "Rali da Guarda".



A destreza ao volante ditou que o último dos vencedores fosse Francisco Carvalho, arrecadando o título pela 10ª vez. O fim de semana foi muito mais do que competição: foi também um encontro pautado pelas emoções de saber que estava fechado um ciclo... porque tudo tem o seu tempo.

Francisco Carvalho e Nuno Antunes eram apontados como os grandes favoritos e não defraudaram as expectativas. Mas a experiência do piloto da Guarda, a conduzir um MINI, permitir-lhe-ia a vitória com o tempo de 47,735 segundos. Nuno Antunes, também em MINI, conseguiu 50,371 segundos, e João Batista, em Mercedes Classe A, rematou o pódio com o tempo de 52,542 segundos. Nas classificações, destaque ainda para a brilhante prestação de Fernando Batista, que desta vez não venceu, mas que aos 80 anos, e três décadas depois da sua primeira vitória, conquistou o 5º lugar.

A emoção reinou na 23ª e última edição do "Rali da Guarda"

Na prova que este ano decorreu perto do Hotel Lusitânia e não na malha urbana da cidade, entre as senhoras foi Olga Pereira, em Peugeot, quem conseguiu o melhor

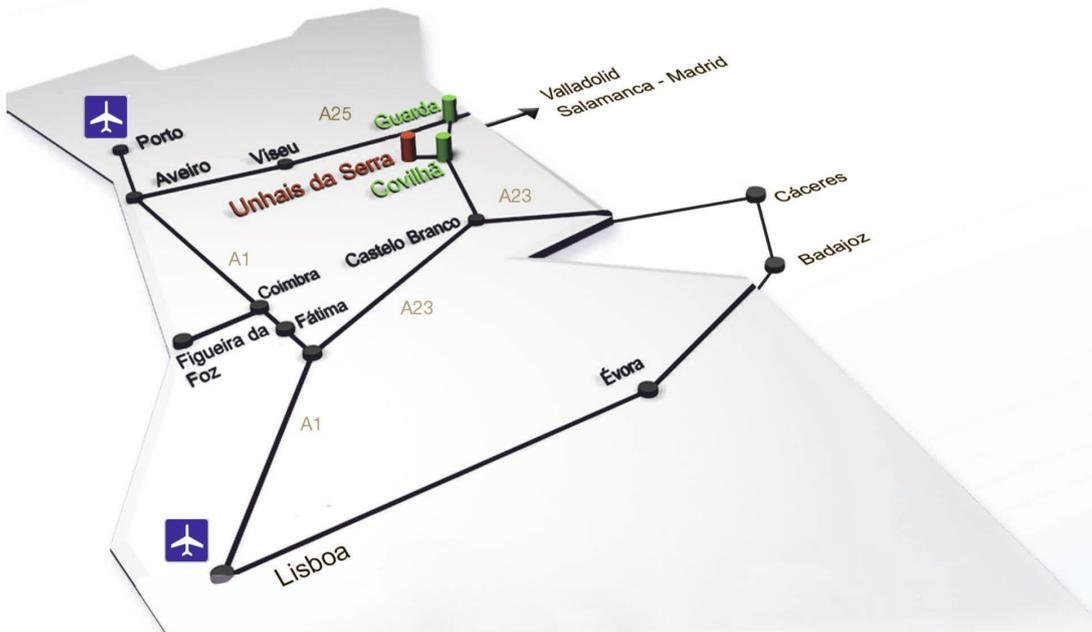
tempo, com 1min02s, seguida de Joana Castro, em Renault, e de Bianca Bessa, em Fiat, a completar o pódio.

A presença das garrafas magnum de espumante Castelo Rodrigo voltou a rematar esta competição. Os vinhos estiveram, aliás, em destaque nesta última edição, já que os participantes puderam provar diversos néctares da região, em colaboração com a Comissão Regional Vitivinícola da Beira Interior, Adega Cooperativa de Figueira de Castelo Rodrigo, Adega Agrícola Beira Serra e ainda espaço Nobre, Vinhos & Tal, em pleno centro histórico. Sendo uma das características deste rali a descoberta da região, a prova de estrada realizada pela caravana de cem pessoas e 44 viaturas, realizou, este ano, um percurso entre a Guarda e Trancoso. Aqui, os participantes foram recebidos pelo presidente do município, Amílcar Salvador, e tiveram oportunidade de visitar a Festa da História em Trancoso, uma das grandes recriações históricas do país. Já na noite de sábado, na Guarda, a história e a animação foram servidas pela Associação Hereditas, numa visita guiada e encenada pelas ruas do centro histórico.

Para rematar este encontro anual de profissionais do setor automóvel, não podiam faltar as lembranças e troféus SPAL e as ofertas, por sorteio, da ROAMER e da BP.

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

ESPETÁCULO INÉDITO!

GUARDA RACING DAYS

O Guarda Racing Days será, certamente, uma nova referência na região. As excelentes condições e a diversidade de máquinas e de traçado, resultaram num enorme espetáculo.



Foi uma prova inédita, num local inesperado, e com um balanço que não podia ser mais positivo: 35 viaturas de quatro categorias distintas – Ralis, Off Road, Todo terreno e SSV – alinharam na partida desta Especial, por mangas e perseguições. Numa pista de 1,5 km em asfalto e terra, com retas, curvas e 'ganchos', subidas e descidas e até uma zona de salto, o resultado foi um espetáculo de velocidade e muita destreza ao volante, onde cada carro e piloto respondiam de forma diferente. Criou-se assim, um espetáculo diversificado, entusiasmante e aplaudido por milhares de pessoas. Nos dias 13 e 14 de julho, a encosta por trás do Hotel Vanguarda teve uma animação nunca vista.

O paddock instalado frente ao Hotel Vanguarda foi o primeiro cartão-de-visita, atraindo desde logo,

miúdos e graúdos para ver as grandes máquinas e conhecer pilotos e equipas de apoio. O sábado foi dedicado ao reconhecimento da pista e aos treinos livres, revelando, de imediato, o espírito de diversão mas também de competição. Rapidamente o limite dos três minutos para perfazer as duas passagens em pista se tornou uma referência para os mais rápidos, destacando-se abaixo deste tempo, Pedro Rabaço, em kartcross, Fernando Peres, em Mitsubishi, e Alexandre Borges, em Semog, que em todos os treinos posteriores passou a liderar a tabela, indiciando ser forte candidato ao título.

Quatro modalidades numa encosta improvável resultaram num espetáculo extraordinário para público e pilotos

O domingo foi o grande dia do evento. Após uma manhã de *warm-up*, a verdadeira competição começou logo após o almoço, atraindo milhares de pessoas surpreendidas com a adrenalina, a velocidade e as manobras dos pilotos. A prova disputou-se em duas mangas. Em pista, competiram três carros de cada vez, com ordem de partida de alguns segundos de diferença, criando uma dinâmica excepcional de perseguição para público e pilotos.

Esta competição acabou por determinar os mais rápidos de cada categoria. Fernando Peres, nos Ralis, desde





cedo foi o primeiro candidato à vitória, conseguindo o tempo mínimo de 2min51,149s ao volante do Mitsubishi, seguido de José Cruz (Peugeot 306) e Hugo Lopes (Peugeot 208). Na categoria Off Road, venceu Alexandre Borges (Semog Bravo), com 2min49,634s, seguido de Pedro Rabaço (kartcross) e Sérgio Bandeira (Semog 600). Na categoria Todo Terreno, Manuel Correia, em Mitsubishi Racing Lancer, conseguiu 3min02,209s, seguido de Rui Sousa e David Spranger. Nos SSV, Armindo Araújo, em Can-Am, venceu com 2min58,016s, com Pedro Leal e Pedro Matos Chaves a ocupar o segundo e terceiro lugares.

com este último a desistir por problemas de direção. Estava então decidida a disputa da finalíssima entre o potente Mitsubishi Racing Lancer com motor V8 e 5.0 l de Manuel Correia e o ligeiro Semog de Alexandre Borges, que acabou por se sagrar o vencedor absoluto deste Guarda Racing Days.

Entre as curiosidades do evento, ficam a estreia do Mini Rali Raid de Rui Sousa, que na manga final acabou por capotar, e o facto do piloto começar na Guarda as suas comemorações de 25 anos de carreira em equipa com Carlos Silva. Fica também a estreia do campeão de ralis Armindo Araújo a conduzir um Can-Am, e a participação do mais novo piloto, pela equipa Motofil, Gonçalo Novo, de apenas 13 anos. Apesar dos tempos, também Pinto dos Santos e Nuno Rodrigues da Silva animaram o público com o curvar em três rodas da saudosa Renault 4L. Foi ainda uma prova que, entre pilotos mais ou menos experientes, reuniu cerca de duas dezenas de atuais e antigos campeões nacionais nas várias modalidades.

Alexandre Borges foi o grande vencedor do Guarda Racing Days

A título de espetáculo adicional, a Final A reuniu os vencedores das categorias Ralis e Off Road, sendo disputada entre Alexandre Borges e Fernando Peres. Na Final B correram Manuel Correia e Armindo Araújo,



ESTREIA EXEMPLAR

TROFÉU C1 LEARN & DRIVE

Muita chuva, forte competição e um ambiente extraordinário, ilustraram a estreia do Troféu C1 onde a equipa Escape Livre Magazine / Razão Automóvel marca presença.



Domingo, 7 de abril, foi o dia da prova inaugural do Troféu C1 Learn & Drive. Depois de algumas peripécias e atrasos que contámos na edição anterior, e que não nos permitiram fazer mais testes antecipadamente, a estreia em pista da equipa Escape Livre Magazine / Razão Automóvel, ao volante do Citroën C1 #911 não podia ter sido melhor, com uma prestação muito consistente do princípio ao fim.

Depois de duas horas em que a chuva só ameaçou e permitiu às 41 equipas uma qualificação menos atribulada, o C1 #911 conseguiu partir da 13ª posição da grelha, com a ajuda imprescindível do piloto da Guarda, Francisco Carvalho.

A chuva chegou ainda durante a formação da grelha de partida e as seis horas de corrida foram debaixo de um dilúvio intenso. Ainda assim, a prova inaugural do Troféu C1 Learn & Drive foi um sucesso com o público a não arredar pé do Circuito de Braga, para acompanhar a estreia dos pequenos Citroën C1 em palco nacional e a maior grelha de partida de um Troféu monomarca em Portugal.

41 Citroën C1 responderam à chamada para a prova inaugural do Troféu C1 Learn & Drive



As 41 equipas foram exemplares no comportamento, desde a primeira à última curva das cerca de 170 voltas. Sem incidentes de maior e com um ambiente fantástico entre equipas e organização, as paragens do C1 #911 foram feitas cumprindo quase ao segundo o tempo mínimo, e o pequeno Citroën ainda que com alguns problemas a resolver – como uma avaria no painel que levou a um Drive through por excesso de velocidade no pit-lane – mostrou aguentar-se ao ritmo e exigência do Troféu que, como esperado, revelou uma forte mas saudável competitividade. Depois de partirmos da 13ª posição, chegamos a alcançar o 5º lugar.

No final, entre pilotos e público, a opinião era unânime: A diversão de condução ao volante dos lentos, mas ágeis

Citroën C1, e um espetáculo sem igual com ultrapassagens sucessivas e um bailado em pista, entusiasmante de acompanhar.

Infelizmente, o clube organizador contratado pela Motor Sponsor não esteve à altura, já que à passagem da meia hora de corrida, quando se deu início às primeiras paragens nas boxes, começou a baralhar as classificações de todos os concorrentes, e com alguns dados considerados impossíveis de registar. A situação levou à não aceitação dos resultados finais por parte da organização, que acabou por ser a principal vencedora, pela determinação e força com que conseguiu avançar com este Troféu, que já confirmou a capacidade de animar as pistas de norte a sul do país. **nma**

EMOÇÕES EM PORTIMÃO!

TROFÉU C1 LEARN & DRIVE

Mais de 16 horas de corridas no incrível Autódromo Internacional do Algarve com 47 equipas em pista e mais de 200 pilotos! Emoção e competição não faltou ao Troféu C1 em jornada dupla.



VEJA MAIS AQUI

Depois da prova inaugural de Braga, conseguimos melhores afinações no nosso C1, o que nos atribuía a obrigação de fazer mais e melhor. O fim de semana de muitas horas de corrida começou mais cedo... Carregámos o C1 no atrelado e ainda na noite de 19 de junho rumá-mos ao Algarve. Objetivo? Ter um dia de descanso (feriado nacional) por terras algarvias, antes da maratona que se previa entre treinos livres e cronometrados, e 6+6 horas de corrida.

Na sexta-feira o dia começou bem cedo, não apenas para tirarmos as medidas a um circuito que era novidade para alguns dos pilotos, mas também para fazer ajustes no pequeno C1, que em pista acabam por representar largos segundos, já que o regulamento do Troféu não dá margem para muita coisa, e bem!

Sábado previa-se um dia muito cansativo. Quatro horas de treinos cronometrados que nos dariam a qualificação para as duas corridas, seguidas de seis horas de corrida a terminarem para lá das 20h30. Arrancamos para a pista para fazer o nosso “tempo canhão” com a ajuda imprescindível do Francisco Carvalho.

Em Portimão confirmou-se um recorde de equipas em pista com 47 Citroën C1 e mais de 200 pilotos no circuito algarvio





O balanço geral é muito positivo. A participação no Troféu C1 tem sido uma enorme aprendizagem, tal como é suposto, e dela fazem parte os momentos bons e menos bons. A assistência por parte da SportClasse também tem sido extraordinária. Enquanto piloto e chefe de equipa tenho aproveitado a experiência, o ambiente entre equipas e pilotos, e acima de tudo a condução em pista que o pequeno C1 permite, e que acaba por se revelar muito mais exigente e desafiante. A Motor Sponsor, promotor do Troféu está de parabéns. Agradeço ainda aos nossos patrocinadores, a First Stop, o Intermarché da Guarda, a Overlay e a QF.

Nuno Antunes, chefe da equipa e impulsor da participação do Troféu

Mas é pouco depois da bandeirada para o início das seis horas que nos deparamos com um problema que nos relembra o sabor amargo da imprevisibilidade das corridas. A coluna de direção do nosso C1 perde o apoio e cai, ficando solta. Apesar de todo o esforço da incansável equipa da SportClasse que assiste o nosso C1, os mais de 30 minutos despendidos acabavam com todas as ambições para a primeira corrida do fim de semana, que nem viríamos a conseguir terminar devido a uma má gestão de combustível. Depois de dez horas de andamento, a equipa da SportClasse trabalhou arduamente durante a noite e o C1 foi todo nova e rigorosamente afinado até largas horas da noite.

Tudo parecia bem encaminhado. Depois de 4h de qualificações, partiríamos de 6º lugar para ambas as corridas, nada mau...

Mais concentrados e com a equipa toda unida e decidida a não cometer erros, arrancámos de 5º lugar, beneficiando de uma penalização atribuída a outra equipa. As primeiras voltas pareciam a caminho do impossível quando vemos o nosso C1 em 2º lugar. Altura de recordar que nunca as corridas de resistência se decidiram nos primeiros minutos. Com um andamento constante nos dois primeiros turnos e uma estratégia de boxes que parecia acertada, acabamos por não beneficiar da entrada do Safety Car que acabou por coincidir com a troca de turno, fazendo-

-nos cair para 12º lugar. Depois de recuperadas algumas posições, a cerca de 30 minutos do fim fizemos o nosso sprint final. Com um abaloamento pelo meio que nos deixou o C1 #911 com toda a lateral esquerda mal tratada, ainda conseguimos atingir o 8º lugar da geral, 6º da nossa categoria.

No fim, o sentimento era naturalmente contrário ao do dia anterior. Não só terminámos a corrida, como o nosso Citroën C1 conseguiu alcançar uma posição dentro do top 10, resultado da união, concentração e dedicação de toda a equipa Escape Livre / Razão Automóvel.

A equipa Gianfranco Motorsport não deu grandes hipóteses aos seus adversários, e foi a vencedora das duas provas revelando uma concentração e consistência tão rigorosas quanto a afinação do Citroën C1 N°81. **nma**



K&N
PERFORMANCE FILTERS

consulte a gama completa K&N



ATÉ +50% DE FLUXO DE AR • AUMENTO DE POTÊNCIA • FÁCIL APLICAÇÃO
REUTILIZÁVEL • GARANTIA ATÉ 1 500 000 KM • MALHA 100% ALGODÃO

MAIOR FLUXO DE AR
MAIS PERFORMANCE



QF-LDA
RACING &
PERFORMANCE

REPRESENTANTES DA MARCA LÍDER MUNDIAL
EM FILTROS DE ALTA PERFORMANCE



fb.com/qflda



[@qfofficial](https://ig/qfofficial)



www.qf-lda.pt

FILIPE ALBUQUERQUE A 4 SEGUNDOS DO TRIUNFO



Problemas de embraiação no Cadillac DPi-V.R #5 da Mustang Sampling ditaram o abandono do conimbricense Filipe Albuquerque que, a fazer equipa com o portuense João Barbosa, viu esfumar-se todo o esforço quando faltavam três voltas para o final da jornada do IMSA WeatherTech SportsCar Championship que decorreu no Canadian Tire Motorsport Park. Ultrapassar as dificuldades desde o início da temporada tem sido uma missão severamente vivida por este dupla e, à semelhança do que aconteceu na etapa anterior, em Watkins Glen, cotando-se os sextos mais rápidos, o abandono não estava nos planos. A aposta passava por repetir a vitória em abril no traçado de Long Beach. Contudo, no circuito canadiano à moda antiga com asfalto velho e curvas rápidas, o piloto de Coimbra conduziu o Cadillac #5 que acusou alguma falta de performance para acompanhar as viaturas da frente devido à imposição do “balance of performance”. “Estivemos sempre a rodar no nosso ritmo, entre o quinto e o sexto lugar, quando a oito voltas do final, a embraiação começou a patinar. Comecei a perder tempo, ainda aguentei umas voltas na sexta posição, mas depois o carro já não andava e tive de abandonar», explicou Albuquerque.

DIOGO VENTURA PERTO DA LIDERANÇA DE ENDURO

O piloto do Góis Moto Clube venceu a penúltima ronda do Campeonato Nacional de Enduro, disputada em Águeda, e ficou muito numa posição privilegiada para atacar o título absoluto. Traçou-se de uma vitória conquistada aos comandos da sua Honda CRF 300X com as cores da Lousã motos e que lhe permite acalantar a esperança de alcançar o terceiro triunfo consecutivo esta temporada, iniciado na jornada anterior, na Lousã. Na jornada organizada pelo Águeda Action Club, Diogo Ventura amealhou 52 segundos de vantagem para os seus mais diretos opositores. A luta pela vitória e respetivo título terá novos episódios em Marco de Canavezes, nos dias 12 e 13 de outubro. O campeonato sofre agora uma longa paragem até ao mês de outubro, quando em Marco de Canavezes se realizará o derradeiro confronto do ano, com dois dias de duração e a anteceder os ISDE no Algarve, naquele que será o grande evento TT do ano em Portugal, com mais de 600 pilotos em competição, e que conta com a presença de Diogo Ventura.



GONÇALO HENRIQUES COM DUPLA VITÓRIA



O Campeonato Centro de Ralis (CCR) prosseguiu em Castelo Branco, com o poiarense Gonçalo Henriques a ter um desempenho fantástico, bem como no Desafios Kumho Asfalto (DKA) Centro, ao triunfar novamente nas duas rodas motrizes. Já um furo acabou por atirar o também poiarense Armando Carvalho para o quinto lugar à geral. A dificuldade em subir ao pódio final e o ruído do motor do Renault Clio não enganavam. Percorrer a última especial e a ligação até ao pódio final do Rali de Castelo Branco foi uma verdadeira odisseia para o piloto poiarense, Gonçalo Henriques, e navegador conimbricense, Tomás Branco. Depois de cinco troços cronometrados em que dominaram, rapidamente chegaram ao comando entre as duas rodas motrizes e ao pódio. A dupla viu o motor falhar na última especial, mas a vantagem que detinha permitiu vencer o Desafio Kumho na sua divisão, mas ficando de fora do pódio do Campeonato Centro de Ralis. Aplauso também para a prova de António Santos e Tiago Silva. A dupla que “espreme” tudo do Opel Kadett voltou a assinar uma exibição de grande nível, coroada com o segundo lugar final nesta Divisão

2. A dupla do Team Habimóvel AS Racing, que em Castelo Branco tomou esta posição na classificação como se de um triunfo se tratasse, registou um honroso 5.º lugar à geral, 4.º Classe X2 e, como já foi referido, 2.º na Divisão 2. No geral, domínio total de Fernando Teotónio. Quem mais perto ousou rodar foram Armando Carvalho e Ana Santos, cada vez mais competitivos aos comandos do Mitsubishi EVO V, a equipa de Vila Nova de Poiares assinou sempre o segundo tempo absoluto nas três especiais que disputaram mas um furo na penúltima especial arredou-os dos lugares cimeiros, concluindo a prova no 5.º lugar da Divisão 1.



ARC CONTINUA NA FRENTE

A ARC Sport mantém a liderança no Campeonato de Portugal de Rallys, embora com resultados variáveis. Em maio, no Rali de Mortágua, a dupla Ricardo Teodósio/José Teixeira conseguiu a 3ª vitória, em Skoda Fabia R5, colocando os seus quatro carros nos 10 primeiros lugares. No Rali de Portugal, a dupla conquistou o 3º lugar do pódio e após a prova de Castelo Branco, em junho, Ricardo Teodósio alcançou o 2º lugar. A nova etapa decorre de 1 a 3 de agosto, com o Rali Vinho da Madeira. No todo terreno, na prova de Reguengos - Baja TT Capital dos Vinhos de Portugal, participaram Manuel Correia e Miguel Casaca, ambos em Mitsubishi Lancer, com este a obter o terceiro lugar. A ARC Sport continua em prova em ambos os calendários ainda com Pedro Almeida, Miguel Correia e João Barros.



TEAM SARAIVA EM BUSCA DO PÓDIO

Os primos David e Sérgio Saraiva já sabiam que esta época desportiva poderia fugir aos habituais resultados de campeões a que estavam habituados. Com a mudança para a categoria 420R no Super Seven by Toyo Tires, o novo carro continua a exigir aprendizagem e afinações. No Circuito de Braga, e com uma pista muito técnica, David e Sérgio não conseguiram mais que um 7º e 6º lugar, respetivamente. No Circuito do Jarama encontraram uma prova renhida com grandes adversários, além das afinações ainda a resolver, obtendo um 5º e 7º lugar na classificação. A equipa partiu para esta época com o objetivo de ficar nos cinco primeiros lugares, mas ainda acredita e vai trabalhar para o pódio. A próxima prova é a 14 e 15 de setembro, no Circuito de Jerez.

NUNO RODRIGUES DA SILVA

Nuno Rodrigues da Silva mantém o plano de participações ocasionais em 2019. Depois da vitória em Tomar, no Templários Rally Classic, com o piloto Rui Madeira ao volante do Mitsubishi Evo 9, a dupla seguiu para Rally festival Trasmiera, uma exibição desportiva, em Mitsubishi Evo 2 e com as cores da Ralliart e Galp. Na prova de regularidade do Rali Histórico Vale do Tejo, com Paulo Tavares Marques, conquistou o 18º lugar, bom resultado, um pouco à margem da sua experiência como navegador. No Rali de Portugal, conquistou, com António Dias o 6º lugar do CPR em Skoda Fabia R5.



MÁRIO PATRÃO EM RECUPERAÇÃO

O piloto de Seia está a ter uma recuperação mais lenta que o esperado, ainda resultante da queda no Dakar, no início do ano. Mário Patrão ainda esperava nos últimos dias pelo aval médico de voltar às pistas. A concretizar-se, espera começar por fazer quilómetros de treino, cuidadosos e sem comprometer a recuperação. Conta participar a 10 e 11 de agosto na Baja da Hungria. No final de agosto, tem como objetivo o Serres Rally. Em termos nacionais, quer participar numa prova extra do CNTT – a Taça de Portugal – Baja Vindimas do Alentejo, de 7 a 9 de setembro, e regressar ao Campeonato em outubro.



BONS RESULTADOS PARA FRANCISCO CARVALHO

Francisco Carvalho tem participado no Iberian Historic Endurance com bons resultados. Em maio, no circuito de Pau, conseguiu a vitória na categoria Historic 71 e em junho venceu na pista de Jarama, na mesma categoria. O piloto da Guarda encontra-se atualmente em 4º lugar da classificação geral e regressa às pistas em setembro, ao circuito de Jerez de la Frontera, e em outubro, ao circuito do Estoril. Francisco Carvalho participou ainda no campeonato GT4 South European Series. Na prova de abril, em Nogaro, após os melhores tempos nos treinos cronometrados, um problema mecânico no mercedes GT4 AMG levou à desistência na 1ª corrida. Seguindo para a prova de Jarama, em junho, alcançou o 1º e 3º lugar. Seguem-se as provas de Barcelona, no fim de agosto, Portimão em setembro, e Estoril em novembro. O piloto faz ainda parte da equipa Escape Livre / Razão Automóvel a participar no Troféu C1 Learn & Drive. Com todos os pormenores nas páginas 36 a 40.

FAZER DIFERENTE

TOYOTA COROLLA vs MAZDA3

Os fabricantes japoneses têm uma visão muito própria sobre os produtos que compõem as suas gamas. Em 2019, essa diferença mantém-se, aqui representada por estas duas propostas asiáticas.



Ambos representam as fortes apostas dos construtores para o importante segmento C europeu. Se a Mazda mantém a abordagem de *design* Kodo com um desenho bastante desportivo, o regresso do nome Corolla traz de volta ao mercado aquele que é o modelo historicamente mais importante da marca. Enquanto a Mazda continua a sua aposta na tecnologia SKYACTIV e

que se encontra patente no motor 2.0 l atmosférico com uma componente *mild-hybrid* de 24 V, na Toyota a tecnologia híbrida continua com imenso destaque. As motorizações Diesel foram abandonadas nesta nova geração do Corolla e passam a existir duas versões híbridas, esta 1.8 l com 122 cv e uma 2.0 l com 180 cv.

ESPAÇO FAZ A DIFERENÇA

Os dois modelos têm obrigações familiares a cumprir e no que res-

peita a espaço o Mazda3 merece destaque. Se nos lugares dianteiros ambos fazem jogo igual, atrás o Mazda leva vantagem no espaço para as pernas e também no ângulo de abertura das portas, com impacto positivo na acessibilidade. O interior do Mazda tem um estilo mais desportivo, com o ecrã do info-entretenimento no topo e o conta-rotações em grande destaque à frente do condutor enquanto o Corolla segue a lógica mais pragmática e são os novos manómetros

Como é tradição, a abordagem que estes construtores trazem ao segmento C, é distinta do habitual nos fabricantes europeus, nomeadamente no tipo de motorização



digitais que merecem destaque com um ecrã saído e levantado.

No habitáculo, há espaços de arrumação suficientes, mas a abundância de acabamentos preto piano, muito atreitos a riscos, acabam por sacrificar o interior. Na qualidade há novamente jogo igual, com materiais melhores apenas nas zonas superiores do tablier. Também nas bagageiras se verifica um equilíbrio. Corolla e Mazda3 disponibi-

lizam, respetivamente, 363 e 358 l de capacidade. Nesta categoria, as diferenças não são significativas, mas o maior espaço traseiro do Mazda3 dá-lhe vantagem.

DINÂMICA OU POTÊNCIA?

Está patente nas últimas realizações da Mazda a importância do envolvimento com o condutor e um bom comportamento em estrada, e o Mazda3 não foge a essa regra. Apesar de possuir eixo de torção atrás, o controlo dos movimentos da carroçaria

está bem ajuizado e nem as jantes de 18" penalizam demasiado o conforto, dado que só em zonas muito degradadas se nota uma maior rispidez da suspensão traseira. Os comandos também têm um grau de refinamento surpreendente. A direção é precisa e a caixa manual tem excelente manuseamento e precisão, o que possibilita uma condução muito fluída com uma inserção em curva bastante natural. No entanto todo este envelope dinâmico é atraído pelo motor 2 l SKYACTIV de 122 cv, que revela mani-

comparativo

festas limitações, tanto na potência como no binário disponibilizados. Nem com um uso criterioso da caixa manual para manter as rotações na faixa ideal, o andamento é aquilo que se espera. Esta falta de binário, consequência da opção por um motor atmosférico impacta também as recuperações. O sistema do Mazda é *mild-hybrid*, o que significa que apenas tenta dar uma ajuda nos consumos e recuperações sem ser autónomo para deslocar o veículo sem emissões,



não sendo suficiente para marcar a diferença.

No Corolla, a vertente dinâmica não é prioritária, mas importa mencionar que nesta nova geração, a Toyota voltou a aplicar uma suspensão traseira independente, que vem com a nova plataforma TNGA e que o comportamento melhorou substancialmente face ao anterior Auris. O conforto encontra-se em bom plano e a direção é competente mas em zonas mais encadeadas o Corolla sente-se menos à vontade. Nesta

versão 1.8 Hybrid temos motor, sistemas de baterias e trem epicicloidial (caixa "tipo" CVT). Se o refinamento, silêncio e facilidade de condução já são conhecidos e voltam a marcar presença, é um facto que o funcionamento da caixa continua a não impressionar, com as súbitas alterações no ruído do motor, especialmente sentidas em estrada, e que se revelam incomodativas. Mais uma categoria onde o Mazda pontua, apesar do motor anémico.

Ambos apostam numa solução híbrida, sendo o Toyota o mais favorecido por esta tecnologia

EQUIPAMENTO É ESSENCIAL

A versão Excellence do Mazda inclui muito equipamento, nomeadamente um conjunto de auxílios à condução, tais como o *cruise control* com radar, avisador de colisão e detetor de ângulo morto. Apesar disso, deparámo-nos com um pouco eficiente funcionamento de alguns dos sistemas. O avisador de colisão trava o carro sem qualquer obstáculo e o radar do *cruise control* deteta veículos em outras faixas de rodagem.

O info-entretenimento do Mazda

perdeu a função tátil, mas está mais simples e intuitivo, mesmo sem ser referencial. A chave (pouco) inteligente do Mazda3, para além de desnecessariamente grande e pouco ergonómica, permite trancar o carro pela bagageira... com a chave no interior, algo que consideramos importante de rever.

No que respeita a tecnologia o Toyota também não está isento de críticas, pois se o ecrã central é completo e



bastante legível, com informações de consumo, rádio e condução económica, o monitor central está a anos luz do que já se faz neste segmento, não dispendo de qualquer ligação para *smartphones*. O sistema de navegação e outras funções são complicadas de utilizar e muito pouco intuitivas.

A posição de condução é correta em ambos, sendo que no Mazda o condutor vai mais baixo. O Mazda3 leva de vencida esta categoria, apoiado pela superior dotação de equipamento de série.



TOYOTA COROLLA 1.8 HYBRID

 1798 cm ³ CILINDRADA	142 Nm BINÁRIO MÁXIMO	122 cv POTÊNCIA
 10,9 s 0 - 100 KM/H	180 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
 4,9 l/100 km COMBINADO	5,4 l/100 km REGISTADO	110 g/km EMISSÕES CO ₂
€ 30 734 BASE	30 734 ENSAIADO	



MAZDA3 HB 2.0 SKYACTIV-G

 1998 cm ³ CILINDRADA	213 Nm BINÁRIO MÁXIMO	122 cv POTÊNCIA
 10,4 s 0 - 100 KM/H	197 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
 6,3 l/100 km COMBINADO	7,5 l/100 km REGISTADO	142 g/km EMISSÕES CO ₂
€ 32 156 BASE	32 156 ENSAIADO	

ECONOMIA INEGÁVEL

Em carros onde a componente familiar é relevante, os consumos adquirem uma importância superior e, neste particular, a vantagem é claramente do Corolla. O seu sistema híbrido é capaz de fazer excelentes consumos em cidade (médias de 4,8 l/100 km) e só em auto-estrada é que estes valores sobem para os 7,5 l/100 km, território onde o

sistema híbrido exige mais do motor. O Mazda3 não tem hipóteses neste particular. Esta diferença nos consumos transfere-se também para as emissões de CO₂ com uma diferença de 40 g/km (ciclo WLTP) favoráveis ao Corolla. Outro ponto onde o Toyota não desaponta é na garantia, com a marca japonesa a oferecer sete anos, em contraponto com os mais comuns três anos para o Mazda.

No IUC ambos implicam uma despesa em torno dos 200€ anuais.

O Mazda3 Excellence está disponível por 32 156 € e o Toyota Corolla Square Collection (com o teto bicolor de série) pode ser adquirido por 30 734 €. Como é perceptível, o Corolla não dá quaisquer hipóteses nesta categoria e leva o Mazda de vencida.

TOYOTA COROLLA

MAZDA3



7,65 / 15	INTERIOR	7,95 / 15
5,3 / 10	DINÂMICA	6,1 / 10
8,25 / 15	CONFORTO	9,3 / 15
6,4 / 10	ECONOMIA	4,4 / 10
—	ESTÉTICA	1
<hr/>		
27,6 / 50	TOTAL	28,8 / 50



CONCLUSÃO

Analisando os resultados, temos três vitórias para o Mazda3 e uma para o Toyota Corolla. No entanto o resultado final é extremamente equilibrado devido à vantagem do Corolla na economia. Não é, no entanto, suficiente para tirar a vitória ao modelo da marca de Hiroshima, que pede um motor com outras credenciais, algo que a versão SKYACTIV-X poderá colmatar. O Mazda3, já em vantagem, recebe ainda o ponto extra referente à estética, resultante da votação efetuada no Instagram e que dá preferência ao seu visual mais agressivo e desportivo. Ambos trazem algo de diferente para este segmento C com uma personalidade própria e representam boas opções adicionais para quem quer fugir dos padrões.

XEQUE-MATE!

AUDI E-TRON

Se há construtores que decidiram iniciar a comercialização de ofertas 100% elétricas nos segmentos mais baixos, o construtor de Ingolstadt decidiu fazê-lo em grande! Chegou, finalmente, o Audi e-tron!

O nosso ensaio ao primeiro modelo 100% elétrico da Audi começou da seguinte forma: "Que carro é? É um Audi e-tron! Mas é A3, A4, A5...? Não não, é mesmo só Audi e-tron!". Depois do esclarecimento, pagámos a portagem (Classe 1) e continuámos viagem. Ainda completamente fascinados pelo ambiente a bordo, a qualidade de construção, o rigor e a sofisticação e, claro, o silêncio(!) fomos regulando cada pormenor, nomeadamente o ajuste dos espe-

lhos virtuais. Na verdade, são duas câmaras no local dos espelhos que nos transmitem a imagem para dois ecrãs OLED de 7" nas portas e onde nos é mostrada a imagem equivalente à que veríamos no espelho. Útil? Honestamente não nos pareceu haver grande vantagem, para além da redução do coeficiente aerodinâmico em 0,01, mas é interessante para mostrar aos amigos e para termos constantemente alguém de volta do e-tron. Afinal, este é o primeiro modelo de produção em série a utilizar esta tecnologia.





Na primeira boleia, de imediato registamos o comentário: "It's future!" Na verdade já é o presente, e se o funcionamento não revelou qualquer falha, é verdade que o sistema requer habituação, até porque a imagem transmitida tem alguma ampliação. Tendo em conta que é um opcional no valor de 1835€, provavelmente o melhor mesmo é guardar o valor para outros opcionais bem mais úteis, como os bancos dianteiros Comfort, os faróis HD Matrix LED, as câmaras 360°, ou até mesmo o sistema de som Bang & Olufsen Premium com som 3D.

O Audi e-tron utiliza uma evolução da plataforma já conhecida do grupo, a MLB

Voltando ao silêncio... A Audi foi ao pormenor dos pormenores para conseguir aumentar a insonorização e, de facto, sente-se. Os dois motores estão envolvidos numa cápsula e existem inúmeros pormenores de isolamento nas cavas das rodas, no revestimento do piso e no preenchimento de cavidades. Para além disso, a qualidade dos materiais e o rigor na montagem é do melhor que podemos ter e não encontramos um único ruído, em qualquer situação. Verdadeiramente irrepreensível! Apesar das dimensões bem avantajadas do e-tron, com quase cinco metros de comprimento, dois de largura e mais de 1,6 m de altura, a aerodinâmica é um ponto forte do modelo. A entrada de ar na frente é regulável eletricamente através da estrutura dupla

por trás da grelha Singleframe e também para isso contribui.

A bateria de alta tensão de 95 kWh com arrefecimento hidráulico é composta por 36 módulos e está fixa à carroçaria na zona inferior incrementando 700 kg na balança. O peso total de 2490 kg sente-se quando puxamos pela dinâmica do modelo, ainda que este dificilmente perca a compostura. A autonomia anunciada de 417 km (WLTP) não nos pareceu fácil de atingir. Registamos o máximo de 360 km, sendo que numa condução despreocupada os valores mais normais de obter são de 300 km. De salientar que circular a mais de 150 km/h faz-se de uma forma impercetível, dada a prontidão e facilidade na aceleração, o isolamento acústico para o qual contribuem os vidros duplos, e a boa aerodinâmica já referida. Com 360 cv de potência combinada proveniente dos dois motores, e com 561 Nm de binário, naturalmente que seriam de esperar acelerações e recuperações bombásticas por parte do e-tron, e que se verificam sempre, mas existe ainda um modo *boost*, onde os motores assíncronos produzem um pico de potência de 300 kW (408 cv) e 664 Nm de binário durante oito segundos, o suficiente para acelerar dos 0-100 km/h em 5,7 segundos.

A suspensão pneumática permite regulação de altura através dos modos de condução. Para além do modo automático, que gere tudo em função do andamento, contamos com modo Efficiency, Comfort, Dynamic, Offroad e Allroad. Até com um controlador de descidas



	95 kWh BATERIA	561 Nm BINÁRIO MÁXIMO	360 cv POTÊNCIA
	6,6 s 0-100 km/h	200 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
	22,5 kWh/100km COMBINADO	27,5 kWh/100km REGISTADO	
€	84 528 BASE	116 603 ENSAIADO	



Qualidade geral
Insonorização



Autonomia vs tempo de carregamento
Feedback de travagem



VEJA MAIS AQUI



é possível contar. Para além disso a suspensão é exímia não só no controlo de movimentos como acima de tudo no conforto e no pisar, seja qual for o tipo de piso.

O nível de recuperação de energia é excepcional e podemos gerir o mesmo utilizando as patilhas no volante. Para além disso existe um modo "Range" que permite limitar e ajustar algumas funções em prole de uma maior autonomia. Não apreciámos apenas o *feedback* de travagem já que na maioria das vezes o e-tron opta por não usar os travões mas apenas os motores elétricos, transformando-os em geradores que convertem a energia cinética em energia elétrica. É útil, talvez até imprescindível num automóvel como este, mas também é verdade que se perde alguma sensibilidade e acabamos a fazer travagens mais em cima do obstáculo já que na primeira abordagem o e-tron apenas abranda, em vez de travar. A direção por sua vez tem um ótimo *feedback* e precisão e o volante excelente pega com os comandos necessários para as funções mais básicas.

O funcionamento elétrico da porta de carregamento com iluminação, situado junto à porta do condutor é soberbo a todos os níveis. O calcanhar de Aquiles é no entanto o comum à maioria das propostas 100% elétricas do mercado. Numa tomada doméstica poderão ser precisas mais de 24 horas para um carregamento total. Uma vez que o e-tron suporta carregamento rápido até 150 kWh, é possível no entanto carregar 80% da bateria em menos de 30 minutos. Com uma Wallbox a totalidade da carga pode

ser alcançada entre 8 horas e meia e 4 horas e meia, com potências de 11 kW ou 22 kW respetivamente.

O e-tron é ainda um automóvel com uma vertente familiar enorme e marca pontos com dois aspetos que se destacam, para além do conforto já referido. A ausência de túnel central que permite três adultos nos bancos de trás, onde contamos com climatização bi-zona e tomadas 12v e USB, e um espaço de bagageira de 600 l sem contar com o alçapão por baixo do piso de carga. Para além deste, ainda existem 60 l na parte da frente, extremamente úteis e bem idealizados para colocarmos todos os cabos e fichas de carregamento.

É possível carregar 80% da carga em menos de 30 minutos com o carregamento rápido a 150 kWh

A Audi não foi a primeira a decidir apostar num SUV para porta-estandarte da tecnologia 100% elétrica mas fê-lo com um modelo discreto mas distinto, com uma assinatura LED com animação que seduz qualquer um. O modelo recém chegado a Portugal já conhece pelo menos dois adversários, o Jaguar I-Pace e o Tesla Model X, e está prestes a conhecer o terceiro e talvez o mais temível, o Mercedes-Benz EQC. Poucos acreditam que o futuro passará apenas por este tipo de solução, mas muitos já constataram a enorme evolução que se tem verificado neste tipo de propostas. O Audi e-tron é a prova disso mesmo! **nma**

MELHOR QUE NUNCA!

BMW 320d

Um dos principais *players* do segmento *D premium* chega na sua 7ª geração com grandes melhorias que o colocam de novo como um dos melhores *sedan premium* do mercado, senão mesmo o melhor!

Muito mudou nesta nova geração do Série 3 ao nível da qualidade, habitabilidade, conforto e tecnologia, com a marca bávara a aumentar a fasquia significativamente. Nada foi esquecido, desde a maior aerodinâmica à redução de peso e ao aumento da rigidez em quase 50%, com um aumento da habitabilidade e conforto, itens importantes no segmento.

O aumento de dimensões exteriores também é perceptível. Para além disso, a aposta na componente tecnológica resultou num interior com novos conteúdos, mais amplo e

moderno e que revela um aumento na qualidade de materiais. O ecrã central digital tem toda a informação, pecando apenas por não ser mais configurável. Sempre mais focada na condução, esta nova geração representa uma evolução notável no conforto, mesmo quando o tipo de piso não ajuda e a acessibilidade, nomeadamente aos lugares traseiros, também evoluiu. Aqui, já podemos contar com climatização independente e ligações USB-C, para além da tomada 12 V.

O alargamento das vias, tanto à frente como atrás, significou melhorias na estabilidade. O conjunto revela um compromisso conforto/comportamento que é

de preocupar a concorrência. A suspensão recebeu estrondosas melhorias com amortecedores de batentes hidráulicos. O resultado faz com que este Série 3 seja outro carro que não aquilo a que estávamos habituados no modelo da marca bávara. Em piso irregular o comportamento, conforto e ruído é da noite para o dia.

Qualidade, habitabilidade, conforto e um novo pacote de tecnologia são os trunfos do novo Série 3

Mas não é tudo. O motor 2.0 l está deveras refinado e consegue conciliar uma resposta pronta com consumos extremamente baixos, bastando que se adeque os modos de condução ao pretendido. A linearidade do motor é o que mais se destaca e são fáceis de alcançar valores de consumo a rondar os cinco litros. É a prova que o fim do Diesel está mais longe do que se anuncia... Até a transmissão automática desportiva, que sempre foi referência, está ainda melhor, mais rápida e com relações que permitem beneficiar tanto nas ace-





lerações como nos consumos. A contribuir também para este facto está o novo turbo de dupla entrada e com pressão de injeção elevada. A versão Sport e os itens como as jantes de 18", os bancos dianteiros desportivos, o volante desportivo M em pele, ou os diversos pacotes de luzes led, interiores e exteriores, contribuem para uma outra experiência, visual e sensorial.

O bloco 2.0 I da BMW é um motor soberbo em disponibilidade e economia, a prova de que o Diesel ainda faz sentido!

Criticável continua a ser apenas a tão extensa e dispendiosa lista de opcionais que coloca a unidade ensaiada, "apenas" com o bloco 2.0 I de quatro cilindros e sem o mais desejável pack M, a uns expressivos 65 mil euros, o preço base da berlina 520d...

Aqui, na nossa redação, uma coisa foi unânime, nunca gostámos tanto de conduzir um Série 3, o que significa, naturalmente, que está melhor que nunca! **nmi**



	1995 cm ³ CILINDRADA	400 Nm BINÁRIO MÁXIMO	190 cv POTÊNCIA
	6,8 s 0 - 100 KM/H	240 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
	4,5 l/100 km COMBINADO	6,2 l/100 km REGISTADO	117 g/km EMISSÕES CO ₂
€	50 352 BASE	65 467 ENSAIADO	



Motor Conforto



Lista de opcionais
Painel de instrumentos pouco configurável



VEJA MAIS AQUI

PERSONALIDADE PRÓPRIA

HONDA CR-V HYBRID

Espaço e economia são as palavras de ordem para o primeiro SUV híbrido do construtor. Se as linhas vincadas podem suscitar opiniões contrárias, outras características há que são unânimes no novo CR-V híbrido.



As linhas exteriores podem não gerar consenso. A Honda preferiu um aspeto demasiado vincado e pouco homogéneo.

Mas se a elegância pode ser posta em causa, é um facto que o CR-V se diferencia desde logo das restantes propostas. Mas passemos ao interior... típico dos modelos do construtor, mas onde se nota uma grande evolução bem como uma preocupação no tipo de materiais empregues nas zonas mais visíveis. Depois, como familiar que se assume, o espaço é também algo que se destaca, seja para objetos seja para ocupantes. Aliás, a ausência de um túnel central na parte traseira favorece o espaço, e o bom ângulo de abertura das portas contribui para uma boa acessibilidade. A bagageira tem 497 l de capacidade e com os bancos rebatidos forma um fundo plano. O conforto é assinalável e para isso contribuem os bons bancos dianteiros em pele tipo poltrona. Para além disso, a insonorização também está num bom patamar, e só é beliscada pelo exagero do motor a combustão quando lhe exigimos um andamento mais apressado.

Nesta versão híbrida, o Honda CR-V não possui uma caixa de velocidades, tem uma transmissão de relação fixa, que se por um lado permite

poupar peso, espaço no interior e uma transferência de binário mais suave, por outro sente-se um pouco "esganiçado" nas solicitações mais incisivas.

O CR-V Hybrid é Classe 1 com Via Verde

Não diferindo no tipo de solução, a Honda inovou no funcionamento do sistema híbrido, diferenciando-se de todas as restantes propostas híbridas do mercado. Não existem cabos para ligar a uma tomada mas existe sempre carga nas baterias.

A tecnologia exclusiva i-MMD muda de forma automática e impercetível para o condutor entre três modos: EV, híbrido e combustão. A diferença está no facto de um dos motores elétricos funcionar como gerador, alimentado pelo motor a combustão, e que fica encarregue de carregar as baterias para o sistema híbrido. O outro motor é o que funciona como propulsor e na maior parte das vezes é o único a atuar no eixo dianteiro, capaz de mover o CR-V em modo 100% elétrico entre dois e cinco quilómetros. Só em solicitações maiores o motor a combustão fica ligado diretamente às rodas motrizes. O resultado são consumos em cidade capazes de rondar os cinco litros, o que concorre diretamente com um motor Diesel.

No que diz respeito à dinâmica e à condução, o CR-V cumpre com o propósito de ser um automóvel familiar, com um bom nível de equipamento e de soluções pensadas para servir quem nele viaja. A "pedra no sapato" do CR-V acaba por ser, apenas e só, o desadequado e retrógrado sistema de info-entretenimento. **nm**



	1993 cm ³ CILINDRADA	315 Nm BINÁRIO MÁXIMO	184 cv POTÊNCIA
	8,8 s 0 - 100 KM/H	180 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
	6,9 l/100 km COMBINADO	6,1 l/100 km REGISTADO	122 g/km EMISSÕES CO ₂
	40 000 BASE	45 400 ENSAIADO	

-  Espaço Sistema híbrido
-  Ruído do motor em esforço Sistema de info-entretenimento

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 5, Good Year Efficient Grip Performance, Pirelli Cinturato P7. Teste efetuado pela TÜV SÜD a pedido da Bridgestone, entre abril e julho de 2017, em ATP Papenburg, no pneu medida 205 R16 91V. Pneus adquiridos pela TÜV SÜD no mercado europeu. Carro do teste: VW Golf 7. Relatório n.º [7.131.128.19]

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

NÃO BASTA SÊ-LO....

CITROËN C5 AIRCROSS

Com a recente avalanche de propostas no segmento SUV, a expectativa não era grande quando iniciámos o ensaio deste C5 Aircross. Pouco tempo depois estávamos verdadeiramente surpreendidos!

Decidida a fazer rejuvenescer a marca, a Citroën tem revelado propostas diferenciadoras e que se destacam das restantes que têm inundado o mercado nos segmentos de maior volume de vendas.

O estilo deste C5 Aircross convence à partida. Não apenas pela adoção dos airbumps, agora já como simples apontamento na zona inferior, mas pela frente moderna com a iluminação diurna a dar seguimento para o logotipo da marca, bem proeminente ao centro, no geral o trabalho foi bem conseguido. É um facto que a marca tem sabido dar prioridade aos pormenores que realmente interessam a um público mais jovem, e neste caso falamos de espaço, conforto, versatilidade, economia e, naturalmente, um preço competitivo. E se por vezes este último é conseguido também com uma poupança ao nível da qualidade de materiais, aqui ela é dissimulada com outros pormenores que se destacam, nomeadamente a versatilidade. Bancos traseiros independentes com regulação longitudinal e inclinação das costas, todos com as mesmas dimensões, espaços generosos nas portas e na consola central para objetos, fundo da bagageira com dois níveis e abertura das portas traseiras com quase 90°.

A par de tudo isto, juntamos o elevado nível de equipamento de conforto desta versão Shine, a mais equipada, que inclui abertura elétrica e por movimento do pé do portão da bagageira, ligações USB, completo sistema de info-entretenimento, ecrã central de 12,3" configurável através dos botões no volante, e o sistema Grip Control com cinco modos que adapta o con-

trolo de tração às situações e permite tirar maior partido da elevada altura ao solo. Sim, o C5 Aircross não é apenas um pouco mais alto, é dos SUV com maior altura ao solo do segmento.

Não é, no entanto, apenas isso que o diferencia dos restantes... Onde o Citroën deixa a concorrência para trás é no conforto, mantendo os pergaminhos da marca apesar do recente rejuvenescimento. Com uns amplos e confortáveis bancos, melhorados face a outros modelos anteriores em que a aparência iludia, e com o muito desenvolvido sistema de suspensões de batentes hidráulicos progressivos, o C5 Aircross flutua na estrada de uma forma notável e, muito provavelmente, inigualável.

E se apesar do conforto ser apátnio da marca esta foi a primeira surpresa, as outras concentram-se na agradabilidade de condução do motor 1.5 BlueHDI associado à mais recente caixa automática de oito relações com passagens suaves. O conjunto proporciona uma condução despreocupada e até poupada com consumos entre os cinco e os seis litros, dependendo do tipo de condução.

Ainda que o adornar da carroçaria não seja excessivo nem incomodativo, é notória a preferência dos responsáveis da marca pelo conforto em detrimento da vertente mais dinâmica.

O melhor de dois mundos depende sempre dos mundos a considerar. Se for o do conforto com versatilidade e condução com economia, este é o SUV perfeito. Desfrute dele a viajar com a família ou amigos estrada fora... **nm**



Espaço e conforto são os trunfos da excelente proposta que é o Citroën C5 Aircross





1499 cm³
CILINDRADA

300 Nm
BINÁRIO MÁXIMO

130 cv
POTÊNCIA



10,6 s
0 - 100 KM/H

189 km/h
VELOCIDADE MÁXIMA



4,1 l/100 km
COMBINADO

6,6 l/100 km
REGISTADO

119 g/km
EMISSÕES CO₂



40 746
BASE

43 016
ENSAIADO



Conforto
Versatilidade



Alguns materiais
Feeling da direção



VEJA MAIS AQUI



LONGE DA PERFEIÇÃO...

ALFA ROMEO 4C SPIDER

Ainda que, por definição, “automóvel” seja um substantivo masculino, a nossa experiência com este Alfa Romeo 4C Spider Itália leva-nos a associá-lo ao género feminino, senão vejamos...

Se há coisa que se reconhece aos italianos, nomeadamente na indústria automóvel, é bom gosto e uma tendência natural para diferentes soluções ao nível da mecânica e tecnologia, envoltas num embrulho muito atrativo que provoca desejo e que faz com que ainda hoje, 109 anos depois, consigamos reconhecer o encanto de algumas obras de arte e de *design* nas quais foram colocadas quatro rodas, um motor e, na maioria dos casos, uma aerodinâmica de exceção. À Alfa Romeo reconhecem-se alguns dos mais elegantes automóveis. Nomes como Giugiaro, Zagato, Bertone ou Pininfarina fazem parte da história da marca que esteve desde sempre ligada à competição.

É de beleza com um estilo e *design* extasiantes e de desportividade e competição que nos fala este Alfa Romeo 4C. A perfeição? Longe disso... Para além de uma relação peso/potência arrebatadora no tal embrulho irresistível, o 4C é um verdadeiro apelo aos sentidos. A oportunidade de o conduzir surgiu com esta versão ainda mais especial, ou não fosse ela uma edição

limitada a 108 unidades, com características exclusivas a começar pela cor “Azul Misano” e a terminar num escape duplo da Akrapovic também ele com estrutura em fibra de carbono, passando por outros pormenores como as jantes especiais de 18” à frente e 19” atrás. 108 unidades por ser a idade da marca à data do lançamento desta série, 2018. Já lá vai um ano, mas há carros que também têm destas coisas, são intemporais! Não só é um dos mais falados Alfa Romeo da atualidade, a par do Giulia Quadrifoglio que destacamos na última edição, como também um pedaço de história da marca.

O Alfa Romeo 4C é um desportivo exigente

A experiência de condução vale a pena ser vivida. Afinal estamos sentados no chão, dentro de uma estrutura monocoque em fibra de carbono sem qualquer tipo de mordomia e que depressa nos faz perceber que requer alguma experiência para se deixar levar. É aqui que começamos a nossa associação ao género feminino... o Alfa Romeo 4C é um automóvel de personalidade vincada.

Os primeiros momentos a sós são de contemplação, descoberta e... aprendizagem! Contemplação de linhas exuberantes e inegavelmente bem esculpidas, com uma traseira larga, uma altura ao solo mínima e uma distância entre eixos igualmente curta. Descoberta do funcionamento e posição de alguns comandos, nomeadamente o de abertura da pseudo-bagageira posicionado na estrutura e só acessível com a porta aberta. Aprendizagem de todas as reações e atitudes de um automóvel nada fácil com vários aspetos *sui generis* como o pedal do travão sem qualquer *feedback* de travagem, a direção não assistida, pouco precisa e que se deixa interferir pelas irregularidades e a distribuição de peso com incidência na traseira fruto do motor 1.7 l com posição central.

O reduzido peso, inferior a uma tonelada, e os 240 cv com uma caixa automática de dupla embraiagem de acionamento rápido e preciso, aprimorada nos modos desportivos, fazem com que se adquira velocidade com uma rapidez estonteante. Mas seja nesses momentos como naque-





les em que escolhemos uma estrada de montanha a ritmos proporcionalmente elevados, é preciso manter o 4C de rédea curta, muito por culpa de um eixo dianteiro pouco comunicativo e uma suspensão muito castigadora, que se não contribui para qualquer tipo de conforto, também não ajuda em estrada sinuosa. A contrariar está um escape Akrapovic com um som fenomenal e que faz naturalmente toda a diferença alertando para a nossa presença a quilómetros de distância.

A relação peso / potência do 4C é única

O interior é simples, focado na condução. O único aspeto moderno que encontramos é um painel de instrumentos totalmente digital, tudo o resto é espartano mas sente-se como especial e faz parte do propósito do 4C que é o foco na condução. Talvez o carbono à vista também contribua para tal. Deixemos a ginástica para conseguir "cair" dentro do 4C ou os botões da caixa pouco práticos e o desconforto de lado. Este é um automóvel que nos fala de outras coisas. Fala-nos essencialmente de emoções

e de paixão! Por onde passamos os olhos acompanham-nos e as cabeças viram à nossa passagem como se da mais bela e atraente mulher se tratasse, com decote e mini-saia.

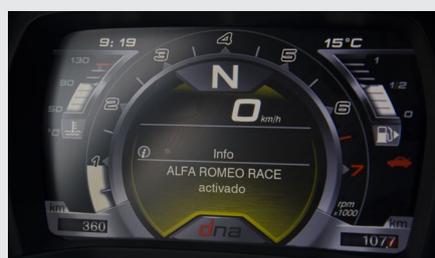
Mas o Alfa Romeo 4C está muito longe da perfeição, a marca reconhece-o inclusivamente pela falta de verba para terminar o projeto. No entanto e ainda assim, é um automóvel viciante de conduzir e que nos faz sentir vivos. Quanto mais o conduzimos e nos vamos moldando e habituando aos seus defeitos, mais nos apaixonamos. A condução é exigente mas mecânica, sem filtros, onde se ouve cada som metálico e se sente cada engrenagem. Seja pela condução, pelo som, pela experiência que é o impulso de cada passagem de caixa, pela quase ausência de suspensão ou pela ausência de um espaço para colocar o telemóvel a carteira e as chaves de casa, o 4C consegue proporcionar momentos únicos ao volante, que nesta versão Spider permitem deixar o teto em casa para melhor ouvir o Akrapovic lá atrás. Saudades deste 4C... mesmo com todos os seus defeitos. Afinal, não são defeitos, é feito... **mm**

	1742 cm ³ <small>CILINDRADA</small>	350 Nm <small>BINÁRIO MÁXIMO</small>	240 cv <small>POTÊNCIA</small>
	4,5 s <small>0 - 100 KM/H</small>	258 km/h <small>VELOCIDADE MÁXIMA</small>	
	6,8 l/100 km <small>COMBINADO</small>	10,7 l/100 km <small>REGISTADO</small>	161 g/km <small>EMISSÕES CO₂</small>
€	89 150 <small>BASE</small>	91 644 <small>ENSAIADO</small>	

	Motor + caixa Som
	Travagem Direção Suspensão



VEJA MAIS AQUI



ESPECIAL DE CORRIDA

RENAULT MÉGANE RS TROPHY

A cada geração do Mégane a Renault brinda-nos com as versões desportivas RS que traduzem o melhor que a marca sabe fazer ao nível da competição, assim é desde 2004. Na última geração, marcada pela ausência da versão três portas e pela inclusão de uma caixa automática opcional, o Mégane RS está melhor que nunca, mas continuará tão viciante como até aqui?

Pois este é o mais *hardcore* dos Mégane desenvolvidos pela Renault Sport que podemos ter, e que dá pelo nome de Trophy! Na sua anterior geração chegou a ser o detentor do recorde da volta mais rápida no mítico Nürburgring para um automóvel de tração dianteira. Palavras para quê? Tanto por fora como por dentro as alterações são mínimas, com o *lettering* bem discreto presente apenas e só na frente. As alterações que verdadeiramente interessam e fazem a diferença não são perceptíveis a olho nu. Falamos da dieta de emagrecimento aplicada às jantes de 19" e ao sistema de travagem Brembo com discos em aço e alumínio, ao aumento de potência (20 cv) e binário (10 Nm) conseguidos com a aplicação de um novo turbo, aos amortecedores e molas mais firmes, às barras estabilizadoras mais grossas, e ao diferencial autoblocante Torsen, o que acaba por representar o que a marca designa por Chassis Cup, de série neste Trophy e opcional por cerca de 1700€ no RS.

Deixemo-nos de teoria e passemos para o volante... sentados nas baquetas Recaro, opcionais por 4200€ e colocadas 20 mm mais baixas, e com as mãos no volante com Alcantara, depressa recordamos aquele *feeling*... Sim, ao volante é inconfundível! Ainda que o novo sistema 4Control de quatro rodas direcionais lhe confira um compor-

tamento menos natural, mantém-se fácil e previsível, mesmo sem as ditas ajudas e com uma dose de confiança notável. Até mesmo em piso molhado, onde os pneus Bridgestone Potenza S001 contribuem positivamente. A potência controla o resto e se for caso disso... felizmente o travão de mão ainda é mecânico!

O chassis continua fácil de colocar, inserir e apontar...

Em andamentos de maior entusiasmo, fáceis de aparecer em qualquer um dos modos mais desportivos (Sport ou Race) dado o festival de ráteres e o ronco do sistema de escape, também ele exclusivo da versão Trophy, a caixa manual revela um tato pouco preciso e com um curso longo. Nada falha, e não tira a emoção ao volante do Trophy, mas fica-nos a ideia que esse era um pormenor a corrigir a caminho da perfeição, mas os custos provavelmente não justificariam. O outro tem naturalmente a ver com a suspensão já que apesar deste RS estar mais civilizado que o anterior, continua a ser muito castigador em qualquer irregularidade. A maior parte dos adversários já dispõe de um sistema de suspensão com controlo do amortecimento, desejável para o uso diário.

Em tudo o resto o Mégane Trophy é um desportivo de raça, como aliás a Renault nos tem vindo a habituar. Fácil, previsível, eficaz, potente, empolgante, são tudo adjetivos que se podem atribuir a mais um Mégane RS Trophy.

Até mesmo a velocidade com que devora litros de gasolina, diretamente proporcional à rapidez com que adquire velocidade.

É naturalmente melhor em tudo face à anterior geração, mas é também mais filtrado, o que lhe retira algum encanto para quem recorda o êxtase que viveu ao volante da anterior geração. Tem sido assim ao longo dos anos, não apenas com o Mégane, mas com quase todos os desportivos da nossa praça. **nma**



	1798 cm ³ CILINDRADA	400 Nm BINÁRIO MÁXIMO	300 cv POTÊNCIA
	5,7 s 0 - 100 KM/H	260 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
	8 l/100 km COMBINADO	12 l/100 km REGISTADO	183 g/km EMISSÕES CO ₂
€	48 300 BASE	54 100 ENSAIADO	

-  Chassis
Som do escape
-  Conforto
Consumos



VEJA MAIS AQUI





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

EFICIÊNCIA OU EFICÁCIA

MERCEDES-BENZ E300de

No que diz respeito aos novos tipos de mobilidade, nem todos os construtores caminham no mesmo sentido. A Mercedes-Benz tem de tudo um pouco... até Diesel!



Rapidamente a marca percebeu que as soluções híbridas *plug-in* tinham uma grande aceitação principalmente devido aos benefícios fiscais, até porque os primeiros modelos do construtor com este tipo de solução montavam um bloco a gasolina que depois da carga das baterias terminar, apresentava consumos que ao longo do tempo iam dissipando a vantagem face ao comum Diesel. Depois das extensas listas de espera a que a Mercedes-Benz teve de sujeitar alguns dos seus clientes, o construtor decidiu reformular a oferta deste tipo de proposta.

Numa altura em que muitas marcas anunciam o fim do Diesel, a Mercedes-Benz está confiante de que o futuro passa também por aqui, motivo pelo qual a marca adaptou e aumentou a oferta híbrida *plug-in* com motorizações tanto gasolina como Diesel de acordo com o modelo e tipo de utilização. Se em algumas gamas podemos encontrar ambas as soluções, outras há que apresentam apenas uma delas, como é o caso do Classe E, em que a Mercedes-Benz acreditou que apenas fazia sentido nesta versão com um bloco de quatro cilindros Diesel e 184 cv acoplado a um

elétrico com 122 cv, reunindo uma potência combinada de 306 cv e 700 Nm de binário. É de destacar desde logo a sigla EQ Power na lateral, que não só identifica o tipo de solução desta Classe E, como faz referência à nova gama de produtos do construtor, provenientes da nova marca EQ. Se o auge da experiência de condução passa pelos valores referidos em conjunto com uma caixa de velocidades que já dispensa apresentações, a 9G-Tronic, e que fazem com que os 100 km/h sejam atingidos em menos de seis segundos, é verdade que a poupança de combustível também é uma realidade. Não só os 50 km de autonomia em modo elétrico são alcançáveis, como são possíveis médias inferiores a cinco litros(!) mesmo falando de um conjunto com mais de duas toneladas de peso entre motores e baterias.

Aos habituais modos de condução juntam-se os modos do sistema híbrido – Hybrid, E-Mode, E-Save e Charge, cada um com a sua função. Conjugando-se os diversos modos podemos ter um automóvel que se transfigura de acordo com o que pretendemos. Do suave e económico, ao potente e solícito. Para além disso existem pormenores inéditos e muito bem pensados, como a pressão no acelerador para





que seja perceptível para o condutor o ponto onde o motor a combustão terá que intervir, ainda que este seja capaz de fazer esta Classe E atingir os 130 km/h, ou a regeneração automática quando nos aproximamos do carro da frente. A interação entre os motores é, e como seria de esperar, impercetível e muito bem conseguida primando por uma linearidade e conforto na condução. E já que falamos em conforto, esse é naturalmente um ponto comum a toda a gama Classe E e que aqui não é exceção, à semelhança do isolamento acústico, de referência no segmento.

A Mercedes-Benz E300de consegue conciliar eficiência com eficácia

Se o peso foi naturalmente incrementado, o que se nota no comportamento dinâmico e na travagem, a solução da marca para a colocação das baterias num automóvel que não nasceu para ser híbrido passou por prejudicar a volumetria da bagageira, que ganhou um degrau a meio ficando-se pelos cerca de 480 l.

O resto é aquilo a que o construtor nos tem habituado com um pacote tecnológico que passa pelos dois ecrãs ao centro totalmente operáveis pelos comandos no volante e uma qualidade de construção e materiais que em conjunto com muito espaço contribuem para o bom ambiente a bordo. Contra tudo e contra todos a Mercedes-Benz parece não acreditar no fim do Diesel. Ainda bem que assim é, porque com uma proposta como esta a marca só pode estar no bom caminho, provando que o Diesel está aí para as curvas, tal como esta Classe E está para a poupança! **bmw**



 1950 cm ³ CILINDRADA	700 Nm BINÁRIO MÁXIMO	306 cv POTÊNCIA
 5,9 s 0 - 100 KM/H	250 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
 1,6 l/100 km COMBINADO	4,6 l/100 km REGISTADO	41 g/km EMISSÕES CO ₂
€ 72 900 BASE	75 903 ENSAIADO	

-  Consumos
Qualidade e tecnologia a bordo
-  Capacidade da Bagageira
Posição da tomada de carregamento



VEJA MAIS AQUI

PELO PRAZER DE CONDUZIR

MAZDA MX-5 RF

O que dizer do mais famoso *roadster* do mundo? Vencedor de inúmeros prémios ao longo das suas quatro gerações, o Mazda MX-5 recebeu agora melhorias, algumas delas bastante relevantes.

Dia 30 de maio. Depois de cerca de 500 km percorridos durante o dia, esperava-me um Mazda MX-5 RF para fazer mais 300 km a caminho da cidade mais alta. "Uma viagem penosa intercalada com cafés e quem sabe um RedBull" pensei eu tal era o cansaço acumu-

lado desse dia. Enganei-me! Depois de sentado ao volante recordei os bons momentos que já passei ao volante de cada um dos MX-5 que ensaiei e do motivo pelo qual este é aquele *roadster* que desperta paixões e nos convida a longas viagens. Noite cerrada e aquela posição de condução característica de pernas esticadas sen-

tado nos bancos Recaro em cima do eixo traseiro. A viagem fez-se repleta de pensamentos, ideias e algumas conclusões. Uma delas: As ajudas de condução num carro como este são perfeitamente dispensáveis. Desliguei todas as que pude. Queria conduzir(!), e a condução do Mazda MX-5 é, de facto, viciante.





Embora o cansaço permanecesse, despertou-me daquela sonolência, e ao invés de uma viagem penosa como inicialmente previa, acabei a descomprimir ao volante, numa viagem onde o prazer de condução se sobrepôs a tudo o resto, mas muito por culpa do MX-5. Ora em ritmo que permitisse usufruir daquela posição de condução inigualável, ora em ritmo de tirar partido do chassis e da boa borracha em jante 17", de série na versão mais potente, acreditando que os radares aquela hora também descansam, não só dei por mim a chegar ao destino mais cedo do que previa, como ainda a fazer umas rotundas em contra breca com uma mão no volante e outra no punho da caixa de velocidades onde a mão direita assenta como uma luva para as passagens de relação, curtas e precisas... Quem o conhece sabe, é assim o MX-5(!), mesmo nesta versão RF e da qual cada vez gosto mais apesar do peso extra do teto rígido, já que permite longas viagens de capota aberta sem nunca ser incomodativo.

O *roadster best-seller* em todo o mundo recebeu algumas novidades, entre elas um novo pacote de ajudas à condução. Já vos disse que neste carro dispensava-as todas? Feliz-

mente que houve evoluções realmente relevantes como o ajuste telescópico da coluna de direção e as melhorias ao nível da aceleração e sonoridade. Essas sim agradaram-me!

Ainda existem automóveis muito focados na condução e que nos tiram o sono, o MX-5 é um deles!

Ainda que se mantenha atmosférico, o Mazda MX-5 nesta versão 2.0 I não só viu a potência aumentar para 184 cv, o que só se sente em rotações mais altas, como também ganhou mil rotações face ao anterior. A faixa de utilização é maior, o que em conjunto com amortecedores específicos e um autoblocante de série, garantem mais emoção ao volante com um comportamento dinâmico irrepreensível, que permite uma inserção em curva muito incisiva. Se os cerca de 2500 € a mais por esta versão RF justificam para quem visualmente o prefere e procura superior conforto e isolamento, os mais de 10 mil euros entre o 1.5 I e o 2.0 I já são mais difíceis de justificar... ainda assim, garantidamente que não se arrependerá. **nma**

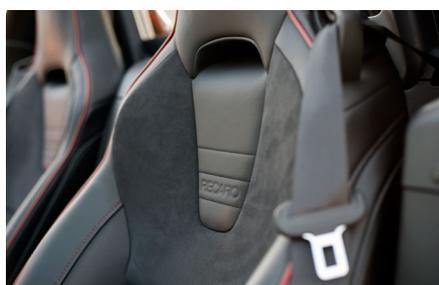


	1998 cm ³ <small>CILINDRADA</small>	205 Nm <small>BINÁRIO MÁXIMO</small>	184 cv <small>POTÊNCIA</small>
	6,8 s <small>0 - 100 KM/H</small>	220 km/h <small>VELOCIDADE MÁXIMA</small>	
	6,9 l/100 km <small>COMBINADO</small>	8,4 l/100 km <small>REGISTADO</small>	155 g/km <small>EMISSIONES CO₂</small>
€	29 908 <small>BASE</small>	44 794 <small>ENSAIADO</small>	

-  Comportamento Motor
-  Ajudas à condução



VEJA MAIS AQUI



RIGOR E EXCELÊNCIA!

VOLVO V90 T8 PHEV

Nos segmentos de topo os híbridos *plug-in* têm tido um papel fundamental nas vendas dos construtores *premium*. Com soluções idênticas e vantagens fiscais consideráveis, vence aquele que melhor conseguir aliar outras mais-valias, nem que sejam as da estética onde a V90 é indiscutivelmente a rainha!

Por moda, conveniência ou poupança, certo é que os híbridos *plug-in* estão a vender que nem "pãezinhos quentes", que o diga a Volvo que não tem mãos a medir para as encomendas das versões T8, seja no XC60 e XC90 ou nas versões V e S90. À parte de todas as características sobejamente conhecidas da gama 90 da Volvo, a versão T8 empresta ao modelo outras ambições e atributos. Se a versão Inscription aqui em ensaio não representa a veia mais desportiva dos modelos do construtor sueco, a carga das linhas R-Design, a motorização T8 atribui-lhe prestações que tanto podem servir para surpreender os mais desatentos, como apenas e só para regalo do condutor.



O sistema híbrido é composto por dois motores, um em cada eixo, e que fazem com que esta V90 usufrua de tração integral. Por outro lado no dia-a-dia e desde que com carga nas baterias colocadas ao centro da plataforma SPA, são possíveis pequenas deslocações de até 50 km com consumos de pouco mais de dois litros. Já em modo 100% elétrico a autonomia não passa muito dos 30 km, mas a única forma de inibir o motor a

combustão de intervir é lidar muito calmamente com o pedal direito, e mesmo assim não é garantido. Claro está que, tanto a aceleração forte dos 390 cv, que faz com que não se sintam as duas toneladas de peso desta V90, como a poupança do sistema híbrido, estão condicionados à carga das baterias. São também estas as responsáveis por uma habitabilidade traseira mais condicionada ao terceiro passageiro, com um túnel central proeminente. Contudo, a excelente volumetria da bagageira, dos 560 até aos 1526 l, não é afetada e oferece várias soluções de organização, como é já habitual nos modelos da marca.

A qualidade aliada à elegância sueca explicam o contínuo crescimento da marca

O conforto de rolamento, o isolamento acústico e, sobretudo, a qualidade geral tanto a nível da escolha de materiais como de construção e montagem é uma referência para o segmento *premium* e em conjunto com os típicos bancos do construtor que oferecem um apoio e conforto exemplares, criam o ambiente perfeito para longas viagens. Com a inclusão de alguns *packs* de equipamento que vão ao encontro das exigências de cada um, a V90 transforma-se ainda mais num verdadeiro apelo

aos sentidos, capaz de nos levar para maus e longos caminhos com uma segurança e conforto invejáveis associadas a um estatuto que o construtor conseguiu construir ao longo dos anos, e que atualmente é representado no seu expoente máximo pela gama 90. **nmã**



 **1969** cm³ CILINDRADA | **400** Nm BINÁRIO MÁXIMO | **390** cv POTÊNCIA

 **5,3** s 0 - 100 KM/H | **250** km/h VELOCIDADE MÁXIMA

 **2,6** l/100 km COMBINADO | **6,9** l/100 km REGISTADO | **60** g/km EMISSÕES CO₂

 **76 873** BASE | **81 940** ENSAIADO

 **Qualidade geral**
Prestações

 **Autonomia real em modo elétrico**
Ausência de modo 100% elétrico



AO SABOR DO PATRIMÓNIO

*Em troca dos bons rebanhos
Que o pastor guardou no monte
Ficaram encantos tamanhos
Do pôr-do-sol no horizonte*

Rama Lyon



VEJA MAIS AQUI




BP Ultimate pode dar-lhe
até 56 km extra por depósito.
Visite-nos em Celorico da Beira

O melhor, todos os dias 

As boas memórias polvilham o imaginário dos viajantes sempre com nostalgia. Por caminhos mais ou menos encruzilhados, por memórias históricas repletas de simbolismo descobrem-se novas páginas de pormenores que continuam a dar corpo à essência de territórios.



Regressamos a Celorico da Beira para desfrutarmos de diferentes espaços culturais, testemunhos de diferentes épocas. O concelho de Celorico da Beira encerra um conjunto de preciosidades que se revelam enriquecedoras de todo um património cultural secular.

Ao chegar à vila, nada melhor do que desfrutar de uma caminhada pelo centro histórico edificado em redor do castelo. São ruelas graníticas, são rostos de pessoas que atravessaram séculos que trazem consigo memórias, dos Túrdulos aos romanos, da consolidação territorial dos primeiros reis de Portugal à época seiscentista passando pelas invasões Francesas, às lutas miguelistas e à consolidação da república. Cada marca do tempo está impressa na memória das tradições, na memória escrita, no património edificado e nas gentes. O centro histórico pode-nos

levar para todo um mundo de experiências e de épocas. Em redor do castelo ergue-se um núcleo urbano que espelha o crescimento da vila. Em si, o castelo, que data dos séculos XII/XIII, sublinha a localização estratégica que permitiu um protagonismo que ainda hoje se sente. Celorico viu o primeiro foral outorgado por Afonso Henriques e confirmado pelo neto, Afonso II, em 1217. A sua localização foi fundamental, não só durante a Reconquista mas, também, durante as guerras com Castela, resistindo a vários cercos, e às invasões francesas. Foram cercos que sublinharam a tenacidade das gentes entre os quais o da lenda da águia e da truta (século XIII) que poderá investigar.

Descendo um pouco a calçada, encontra o Solar do Queijo, instalado num edifício do século XVIII e que já teve funções políticas administrativas, quando em tempos aqui se situava os Paços do Concelho e de onde se destaca o brasão real e o brasão de armas da Vila. Hoje, alberga um dos patrimónios do concelho. Trata-se de um espaço que procura promover o Queijo Serra da Estrela através da representação do seu ciclo. Ainda no largo, a igreja de Sta. Maria com testemunhos arquitetónicos clássicos e de onde se destaca o painel de S. Pedro Isidoro de Faria.

Continuando a descer a rua, encontrará a igreja da Misericórdia, do século XVIII, onde se encontra uma das mais belas bandeiras de procissão do País, que esteve presente, em 1958, na Exposição Comemorativa do Nascimento da Rainha Dona Leonor e deixa revelar o retábulo de talha barroca. O road-book leva-o por estes caminhos.

Mas esta é apenas uma proposta de descoberta. As oportunidades de conhecer um concelho construído entre o a serra e a planície são diversificadas. Em cada freguesia, há um mundo de património humano e edificado que conta histórias em cada página do livro da história.

O trajeto leva-nos a explorar a encosta norte da Serra da Estrela. Com uma fácil acessibilidade, o caminho pode ser realizado por qualquer tipo de SUV, mesmo para aqueles de tração simples, com as devidas precauções se as condições climáticas estiverem muito adversas. Para o trajeto escolhamos o novo Mercedes-Benz GLC 300d 4MATIC. Trata-se de um modelo particularmente adaptado para uma condução diferenciada tanto em asfalto como em todo o terreno e que acaba de receber uma atualização, destacada em novas assinaturas LED nos faróis e um pacote tecnológico onde sobressai o maior ecrã central e o novo sistema MBUX do construtor.



As características da nova geração do GLC sublinham a capacidade tecnológica do construtor num modelo dotado de um conjunto de tecnologias inovadoras capazes de proporcionar um desempenho exemplar em qualquer tipo de piso, confirmado pelos vários modos de condução disponíveis, do Sport ao Off-Road.

ONDE DORMIR:

Hotel Quinta Dos Cedros
Hotel Mira Serra
Hotel do Inatel - Linhares da Beira
Agroturismo a Fidalga

ONDE COMER:

Restaurante Cova da Loba
Restaurante Muralhas
Hotel Quinta Dos Cedros
Hotel Mira Serra
A Nossa Quinta



O início do road-book situa-nos na bomba de combustível da BP onde poderá aproveitar para atestar. Na subida até aos aerogeradores inicia-se o percurso em terra que nos permite, aos poucos, descobrir uma paisagem imensa. São merecidas as paragens frequentes para se observar a imensa bacia do Mondego que corre no vale. Já lá no alto, a paisagem abre-se sobre a encosta da Estrela com o recorte do castelo de Linhares da Beira.



Depois do périplo, sabe bem desfrutar da tranquilidade da aldeia histórica. Desde logo, a vista ao castelo, sobranceiro ao núcleo histórico, que representa um símbolo territorial que foi para além do medievalismo. Com data algures no século XIII, foi reformado por D. Dinis em 1291. Devido à sua localização e ao esforço realizado na conservação, consegue-se desfrutar do espaço pleno de simbolismo. Descendo um pouco, seguimos em direção ao largo do pelourinho, um exemplar quinhentista mesmo ao lado da casa da antiga câmara, que em tempos serviu de cadeia e que alberga algumas peças decorativas. Continuando a caminhada, podemos visitar a igreja da misericórdia construída no século XIII que guarda pinturas artísticas religiosas; à semelhança da igreja matriz de Nossa Sr.^a da Assunção, testemunham a escola do Mestre Grão Vasco.

De regresso ao castelo, a "Casa do Judeu" marca um testemunho sefardita da aldeia onde se pode observar uma janela manuelina. Mas é na igreja matriz, de traça simples, que podemos observar três pinturas do mestre português Grão Vasco, a Adoração dos Magos, a Anunciação e Descimento da Cruz.

PÁG Nº 01

NOTA	PARCIAIS	TOTAIS	DIREÇÃO	OBSERVAÇÕES
1	0,000	0,000		DIR CELORICO DA BEIRA
2	0,200	0,200		DIR A25 COIMBRA EN17
3	1,500	1,700		DIR COIMBRA EN17
4	1,100	2,800		CENTRO DIR COIMBRA EN17
5	0,300	3,100		1 - Mini Preço DIR COIMBRA EN17
6	0,200	3,300		GOUVEIA/SERRA DA ESTRELA DIR VIDE ENTRE VINHAS
7	0,900	4,200		DIR VIDE ENTRE VINHAS
8	1,900 0,000	6,100 0,000		1 - VIDE ENTRE VINHAS DIR PARQUE EOLICO DA SERRA DA ESTRELA ENTRA TERRA PÓR KM A ZERO

PÁG Nº 03

NOTA	PARCIAIS	TOTAIS	DIREÇÃO	OBSERVAÇÕES
1	0,200	4,000		1 - Café Mimico SEGUE DIR IGREJA
2	0,100	4,100		CASTELO DE LINHARES ATTT! ESTREITO
3	0,100	4,200		1 - Sentido obrigatório 2 - Café Mimico DESCE EMPEDRADO
4	0,100 0,000	4,300 0,000		1 - Pelourinho 2 - J.F. Linhares SOBE PÓR KM A ZERO
5	0,100	0,100		SEGUE EMPEDRADO
6	0,500	0,600		POUCO DEPOIS ENTRA E SOBE ASFALTO
7	3,600	4,100		MIRADOURO OBS. PAISAGEM ENTRA TERRA SOBE P.P.
8	0,500	4,600		SOBE P.P.

Atravessámos um pouco da história de Celorico da Beira, mas o melhor destino no concelho só se consegue escolher com uma visita mais demorada. O que é certo é que os testemunhos do tempo passado permanecessem em cada canto. Até a gastronomia referencia todo um território em plena Serra da Estrela.

PÁG Nº 02

NOTA	PARCIAIS	TOTAIS	DIREÇÃO	OBSERVAÇÕES
1	2,900	2,900		SEGUE AO LONGO DO PARQUE EOLICO PELO ESTRADÃO CONTINUE A ADMIRAR A PAISAGEM
2	2,900	5,800		DESCE ESTRADÃO
3	1,300	7,100		ENTRA ASFALTO
4	0,400	7,500		DIR LINHARES
5	1,500 0,000	9,000 0,000		
6	3,200	3,200		ENTRA EMPEDRADO
7	0,100	3,300		1 - Bem Vindos a Linhares da Beira
8	0,500	3,800		ATT!! RUA ESTREITA

PÁG Nº 04

NOTA	PARCIAIS	TOTAIS	DIREÇÃO	OBSERVAÇÕES
1	1,000	5,600		SEGUE ESTRADÃO
2	1,500	7,100		ENTRA ASFALTO
3	2,000	9,100		REGRESSA A LINHARES DA BEIRA



Naturalmente, o queijo Serra da Estrela e o requeijão, os enchidos, o caldo de grão, o cabrito e o borrego, o doce de abóbora e o arroz doce.

É um curto percurso mas que nos envolve na essência da história que atravessa o concelho de Celorico da Beira.

Ensaaios Breves



VEJA MAIS AQUI

Não há construtor generalista que consiga fugir à moda dos SUV, mas alguns oferecem ainda soluções que outrora foram bem recebidas e que revelam um sentido prático tão grande ou até maior que aquele que encontramos num SUV. Se a Nissan tem no Qashqai aquele que é o "rei dos SUV", a Renault para além do Kadjar decidiu apostar na Scénic como alternativa para as famílias que procuram versatilidade e espaço. Ambos com o novo motor 1.3 I, SUV ou MPV? Eis a questão!



NISSAN QASHQAI

Apesar da elevada concorrência, o Nissan Qashqai continua como referência no segmento, sendo o mais escolhido por quem vê no SUV uma proposta que preenche todos os requisitos de uma vida familiar. Tendo recebido algumas atualizações recentes, nomeadamente ao nível de motorizações com a inclusão do 1.3 DIG-T, aqui na versão de 140 cv, é inegável a validade da proposta da Nissan nomeadamente na relação preço/equipamento. A potência acrescida permite bons andamentos e consumos razoáveis. O espaço, o conforto e alguma versatilidade compõem o conjunto de uma proposta onde a qualidade de materiais evoluiu e onde apenas se critica um ou outro pormenor no rigor da montagem. Com um visual apelativo, muito por culpa de um incentivo às versões mais equipadas, o Qashqai já recebeu também um pacote tecnológico mais evoluído, conseguindo apresentar alguns itens de ajuda à condução úteis no dia a dia, pecando apenas por um sistema de info-entretenimento algo datado.

RENAULT SCÉNIC

Com a nova exceção à regra que define as classes de portagens em Portugal, a monovolume da Renault passa a Classe 1 com dispositivo de Via Verde, ganhando assim espaço no mercado para quem, por um motivo ou por outro, dispensa o segmento SUV. Espaço é também coisa que não falta no interior da Scénic, para além de uma versatilidade que é reforçada pelos inúmeros espaços para objetos, incluindo alçapões por baixo do piso. Os 572 l de capacidade de bagageira podem ser extensíveis aos 720 l com o deslizamento da segunda fila de bancos. Os bancos podem ser rebatidos automaticamente através do sistema R-Link e a consola central deslizante oferece também muito espaço e uma vez mais confirma a versatilidade do modelo, que talvez não encontre no motor 1.3 TCE a melhor opção que acaba por revelar consumos elevados, até porque o peso do conjunto obriga a algum recurso à caixa de velocidades para manter a relação ideal. Já a habitabilidade e versatilidade da Scénic são imbatíveis.



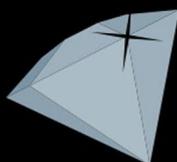
de **Moreira & Ribeiro, Lda**

Rua Alves Roçadas, nº 27
6300-663 **Guarda**
T. 271 214 687

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

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

email: geral@modernajalheiros.com



MODERNA
JOALHEIROS



*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 31.12.2019.

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





Innovation
that excites

NISSAN **I**NTELLIGENT **M**OBILITY



NISSAN QASHQAI COM TECNOLOGIA ProPILOT

UMA NOVA FRONTEIRA DE PRECISÃO E CONTROLE. **TECH THAT MOVES**

O futuro da condução já chegou com a tecnologia ProPILOT da Nissan, que o mantém na sua faixa e gere a velocidade para uma condução no trânsito mais simples. Aliado a um design ainda mais premium e às inúmeras tecnologias inovadoras, incluindo a Câmera Inteligente de Visão 360º e o Sistema Inteligente Anticolisão com Detecção de Peões, o Nissan Qashqai leva-o a outro nível de condução.

Consumo combinado: 5,3 - 7,2l /100 km. Emissões de CO₂: 138 - 163g/km.