



Edição especial. Gama GLC.

Agora com mais equipamento, pelo mesmo valor.

Com sistema de navegação, ecrã de 10,5", sensores de estacionamento, faróis LED e comandos de voz inteligente.

FALE CONNOSCO 808 200 699



OUTROS TEMPOS...

O ano de 2020 marcará



Aluno Antunes

Em 2018, a Escape Livre Magazine celebrou 20 anos de edicões consecutivas, aproveitando para se reinventar até ao produto que hoje tem em mãos. Foi com alguma tristeza e preocupação que já depois disso assistimos ao desaparecimento de algumas publicações do setor, ainda que sejamos compreensivos quanto à

realidade dos dias em que vivemos. Os diversos conteúdos mais uma mudança na ELM empenho que sempre digitais, inseridos

através dos QRcodes presentes em cada edição, sempre denunciaram os nossos pés bem assentes e a nossa noção do presente e do futuro. Aliás, há muito que a Escape Livre Magazine está disponível na íntegra em formato digital. Já dizia o poeta, mudam-se os tempos... mudam-se as vontades! E é por isso que 2020

começa com mais um desafio para esta publicação. A maior parte dos conteúdos passarão para o formato digital em www.escapelivre.com, concentrando as páginas desta edição numa descoberta mais alargada daquilo que são as atividades do Clube Escape Livre não apenas por cá, mas além fronteiras, tentando remar contra a maré, contra

> tudo e contra todos. Estamos certos que o foi colocado em cada

edição se manterá e desta forma novos conteúdos com os quais esperamos poder contar com o leitor e com os anunciantes desse lado. Ao virar de cada ano a incerteza aparece, mas com ela a paixão resume-se mais forte e mantém-nos por cá. Novos desafios ao encontro dos novos tempos e claro... das novas vontades!



04-06 | BREVES

08-21 | APRESENTAÇÕES

- · Kia XCeed
- · Nissan Juke
- · Peugeot 208
- · Kia Sportage & Kia Niro

16-28 | ATIVIDADES ESCAPE LIVRE

30-34 | TROFÉU C1 LEARN & DRIVE

36-37 | PILOTOS

38-41 | COMPARATIVO

·BMW 118i vs Mercedes-Benz A200

42-62 | ENSAIOS

- · Ford Ranger Raptor
- · Mercedes-Benz GLE 350d
- · Lexus UX250h
- · BMW X3 M Competition
- · Volvo S60 T5

- · Hyundai i30N Fastback
- · Nissan X-Trail
- · MINI Cooper S 60 Years
- Abarth 595C Esseesse 70
- BMW F 850 GS
- · DS 3 Crossback

63-65|ROTEIRO

66 | TOP TODO TERRENO

Produção: Organizações Escape Livre, SA | Redação: Nuno Antunes, Luís Celínio, Pinto Moreira, Susana Costa | Colaboradores Permanentes: Luís Coelho, João Fonseca, Bruno Graça | Colaboração Especial: Carlos Sousa | Fotografia: Escape Livre Magazine, AIFA, Média Digital, Luis Costa, Riccardo Rampazzo, João Cortesão e Oficiais | Video: Daniel Miranda | Publicidade: Rua Marquês de Pombal, 45 – 2º 6300-728 Guarda | Tel. 271 205 285 | escapelivre@escapelivre.com | www.escapelivre.com | Design Gráfico e Paginação: Daniela Jacinto, Organizações Escape Livre, Lda | Impressão: Ligação Visual | Tiragem: 15.000 exemplares Suplemento nos Jornais "A Guarda" e "Diário de Coimbra" | Nº de Depósito Legal: 292878/09 | Esta edição da Escape Livre Magazine foi escrita segundo o novo acordo ortográfico.

TROFÉU C1 REGRESSA EM 2020



Depois do primeiro ano de Troféu C1 Learn & Drive no qual o Escape Livre marcou presença e que terminou com as provas em destaque nas páginas 30 a 34 desta edição, a organização lançou o calendário de provas para 2020. Mantendo-se como um Troféu de resistência, verifica-se o abandono das provas de seis horas e um novo regulamento para o Circuito de Braga que vai consistir em seis corridas de uma hora cada, sem trocas de pilotos. Aumentando o número de provas para quatro, passam assim a existir duas provas no Circuito do Estoril com duas corridas de quatro horas cada uma, e o Circuito de Portimão passará a receber uma corrida de doze horas, começando de dia e terminando à noite. A organização mantém o preço de inscrição para as provas que afirma permitirem mais tempo de condução e um menor custo para as equipas, anunciando também algumas alterações no regulamento para aumentar ainda mais a competitividade.

MINI COOPER ELÉTRICO A CAMINHO!

Já lá vão dez anos desde que a MINI pensou em eletrificar o Cooper para fazer face às tendências de eletrificação do mercado. Uma década depois, o construtor revela a versão de produção em série, denominada de MINI Cooper SE, baseada na geração mais atual do seu modelo (F56) e que chegará no início de 2020. Equipado com um motor elétrico que oferece 184 cv, o Cooper SE possui uma bateria de iões de lítio que permite uma autonomia homologada entre os 235 e os 270 km (WLTP) e acelera até aos 100 km/h em 7,3 s, embora tenha uma velocidade máxima limitada a 150 km/h. O interior mantém-se inalterado face à restante gama, pois a única novidade prende-se com o novo conjunto digital de manómetros, colocado em frente ao

condutor. Mais recentemente, e no final do período de testes, o primeiro modelo 100% elétrico da MINI foi até ao Nurburgring com um objetivo: Mostrar o nível da travagem regenerativa. Foi possível efetuar uma volta ao mítico circuito alemão sem ser usar os travões. O MINI Cooper SE já pode ser reservado em Portugal e a MINI pede por ele um valor a começar nos 34 400€. Está disponível em quatro versões de equipamento e apenas com três portas.

S.G0 153E



PORSCHE TAYCAN JÁ DISPONÍVEL

Foram necessários quatro anos e uma expansão na fábrica de Estugarda para chegar ao produto final. O Taycan possui uma plataforma totalmente nova e está equipado com dois motores elétricos (um por eixo) e uma caixa de velocidades com duas relações, para combinar maior potência de aceleração com velocidade máxima. A carroçaria tem um desenho bastante aerodinâmico, para melhorar a eficiência e reduzir os consumos e, em estreia mundial, utiliza corrente de 800 v, o que lhe permite montar cablagens mais leves e compactas e aumentar as velocidades de carregamento. No que respeita à gama, a Porsche optou por utilizar exatamente as mesmas designações da sua restante gama. O modelo de entrada é o 4S com duas opções de bateria, 530 cv para 407 km de autonomia, ou 571 cv com 463 km de autonomia. No escalão acima da gama encontra-se o Turbo com uma

nenhum turbo... acelera até aos 100km/h em 3,2 segundos e está limitado aos 260 km/h de velocidade máxima. A versão que assume o papel de topo-degama é o Taycan Turbo S, que debita uns impressionantes 761 cv e acelera até aos 100 km/h em apenas 2,8 segundos. Nesta versão, a autonomia é de 412 km. O Taycan já se encontra disponível para encomenda em Portugal, sendo que a versão 4S custa 110 428 €, o Turbo 158 221 € e o Turbo S em 192 221 €.

potência de 680 cv e 450 km de autonomia. Esta versão, que naturalmente não tem

FABRICANTE DO ANO PARA O INVERNO

desvantagens de mais de 100 pneus de inverno e de todas as estações em testes rigorosos. O maior teste, o Winter-Supertest, combinou várias avaliações, incluindo 53 pneus de inverno na medida 225/45 R17. No geral, o foco principal está apenas no comprimento das distâncias de travagem, tanto na neve como em piso molhado e seco. O resultado total de todos os testes é claro: com o novo pneu premium de inverno, a Bridgestone está classificada como a número 1. O novo pneu premium de inverno foi desenvolvido com base nos resultados de uma pesquisa com clientes em toda a Europa. Com o novo Blizzak LM005, a Bridgestone adicionou outro pneu de inverno premium ao seu portefólio, que oferece excelente desempenho e elevadas reservas de segurança. O LM005 já é um dos melhores pneus no teste TÜV SÜD. A Bridgestone provou novamente o seu forte desempenho, desta vez nos diversos testes da Auto Bild. O Bridgestone Blizzak é também o primeiro pneu de inverno a levar o rótulo europeu A para aderência em piso molhado em toda a sua linha. Até 2020, a tecnologia DriveGuard, exclusiva da Bridgestone, também estará disponível nas 24 medidas mais populares.

A conceituada revista alemã Auto Bild comparou, mais uma vez, as vantagens e

SATISFAÇÃO COM A REDE VALORPNEU

A empresa Metais Jaime Dias foi a vencedora em 2019 do Prémio de Desempenho de Centro de Receção da Rede Valorpneu, atingindo este feito pela quarta vez, facto até agora inédito. A Metais Jaime Dias, pertencente à rede Valorpneu desde 2004, está sedeada na Trofa e desenvolve a sua atividade essencialmente na gestão global de resíduos industriais, sendo uma empresa certificada. O prémio, no valor de 5 000 €, foi entregue no âmbito do 17º Encontro Anual da Valorpneu. No encontro foram ainda conhecidos os resultados do 1º Estudo Nacional no âmbito do Sistema Integrado de Gestão de Pneus Usados (SGPU), realizado em parceria com a empresa GFK, entre os meses de janeiro e julho deste ano, em oficinas e comércio. O estudo pretendeu obter um panorama geral da SGPU em Portugal e avaliar a perceção e satisfação com a Valorpneu. Incidiu sobre diversos critérios, do armazenamento às questões de segurança, legislação e à satisfação com a rede, na qual 65 % se mostraram satisfeitos com o contributo da Valorpneu e 94% plenamente satisfeitos com o sistema.



Porque existe Amanhã

XC40 RECEBE SIGLA RECHARGE

consumos de 2,1 l/100 km, o mais pequeno SUV será também responsável pelo primeiro modelo 100% elétrico do construtor. Terá 408 cv e uma autonomia de 400 km (WLTP), recorrendo a dois motores elétricos, um em cada eixo, e que lhe atribuem o sistema de tração integral AWD. O Volvo XC40 Recharge permitirá carregar 80% da capacidade em 40 minutos. Além disso, a ausência de um motor a combustão permite um novo compartimento de carga na frente do automóvel. Recharge será aliás o nome que a marca atribuirá a todos os modelos Volvo que sejam carregáveis. O construtor pretende que, em 2025, metade das suas vendas mundiais seja constituída por modelos elétricos, sendo a quota restante preenchida por modelos híbridos. Fazendo jus à tradição da marca, o Volvo XC40 Recharge será também um dos modelos mais seguros, apesar dos novos desafios derivados da ausência de um motor de combustão tradicional. A produção do Volvo XC40 P8 Recharge iniciará em 2020 e os primeiros modelos deverão chegar ao mercado em 2021.

Depois do Volvo XC40 T5, capaz de percorrer até 50 km em modo 100% elétrico e anunciar

VW GOLF CHEGA À 8ª GERAÇÃO



Apresentado no quartel-general da marca, em Wolfsburgo, a oitava geração do Golf é a resposta do construtor alemão para um carro de volume que permite ir ao encontro de um maior número de clientes com recurso a vários sistemas de propulsão. Com um desenho exterior completamente renovado, foram os interiores que mereceram maiores alterações evoluindo tecnologicamente. Com o objetivo de acautelar todas as opções e tendências do mercado, a gama de motorizações será composta pelo motor 1.0 l de três cilindros com 110 cv e o 1.5 l de quatro cilindros com 130 e 150 cv. A gama a gasóleo será assegurada pelo 2 l TDI com 115 e 150 cv. As versões híbridas também continuam a marcar presença, deixando de existir a versão 100% elétrica, agora a cargo do novo ID3. Verifica-se também o abandono das versões de três portas, e no próximo ano chegarão as versões GTD, GTI e R, bem como a versão carrinha. O novo VW Golf chegará a Portugal em março de 2020, não sendo ainda conhecidos os preços e níveis de equipamento para o nosso país.

MAZDA ASSUME ELETRIFICAÇÃO

O Salão Automóvel de Tóquio foi o palco de revelação do primeiro modelo elétrico do construtor, que deverá chegar a Portugal no final de 2020 e apresenta várias estreias no construtor. Designado de MX-30, o novo modelo faz regressar as típicas portas "suicida" e também o prefixo MX, que segundo a Mazda é utilizado em modelos que desafiam abordagens tradicionais nos segmentos onde atuam. O novo SUV elétrico, baseado na plataforma do CX-30, tem um motor de 141 cv e uma bateria de 35.5 kWh que permitirá uma autonomia de aproximadamente 200 km. O carregamento rápido a 50 kW irá possibilitar carregar 80% de capacidade em 40 minutos. Estreia também um sistema de vetorização de binário denominado e-GVC Plus e o som foi alvo de atenção da Mazda, que desenvolveu um sistema para imitar o ruído de um motor de combustão sincronizando-o com a rotação do motor elétrico. Após o lançamento, a Mazda introduzirá uma versão com extensor de autonomia através do recurso ao carismático motor rotativo.





MODERNA Joalheiros

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 Egitanienses, nº 5 Centro Comercial **La Vie** - **Guarda** T. 271 237 431

e-mail: geral@modernajoalheiros.com



IDENTIDADE PRÓPRIA

KIA XCEED

Depois das versões *Hatch, Wagon, e Shooting Brake*, todas elas com base no novo Ceed, modelo que revelou uma enorme evolução face ao anterior, chegou o XCeed, um *crossover* com preços a começar nos 21 990€.



4ª variante do Kia Ceed apresenta-se como um crossover utility vehicle — CUV — e pretende combinar o sentido prático de um SUV com um estilo desportivo e dinâmico e uma condução envolvente. Com esta variante, a Kia tem uma das mais completas gamas do mercado no segmento C.

Querendo ser uma alternativa desportiva aos tradicionais SUV, o construtor concebeu um projeto em separado à restante gama Ceed. Partilhando naturalmente plataforma, o XCeed diferencia-se desde logo. Prova

disso é o facto das portas dianteiras serem o único painel em comum com a restante gama. A distância ao solo de 184 mm coloca-o num patamar superior, ainda que na posição de condução tal fator não seja imediatamente percebido.

A Kia, de facto, fez diferente e a nós pareceu-nos uma escolha inteligente. O Kia XCeed não é apenas um Ceed mais alto ou com um aspeto mais aventureiro, é de facto um automóvel com características diferentes e que se sentem ao volante. O maior fator de caráter próprio e distinto é a suspensão com uma afinação exclusiva e baten-





apresentação



tes hidráulicos na dianteira, que permitem melhor absorção das irregularidades e, assim, maior conforto em pisos mais degradados. A bagageira é outro fator diferenciador. Os 426 l que oferece são superiores à capacidade do Ceed hatchback. O desenho dos faróis é totalmente novo, assim como a grelha. Na traseira, os novos grupos óticos apresentam uma assinatura de luz LED de alta tecnologia que, quando vista de determinados ângulos, parece projetar-se para a frente, até à linha de cintura do veículo. No interior surge um renovado sistema de info-entretenimento com novo ecrã de 10,25" e, pela primeira vez, um painel de instrumentos digital com 12,3".

O Kia XCeed tem na relação preço/ equipamento/funcionalidade um cocktail único

Com um comprimento total de 4395 mm, o Kia XCeed é 85 mm mais comprido do que o Ceed hatchback de cinco portas e 90 mm mais compacto do que o Sportage. A sua altura de tejadilho máxima de 1495 mm faz com que seja 48 mm mais alto que o Ceed e 150 mm mais baixo que o Sportage, oferecendo assim um centro de gravidade mais baixo do que este seu "irmão" SUV e uma posição de condução mais alta do que o Ceed convencional. O XCeed é também dono de uma linha de tejadilho estilo coupé com um capot alto e longo. De lado sobressaem as jantes de 18" e ainda as cavas das rodas e a zona inferior revestidas com plásticos.

A gama XCeed é constituída por quatro motorizações e dois níveis de equipamento — Drive e Tech. O 1.0 T-GDi de três cilindros com 120 cv e 172 Nm de binário, e o 1.4 T-GDi com 140 cv e um binário de 242 Nm compõem a gama gasolina. No que diz respeito aos Diesel, o 1.6 l Smartstream é fornecido com 115 ou 136 cv, e é a unidade mais limpa alguma vez produzida pela Kia e também a mais eficiente... As versões mais potentes podem ser combinadas com a caixa automática de dupla embraiagem de sete relações.

Os preços começam nos 21 990 euros da versão 1.0 l de 120 cv e vão até aos 29 340 euros do 1.6 CRDi com 136 cv. Preços com campanha de lançamento por tempo indeterminado. O Kia XCeed é o mais recente membro da família Ceed que é comercializado de série com a garantia da Kia de 7 anos ou 150 000 km.

O próximo passo já em 2020, e como não podia deixar de ser, passa pela eletrificação. O Kia XCeed Plug-in Hybrid deverá proporcionar uma autonomia elétrica de cerca de 60 km.



VEJA MAIS AQUI



JOVEM E DINÂMICO

NISSAN JUKE



Com quatro níveis de equipamento, muitos opcionais e uma edição especial, a segunda geração do mais pequeno crossover do construtor já está disponível a partir de 19 900€.

novo Nissan Juke acaba de chegar ao mercado. Mais divertido de conduzir, com melhor desempenho dinâmico e tecnologias avançadas, apresenta uma carroçaria de crossover mais espaçosa e com um estilo mais dinâmico.

A primeira edição surgiu há quase uma década e estabeleceu o conceito de "*Crossover* compacto", tendo vendido um milhão de unidades na Europa, 14 mil delas em Portugal. A segunda geração apresenta a tecnologia Nissan ProPILOT e integra a Mobilidade Inteligente da Nissan – a visão do construtor sobre como os automóveis são alimentados, conduzidos e integrados na sociedade.

Segundo a marca, os pontos fortes da anterior geração foram mantidos e os restantes corrigidos ou melhorados. Começando pelo estilo, linhas esguias e uma postura atlética, associadas a um maior espaço habitável e a um interior moderno, exibindo ainda jantes de liga leve de 19" e um característico "tejadilho flutuante" estilo coupé. O novo Nissan Juke está ainda equipado com tecnologia LED completa de série. Mantém os icónicos faróis circulares, mas adiciona uma nova assinatura superior em forma de Y que prolonga a grelha V-Motion da Nissan. Acrescenta ainda uma nova cor de carroçaria exclusiva, o Fuji Sunset, à sua gama de 11 cores.

Dois modos de condução disponíveis que intervêm na resposta do motor e na direção

As dimensões aumentaram e consequentemente o espaço interior também, nomeadamente na zona de pernas dos passageiros traseiros e na capacidade da bagageira de 422 l, mais 20% relativamente ao modelo anterior. No entanto, graças à nova plataforma mais rígida e leve, o peso total reduziu-se em 23 kg. Isso, jun-











tamente com a nova geometria da suspensão, permitem mais conforto e melhor comportamento.

A avançada tecnologia ProPILOT da Nissan oferece assistência à direção, aceleração e travagem controladas eletronicamente e está disponível no Nissan Juke pela primeira vez. Para além disso, o Juke inclui um pacote de tecnologias de segurança com todos os mais avançados sistemas do construtor. Através do sistema de info-entretenimento NissanConnect, os clientes podem utilizar o Apple CarPlay e o Android Auto para espelhar as suas aplicações para smartphone no ecrã tátil de 8". Novidade no segmento é a possibilidade de ativar o Wi-Fi de bordo para conexão de computadores portáteis e tablets.

Através da aplicação NissanConnect Services instalada no smartphone, o condutor pode abrir ou fechar o veículo e verificar o estado. mas também verificar a pressão dos pneus e o nível do óleo. A compatibilidade com o Google Assistant



Com o pacote Connect Service, é possível controlar diversas funções da viatura através da aplicação móvel



permite o controlo de várias funções como sejam as luzes do automóvel e o envio de destinos para o sistema de navegação do automóvel.

O novo Nissan Juke chega alimentado por um motor 1.0 l de injeção direta de gasolina turbo-comprimido, DIG-T, com três cilindros e com 117 cv de potência. Este motor é acompanhado de uma transmissão manual de seis velocidades ou desportiva de dupla embraiagem (DCT) de sete velocidades, com seletor de modo de condução (Eco, Standard, Sport). A economia faz parte dos atributos deste bloco, apresentando um consumo combinado de 5,9 a 6,4 1/10 0km (WLTP) e uma aceleração de 0-100 km/h em apenas 10,4 s.

O novo Nissan Juke está disponível com preços a partir de 19 900€ para o nível de equipamento Visia. Além deste, existem os níveis Acenta, N-Connecta e Tekna & N-Design. A Premiere Edition está limitada a 40 unidades com um preço de 26 950€. Estão ainda disponíveis alguns pacotes de equipamento.

O FUTURO TEM GARRA

PEUGEOT 208

O novo Peugeot 208 mostra as garras no estilo, nos materiais e na tecnologia. As primeiras unidades são entregues ainda este ano e a versão elétrica, que registou 25% das pré-reservas, chega em 2020.



novo Peugeot 208 já chegou a Portugal. São cinco motores, cinco níveis de equipamento e um estilo marcante. O modelo representa uma nova fase na estratégia de afirmação da Peugeot como a melhor marca automóvel generalista.

As novidades são muitas. Construído com a plataforma modular CMP, que servirá todos os utilitários, o novo leão marca a entrada na via da condução semi-autónoma. Para tal, disponibiliza tecnologias de última



geração que só se encontravam, até agora, em segmentos de mercado superiores. Depois, apresenta a caixa automática de oito velocidades EAT8, inédita no segmento, e a nova geração do Peugeot i-Cockpit com cluster de instrumentação 3D.

A gama em Portugal distribui-se por cinco níveis de equipamento e cinco motorizações

A versão "Like" está disponível apenas com motores térmicos 1.2 PureTech 75 cv e caixa manual de cinco velocidades, e o 1.5 BlueHDi 100 cv com caixa de seis relações. As versões "Active", "Allure" e "GT Line" estão divididas por três variantes do bloco PureTech de 1.2 l: o 75 cv CMV5, o 100 cv CMV6 ou EAT8 e o 130 cv EAT8. Também no Diesel 1.5 BlueHDi (100 cv CVM6) e na versão elétrica, o EV de 100 Kw (136 cv). Por fim, o nível GT, porta-estandarte da gama, é exclusivo à versão elétrica.

Emtermos de design, o estilo arrojado e agressivo, mas simultaneamente



simples, caracteriza esta nova geração. O modelo destaca-se pelos faróis LED com efeito e faixa de LEDs frontal. Para além disso, parachoques dianteiro com a grelha integrada, e faixa preta traseira que une os faróis demarcados pelas "garras do leão".

No interior, a qualidade de materiais e o aspeto melhoraram. O i-cockpit da Peugeot evoluiu e, consoante a versão, fornece informações com efeito tridimensional. O sistema de info-entretenimento conta com ecrã de 5", 7" ou 10", consoante as versões, colocado acima dos





botões de atalho em estilo teclas de piano. Há ainda mais espaço para as pernas dos passageiros traseiros e na bagageira que cresceu para 311 l.

Quanto a preços, o novo Peugeot 208 parte dos 16 700 € na versão 1.2 PureTech 75 STT CVM5 e nível de equipamento "Like". O motor 1.2 PureTech 100 CVM6 inicia nos 18 750 €, e o 1.2 PureTech 130 cv com caixa automática de oito relações começa nos 23 750 €. O motor Diesel 1.5 BlueHDi 100 STT CVM6 está disponível com todos os níveis de equipamento com valores entre 21 650 € e 26 550 €.

O Peugeot 208 é o primeiro modelo da marca a disponibilizar uma versão elétrica com uma bateria de 50 kWh e uma potência de 100 kW (136 cv) com um binário de 260 Nm (disponíveis de modo instantâneo). O Peugeot e-208 apresenta uma autonomia até 340 Km e beneficia. segundo a marca, de "uma maior vida útil" graças à qualidade e ao sistema de refrigeração. A Peugeot oferece uma garantia de oito anos ou 160 mil km para 70% da sua capacidade de carga. Pode ser carregado num de três modos: através da Wall Box, a carga completa em 5h15 em modo trifásico, ou 7h30 em modo monofásico. A carga completa em 16h numa tomada doméstica, ou carga de 80% em 30 minutos numa tomada

pública dedicada. A Peugeot pede pelo e-208 entre 32 150 € do nível Active, e 37 650 € do nível GT.

A entrega das primeiras unidades do Peugeot e-208 está agendada para janeiro de 2020, e a procura já surpreended o construtor com 25% das pré-reservas a concentrarem-se no modelo elétrico. Durante a fase de lançamento, a Peugeot Portugal oferece a Wall Box de 7,4 kW.



VEJA MAIS AQUI





RENOVADOS!

KIA SPORTAGE & KIA NIRO

A Kia renovou os SUV Sportage e Niro apostando em equipamento, estilo e soluções híbridas únicas segundo a marca. Os agressivos precos destinam-se a empresas, sendo as versões híbridas - uma mais-valia inegável.





primeira geração do Kia Sportage remonta a 1994. 25 anos depois o modelo recebe atualizações na sua 4ª geração. Evoluções estéticas e um interior com um sistema de info-entretenimento com novos ecrãs à face e de maiores dimensões são os destaques.

Ao nível das motorizações passam

a existir duas versões a gasolina e duas *mild-hybrid* Diesel com recurso ao bloco 1.6 CRDi. A gasolina o 1.6 I tem duas versões de 132 e 177 cv, estando a última disponível com caixa automática de sete velocidades (7DCT). A nova motorização híbrida é composta por um bloco Diesel com a mesma cilindrada, mas ajudada por um motor elétrico e uma bateria de 48V, e também aqui existem dois níveis de potência, 115 e 136 cv, este último

disponível com caixa 7DCT. Todos eles disponíveis apenas com tração 4×2.

Segundo a marca, ajuda o Sportage em situações de aceleração ou subidas, permitindo uma redução de 15% em emissões e de 4% nos consumos. Nas condições em que não há solicitação do acelerador, o motor de combustão desliga abaixo dos 30 km/h, aumentando ainda mais a poupanca.





Kia Niro, nascido em 2016, foi criado de raiz para oferecer soluções híbridas. Para além do híbrido e do plug-in, existe a versão 100 % elétrica, embora não esteja disponível no nosso mercado. As alterações efetuadas agora são bem percetíveis e conferem-lhe um aspeto mais atrativo. Mantêm-se as mesmas dimensões exteriores, mas no interior



houve igualmente evoluções. Destaca-se um novo sistema de info-entretenimento com ecrã de 10,25" e um ecrã central de 7" totalmente novo que passa a disponibilizar mais informação de uma forma digital. O travão de mão passou a ser elétrico de série. Na versão híbrida, a conjugação do motor a gasolina 1.6 I com o elétrico de 44 cv resulta numa potência combinada de 141 cv com um binário de 265 Nm e um consumo anunciado de

combustível de 4,8 ou 5,1 l/100 km, consoante as dimensões das jantes.

O Kia Niro PHEV (plug-in) carrega numa tomada pública ou doméstica em 2h e 15 min, e não aceita carregamento rápido. Novidade é a dupla função das patilhas do volante, que tanto controlam a caixa de velocidades do Kia Niro em modo desportivo, como o nível de regeneração em modo económico.







Na estreia do novo Campeonato de Portugal de Perícias, o Clube Escape Livre organizou duas provas que atraíram milhares de espetadores a Figueira de Castelo Rodrigo.

orge Almeida foi o vencedor das duas provas de Figueira de Castelo Rodrigo, pontuáveis para o Campeonato de Portugal de Perícias, que estreou este ano. Nos dias 20 e 21 de julho, a moldura humana voltou a encher o estádio municipal e a Av. Heróis de Castelo Rodrigo para ver um grande espetáculo desportivo.

A prova de slalom de sábado, a 6ª do Campeonato de Portugal de Perícias, foi disputada por 22 pilotos, em quatro mangas cronometradas. O mais rápido foi Jorge Almeida, em Volkswagen Polo. O piloto de Mangualde

acabaria por se tornar o campeão do primeiro Campeonato de Portugal de Perícias, vencendo 13 das 17 provas do calendário.

Ao pódio do XXI Slalom Sprint de Castelo Rodrigo, no estádio municipal, subiu assim Jorge Almeida, seguido de António Borges, que tinha corrido num Lotus, e de António Alexandre, em Mini. A prova contou ainda com a prestação de Carlos Rosendo, em Mini, como outsider, que chegou a posicionar-se como candidato à vitória mas não cumpriu a última passagem devido a uma avaria.

No domingo, a 1ª Grande Perícia Automóvel Figueira Castelo Rodrigo



Uma vez mais a organização apostou na prova extra de sprint











reuniu 27 pilotos, confirmando ser a prova do calendário onde todos querem estar. O pódio foi novamente para as mãos de Jorge Almeida, com uma troca de posições de segundo e terceiro lugares entre António Alexandre e António Borges. O piloto que mais se aproximou do pódio foi Dino Almeida, em Honda S800, a três segundos do vencedor.

Quanto aos pilotos do distrito da Guarda, o destaque foi para Rui Loureiro, em Peugeot, com Miguel Vicente, em Ford Escort, a ser o melhor figueirense.

A organização adicionou ainda uma rápida prova de Sprint, com um percurso diferente, vencendo Tiago Prata, com o seu Westfield. António Borges e Ricardo Rodrigues, ambos em Honda S800, proporcionaram um bom espetáculo na luta pela segunda posição, que coube a António Borges. Entre os pilotos do sprint, destaque também para Rui Loureiro, em Peugeot, Diogo Caramelo, em BMW, e Daniela Loureiro, em Peugeot, a única representante feminina. conseguiu um honroso 17º lugar entre 33 viaturas. À margem da

competição, Marco Martins, em Fiat 600, e Bernardo Maia, em karteross, animaram o público com a sua perícia e grande velocidade.





PINHEL VIBROU COM O DRIFT

DRIFT PINHEL / TAÇA INTERNACIONAL

Velocidade, competição audaz entre potentes motores, pilotos internacionais e espetacularidade foram os ingredientes de sucesso que reuniram muitos entusiastas pelo 4º ano consecutivo no Drift de Pinhel.

ilhares de pessoas estiveram, a 24 e 25 de agosto, em Pinhel para assistir à 3ª prova do Campeonato de Portugal e a Taça Internacional de Drift, uma organização do Município com o Clube Escape Livre. A velocidade, os deslizes, o fumo, o rugido de potentes motores e a competição foram os grandes atrativos deste fim de

semana que juntou 33 pilotos no Campeonato e 18 na Taça.

A capital do Drift fez jus ao seu nome, recebendo a mais completa e qualificada lista de participantes no Campeonato a que se juntaram alguns dos melhores pilotos espanhóis, franceses e suíços. Porém, venceu o francês Laurent Cousin, que sendo o primeiro classificado da prova do Campeonato de Portugal de Drift, ainda ganhou a Taça

Internacional na categoria PRO. Fábio Cardoso arrecadou a Taça Internacional na categoria SEMI PRO e Nuno Ferreira foi o Iniciado em destaque.

Laurent Cousin foi a estrela, mas todos os pilotos brilharam

Na categoria rainha assistiu-se a uma luta Internacional entre Lau-









rent Cousin, um nome consagrado em França, e o atual campeão nacional e líder do Campeonato, Diogo Correia, duelo que empolgou o público. No final, venceu Laurent Cousin, seguido de Diogo Correia na segunda posição, consolidando o primeiro lugar no Campeonato, já que o francês não pontua. A terceira posição do pódio foi para Ermelino Neto.

Em Semi Pro, o até agora imbatível Fábio Cardoso não resistiu a um imperial João Vieira (Janita) o mais jovem piloto de *drift*, e teve que se contentar com a segunda posição à frente de Ricardo Costa.

Nos Iniciados a primeira participação de Luís Mendes no Campeonato saldou-se por uma vitória, batendo Nuno Ferreira que com este segundo lugar reforça a liderança da categoria. enquanto na terceira posição se classificava Paulo Pereira.

Na Taça Internacional, que refletia os resultados do Campeonato, Laurent Cousin venceu na categoria PRO, Fábio Cardoso na SEMI PRO e Nuno Ferreira foi o Iniciado revelação.

O Troféu Daniel Saraiva, que o Clube Escape Livre instituiu para premiar o Fair Play entre os pilotos, foi entregue a João Vieira, igualmente pela revelação que é este jovem piloto de 16 anos.



NA TERRA DOS LOBOS











O Audi Offroad Experience aconteceu de 20 a 22 de setembro e contou com a presença de 22 equipas e 80 participantes que ainda tiveram oportunidade de conhecer de perto o novo Audi e-tron, ensaiado por nós na passada edição.

s clientes Audi com veículos SUV saíram do asfalto e foram experimentar alguns desafios todo terreno. Na sexta-feira, o ponto de encontro foi no Agua Hotels de Mondim de Basto, no qual foi possível desfrutar das suas piscinas e a noite contou com uma etapa noturna com visita ao Santuário da Senhora da Graça.

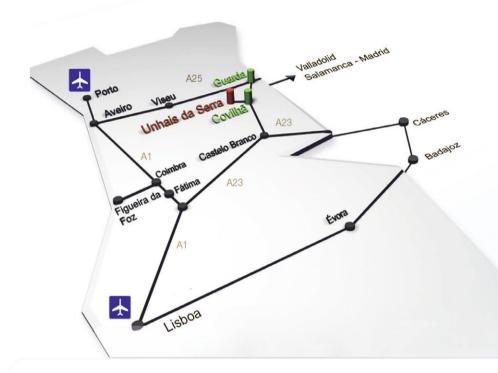
O sistema Quattro dos SUV alemães foi imprescindível nos vários desafios

Os dois últimos dias da estação de verão já anunciavam o outono, mas ainda assim, a nebulosidade, alguns períodos de chuva e temperaturas frescas não impediram a observação de uma paisagem extraordinária nesta região montanhosa e até contribuíram para evitar o pó nos trilhos e estradões. Os aventureiros Audi atravessam serras e encostas em direção a Amarante, com chegada à Casa do Rio, para um almoço requintado. A etapa da tarde contemplou a subida ao alto da serra do Marão e a observação da paisagem a partir do miradouro Nossa Senhora do Viso. Seguiu-se a passagem nos troços de Fafe do Rali de Portugal e a visita à aldeia típica de Agra, onde a ruralidade ainda tem acentuada presenca.

O programa de domingo, um dia já ensolarado e convidativo ao passeio. conduziu à beleza do Douro. Pelo percurso, uma paragem na queda de água Fisgas do Ermelo para mais um momento de contemplação, e a passagem na Régua e sobre o Douro. Lamego foi o destino seguinte, mas a caravana parou no seu ponto mais alto, mais propriamente na Serra das Meadas para o momento de relaxamento final. Ali, com uma vista soberba sobre o Douro, decorreu o almoco de encerramento de mais uma aventura onde os SUV da marca alemã revelam as suas capacidades de fora de estrada.

Serra da Estrela o destino todo o ano













































naturaimbhotels.com

facebook.com/naturaimbhotels

DESCOBRIR O ALENTEJO

OFF ROAD BRIDGESTONE / ACP

Um passeio rico em achados, sabores, texturas, aromas, história.... sempre descobertos através do todo terreno. Entre os concelhos de Vila Viçosa, Redondo, Reguengos de Monsaraz e Estremoz.











XVI Off Road Bridgestone / ACP foi mais um encontro pausado pelo êxito. À chamada responderam cerca de uma centena de pessoas em 37 viaturas de várias marcas e modelos, num evento que teve como viatura oficial um Mercedes-Benz.

Com o outono oficialmente registado no calendário, mas com o verão a recusar-se abandonar o Alentejo, foi no fim de semana de 11 a 13 de outubro que este encontro de duas famílias — os associados do Clube Escape Livre e Automóvel Club de Portugal — aconteceu. O Alentejo Marmoris Hotel & Spa, em Vila Viçosa, serviu não apenas para descanso dos guerreiros, como centro de operações deste Off Road, organizado pela primeira vez na região. Foi ainda o ponto de partida para a descoberta gastronómica, com a cozinha gourmet do Chef Pedro Mendes, a inaugurar o desfile de sabores que prosseguiria por todo o fim de semana, nos vários locais de refeições e provas. As ruas do centro histórico de Vila Viçosa, terra natal

de Florbela Espanca, foram o primeiro dos destinos deste evento, com uma visita guiada que conduziu a alguns pontos icónicos, como o Paço Ducal, com a fachada iluminada de 110 metros, em mármore, a igreja matriz e a igreja de S. Bartolomeu.

Uma aventura marcada pela descoberta da riqueza infindável das terras alentejanas, num percurso aproximado de 230 km

No sábado de manhã, a primeira etapa seguiu para o Redondo, mostrando a ruralidade da região, com o gado, as oliveiras, os corta fogos, os trilhos xistosos e empoeirados. A chegada ao Museu do Barro contou com uma receção de excelência, não faltando a presença do vereador do Desporto, José Portel, e a demostração ao vivo das artes do oleiro. A caravana prosseguiu então para as paisagens mais vinícolas, agora em cores outonais. Em Reguengos de Monsaraz, António Cuco e a sua família receberam



pessoalmente os aventureiros TT na destilaria do afamado Gin Sharish. Na Herdade do Esporão, passou-se ao tema dos vinhos e dos sabores, já que aqui decorreu o almoço, antes da visita guiada à distinta Adega. A vila medieval de Monsaraz foi o último dos pontos de paragem do dia e marcou não apenas pela história, castelo e branco casario, como pela vista sobre a barragem do Alqueva, o maior lago artificial da Europa. No local, o vereador do Turismo, Jorge Nunes, deu as boas vindas aos participantes. De regresso ao hotel, ouviu-se o Cante Alentejano, Património Imaterial da Humanidade.

Acolhimento excecional e a mostra do melhor da região foram o resultado de mais um Off Road Bridgestone / ACP

Com o mármore destacado como um dos produtos fortes da região, não podia faltar no programa dos aventureiros, registando a passagem na pedreira d'El Rei e paragem na pedreira d'Água, onde Luis Martins, storyteller do Marmoris Hotel, explicou o processo de extração e transformação. Por fim, seguiram-se os maiores desafios fora de estrada: na serra d'Ossa, a cerca de 650 m de altitude, os corta fogos proporcionaram as maiores emoções nas subidas e descidas.

A Pousada Rainha Santa Isabel, junto ao castelo, foi o último dos pontos do programa, privilegiando a caravana não apenas com uma grande paisagem, como pelo almoço de encerramento com as habituais entregas de lembranças SPAL. Estava concluído mais um grande encontro de aventureiros TT. Em 2020, repete-se o destino de Santiago de Compostela, altamente solicitado pelos habituais participantes.



VEJA MAIS AQUI









POR TERRA E POR MAR

MERCEDES-BENZ 4MATIC EXPERIENCE

Há automóveis que nos levam mais longe. Permitem viagens diferentes, convívios e trocas de experiências, enveredam por trilhos alternativos na evasão ao quotidiano.



8º Mercedes-Benz 4MATIC Experience foi mais um grande encontro. Depois de uma extraordinária experiência no Alentejo, em 2018, o interior deu lugar ao litoral e o Atlântico preencheu os olhares dos aventureiros com modelos 4MATIC. Um passeio de sensações, do cheiro a maresia aos melhores sabores da região. O Hotel Miramar Sul, com vista para o mar, para a praia da Nazaré e para o Sítio, foi o centro de operações de um passeio que envolveu cerca de uma centena de pessoas e 46 viaturas de quase todos os modelos da família 4MATIC.

A tarde de sexta-feira foi dedicada à preparação das equipas, à utilização dos serviços de Spa do Hotel e à receção dos participantes. No jantar de boas vindas estiveram ainda o autarca do município da Nazaré, Walter Chicharro e o surfista Nuno Violino.

As experiências todo terreno destacaram, este ano, os caminhos arenosos e florestais entre Nazaré, Alcobaça e Óbidos. No sábado de manhã, a caravana visitou a fábrica de porcelanas SPAL, referência do design e qualidade de louças em Portugal, tendo sido recebidos pelo administrador Ângelo Mesquita. De regresso à vila piscatória da Nazaré por caminhos mais rurais, seguiu-se uma ação dinâmica e cheia de adrenalina, envolvendo passeios de barcos rápidos — speedboat e

sprum, passeios em moto 4 e Quad e ainda a visita ao farol da Nazaré. Com o mar relativamente calmo para a época do ano, e com temperaturas amenas, os participantes puderam desfrutar, da melhor forma, destas experiências.

Visitas a locais emblemáticos da região marcaram o passeio

Ao fim da tarde, as paisagens ao longo da costa e sobre o Atlântico acompanharam a viagem até à Marinha Grande, onde se visitou mais um local histórico, a antiga fábrica Stephens, hoje Museu do Vidro. Num espaço que mistura a história, a tradição e as artes contemporâneas, a família Mercedes-Benz pôde observar ao vivo um artista a manusear o vidro.

A visita guiada ao Mosteiro de Alcobaça, ícone da história de Portugal e da ação da Ordem de Cister, ocupou parte da manhã de domingo, antes do percurso pela serra da Pescaria, de baixa altitude, e por S. Martinho do Porto, até à chegada a Óbidos. Com um panorama tranquilo sobre a extensão do campo de golfe do Club House Royal Óbidos, o almoço de encerramento foi acompanhado da entrega de troféus e lembranças, e ainda o sorteio de um relógio da conceituada marca Roamer. Em 2020, um novo destino de descoberta irá surpreender.













TRILHOS & VINHOS

RAID TT VINHOS BEIRA INTERIOR

A missão foi cumprida: Pinhel mostrou o melhor dos seus vinhos e gastronomia através da Feira da Beira Interior, e o Clube Escape Livre exibiu os melhores trilhos da região em mais um Raid TT Vinhos.









oi um grande passeio para quase uma centena de pessoas que, em 40 viaturas, fizeram o gosto ao palato e ao desejo de extrapolar a rotina, abandonando o asfalto e partindo à descoberta dos recantos, da história, das tradições de Pinhel e das paisagens da região, agora pintadas de tons de outono, com destaque para as vinhas.

A inauguração e visita da 5ª Feira Beira Interior - Vinhos e Sabores, centro de operações deste evento, marcou o dia da chegada dos participantes, conhecendo alguns dos melhores produtos e vinhos da região, em ambiente descontraído e festivo.

Pinhel foi o centro de um passeio recheado de desafios TT e visitas

O sábado solarengo foi o dia forte em experiências todo o terreno e extraordinárias paisagens. No percurso, os aventureiros encontraram estradões e caminhos rurais, os corta-fogos da serra da Marofa, caminhos enlameados e estreitos, passagem em diversas linhas de água e até pontes estreitas a exigir alguns cuidados. A primeira das visitas foi à Casa Forte de Cidadelhe, para conhecer o pálio de 1707 e algum património religioso. Depois de recebidos pelo presidente Adega de Figueira de Castelo Rodrigo, António Madeira, visitaram a Adega Casas Altas, com a presença do produtor José Madeira Afonso, terminando a tarde com um magusto tradi-







cional no Lamegal. O dia rematou com o jantar de gala e entrega dos prémios do concurso de vinhos VinDuero-Vin-Douro, na cidade-falcão.

A chuva marcou presença no programa de domingo. Depois da visita a Almeida, e já de regresso a Pinhel, a visita ao Museu Municipal, com os seus vestígios arqueológicos, património medieval, religioso e atual, apresentou-se como uma excelente alternativa ao passeio pelas muralhas e castelo, plano inicial inviabilizado pelo mau tempo. A Adega Cooperativa de Pinhel

foi o derradeiro local de visita e provas da gastronomia e vinhos locais, com o almoço de encerramento e entrega de troféus SPAL e outras lembranças. Para o ano há mais!



Este fim de semana foi ainda o momento escolhido para a assinatura do Acordo de Colaboração para Promoção da Candidatura da Guarda a Capital Europeia da Cultura 2027, entre os representantes do Município da Guarda e do Clube Escape Livre, na presença do presidente do município de Pinhel. O documento prevê a conjugação de esforços de ambas as partes para incentivar e facilitar a cooperação mútua de divulgação da Guarda no âmbito do projeto europeu. Pinhel é uma das cidades integrantes da candidatura e um parceiro de relevo do Clube.



AVENTURA EM TRÊS CONTINENTES

CLUBE ESCAPE LIVRE

No ano de 2020 percorrem-se milhares de quilómetros ao volante dos 4×4, com uma organização experiente e espírito de aventura. O Clube Escape Livre vai a três continentes!



ARÁBIA SAUDITA E JORDÂNIA

Logo no início do ano, o Rally Dakar que se realiza, pela primeira vez, na Arábia Saudita, após 30 anos de paisagens africanas e dez na América do Sul, é o pretexto para esta viagem ao Médio Oriente. O Clube Escape Livre vai levar um grupo restrito de 15 pessoas a conhecer não apenas a prova desportiva, como algumas das grandes atrações da Arábia Saudita e da Jordânia. Esta aventura acontece entre 3 e 12 de janeiro.

REINO DE MARROCOS

Poucos mesms depois, entre 25 de abril e 3 de maio, serão 15 as equipas a integrar o quarto passeio a Marrocos, depois das viagens muito positivas de 2016, 2017 e 2019. O exotismo, a cultura mais tradicional e menos turística, as colossais paisagens desérticas, montanhosas e de oásis, e as cores e os aromas presentes ao longo de alguns milhares de quilómetros estão entre as experiências mais especiais e emocionantes reveladas pelos participantes anteriores. Este Off Road Bridgestone / First Stop Marrocos 2020 dá a oportunidade a novos aventureiros de realizar uma viagem que fica para a vida.





SANTIAGO DE COMPOSTELA

Por fim, entre 2 e 6 de outubro, o Caminho Português de Santiago de Compostela é descoberto ou redescoberto pelos sócios do Clube Escape Livre e Automóvel Clube de Portugal. Assim, realizam um percurso repleto de visitas aos mais emblemáticos monumentos religiosos e civis, lugares típicos e contacto com lendas. A estadia em unidades hoteleiras de qualidade e a melhor gastronomia são obrigatórias neste evento cuja adesão sempre deixa alguns interessados de fora. O XVII Off Road Bridgestone / ACP tem partida em Trancoso.

Clube Escape Livre vai literalmente mais longe em 2020, com três dos maiores passeios de sempre. O Médio Oriente, o norte de África e Santiago de Compostela estão entre as apostas de calendário a preparar com antecedência. As pré-inscrições podem ser feitas junto do Clube Escape Livre.



VEJA MAIS AQUI



DRIVE TOGETHER*



FIM DE FESTA

TROFÉU C1 LEARN & DRIVE

Foi no Circuito do Estoril com muita competitividade e ambiente de festa que decorreu a última prova pontuável da 1ª edição do Troféu C1 Learn & Drive.



N

ove meses depois de termos anunciado entrar nesta aventura, fizemos amizades, aprendemos muito, e... apanhamos o vício! Logo, uma coisa podemos garantir: É uma experiência extraordinária! Em 2020 marcamos novamente presenca...

O tempo passou a correr, mas durante o primeiro ano de Troféu C1 aprendemos muito. Acabaram por ser quatro corridas (apenas três pontuáveis). Muitas horas ao volante do pequeno Citroen C1. Muitos momentos de camaradagem entre todos os membros da equipa. Muita aprendizagem, tanto na oficina onde o nosso C1 sempre foi assistido, a SportClasse, como em pista.

Foi no Autódromo do Estoril que cerca de 45 carros disputaram a última prova. Com todas as equipas mais confiantes e mais experientes, numa pista talvez mais conhecida da maioria, uma vez mais as seis horas disputaram-se com muito interesse até à última volta, e sem incidentes de maior. Com o vento forte e característico do Circuito do Estoril, o nosso C1 "traiu-nos" logo nos treinos cronometrados, o

que não nos permitiu fazer uma volta que nos permitisse arrancar, como habitualmente, dos primeiros lugares.

Apesar da elevada competitividade, todos cumpriram as primeiras voltas sem incidentes, mostrando que o resultado final era prioritário sobre a luta curva-a-curva. Ao longo das seis horas de prova, os maiores desafios para as equipas passavam por paragens de boxes eficientes, preservar as mecânicas e evitar as penalizações em pista. Foi da 19ª posição da grelha que começámos o desafio de recuperar lugares. Partimos para as 6 horas animados e confiantes de que o nosso objetivo do top 10, alcançado na última prova em Portimão, iria uma vez mais ser alcançado. Com ultrapassagens sucessivas nas primeiras voltas, menos de trinta minutos depois estávamos na 6ª posição!

No Circuito do Estoril fechámos as contas do primeiro ano de Troféu C1 no 15° lugar da geral, 9° da categoria



Foi nesse entusiasmo que uma travagem mais tardia fez atuar o ABS do pequeno C1, não dando qualquer hipótese de evitar uma saída de pista. A tardia intervenção dos comissários para colocar o carro novamente em pista atirou-nos para lá de metade da tabela. Sem baixar os braços mantivemos a nossa estratégia e fomos recuperando lugares até ao 13° lugar. Com entradas de Safety Car em pista e mais algumas paragens, andámos grande parte da corrida entre a 15ª posição, graças ao andamento constante e uniforme de toda a equipa.

No final, e com uma corrida exemplar, foi a G Tech que venceu a corrida, cumprindo igualmente a volta mais rápida. No segundo lugar ficou a RP Motorsport, que conseguiu assim o título na categoria PRO. O pódio ficou completo com a Gianfranco Motorsport, que se sagrou campeã na primeira edição do Troféu C1 Learn & Drive, ganhando assim a inscrição para as 24 Horas de Spa. A equipa Escape Livre / Razão Automóvel viu a bandeira de xadrez no 12º lugar, não conseguindo alcançar o nosso principal objetivo de terminar no top 10. apesar da boa prestação, tendo inclusivamente alcançado a 5ª volta mais rápida do circuito.

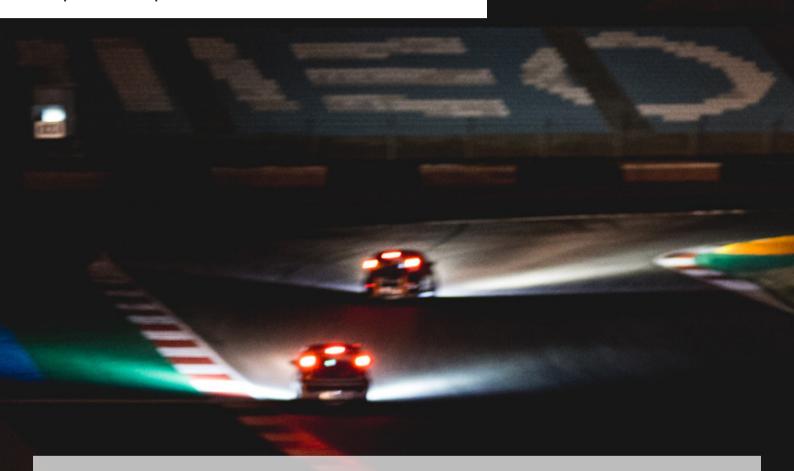
Nas contas finais do Troféu C1 Learn & Drive, a equipa Escape Livre / Razão Automóvel, composta pelos pilotos Francisco Carvalho, Nuno Antunes, Guilherme Costa, Diogo Teixeira e André Nunes, alcançou o 15° lugar da geral, e o 9º da categoria PRO-AM, aquela que tem um maior número de equipas com mais de metade da grelha total. Ficamos satisfeitos com a nossa prestação, a primeira experiência para todos os pilotos com exceção do Francisco Carvalho que foi uma peça fundamental na equipa. IIIII



PROVA SUPERADA!

TROFÉU C1 LEARN & DRIVE

Foram 490 voltas e 2834 km em 24 horas. Uma prova de resistência memorável que encerra o 1º ano de Troféu C1, também ele uma experiência enriquecedora.



s 24 horas Algarve, prova extra do Troféu C1 Learn & Drive, aconteceram a 4 e 5 de outubro, em Portimão. Responderam à chamada 21 equipas, uma delas vinda diretamente de Inglaterra, dando um toque internacional à prova, a última deste primeiro ano do Troféu que chegou a reunir, precisamente no Autódromo Internacional de Portimão, quase 50 Citroën C1.

Com algumas alterações ao regulamento que acompanhou as três provas de seis horas do Troféu C1, e ainda que fora das contas do Troféu, a competição fez naturalmente parte de mais esta prova até à última das 506 voltas percorridas pela equipa vencedora durante as 24 horas. Um verdadeiro desafio de endurance, aceite por algumas equipas do Troféu C1, mas com várias

novidades. Desde pilotos estreantes, aos Pilotos de Gt's, incluindo algumas uniões de equipas. Na equipa Escape Livre / Razão Automóvel, três novos pilotos quiseram agarrar a oportunidade: Carlos Esteves, gerente da oficina First Stop Pneu Directo, Pedro Matos, responsável da oficina SportClasse e Frederico Viegas.

A equipa não contou com Francisco Carvalho, que por motivos de saúde foi dando o seu contributo à distância com algumas sugestões estratégicas de quem já cá anda nisto dos Troféus há muitos anos.

O "tudo pode acontecer" é um dos encantos das corridas de resistência

reportagem













reportagem

Apesar de ter sido uma corrida de 24 horas, foi um sprint constante com a classificação a sofrer frequentes alterações ao longo do dia e da noite. Foi aliás durante a noite, com temperaturas mais amenas, que se verificaram os melhores tempos. No final a Termolan venceu com o Team Nata a apenas 49 segundos e a G-Tech a mais de um minuto. Na categoria AM, apenas uma volta separou 1º e 2º, Central Mensageiro e OutS-COPE respetivamente. Em 3º lugar ficou a Autocloche.

Em pista, grandes lutas sem incidentes e percalços não previstos. Nas boxes, e como habitualmente, reinou o convívio, a boa disposição, o bom ambiente e a entreajuda entre todos.

Numa prova de 24 horas, terminar já é uma vitória

A equipa Escape Livre / Razão Automóvel, apoiada pelas oficinas First Stop, Intermarché da Guarda, QF e Overlay, saiu da grelha de partida no 1º lugar da categoria AM e 10º da geral, mas um acidente logo na segunda volta obrigou de imediato a uma reparação que levou 18 minutos, atirando a equipa para o final da tabela.

De imediato quase todos arregaçaram mangas. Depois de colocado o C1 em condições de regressar e com o empenho de todos e uma gestão exemplar, foram-se recuperando posições. Após 24 horas e 490 voltas, vimos a bandeira xadrez na 12ª posição da geral.

O Troféu C1 voltou a cumprir mais uma etapa, a mais dura até então e a última deste ano. Em 2020 o Troféu C1 Learn & Drive está de regresso e, garantidamente, com novidades.



07:13



ADRENALINA NAS RUAS DE COIMBRA

Filipe Albuquerque regressou, 12 anos depois, e acelerou em Coimbra pelos principais

pontos de interesse da cidade cativando todos aqueles que tiveram oportunidade de se cruzar consigo. A missão culminou a superar a barreira da Porta Férrea ao volante do Ligier JSP217 Gibson da United Autosports com que fez furor nas míticas 24 Horas de Le Mans, selando a odisseia na Biblioteca Joanina, na Universidade de Coimbra. Com o seu talento, Albuquerque conduziu a viatura de competição à "solta" pelas artérias da cidade, com várias "acrobacias" para delírio dos entusiastas. Uma iniciativa inesquecível, com o piloto de Coimbra a revelar que "foi um grande dia, memorável para mim e penso que também para as pessoas que se cruzaram comigo. Fiquei muito feliz por ter a oportunidade de fazer esta iniciativa na minha cidade. Sou muito acarinhado por todos e foi a forma que encontrámos de retribuir o infindável apoio". Depois de Coimbra, Filipe Albuquerque prosseguiu a sua caminhada profissional e subiu ao degrau intermédio do pódio em Portimão na derradeira corrida da época do European Le Mans Series (ELMS), que decorreu no Autódromo Internacional do Algarve, a escassos 0.496 segundos do triunfo. Mais recentemente, o piloto conimbricense terminou as 4 Horas de Xangai, na China, terceira prova

do Campeonato do Mundo de Resistência (WEC) no terceiro lugar do pódio na categoria LMP2. Entretanto irá estar presente no Bahrein, nos dias 13 e 14 de dezembro, naquela que é a corrida mais longa, com oito horas de duração.

CAMPEÃO AOS 17 ANOS

Frederico Vilaranda Rocha sagrou-se campeão nacional de Enduro nas categorias Verdes 1 e Youth Cup. O piloto de Coimbra, com apenas 17 anos de idade, conduziu a a Husqvarna TX aos títulos, relevando tratar-se de um guerreiro ao longo da temporada, com argumentos para "lutar" com pilotos muito mais velhos. Foi com toda esta determinação que o jovem conimbricense, conhecido nos meandros das duas rodas por Fred Rocha, subiu a pulso para alcançar os seus objetivos, tendo como aliados de peso a família e a Husqvarna TX para transportar para Coimbra dois importantes títulos de campeão nacional. Marco de Canaveses ficará gravado na sua memória como cenário de dupla jornada que marcou a derradeira prova do Campeonato Nacional de Enduro. Fred Rocha soube aproveitar para sair do norte ainda com o rótulo de vice-campeão na classe Verdes Absoluto. Embora não esteja integrado na selecção nacional de enduro para responder ao desafio nos Internacional Six Days Enduro (ISDE), Fred Rocha marca presença no território algarvio de Portimão para brilhar e, naturalmente, dignificar Portugal.

DIOGO VENTURA É CAMPEÃO NACIONAL

O abandono na primeira corrida da temporada não arrefeceu os ânimos de Diogo Ventura que, com o decorrer da época, foi ganhando a confiança e destreza para, na derradeira prova, "desferir" um ataque implacável e sagrar-se campeão nacional de Enduro. Aos comandos da sua Honda CRF 300X preparada pela Lousãmotos, o piloto do Góis Moto Clube encheu o depósito na Alves Bandeira e só parou quando viu as insígnias de xadrez. O triunfo nos derra-

deira e so parou quando viu as insignias de xadrez. O triunto nos derradeiros quatro dias pontuáveis para o Campeonato Nacional da especialidade foi o suficiente para regressar a Góis em festa e com o ceptro
no bolso. «Foi um título amplamente merecido, devido, essencialmente,
ao trabalho protagonizado por todas as pessoas que estão comigo, que
dedicam o seu tempo para que nada falte, pelo que elas foram o "motor"
extra para que alcançasse os objectivos delineados no defeso e início
de época», afirmou o goiense, entretanto convocado para representar
Portugal nos Internacional Six Days Enduro (ISDE), em Portimão.

EQUIPA VENCEDORA!

A ARC Spot não podia estar mais satisfeita nesta temporada, com a vitória de Campeões Nacionais de Ralis por Ricardo Teodósio e José Teixeira, Campeões por Equipas e Campeões Regionais nos Acores. E porque em equipa que ganha não se mexe, a próxima temporada, a iniciar em fevereiro, deverá ter os mesmos carros e pilotos em competicão, com as evoluções necessárias. Ricardo Teodósio, João Barros, Pedro Almeida, Miguel Correia, Luís Rego, Ricardo Moura e Joaquim Alves vão continuar a alinhar na partida em Skoda Fabia R5, e Ruben Moura em Clio R3. No todo terreno, competem Manuel Correia e Miguel Casaca em Mitsubishi Lancer.

TEAM SARAIVA

Sérgio e David Saraiva continuam com boas perspetivas para o troféu Super Seven by Toyo Tires, onde participam pelo primeiro ano na categoria R420. O plano inicial passava por se colocarem no TOP 5. Na prova de setembro, os primos Saraiva conquistaram o 4º e 6º lugares e na prova de Portimão, a 2 e 3 de novembro, o 11º lugar da geral. A adaptação a esta categoria não foi fácil. Além da equipa Nova Driver não conhecer o carro, este exige mais afinações e os primos Saraiva enfrentam um pelotão experiente, estando finalmente agora a notar evolução para uma melhor temporada em 2020.



NUNO RODRIGUES DA SILVA

Nuno Rodrigues da Silva avalia a última temporada desportiva como sendo de "participações interessantes", já que não disputou nenhum campeonato de forma consistente. O navegador da Guarda esteve, nas últimas provas do Campeonato de Portugal de Ralis, a acompanhar António Dias num Skoda, consolidando o 6º lugar. Navegou Francisco Guedes na Baja de Portalegre, em Can-Am, e acompanhou Fernando Soares, em Mini, na categoria Legends do RallySpirit Altronix. Um importante marco para o navegador foi a abertura do Rally de Portugal Histórico em carro zero ao lado do finlandês Mikko Hirvonen. Até ao fim do ano, Rodrigues da Silva ainda conta participar em mais duas provas, uma delas o Rali das Camélias, a navegar Diogo Mil Homens em Fiat Uno.

PATRÃO DE OLHOS NO DAKAR

Mário Patrão continua a conquistar terreno com vista à preparação do Rally Dakar que se desenrola na Arábia Saudita, em janeiro. Depois de oito meses de recuperação da lesão do último Dakar o regresso foi pautado por muitos treinos e bons resultados: no Greece Rally Serres/Veria 2019 conquistou o 3º lugar da Classe T3 e o 5º absoluto. No Panafrica Rally terminou em 8º e no Rallye du Maroc concluiu a prova na 22ª posição da geral. Nas provas nacionais, no Campeonato Nacional Rally Raid de Reguengos de Monsaraz, o 2º lugar da geral. Na Baja Portalegre 500 terminou em 7º da geral e 4º da Classe TT2 e, já em novembro, o 2º lugar do Campeonato em Gois. Até ao fim do ano, restam ainda duas provas do campeonato e um teste em Marrocos para que o piloto de Seia jogue todas as cartas no Dakar 2020.

FRANCISCO CARVALHO

Está tudo em aberto para o piloto da Guarda na próxima temporada. Francisco Carvalho tem participado no GT4 South European Series, e onde ainda poderá alcançar a vitória na categoria AM. A estreia ao volante de um KTM X-Bow, GT4 da Veloso Motorsport e da jovem Gabriela Correia foi em agosto, em Barcelona, e marcada pela vitória em ambas as corridas na categoria. Tudo em aberto também no Iberian Historic Endurance, onde a dupla Francisco Carvalho / Miguel Ferreira tem obtido excelentes resultados e na qual ainda pode alcançar o pódio na categoria H71, apesar da última prova ter corrido mal por problemas mecânicos no Ford Escort.



38 dezembro - março 📴

esde que os construtores premium entraram no segmento C que este adquiriu uma importância fundamental nas suas estratégias. São eles os principais responsáveis pelo volume de vendas e que poderão conquistar números interessantes ao final do ano. Neste caso mais ainda, já que os modelos a comparativo representam a mais aguerrida disputa da indústria automóvel. De um lado a BMW que acabou de renovar completamente o Série 1 abdicando da tração traseira, do outro lado a Mercedes--Benz que estreou o mais avançado sistema de info-entretenimento na

nova geração do Classe A. Com a tendência em abolir as variantes Diesel nos segmentos inferiores, e ainda que não seja o caso nos dois modelos a comparativo, confrontamos as duas versões gasolina idênticas entre construtores.

ESPAÇO VS MATERIAIS

Um dos objetivos da marca de Munique foi o de aumentar o espaço interior, o que foi conseguido em pleno, e representa uma vantagem face ao Classe A, especialmente na traseira. No entanto, a versatilidade do Classe A é superior já que encontramos mais e melhores espaços de arrumação e saídas de climatização para os lugares traseiros. Já no BMW, o

carregador wireless é pouco ergonómico e prático. Bem instalados, é o interior do Mercedes-Benz que mais impressiona numa primeira análise, com a iluminação LED, as saídas de ar com efeito turbina, e os dois ecrãs com múltipla informação. Na unidade ensaiada acrescem cerca de 2300€ para aumentar as 7" de série para 10". O BMW também tem um habitáculo acolhedor, com um painel digital e um ecrã de info-entretenimento de grandes dimensões, mas agui são opcionais por aproximadamente dois mil euros, encontrando-se, na boa tradição BMW, mais orientados para o condutor. Ainda no interior encontramos materiais de nível médio, sendo que



comparativo

o BMW volta a ficar atrás, devido à presença de vários plásticos pouco consentâneos com o segmento premium. Curioso, no entanto, é verificar que ainda assim e em pisos mais degradados é este que perceciona uma maior robustez no interior, com um pisar mais firme e ausência de ruídos parasitas, enquanto o A200 deixa escapar alguns sons menos agradáveis, revelando que o aspeto visual teve preponderância sobre a solidez.

Nas bagageiras verifica-se um empate com dez litros de diferença entre eles, respetivamente 380 l para o BMW e 370 l para o Classe A na versão hatchback, já que a versão em ensaio (sedan) ganha vantagem significativa, revelando uma das suas mais valias com 420 l. No capítulo referente ao interior, a qualidade dos materiais bem como a versatilidade superior do A200 permitem-lhe sair a ganhar.

CONFORTO E ENVOLVÊNCIA

O Mercedes-Benz A200 está equipado com um motor 1.3 I de quatro cilindros com 163 cv, acompanhado da caixa automática de dupla embraiagem 7-DCT. No BMW 118i encontramos um motor 1.5 | de três cilindros com 140 cv. também ele acompanhado por uma caixa de dupla embraiagem com sete velocidades. A BMW operou uma mudança fundamental no Série 1 que, com a tração dianteira, passa a estar igual para igual com o restante segmento. A condução deste 118i revelou-se envolvente, fácil e previsível, e com um motor que não coloca grandes desafios ao chassis. Em estrada o Série 1 demonstra uma agilidade e fluidez, penalizada apenas por uma direção pesada, o que dificulta também em manobras. Aqui, também o ângulo de viragem é inferior ao seu concorrente. Já o A200 em teste, tinha uma configuração a beneficiar a dinâmica, com a suspensão rebaixada da linha AMG e as jantes de 19", ambas a penalizarem mais o conforto. Mesmo assim o Classe A não desilude e ajudado por uma boa direção curva de um modo estável e preciso, e permite ritmos rápidos. Sem nada a apontar a qualquer um dos modelos, é certo que nos sentimos sempre mais envolvidos na condução ao volante do BMW.

O A200 consegue a proeza de andar mais e gastar menos



A maior potência do Mercedes--Benz garante-lhe melhores performances, mas a transmissão automática revelou-se brusca, reduções desnecessárias que originam uma progressão aos solavancos e, acima de tudo, um ruído do motor que é desconcertante no interior. Neste parâmetro o Série 1 ganha boa vantagem com uma caixa automática muito suave em andamentos contidos, que se deixa passar despercebida, e suficientemente rápida em modo Sport. embora seja de lamentar a ausência das patilhas no volante, nem como opcional, enquanto no Classe A fazem parte do equipamento de série. Destaque ainda para o sistema Start&Stop do 118i, pouco refinado no seu funcionamento. Já na travagem, boa e precisa em ambos os modelos, gostamos mais do feedback do pedal do BMW. Na categoria referente à dinâmica o Série 1 não deixa os créditos por mãos alheias.

TECNOLOGIA E EQUIPAMENTO

Claro está que as configurações dos modelos ensaiados têm impacto na avaliação do conforto, algo que deverá ter em conta no momento da compra. Ainda que tenhamos tido isso em consideração, neste caso o BMW Série 1 tem vantagem natural, embora o Classe A não seja demasiado agressivo, mas é traído por um motor sempre mais presente e ruidoso, e pela já referida caixa automática com síndrome de hiperatividade, apresentando assim uma insonorização inferior à do seu rival de ocasião, e provando que o fator três cilindros pode ser apenas preconceito. Tanto o BMW como o Mercedes--Benz têm múltiplos ajustes para uma boa posição de condução, sendo que aqui é o Série 1 a sair prejudicado pelos desatualizados bancos de série que não têm qualquer apoio lateral nem na zona das pernas. Os bancos desportivos são opcionais por 500 € e são uma verdadeira mais valia. Como é tradição nas marcas alemãs, o nível de equipamento de série é reduzido, sendo que 118i e A200 possuem de origem os sensores de estacionamento e o cruise control, bem como a ligação Bluetooth. O Mercedes-Benz inclui adicionalmente



MERCEDES-BENZ A200



1332 cm³

250 Nm BINÁRIO MÁXIMO 163 cv



8,1 s

230 km/h



4,9 1/100 km

7,2 1/100 km

120 g/km



32 359

42 964

BMW 118i



1499 cm³

220 Nm

140 cv



8,5_s

213 km/h



6,2 I/100 km

7,6 I/100 km

140 g/km



32 400

41 409 ENSAIADO

a câmara traseira de estacionamento, o ar condicionado automático e as patilhas no volante, o que lhe dá vantagem neste item. Infelizmente os equipamentos de segurança e os conteúdos de tecnologia são remetidos para uma longa lista de opcionais onde até os apoios de braço nos bancos traseiros se fazem pagar. O sistema MBUX da Mercedes-Benz revela-se superior. incluindo os comandos de voz atenciosamente atendidos pela Mercedes e que ficámos a saber que é a mesma que responde (mas aqui só quando lhe apetece) no BMW.

No modelo da estrela temos ligação Apple Carplay e Android Auto, enquanto no modelo de Munique apenas dispomos de Apple Carplay, embora aqui disponível por Bluetooth. A BMW adicionou a função tátil no ecrã do info-entretenimento, mas mantendo a muito prática roda de controlo. Já o ecrã do painel de instrumentos foi uma oportunidade perdida pois deixa a desejar na personalização que permite e na disponibilização de informação e legibilidade, para além disso é um opcional que representa um acréscimo de 2000 €. A superioridade do sistema MBUX, o maior equipamento de série, e o inferior custo dos opcionais permitem ao A200 ganhar mais esta categoria.



O BMW mantém-se mais envolvente e dinamicamente melhor

CONSUMOS DECISIVOS

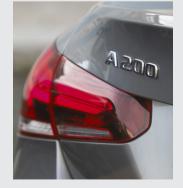
Em qualquer tipo de percurso o BMW revelou-se sempre mais gastador. Importa, no entanto, ressalvar que nestes motores as médias são facilmente inflacionadas, pelo que não é difícil registos de 9 l/100 km em qualquer um dos dois.

Nas versões base verifica-se um empate nas emissões poluentes, que agora diferem consoante os equipamentos montados. Também a garantia se restringe ao mínimo obrigatório de dois anos. A diferença no valor do preço base de apenas um euro (!) comprova a marcação cerrada entre os dois construtores. O mesmo se verifica nas unidades em ensaio já com uma considerável lista de opcionais, enquanto a versão Sedan do Mercedes-Benz custa mais 1450 €. Depois de um grande equilíbrio em todos os itens de análise, a vantagem do A200 nos consumos dão-lhe a dianteira na Economia.

ITEI

MERCEDES-BENZ

RIVI W	MIEKCEDES-E		
118i		A200	
9,15 / 15	INTERIOR	9,45 / 15	
7,4 / 10	DINÂMICA	6,9/10	
9,9 / 15	CONFORTO	10,5 / 15	
5,1/10	ECONOMIA	5,4/10	
_	ESTÉTICA	1	



CONCLUSÃO

Com dois fabricantes que se conhecem muito bem e se estudam mutuamente, era de esperar um equilíbrio neste frente-a-frente, talvez até o mais renhido até ao momento. A marca de Munique mudou totalmente o perfil do Série 1 mantendo um produto interessante e que, ainda que tenha perdido aquilo que o diferenciava, a tração traseira, mantém-se superior ao volante. O Classe A é um produto muito completo e que tem no seu interior atributos muito fortes. Se lhe juntarmos um motor com boa relação performance/consumo, e uma estética que, de acordo com a votação que habitualmente fazemos no Instagram, lhe atribui um ponto extra, temos a explicação para o vencedor deste comparativo. Desta vez, e por pouco, a taça vai para Estugarda!

TOTAL

33,3 / 50

31,6 / 50

AGARRADOS AO ADN

FORD RANGER RAPTOR

O nome Raptor na indústria automóvel não vem do passado... É uma extravagância do presente que privilegia a conquista fora de estrada com um ADN preservado nas aventuras que fazem do volante um prazer.























onstruída para seduzir em todos os momentos, a Ford Ranger Raptor assume uma postura polivalente onde o lazer e o trabalho não são opostos, antes se cruzam num espaço imenso...

A experiência, agora ao alcance dos europeus e com uma versão mais democratizada, começa pelos sentidos. O primeiro a ser despertado é o da visão. A imagem de uma herança do incontornável F-150 Raptor fica presente em cada ângulo, embora se prescinda dessa visão porque esta Ranger é isso mesmo: a encarnação do espírito Raptor! Se as imagens falam por si, importa falar daquilo que a Ford conseguiu, mas levado ao extremo. Não deixa de ser uma pick-up, caixa de carga protegida, versão de cabine dupla

mas vai muito para lá ao associar uma imagem radical com vias mais largas e uma maior altura ao solo, um chassis reforçado e uma suspensão assinada pela Fox Racing com um curso alargado e amortecimento ativo e triângulos de suspensão em alumínio. Condimentos ideais para um trabalhador... apressado... muito apressado, ou apenas para quem quer desfrutar e aventurar-se por longas horas de diversão. Foi o que fizemos durante um fim de semana.

A suspensão FOX Racing é verdadeiramente impressionante

Os bancos, as múltiplas regulações do volante e a tal risca vermelha ao centro começam a mudar-nos o espírito. Ao centro do tablier, um

ecrã multifunções que não nos distrai a não ser no início aquando da escolha dos modos de condução, incluindo o Baja, mais radical. De resto, importa vigiar o conta-rotações até porque os 500 Nm de binário aplicados numa caixa de velocidades de 10 relações (sim, dez!) com base na F-150... dão muito que fazer.

Motor a trabalhar... emulação de som a oito cilindros (só no interior) a condizer, caixa de velocidades em modo manual (que só se comanda com as patilhas atrás do volante) e botão de tração selecionado para duas rodas motrizes, atrás, e aí vamos. Importa adaptarmo-nos ao tato dos comandos e claro do melhor que os técnicos da Ford Performance prepararam. Não estamos com nenhum motor em V com grande cilindrada, o 2.0 l bi-turbo







VEJA MAIS AQUI



com 213 cv é suficiente para o êxtase, mas mais potência não era exagero. Não é uma pick-up de corrida com um piloto ao volante, mas estamos perante um produto criado para poder oferecer um conjunto de mundos que se reúnem num produto de exceção, e no final é assim que nos sentimos, pilotos de rali, ao volante de uma pick-up!

Não há nada no mercado com as mesmas características da Raptor

Tranquilamente, começamos a destrocar a caixa e só temos que esco-Iher a melhor relação para o binário fazer o resto. A confiança vai-se ganhando no tato da direção, precisa e claro... na suspensão! Nem se acredita o que se sente. Nada... Sim... pensada para andar em todo o terreno com velocidade é a vocação irrepreensível do comportamento do chassis. A frente apoia-se numa suspensão independente muito incisiva, que entra em curva ao milímetro para depois deixar a traseira à mercê do acelerador onde as oscilações laterais só se traduzem no escorregar. Pedras, regos, gravilha o que for. Apenas basta acelerar e deixar que a imaginação nos possa oferecer momentos únicos de sonho. Para usar e abusar porque os limites de conceção do modelo estão para além daquilo que se possa imaginar, e que se consiga usufruir.

E a cada passagem pelo mesmo local, a confiança assegura a certeza da excelência do modelo que se deixa levar mesmo por maus caminhos, mas sempre com um conforto inóspito e inigualável. E, por falar nisso, é bom não esquecer que a Ford Ranger Raptor também tem disponíveis modos de condução e um sistema de transmissão dotado de tração integral e redutoras com bloqueio do diferencial traseiro. Está garantida uma mobilidade insuspeita onde o limite vai para além da aderência dos enormes e inquestionáveis pneus BF Goodrich All-Terrain em 285/70 com jantes especiais e exclusivas de 17".

A Ford Ranger Raptor traduz-se numa experiência única capaz de nos transmitir o melhor em cada momento onde à versatilidade e ao conforto se associam a capacidade de oferecer elevados padrões de segurança naqueles dias em que apetece divagar por maus caminhos naquela aventura que se traduz em prazer de condução que neste caso acaba por se revelar... viciante!

EM CADA DIA...

Mas para lá deste ADN desportivo, a Ford Ranger Raptor assume-se como um veículo de lazer e de trabalho que associa o conforto e o espaço a um equipamento de conforto e de segurança ao nível de uma berlina. Em modo "normal", dá-se prioridade e conforto à facilidade de condução que se associam ao desempenho profissional com uma capacidade de reboque de 2500 kg. Do equipamento de conforto e de segurança destaca-se os bancos desportivos em alcântara, um completo sistema multimédia, controlo de estabilidade com função anti-capotamento e controlo de estabilidade do reboque. assistente de arranque em subida e controlo de velocidade em descida, câmara de estacionamento e cruise control. Enfim, tudo o que podemos pedir de um automóvel moderno para uma utilização diária, onde só as avantajadas dimensões poderão condicionar.

ARISTOCRATA!

MERCEDES-BENZ GLE 350d

Não é o que ocupa o maior cargo na dinastia de SUVs da Mercedes-Benz, nem tão pouco o que mais vende, mas é aquele com o qual conseguimos imaginar uma relação para a vida!



inhas elegantes com uma forte presença, frente imponente e dimensões avantajadas com vias alargadas, juntando no fim o toque "mágico" da linha AMG, e está feita uma boa receita que depois de devidamente degustada, nos deixa um sabor amargo. Afinal foi só por uns dias... E ainda que poucos, houve tempo para tudo. Comodamente sentados num evoluído "cockpit" tecnológico, onde a qualidade reina e a boa construção sobressai vamos descobrindo a parafernália de opções do sistema MBUX da Mercedes-Benz, que aqui

já apresenta inclusivamente o programa "Energizing". Acredite ou não, é uma espécie de "personal trainer" que pode fazer ajustes no banco e solicitar pequenos movimentos do corpo, enquanto nos mantemos sentados e ao volante do GLE. A experiência estende-se à luz ambiente, ao som, e até mesmo à fragância que poderá libertar através do sistema de ambientador.

E se em alguns construtores por vezes já é um pouco difícil para o comum cidadão distinguir determinados modelos, dado a sua semelhança no conceito de

"boneca matriosca", a Mercedes-Benz não caíu nessa tentação e na sua gama de modelos SUV, todos eles são bem distintos um dos outros. Por tudo aquilo que dispõe, o GLE assume um papel de "carro para a vida". capaz de enfrentar todos os desafios, sejam eles em longas tiradas com a família, seja em aventuras por caminhos menos propícios, sempre com uma compostura inegável e um conforto inigualável no segmento.

Naturalmente que as dimensões exteriores deixam antever um interior muito espaçoso, onde mesmo nos lugares traseiros podemos contar com ajustes elétricos para os bancos e climatização independente.

O pack Off-Road inclui caixa de redutoras, controle de velocidade em descida, ajuste do curso da suspensão e proteção inferior

Ao volante, a experiência é enriquecedora e se do sistema MBUX com os dois ecrãs de 12,3" já falamos várias vezes, o que dizer de um head-up display a cores, configurável em três zonas e com toda a informação que se pretender no momento? Claro está que perante tantos modos de condução onde já se incluem dois para off-road, e um botão rotativo onde podemos encontrar várias opções para fora de estrada, não hesitamos em desafiar este outro lado do GLE. Beneficiado nesta configuração por umas jantes não exageradamente grandes e com um perfil de pneu 275/50, bastante aceitável portanto, foi naturalmente com enorme destreza que o GLE ultrapassou os obstáculos que lhe colocamos. Com a suspensão pneumática AIRMATIC a manter o conforto a bordo, toda a informação pode ser consultada em um dos dois ecrãs de 12,3", os melhores que encontramos atualmente no mercado, independentemente do segmento. A par das qualidades de aventureiro do GLE está uma insonorização bem cuidada com materiais que revelam rigor na escolha. Em estrada, o GLE surpreende em vários aspetos. Desde o controle de movimentos apesar do elevado peso do conjunto, ao feedback da direção, muito precisa, e que ajuda a conter o adornar da carroçaria, culminando no sistema de tração 4MATIC que gere a entrega de potência em cada uma das rodas de forma irrepreensível e apenas percetível através do gráfico disponível no ecrã. Já no exterior, os seis cilindros em linha fazem-se ouvir com um cantar melodioso que se impõe, cortesia do som do motor desportivo opcional.

Para garantir uma relação para a vida, a lista de opcionais é importante, mas naturalmente como em qualquer marca premium, aumenta consideravelmente a fatura final. Ainda assim, os faróis Multibeam LED, o sistema de som Burmester, e a suspensão AIRMATIC são itens indispensáveis. O GLE é para conduzir e ser conduzido, por longos quilómetros, sejam eles dentro ou fora de estrada, sempre com a mesma postura de aristocrata, proporcionando um conforto e robustez ímpares.











Muita expectativa depositada no primeiro *crossover* compacto da Lexus. O construtor pretende abrir novas portas e trabalhou arduamente para isso. O resultado é este refinado Lexus UX.

este primeiro οm crossover compacto, a Lexus quer entrar num segmento aguerrido com uma proposta que tenta marcar a diferença não apenas pelo tipo de solução com recurso a uma motorização híbrida, mas também, e acima de tudo, por ir ao encontro de novos clientes, nomeadamente público mais jovem, já que os restantes já dispõem de outras propostas do construtor como o NX ou o RX.

Todas as unidades são inspecionadas pelos artesãos da Lexus numa sala acústica

E se é certo que no exterior o Lexus UX faz-se notar por aspetos de design arrojados como a imponente grelha que rasga a frente do carro, ou os faróis traseiros saídos como que a puxar pela aerodinâmica, é mais certo ainda que é no interior que o modelo convence. Para além de todos os materiais premium, da qualidade de construção e dos extraordinários e envolventes bancos, é todo o refinamento que nos agrada. O robusto bater de porta ou o isolamento acústico depois de fechar os vidros com função "soft-close" são pormenores que revelam o trabalho do construtor em agradar, mas há mais...

Com um centro de gravidade baixo, talvez o mais baixo do segmento, a Lexus conseguiu duas coisas. Por um lado uma posição de condução mais baixa apesar de estarmos na presença de um crossover, facto que nos agradou. Por outro, um comportamento dinâmico muito bem conseguido, mesmo com esta solução híbrida. Para esse objetivo foi fundamental o posicionamento das baterias por baixo do piso, bem como a boa afinação da suspensão variável adaptativa do construtor. de série nesta versão F Sport. Outro ponto positivo são os consumos que raramente ultrapassam os cinco litros. Por outro lado, a famosa e mal amada caixa CVT sofreu grandes melhorias e já não compromete todo o conjunto como era anteriormente. Continua a não convencer como a melhor solução, nomeadamente em ritmos mais apressados. mas o trabalho do construtor neste aspeto é notório, inclusivamente no já referido isolamento acústico. Na maioria da utilização é o silêncio que reina a bordo quando não queremos usufruir do sistema de som Mark Levinson Premium Surround com 13 colunas e um amplificador.

A posição de condução é facilmente encontrada e beneficia de uma maior proximidade com a estrada. O painel de instrumentos totalmente digital tem, nesta





8,5 s

177 km/h VELOCIDADE MÁXIMA



5,3 1/100 km

5,8 1/100 km

120 g/km



42 500

50 600 ENSAIADO



Consumos Conforto e refinamento



Info-entretenimento

versão, o anel móvel que permite fornecer mais informações e de uma forma distinta. Muitas informações estão também disponíveis no ecrã central, de 8" nesta versão, mas que peca pelo seu manuseamento, pouco intuitivo e exigindo demasiada atenção para ser operado. Claro está que a marca faz-se pagar por um produto que revela uma qualidade e atenção aos detalhes soberbas, mas que nem por isso foge aos valores pedidos pela concorrência.

BRIDGESTONE



TURANZA TOOS

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



O melhor da sua gama em aderência em piso molhado

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



Classificações de rotulagem surpreendentes

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



Tempo de vida útil superior

Quilometragem significativamente melhorada face ao modelo anterior**



* Com a mais elevada classificação para travagem e cumas em plos molhado attibuída pelo organismo de testa de preuse a certificação. TDV SIDD. Referência: Comparativamente ao desempenho das 4 principais concorrentes no mesmo segmentos Michelin Primary 3. Continental Premium Cortact 5. Cood Vear Efficient Grip Performance, Pirelli Cinturato P7. Teste efetuado pela TDV SID a pedido da Bridgestone, entre abril e julho de 2017, em ATP Papenburg, no pneumedida 205/58 N f 9 IV. Phesu adquiridos pela TDV SID no mercado europeu. Carro do teste: VM Colf 7. Relatión nº [713 112819]







a minha exclamação, mas é um facto de que os SUV já não assumem apenas um papel de familiar, versátil e confortável. O conceito cresceu de tal forma que hoje em dia já vai muito para além disso. Este BMW X3 é prova disso mesmo, ao receber a mais recente nomenclatura da divisão M do construtor. M Competition. O nome diz tudo, e é o primeiro SUV do construtor, verdadeiramente preparado pela M. Associar a palavra competição a um SUV pode parecer um contrassenso mas é certo que há marcas que o sabem fazer, tentando conciliar as mais valias de um SUV, com a emoção e performance de um desportivo. Se na BMW isso já acontecia, até com os modelos M50d como o X5 ensaiado na última edição, agora a marca alemã eleva a experiência para outro patamar. Referi-mo-nos ao motor 3.0 I de seis cilindros em linha com dois turbos. o mais potente alguma vez montado num modelo M e aqui na sua versão mais vitaminada. São nada mais nada menos que 510 cv. curiosamente o mesmo valor de potência dos únicos rivais, o também alemão Mercedes-Benz GLC 63S (embora este com um V8), e o italiano Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio.

o que chegámos! Não interpretem mal

O comportamento é irrepreensível, apesar das dimensões e peso

Não se trata, contudo, de potência apenas, é muito mais do que isso. Criado para garantir a experiência de condução de um modelo M, mas com o sistema de tração integral e uma posição de condução mais alta, o X3 M Competition recebe um sistema de tração integral M xDrive, que permite mais tração para o eixo traseiro, nunca atingindo os 100%, e um diferencial traseiro ativo que em conjunto com M Dynamic Mode (MDM) e todas as configurações possíveis para o motor, o chassis, a caixa de oito velocidades M Steptronic, controlo de tração e direção, permitem configurar o automóvel ao gosto, guardando as preferências em cada um dos botões M no volante, de forma a que possam ser selecionados rapidamente. Bem configurado, o X3 M vai de um SUV pacato, a um monstro a devorar asfalto com uma compostura só





beliscada pelas controladas e tímidas escorregadelas da traseira. Não é fácil acompanhá-lo, porque até a curvar é eficaz e rápido, muito rápido. É claro que não há bela sem senão e, apesar da suspensão adaptativa com molas e amortecedores específicos, era impossível garantir um bom comportamento em estrada sem prejudicar o conforto. Mesmo no modo Comfort, este X3 tem pouco de confortável deixando-se revelar sempre que as jantes de 21" com os pneus Michelin Pilot Sport 4S entram em contacto com qualquer irregularidade. É um automóvel imponente e que só não dá mais nas vistas porque, e apesar do escape desportivo M opcional que integra o Pack M Competition, o som não está naquele patamar que conhecíamos, tristes consequências das novas leis e normas anti ruído.

De qualquer forma, só lhe falta aquela "cereja no topo do bolo" num automóvel com pedigree da divisão M performance, já que o som dos seis cilindros não leva ninguém ao engano. Mesmo na travagem, os enormes discos do X3 M não o deixam vacilar e imobilizam as duas toneladas sem grande dificuldade. Claro está que tudo tem um preço, e o interior merece nota máxima na qualidade e ergonomia, ainda que aqui tudo se concentre no irrepreensível volante M, com excelente pega, e nos aconchegantes bancos desportivos M. Este é, sem dúvida alguma, um SUV de corrida, ainda que à primeira vista possa parecer fazer pouco sentido. Conseguências inevitáveis dos tempos em que vivemos... IIIII



CINCO ESTRELAS!

VOLVO S60 T5

Numa altura em que o que mais vende é o segmento SUV, e até as outrora indispensáveis carrinhas estão a ficar para trás, a Volvo tem já dois modelos que, não fazendo parte de nenhum desses segmentos, conquistam qualquer um. Depois do S90, foi a vez deste irresistível S60.

pesar de representar a versão sedan da carrinha V60 com a qual partilha não apenas a plataforma, mas todo o interior, o S60 vem acrescentar algumas características distintas. Para além de herdar a elegância da V60, ganha um aspeto desportivo, ainda mais realçado nesta versão R-Design com a sigla T5. Este é o primeiro modelo do construtor a seguir uma nova filosofia da marca que passa por excluir as versões Diesel e apostar na gasolina, sejam elas eletrificadas ou não. Aqui, estamos perante um motor 2.0 l sem qualquer ajuda elétrica, mas que ainda assim debita 250 cv. E para tirar partido desta potência num chassis equilibrado fazem-nos falta as patilhas da caixa automática de oito relações no volante, remetidas para a lista de opcionais. Pormenores à parte, o S60 brinda--nos com um bom comportamento e recuperações para lá do que é habitual no segmento. Os modos de condução permitem diferentes reações e contri-

buem para a versatilidade

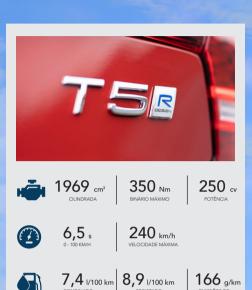
de um modelo que assume

o papel de familiar.

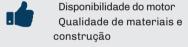
de capacidade para bagagem, com um aspeto desportivo e sedutor. Existe mesmo uma otimização de performance da Polestar, para além da versão T6 com alguma preparacão da mesma, mas dinamicamente existem outras propostas no mercado, o Volvo proporciona outras qualidades onde é exímio. O bom ambiente a bordo não é apenas proporcionado pela escolha criteriosa de materiais e pela boa qualidade de construção, mas também pelo equipamento que, ainda que em alguns casos aumente o valor da fatura final, enriquece a experiência. São exemplos disso, qualquer um dos sistemas de som premium, ou os inúmeros ajustes dos confortáveis e envolventes bancos dianteiros.

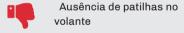
Sedutor nato, com o pacote R-Design este \$60 fica irresistível!

Por fim, mas que tem sido a prioridade máxima para a Volvo ao longo dos anos, sobressai uma segurança ímpar e que cada vez mais se sente, comprovada pelas recentes cinco estrelas nos testes de segurança Euro NCAP. O construtor também já anunciou o limite de velocidade de









180 km/h em todos os seus modelos a partir de 2020, o que nos faz recordar também que um Volvo é muito mais do que performance. É qualidade, é conforto e é, acima de tudo, segurança!





PENSA

HÍBRIDO

CONDUZ SUZUKI

DESCOBRE A NOSSA GAMA

Circula com menos consumo e menos emissões

IGNIS SWIFT

GAMA HÍBRIDA DESDE 14.940€

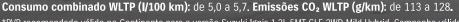








www.suzukiauto.pt







IMPLACÁVEL!

HYUNDAI i30N FASTBACK

Na nossa edição especial de aniversário já o tínhamos dito. A Hyundai, pelas mãos de Albert Biermann, só tinha uma oportunidade para causar uma boa primeira impressão. Felizmente que não a desperdiçou!

ão sendo novidade. esta versão Fastback é tudo aquilo que a versão Hatchback é. e mais ainda... Com um estilo tão ou mais agressivo e desportivo este é, na nossa opinião, ainda mais apelativo. A silhueta assenta-lhe como "uma luva", e a traseira ganha pontos. Aqui, destaca-se o pequeno aileron por cima da tampa da mala que, sendo em preto, contrasta com a cor branca desta unidade. Depois, no interior, pouco muda. A mesma envolvência na condução que se revela sempre motivadora para puxarmos pelo motor 2.0 l com 275 cv. Assim que isso acontece vale a pena usar o modo N, ou o modo Custom previamente customizado com diversos parâmetros para encontrar o melhor compromisso... ou devemos dizer, melhor forma de desfrutar do prazer de condução a ritmos elevados? A caixa manual atribui-lhe outro encanto, até porque é de uma pre-

cisão e tato irrepreensíveis. Mas uma das características que mais surpreende no i30N, é a sua capacidade de se adaptar a cada situação. Usando os modos de condução através do botão posicionado no volante, também ele com ótima pega, vamos de um automóvel do dia-a-dia, com toda a sua versatilidade e espaço, ao pacato hatchback para a família, e apesar do nosso consumo ascender aos dez litros, é possível registar o anunciado. O mais difícil é controlar o pé direito.

Nesta versão *fastback,* o i30 N é ainda mais apelativo

Por fim, temos o puro desportivo capaz de tirar tempos em qualquer circuito de cabeça erguida. Não lhe falta sequer o modo de "rev matching" que simula o ponta tacão de uma forma eletrónica e que, para além de útil, é uma delícia para qualquer aspirante a piloto. Exímio

no prazer de condução, o i30N consegue o melhor de vários mundos e é precisamente isso que faz dele um automóvel tão especial!





1998 cm³

378_{Nm} BINÁRIO MÁXIMO 275 cv



6,1 s

250 km/h VELOCIDADE MÁXIMA



8,3 1/100 km

10 I/100 km

188 g/km EMISSÕES CO₂



45 722

45 722 ENSAIADO



Comportamento Versatilidade



Info-entretenimento







VEJA MAIS AQUI



A COFICAB É LÍDER GLOBAL E MUNDIALMENTE RECONHECIDA NO FABRICO DE FIOS E CABOS PARA A INDÚSTRIA AUTOMÓVEL



MAIS QUE TUDO!

NISSAN X-TRAIL

O *crossover* topo de gama da Nissan, marca líder no segmento dos *crossovers*, é a prova que há quem não se contente com tudo. É um SUV para quem quer tudo... e mais alguma coisa!

-Trail. Podia ser nome de super-herói, mas esse na Nissan chama-se Qashqai, mais conhecido pelo rei dos SUV. Em 2007, a

Nissan criou um segmento que tem sabido liderar durante 12 anos consecutivos, o que naturalmente não acontece por acaso. Ainda que o principal responsável seja de facto o Qashqai, o X-Trail é uma peça importante na gama e, claro está, que oferece vantagens inegáveis, nomeadamente no que diz respeito a espaço e até a conforto.

Recentemente renovado, e atualmente com duas motorizações disponíveis, esta 1.7 dCi e uma 1.3 DIG-T de 160 cv, o X-Trail recebeu toda a mais recente tecnologia do construtor. Ainda que exista concorrência mais evoluída ao nível da conetividade, é um facto que nada falta no interior do crossover topo de gama do construtor japonês. Estas linhas são poucas para descrever todo o equipamento disponível, mas podemos destacar as câmaras 360°, o sistema Pro-Pilot com assistente de manutenção na faixa de rodagem e cruise control

inteligente, o detetor de ângulo morto, o controlo de arranque no trânsito, os bancos e volante aquecidos, a navegação, o sistema de estacionamento automático, e muito, muito mais.

A escolha de materiais também agrada, com bancos muito confortáveis e um interior acolhedor onde espaço é a palavra de ordem. Nos lugares traseiros, a quase inexistência de túnel central favorece-o ainda mais, e a segunda fila de bancos permite ajustes tanto em inclinação como longitudinal. Nesta versão de sete lugares, são 445 l de capacidade de bagageira e, porque os azares acontecem, e estes SUV pressupõem também uma utilização fora de estrada, ainda contamos com pneu suplente. A versão 4x4 também está disponível para utilizações fora de estrada mais frequentes e ... seguras! A terceira fila de bancos é operada de forma fácil, e quando isso acontece, o compartimento para guardar a chapeleira é imprescindível. O acesso aos lugares traseiros não é dos melhores, mas os bancos mantêm a mesma qualidade dos restantes, não sendo este o verdadeiro propósito do X-Trail, tal como acontece com muitos outros.



10,7 s

194 km/h

6,

6,8 I/100 km 8 I/100 km REGISTADO

179 g/k

€

42 875

43 525 ENSAIADO



Conforto Espaço



Disponibilidade do motor

Ao volante, uma vez mais sobressai o conforto e a facilidade de conducão com todo o equipamento à disposição. Os 150 cv do motor 1.7 dCi não impressionam e, nesta versão de caixa manual, exigem um recurso mais frequente da caixa de velocidades quando se pretende imprimir andamento, mas cumprem o propósito e não comprometem um modelo que assume o papel de familiar competente. Não sendo, como referimos, o super-herói da Nissan, o X-Trail revela alguns poderes especiais e difíceis de aniquilar. Conforto, equipamento e espaço! No fim, ainda prova que é possível ter um topo de gama acessível





Porque existe Amanhã



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 recauchutagem, permitindo uma nova utilização segura e contribuindo assim para um amanhã melhor. Tudo o que a Valorpneu faz, faz Bom Ambiente.





JOVENS ENTRE OS 60...

MINI COOPERS 60 YEARS

Já lá vão 60 anos desde a criação de Sir Alec Issigonis. Desde então a MINI produziu 10 milhões de automóveis. A unidade que marcou esse feito ao sair da fábrica de Oxford no Reino Unido, foi precisamente uma destas edições especiais 60 Years.

m 2009, na ELM46 juntámos as duas edições especiais dos 40 e 50 anos do MINI e fomos até às estradas da Serra da Arrábida. O que se previa um dia de trabalho, acabou por ser um dia de pura diversão ao volante! Dez anos depois e, como tem sido habitual no construtor, mais uma versão especial, desta vez para celebrar os 60 anos do "pequeno" MINI, recheada de pormenores exclusivos. Ao longo destes anos, o MINI tem conseguido manter-se fiel a si próprio. À parte de todas as evoluções necessárias, vai mantendo uma das características que o torna tão desejado e... diferente(!), a condução apaixonante. Há cada vez mais gadgets que teimam em tirar-nos o foco na condução, mas ao volante de um MINI Cooper S, seja ele qual for, é essencialmente isso que interessa!

O comportamento continua a ser o ponto forte do MINI

Equipado com um bloco 2.0 l e 192 cv, com um binário de 280 Nm, viu o turbo ser renovado e o sistema de injeção modificado, e ainda que o resultado disso na balança seja de mais 35 kg, o MINI Cooper S continua a acusar um peso de 1195 kg nesta

versão, o que faz com que mantenha toda a agilidade que lhe é característica. A caixa de dupla embraiagem com sete relações, opcional, é exímia no funcionamento e não compromete nem o comportamento nem a diversão ao volante. O novo comando, estilo joystick tem também um funcionamento muito superior ao anterior. ganhando também pontos na componente estética do interior.

Característico também, e que felizmente se mantém, é a capacidade de curvar desafiando as leis da física. Trava-se tarde e parece que nunca levamos velocidade a mais para o interior da curva. É o MINI fiel a si próprio usufruindo do excelente chassis a contribuir para o feeling de condução único. Muito positiva é também a qualidade interior mantendo a imagem "premium" e que, de certa forma, ajuda a justificar o valor a pagar.

Na última atualização, aumentaram os pormenores que fazem sempre parte da experiência. Luzes, cores, logóe uma panóplia de configurações possíveis, aqui a cargo do tema "60 Years" com vários detalhes específicos e exclusivos.

Em particular, esta edição especial que marca a entrada do MINI na senioridade, inclui diversos itens que nesta versão Cooper S significam um acréscimo de 6500€ mas alguns são verdadeiras mais valias no comportamento e conforto. Para além disso. a cor e as jantes exclusivas, os faróis auxiliares em LED e as faixas no capot alusivas à versão, juntamente com as superfícies interiores e o volante desportivo em pele exclusivo compõem o apelativo conjunto.



1998 cm³

280 Nm

192 cv

6,7 _s

235 km/h

5,7 I/100 km 7,1 I/100 km

129 g/km



31 750

42 409



Comportamento Qualidade



Preço com opcionais



VEJA MAIS AQUI



...E OS 70 ANOS!

ABARTH 595C ESSEESSE 70

Comemorando os 70 anos sobre a fundação da marca criada por Carlo Abarth, surge-nos mais uma edição especial do pequeno escorpião na estirpe mais venenosa possível. Cuidado com o 595C Esseesse, não se conhece ainda o seu antídoto!

á nomes, e às vezes siglas, que transportam em si memórias de outros tempos que perduram no imaginário de cada um e que se conservam ao longo dos anos atingindo como que um culto. O nome e a marca Abarth é um desses casos bem como as siglas 595 ou Esseesse que depressa se revelaram um sucesso junto dos entusiastas. Em estilo de homenagem, este Abarth 595C Esseesse edição especial 70 anos é também uma montra de equipamentos de performance, reunindo o melhor de cada área para um cocktail que desperta os sentidos e nos convida a acelerar.



Do escape Akrapovic em fibra de carbono com uma sonoridade soberba, aos travões Brembo com discos perfurados e ventilados que garantem um alinhamento das pastilhas com os discos, dispersando o calor e aumentando a capacidade de travagem, ao filtro de ar BMC que dá um melhor respirar ao motor 1.4 turbo, sem esquecer as suspensões KONI FSD que ao mesmo tempo que o tornam desconfortável lhe conferem um comportamento digno de um desportivo. A cereja no topo do bolo poderá ser o autoblocante mecânico (opcional por 1900€) que nos transmite cada vez mais confiança, ou as baquets Sabelt com as costas em carbono. As jantes de liga leve Supersport de 17" especiais em branco e o kit estético que inclui os autocolantes laterais e mais alguns pormenores compõem o conjunto que é facilmente o centro das atenções.

cidades em posição excecional, ainda que pouco preciso. A posição de condução é o único ponto verdadeiramente criticável, herdado do modelo que lhe deu origem. Pouco há a fazer, mas nem as extraordinárias baquets Sabelt parecem assentar bem já que a posição da parte inferior é fixa e demasiado inclinada. Ainda assim vale a pena espicaçar o escorpião, ligando o botão Sport que altera a resposta da direção, o acionamento do controlo de tração e estabilidade e a resposta do motor 1.4 l na sua versão mais potente com 180 cv. A disponibilidade deste é fenomenal, ainda que se queira a trabalhar entre as 3000 e 4000 rpm, regime ideal da pressão do turbo.

O 595 Esseesse é espontâneo e tem um som viciante

Todos estes nomes sonantes do mundo automóvel e da competição unidos num só pacote, só podia significar um valor considerável. Não deixam de ser 40 mil euros por um Fiat 500, mas numa versão muito especial que representa um pedaço de história e que garante muita emoção ao volante.





250 Nm BINÁRIO MÁXIMO 180 cv



6,7 s

225 km/h



6 I/100 km COMBINADO 10 I/100 km

171 g/km



35 750

39 700



Disponibilidade motor



Preço

Posição de condução



VEJA MAIS AQUI





oi precisamente no ano em que celebrou os seus 50 anos de atividade, que a Matos & Prata inaugurou a sua nova concessão na zona industrial da Covi-Ihã. Foi lá, no moderno espaço BMW Motorrad, que levantámos a "nossa" BMW F 850 GS para este ensaio. Antes disso, um passeio de final de tarde com a R nine T, uma mota que seduz e nos faz desfrutar de cada curva de uma forma poderosa com o seu motor boxer bicilíndrico. É, sem dúvida, uma extraordinária mota para aproveitar os tempos livres. mas como esses cada vez mais escasseiam, pegámos na F 850 GS e fizemo-nos à estrada. À estrada e fora dela, já que a F 850 GS pertence àquele segmento de mota, cada vez mais na moda, com uma versatilidade acrescida e que permite outras andanças... Não foi, no entanto, por aí que começámos o nosso contacto com este novo modelo. Em estrada fomos adquirindo o tato dos comandos, que já são muitos, e tirando-lhe as medidas e o peso. É um facto que depois de poucos quilómetros estamos familiarizados com a mota.

É consideravelmente alta, vocacionada para condutores de média estatura. Os restantes não devem abdicar das opções a nível de banco e suspensão que permitem uma altura inferior, ainda que a suspensão seja regulável em altura. Antes de usarmos o cruise control em auto estrada, fomos explorando o novo motor de 850 cm³ em estrada mais encadeada. Mais do que os 10 cv adicionais face ao anterior modelo (num total de 95 cv), o novo bloco destaca-se por uma disponibilidade e entrega tais, que nos faz deixar imediatamente de lado as comparações. Consoante a convicção com que se roda o punho e o modo de condução selecionado (Road, Rain, Dynamic e Enduro), a F 850 tanto entrega a potência e binário de uma forma progressiva e suave, como explosiva e determinada, revelando uma personalidade que desconhecíamos, revelando-se uma mota









inteiramente nova. Com um centro de gravidade mais apurado e um novo quadro torna-se mais ágil e fácil de levar.

As suspensões revelam uma boa afinação, ajudadas pelo evoluído e útil sistema Dynamic ESA com regulação eletrónica, mais um opcional incluído em um dos vários packs disponíveis. Bem ao estilo da BMW, tudo se paga e aumenta consideravelmente a fatura final, tal como conhecemos dos automóveis. O conforto e a estabilidade em estrada a velocidades mais altas merece também nota positiva.

O Quick Shift é imprescindível para uma condução rápida e empolgante

Depois, esta nova geração de motos do construtor alemão, marcam a chegada dos sistemas de info-entretenimento às duas rodas, com um ecrã TFT a cores de 6,5" que integra uma panóplia de informações e funções, que vão desde indicações GPS, a seleção de contactos para chamadas, ou indicações referentes à mota, como pressão dos pneus, temperaturas, médias, etc. Tudo operado através do anel rotativo no punho esquerdo e funcionando sempre em conjunto com um smartphone emparelhado com a mota que envia, por exemplo, o destino do sistema e navegação.

A travagem é suave e exige uma abordagem mais forte para "morder" com força, o que se sente acima de tudo em fora de estrada, se guisermos começar a tirar partido de toda a evolução tecnológica aplicada pelo construtor. Infelizmente, os modos avançados (PRO) só são desbloqueados após os 1000 km, mas permitem configurar a resposta do motor, do ABS, e do controlo de tração. A experiência mais intensa por maus caminhos ficará assim para mais tarde. No final do nosso teste, e antes de entregar a mota para a revisão dos 1000 km, o computador de bordo marcava um consumo de 4,7 l / 100 km. Esta nova F 850 GS consegue o melhor de vários mundos, entre o trânsito citadino do dia-a-dia, a viagem mais longa, para a qual as malas laterais são imprescindíveis, ou ainda o passeio com os amigos na descoberta de aventura e adrenalina. Se ainda não conhece esta nova geração de motas, vale a pena uma visita ao concessionário Matos & Prata na Covilhã. IIIII

RESUMO:

Tempo Condução: 18h 20m

Distância: 987 km

Velocidade média: 70 km/h

Consumo médio: 4,7 l/100 km



MARCAR A DIFERENÇA!

DS 3 CROSSBACK

Depois de um período com um rumo algo questionável e simultaneamente incompreensível, a DS assumiu-se como marca premium do grupo com uma estratégia muito bem definida. O DS 3 Crossback é prova disso.

epois de provas dadas com o DS 7 Crossback, e numa altura em que o segmento SUV é aquele que mais vende, não há que inventar muito mas sim oferecer o mesmo tipo de características mas num pacote diferenciador, seja pela presença e imagem com linhas arrojadas e modernas. seja pela qualidade e até requinte de quem procura algo melhor, independentemente do segmento. No interior sentimo-nos agradavelmente confortáveis e num ambiente requintado. Os bancos em pele com o padrão em losangos contribuem para o conforto, bem como uma suspensão que sabe filtrar as irregularidades apesar das enormes jantes de liga leve de 18". Os materiais agradam, tanto à vista como ao toque e, para que não houvesse rigorosamente nada a apontar, bastava que a zona inferior do habitáculo, nomeadamente nas portas, acompanhasse todo o resto. A pele, as costuras, e a maioria dos botões por toque compõem um interior declaradamente

premium e tecnológico, onde o pormenor foi tido em conta..

Ao volante, nada a apontar ao modelo francês, com uma condução que agrada em tudo, incluindo a caixa automática de oito velocidades com um funcionamento exímio e bom escalonamento. O volante tem uma boa pega, a direção tem uma relação de precisão/conforto bem conseguida, o que dinamicamente também lhe atribui um bom posicionamento.

Os modos de condução, Eco, Normal e Sport, estão bem diferenciados, e o motor 1.2 Puretech nesta versão de 155 cv é bem mais expedito, embora também mais "guloso". Para completar o conjunto o sistema de info-entretenimento é fácil e tem tudo o que é necessário. Atrás, o DS 3 Crossback beneficia de cinco portas para facilitar o acesso e o espaço é francamente aceitável para o segmento com uma habitabilidade até superior ao esperado, pecando apenas por uma visibilidade reduzida e pela ausência de ligações USB para carregamento de

dispositivos móveis. Se contra factos não há argumentos, é um facto que o DS 3 Crossback revela um conjunto diferenciador.





ENTRE AS LINHAS...

A vida é feita de nadas: De grandes serras paradas À espera de movimento; De searas onduladas pelo vento.

Miguel Torga



rnt.pirn

história ensina-nos únicos momentos de um patriotismo sublime, sempre em redor da consolidação de territórios. Ao longo do tempo, a história de Portugal envolveu-se em episódios construídos em palcos geográficos definidos pela diferença de estratégia no terreno. As Invasões Francesas não foram caso único, mas marcaram a construção de um sentimento de pertença em territórios variados, como é o caso da região oeste, junto a Torres Vedras.

Pegámos num mapa e num livro de História e fomos à descoberta de uma região que contribuiu para mais um dos episódios da construção do território nacional. À semelhança do que afirma o poeta, a região seduz pela beleza natural onde as colinas bordejam a costa atlântica e se envolvem em ondulados que dão cor a uma paisagem única.

Saímos da Serra do Socorro, junto da ermida. Lá do alto, a vista gira em redor de horizontes que nos fazem entender um pouco das circunstâncias geoestratégicas aguando das Invasões Francesas. Para lá de um conflito europeu latente, os episódios das Invasões deixaram sinais não só no território como nas gentes. São marcas profundas que deram o mote ao recuo de Bonaparte. A construção da linha defensiva conhecida por "Linhas de Torres" constituem um sistema militar defensivo que tem tanto de complexidade como de eficácia. Wellington, Fletcher e Neves da Costa delinearam uma estratégia de defesa aproveitando os obstáculos naturais para protegerem a capital. Foram obras militares que se traduziram em fortificações no cimo de colinas que se estendiam do Atlântico até ao Tejo. Ao todo, construíram-se cerca de 150 fortificações com 600 peças de artilharia defendidas por 140 000 soldados, uma arquitetura militar de referência.



Hoje, ficam as memórias de um tempo que se pode descobrir ao virar da curva. A ermida da Sra. do Socorro, lá no alto da serra, terá sido uma mesquita, convertida que foi a templo cristão por D. Afonso Henriques. De arquitetura simples, a capela exibe uma nave única com capitéis com temática náutica e azulejos alusivos aos quatro evangelistas bíblicos. A romaria realiza-se a 5 de agosto. Neste local, existe um exemplar do telégrafo, o sistema de comunicação por excelência que importa descobrir.

O trajeto que propomos é muito acessível a qualquer SUV. Fica, apenas, a ressalva se a chuva fizer a aparição. O piso escorregadio poderá provocar situações indesejadas. Para companheiro de viagem, escolhemos o novo VW

Touareg. Aventureiro por natureza, não esconde um ar aristocrático. Mercê de um chassis robusto e de um conjunto de novas tecnologias, o Touareg exibe uma postura de excelência, quer em estrada quer numa aventura até mais exigente. Com um interior luxuoso a privilegiar o conforto, somos brindados por um dos maiores ecrãs atualmente disponíveis na indústria. É através dele que controlamos tudo no automóvel. Em estrada a postura assume-se com a relevância de um comportamento exemplar, com um controlo perfeito dos movimentos da carrocaria onde a eficiência dinâmica se combina com o conforto, na qual a opção de suspensão pneumática e quatro rodas direcionais potencia a mobilidade. Fora de estrada, a eficiência da unidade motriz, associada à caixa de oito relações e do sistema de tração 4Motion e a possibilidade de se optar pelo pacote off road permitem a tranquilidade necessária para enfrentar os mais desafiantes trilhos. E aqui vale a pena desfrutar do modo off road. nos vários disponíveis.



Saídos da Serra do Socorro, descemos a montanha íngreme. Vamos em direção à tapada de Mafra. A paisagem serpenteia-se entre montes e vales, aqui e ali recortada por velhos moinhos. Passamos pelo



ONDE DORMIR:

Hotel Dolce Campo Real Ouinta dos Machados

ONDE COMER:

Hotel Dolce Campo Real Taberna 22 O Barração





PÁG № 03

ATT!!! PÔR KM A ZERO

PÁG Nº 04

forte da Enxara a caminho de Vila Franca do Rosário. Antes de entrarmos de novo em terra, surge a placa do Centro de Recuperação do Lobo Ibérico, criado em 1987. Pode fazer um pequeno desvio para uma visita que vale a pena, e talvez conhecer o Lobito, o Lobo Ibérico adotado pelo Clube Escape Livre em 2016.



E o caminho aproxima-se da Tapada. A Real Tapada de Mafra foi criada em 1747 com o objetivo principal de um espaço de recreio venatório do Rei e da corte, apesar de ter sido com D. Luís e D. Carlos que o espaço conheceu o auge como parque de caça. A área da Tapada exibe uma grande potencialidade cinegética e de lazer onde espécies de flora e fauna são preservadas e onde se convive numa afinidade invulgar.

Esta é uma sugestão apetecível numa região que oferece um mundo de sabores entre a serra e o mar, ali tão perto. Entre uma caldeirada de peixes e umas favas estufadas com entrecosto e enchidos, rematado com um rico pastel de feijão e regado com uma boa pinga do Oeste, o repasto promete.



OBSERVAÇÕES	DIREÇÃO	TOTAIS	PARCIAIS	NOTA
1- Portaria Hotel Doloe Campo Rea PÔR KM A ZERO DIR. SERRA DO SOCORRO	NM AZERO	0,000	0,000	1
	CADRICEIRA	0,700	0,700	2
SEGUE ESTRADA PRINCIPAL	三	1,100	0,300	3
DIR. SERRA DO SOCORRO		1,200	0,200	4
1 - Serra do Socorro DEIXA EN SOBE ASFALTO ESTREITO DIR. SERRA DO SOCORR	Δ	1,500	0,300	5
PÔR KM A ZERO ENTRA E SOBE ESTRADÃO	SMA 2000	1,700 0,000	0,100	6
ATT!!! SUBIDA ÍNGREMI CONTINUA ESTRADÃO	*	1,000	1,000	7
CONTINUA A SUBIR ESTRADÃO	*	1,700	0,100	8

ATO	PARCIAIS	TOTAIS	DIREÇÃO	OBSERVAÇÕES
1	0,500	2,200	* √1/ \$	1 - Placa informativa SENHORA DO SOCORRO ADMIRE A PAISAGEM
_	0,000	0,000	км.а.25910	PÔR KMS A ZERO POUCO DEPOIS DESCE EMPEDRADO
2	1,700		71	JÁ EM ASFALTO
_		1,700		
,	2,000		- Ot	
3		2,000		
	0,050		1 \A	1 - S. Sebastião SEGUE ESTRADA
4		2,050		PRINCIPAL
	1,550			
5		3,600		
-	1,400	5.100	\	1 - Placa Enxara dos Cavaleiros
6	1,400	5,100		SEGUE ASFALTO
7	0,600	5,900	4	ENTRA TERRA
	0,000	0,000	RM A ZEPIG	PÔR KM A ZERO
	0,800	-,	1/7	1 - Moinho SEGUE P.P.
8		0.800	*1	SEGGE 1.1.



0.200 DESCE P.P. 1.000 CONTINUA P.P. 2 1.800 3 CONTINUA P.P. 0.100 4 5 0,050 @₁ ['] 6 2,700 0,100

2,800 0.100 2,900

0,000 0,000

pág № 02

NOTA	PARCIAIS	TOTAIS	DIREÇÃO	OBSERVAÇÕES
1	0,700	0,800	VILA FRANCA DO ROSÁRIO	
2	0,300	1,000		1-Espelho ATRAVESSA PELA RUA PRINCIPAL
3	0,400	1,400		ENTRA E SEGUE EN8
4	1,300	2,700		DIR. PICÃO DIR. CENTRO DE RECUPERAÇÃO DO LOBO IBÉRICO
5	0,400	3,200	PICÃO	
6	0,700	3,900	+++	SOBE EMPEDRADO DIR. LOBO IBÉRICO
7	0,200	4,100 0,000		LOBO IBÉRICO PÔR KM A ZERO SOBE ASFALTO DEGRADADO POUCO DEPOIS TERRA
8	0,800	0.800	+114	ENTRA E DESCE ASFALTO

NOTA	PARCIAIS	TOTAIS	DIREÇÃO	OBSERVAÇÕES
1	0,400	1,200		1 - Quinta do Lago CONTINUA ASFALTO
2	0,100	1,300	1 1 2 × 1 × 1	1 - Estrada Mato Grande 2 - Subida em cimento PÔR KM A ZERO ENTRA TERRA
3	0,100	0,100		SOBE P.P.
4	0,100	0,200	*	
5	0,600	0,700	+	DESCE P.P.
6	0,600	1,300		
7	0,100	1,400		ENTRA E SEGUE ASFALTO
8	1,700	3,200	* 🗂 "	ENTRA TAPADA DE MAFRA

pág № **05**

TO Podo Terreno



VEJA MAIS AOUI

O todo terreno não só nos está nos genes, como também está na génese do Clube Escape Livre, que em 1990 estreou-se na organização do primeiro passeio todo terreno monomarca em Portugal. Dos modelos 4x4 que ensaiamos ao longo do ano estes destacaram-se pelas capacidades em sair fora de estrada, impressionando pela forma como nos levam bem para lá do asfalto e nos proporcionam momentos inesquecíveis de pura aventura e adrenalina. Há que aproveitar, afinal apenas 0,2% do planeta Terra está alcatroado! Estes são os nossos quatro magníficos de 2019.

S

Suzuki Jimny: Abrimos o ano em grande, com o pequeno mas destemido Suzuki Jimny. Fiel ao chassis de longarinas e travessas, o modelo surpreendeu pela capacidade de progressão fora do asfalto. Os pneus mais estreitos e o baixo peso ajudam mas a agilidade do Jimny vai bem para lá do que imaginávamos. Sem demasiadas eletrónicas, o Jimny é um companheiro fiel e que vai onde for preciso, nem que para isso se tenha que usar a caixa de redutoras com comando manual, bem à antiga. Com ângulos de todo terreno de humilhar alguns bem maiores e mais caros, o Jimny é a prova de que o tamanho... não importa! É pequenino, mas está nos melhores!

+ Robustez. Curso da suspensão. Consumos. €24811

Jeep Wrangler Rubicon: O modelo dispensa apresentações, mas foi totalmente renovado. Manteve todos os atributos de referência, e melhorou em todos aqueles que eram criticáveis. O novo motor 2.2 l bem como a caixa automática de oito velocidades foram uma evolução imprescindível. Na versão Rubicon, o Wrangler deixou-nos de queixo no chão pela indiferença com que foi transpondo todos os obstáculos e desafios que lhe propusemos. Tem características únicas como a carroçaria desmontável, ou nesta versão, os diferenciais eletrónicos e a barra estabilizadora desconetável, para além dos pneus específicos. Um brinquedo para gente grande!



+ Capacidade de tração. ADN. Equipamento. € 59 500

Mercedes-Benz G350: É, indiscutivelmente, um ícone da indústria automóvel, e que já nada tem a provar a ninguém. É um dos ensaios que mais recordamos, pois não é todos os dias que podemos pôr à prova as capacidades todo terreno de um Classe G, falamos por exemplo dos três bloqueios dos diferenciais. Mas as aptidões são de tal forma natas, que raramente é preciso recorrer à eletrónica, ainda que esta seja capaz até de o desenterrar de uma duna! A posição de condução e a sensação de invencíveis que temos ao volante do G é única e indescritível, para além de um conforto mergulhado no luxo e na tecnologia. Que saudades daquele bater de porta!

+ Eletrónica. Força. Robustez. Conforto. Imagem. €184 501

Ford Ranger Raptor: Se o ano começou em grande, o que dizer do ensaio que mereceu destaque na capa desta edição? Foi talvez a melhor surpresa do ano nesta área. A Raptor finalmente chegou à Europa, e a espera valeu a pena. As suspensões FOX Racing são inacreditáveis e quanto mais quentes, melhor trabalham. A carroçaria mantém-se sempre paralela à estrada, seja qual for o andamento. O chassis é muito controlado apesar das dimensões imponentes e não faltam sequer uns bancos desportivos para "brincar" aos ralis. Passam-se horas ao volante deste "pequeno" monstro, sem pinga de suor dada a facilidade com que se deixa levar.



+ Suspensão. Equipamento. Motor+caixa. Pneus. Imagem. € 63 929



*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 (I/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.



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



Mercedes-Benz



NISSAN INTELLIGENT MOBILITY

NOVO NISSAN

O CROSSOVER COUPÉ











CÂMARA INTELIGENTE