

ESCAPE

magazine

LIVRO

REDWAN
2021



ARC SPORT

AGENDA 2021
ESCAPE LIVRE

VOLVO V60
VS
PEUGEOT 508

FRANCISCO
CARVALHO

ENTREVISTA
HÉLDER PEDRO
ACAP

ROTEIRO
PENELA



EQA

PARA UMA NOVA GERAÇÃO.

EQA. O novo SUV citadino elétrico da Mercedes-EQ.
Com autonomia de até 426 km e possibilidades de carregamento inteligentes.

Descubra-o no seu Concessionário Oficial Mercedes-Benz
ou em [mercedes-benz.pt](https://www.mercedes-benz.pt).



 FALE CONNOSCO
808 200 699

 ADQUIRA ONLINE
[mercedes-benz.pt](https://www.mercedes-benz.pt)

Consumo de energia em kWh/100 km (combinado):
19,1 – 17,7; emissões de CO2 em g/km (combinadas): 0.

ESCAPE livre

Produção: Organizações Escape Livre, SA

Redação: Luís Coelho, Luís Celínio

Colaboradores: Nuno Antunes, António Catarino, Rui Ramos,
Pinto Moreira, Daniela Jacinto, Pedro Roriz, Artur Coelho

Capa: Redwan Cassamo

Fotografia: Escape Livre, João Cortesão, Daniel Margarido,
Hugo Figueira

Vídeo: Daniel Miranda, Zero Graus

Publicidade: Rua Marquês de Pombal, 45 – 2º

6300-728 Guarda

Tel. 271 205 285 / 967 899 449

escapelivre@escapelivre.com

www.escapelivre.com

Impressão: Ligação Visual

Tiragem: 15.000 exemplares

Suplemento nos Jornais "A Guarda" e "Diário de Coimbra"

Nº de Depósito Legal: 292878/09

Esta edição foi escrita segundo o novo acordo ortográfico.

Acompanhe-nos nesta viagem:



fb.com/escapelivre



@clubeescapelivre



Não percamos tempo

Luís Coelho

Ainda há muitas estradas por percorrer. Haja tempo e saúde, haverá sempre vontade de partir à descoberta de novos caminhos e de novos lugares. Se não for hoje, será amanhã.

Mas, por mais difíceis que sejam os tempos, é imperativo continuar a celebrar as boas notícias e, nesta edição, orgulhamo-nos de comemorar com os nossos leitores o 22º aniversário da Escape Livre Magazine! Um projeto que continua a crescer, com muitos parceiros deste lado e, claro, consigo desse. Mas apesar do aniversário ser da casa, também temos um presente para si!

Trata-se da nova aventura todo terreno do Clube Escape Livre, com estreia marcada para 2022, e que irá seguir a rota do elefante Salomão, de Lisboa até Figueira de Castelo Rodrigo. Esta viagem histórica, imortalizada nas palavras de José Saramago no livro "A Viagem do Elefante", acompanha o percurso de um elefante que o Rei de Portugal oferece a seu primo, Arquiduque da Áustria.

Mas, até 2022, ainda há muitos quilómetros de estrada (e fora dela) para percorrer. Por isso, aproveitámos o segundo período de confinamento para reorganizar o calendário de atividades do Clube Escape Livre para 2021, que poderá ficar a conhecer ao pormenor nesta revista. Fica desde já o convite para se juntar a nós e desconfinar em segurança numa das muitas aventuras que lhe propomos.

Aproveite também para conhecer melhor a ARC Sport, a equipa de competição por detrás de grandes campeões nacionais e que conta no seu palmarés

com vários títulos nacionais absolutos e em diversas categorias, numa reportagem exclusiva da Escape Livre Magazine às instalações da equipa em Aguiar da Beira.

Nas páginas desta revista, traçamos ainda a biografia desportiva de um dos melhores pilotos da cidade da Guarda, Francisco Carvalho, na prosa do jornalista Pedro Roriz.

Pelo caminho, sempre ao volante de automóveis extraordinários, ficámos a conhecer os vinhos do coletivo 2.5 Vinhos de Belmonte, os encantos do Hotel Turismo de Trancoso e a arquitetura gourmet do restaurante Entre Portas, em Pinhel.

Entre viagens, tempo para uma conversa com Hélder Barata Pedro, Secretário-Geral da ACAP, sobre os desafios do setor automóvel num futuro pós-pandemia e, em mais um minucioso comparativo Escape Livre, Volvo V60 e Peugeot 508 SW apresentam as suas armas em duelo.

Fechamos com a habitual pausa para café, na companhia de António Catarino, e é com muito orgulho que contamos novamente com o talentoso traço de Redwan Cassamo na capa da Escape Livre Magazine.

Deixo agora que as próximas páginas lhe contem as histórias das nossas viagens e despeço-me com a certeza de que, depois de um inverno exageradamente rigoroso para todos, a primavera que chegou venha abrir as portas das nossas casas ao começo de um novo ciclo. Como escreveu o nosso Nobel da literatura, "não tenhamos pressa, mas não percamos tempo". Por isso...

...aceite o convite do Clube Escape Livre e, em estrada ou fora dela, aventure-se pelos caminhos por descobrir de Portugal.

8



Escape Livre 2021

Agenda

Descobrir novos caminhos

12



Caminho de Salomão

Novidade

A nova aventura
Escape Livre

20



Francisco Carvalho

Perfil

ADN de campeão

28



ARC Sport

Reportagem

Competir está-lhes no sangue

38



Viajantes de luxo

Comparativo

Volvo V60 contra Peugeot 508

48



Helder Pedro

Entrevista

Os próximos desafios da ACAP

52



Hotel Turismo de Trancoso

Hotel

A qualidade de vida do Interior

58



2.5 Vinhos de Belmonte

Vinhos

O renascer de um terroir único

64



Entre Portas

Restaurante

A sétima porta das muralhas

70



Penela

Roteiro

Um passeio no coração de Portugal



2021 ESCAPE LIVRE

Todos a bordo!

11º Raid do Bucho e Outros Sabores

7-9 maio

Pelos magníficos trilhos do Vale do Mondego, esta aventura promete abrir o apetite dos aventureiros a caminho da festa e almoço do Bucho, na Freineda.

Aventureiros de norte a sul do país, juntam-se numa caravana de 4x4 e SUV 4x4 que irá partir do Hotel VanGuarda, passando pelos concelhos da Guarda, Gouveia e Almeida, revelando os segredos do interior do país e visitará, entre outros locais emblemáticos, o Museu dos Lanifícios dos Meios e o Museu da Miniatura Automóvel de Gouveia.



Classic Cars Tour

18-20 junho

Juntamos a beleza de automóveis clássicos e desportivos a um percurso magnífico, num pelotão com autênticas jóias que orgulhosamente mostram que ainda aí estão para as curvas.

Este ano, o Classic Cars Tour parte do magnífico Longroiva Hotel Rural & Termal SPA e visita os municípios de Trancoso, Mêda, Vila Nova de Foz Côa, Figueira de Castelo Rodrigo, Pinhel e Guarda. Entre etapas, oportunidade de conhecer a região e provar as suas famosas, e deliciosas, iguarias.

8º Aniversário Cápsula do Tempo Guarda 2050

1 julho

Dia 1 de julho celebramos o 8º aniversário da Cápsula do Tempo – Guarda 2050 com novo programa, de olhos postos nos novos desafios da cidade e do interior do país.

Em 2021, as celebrações começam com a plantação de uma nova árvore no Jardim do Tempo e culminam numa conferência com a presença de diversas personalidades que se juntam ao público para debater o futuro da região.



Guarda Racing Days

10 e 11 julho

Os dias mais velozes da cidade mais alta estão de volta e prometem muita animação, adrenalina e máquinas potentes a deslizar pelo emocionante percurso da prova.

Com a presença dos melhores pilotos nacionais e regionais a competir em quatro categorias: Ralis, Todo Terreno, Off Road e SSV, o conjunto de manobras, a velocidade e o roncar dos motores voltam a garantir dois dias de grande espetáculo desportivo na cidade da Guarda.



XXII Slalom de Castelo Rodrigo

24-25 julho

Os melhores pilotos e as suas ágeis máquinas regressam à prova rainha em Figueira de Castelo Rodrigo.

O fim de semana desportivo integra duas provas, em dois dias, do Campeonato de Portugal de Perícias, e ainda um espetáculo noturno de sprint, com um novo percurso, muita velocidade e algumas acrobacias. Uma magnífica oportunidade para ir até Figueira de Castelo Rodrigo conhecer também os encantos desta vila portuguesa.

Nos Caminhos das Gravuras Rupestres

28-29 | 30-31 julho e 1-2 | 3-4 agosto

As gravuras rupestres do Vale do Côa dão o mote e, ao longo de quatro datas possíveis, em julho e em agosto, restritos grupos de até 20 pessoas irão poder desfrutar de um incrível e muito variado programa de dois dias na região.

Depois de um passeio todo terreno, a visita às gravuras faz-se de caiaque, numa merecida experiência depois do tempo de confinamento, e apenas possível com a colaboração dos guias do Museu do Côa.



CAMINHO DE SALOMÃO

Off Road

A viagem do elefante chega em 2022

Existiu, no século XVI, um elefante que caminhou de Lisboa a Viena, para ser oferecido pelo Rei de Portugal, D. João III, ao seu primo, Maximiliano II, Arquiduque da Áustria. A estória foi contada por José Saramago no livro "A Viagem do Elefante" e, em 2022, o Clube Escape Livre vai recriá-la num passeio de todo terreno icónico, de Lisboa a Figueira de Castelo Rodrigo, percorrendo os trilhos das pegadas do elefante Salomão.

Este novo passeio do Escape Livre, em parceria com o projeto Viagem do Elefante - Rota Turística Literária da Associação de Desenvolvimento Regional Territórios do Côa, estreia em 2022 e brevemente poderá consultar o programa desta aventura em escapelivre.com



HYBRID

NOVO

SWACE

Com tecnologia Full Hybrid

Desde
28.348€*



Circule com estilo

O Suzuki Swace é espaçoso, elegante e eficiente. Combina ambos os motores graças ao seu sistema híbrido e **reduz o consumo de combustível** ao mesmo tempo que desfruta de uma condução mais limpa. Para além disso sinta a tranquilidade de viajar num automóvel **equipado com os mais avançados sistemas de segurança**.

Consumo combinado WLTP (l/100 km): 4,5. Emissões CO₂ WLTP (g/km): 103.

*PVP recomendado válido no Continente para a versão Suzuki Swace 1.8L GLE Híbrido. Campanha válida até 30/06/2021. PVP inclui imposto sobre veículos, transporte, IVA e campanha comercial. Não inclui despesas administrativas, taxas e pintura metalizada. A imagem do veículo não corresponde ao valor mencionado.



www.suzukiauto.pt

100th ANNIVERSARY

Suzuki recomenda
MOTUL



Dar neve a Lisboa

6 e 7 agosto

Com a tradição e experiência todo terreno do Escape Livre, vamos recriar, nos dias de hoje, a tradição secular de, em agosto, levar neve da Serra da Estrela até ao Rei em Lisboa, para fazer gelados para a corte!

Depois da recolha da neve da Serra da Estrela, o transporte será assegurado com a potência dos modernos cavalos de veículos todo terreno até à Moita, onde embarcará nos barcos da Marinha do Tejo até ao seu destino final, nos Cais das Colunas, em Lisboa.

Drift de Pinhel

21 e 22 agosto

Os motores voltam a roncar na cidade falcão e os pilotos nacionais e internacionais disputam a Taça Internacional e o Campeonato de Portugal de Drift.

O programa de dois dias de adrenalina volta a integrar uma prova noturna no sábado, dedicada à Taça Internacional e, ao longo do fim de semana, conta com os habituais treinos livres, qualificações e batalhas. A aposta continua ainda em promover vários momentos de convívio entre pilotos como tem sido habitual no Drift de Pinhel.



10ª Aventura Dacia 4x2

27-29 agosto

A beleza das paisagens do Douro e a sua história milenar esperam os intrépidos condutores Dacia em novo (re)encontro, cheio de desafios e aventuras.

Das vinhas às gravuras rupestres, da natureza à arquitetura e ao Museu do Côa, o passeio parte do Hotel Turismo de Trancoso e atravessa os concelhos de Trancoso, Méda, Vila Nova de Foz Côa, São João da Pesqueira e Régua. Pelo caminho, iremos descobrir a sua história, cultura e provar os seus cobiçados néctares e a sua vasta gastronomia.



Termas Centro Classic Cars

10-12 setembro

Há poucos passeios tão requintados como partir à descoberta do luxo da rede Termas Centro ao volante de belos automóveis clássicos e desportivos.

Durante três dias, os participantes terão oportunidade de conhecer várias estâncias termais emblemáticas, bem como as principais atrações turísticas, culturais e paisagens em redor. Sem esquecer, como aliás não poderia deixar de ser, a rica gastronomia do Centro de Portugal que irá fazer as delícias de todos os presentes.

Mercedes-Benz 4MATIC Experience Caminhos de Santiago

1-5 outubro

Em 2021, o primeiro ano Santo depois de um interregno de 11 anos, a Porta Santa da Catedral de Santiago de Compostela já se encontra aberta aos peregrinos. Percorrer o Caminho de Santiago, visitar a Catedral e poder entrar pela Porta Santa é a aventura mais marcante do Clube Escape Livre e que, neste ano tão especial, é um exclusivo para os proprietários Mercedes-Benz com tecnologia 4MATIC.



XVIII Off Road Bridgestone | First Stop Centro de Portugal

15-17 outubro

Neste passeio exclusivo para sócios do Escape Livre e do ACP, fazemos uma viagem pela história do centro do país, da sua importância estratégica e militar ao seu vasto património religioso e cultural e à sua deliciosa gastronomia.

Do Duecitânia Design Hotel, em Penela, aventureiros ao volante de veículos 4x4 de todas as marcas, vão partir à descoberta dos concelhos de Penela, Lousã, Soure e Montemor-o-Velho.



Pelos caminhos de Portugal

Percorrer Portugal pelas magníficas estradas nacionais que passam pela região da Beira Interior é o novo desafio do Clube Escape Livre. Viagens emocionantes, ao volante de um SEAT, com muitos quilómetros para descobrir o melhor do nosso país.

Fora da monotonia das autoestradas e vias rápidas, as curvas e contra curvas das estradas nacionais prometem momentos de verdadeiro prazer de condução e muitas emoções para viver. Estão à nossa espera cidades, vilas e aldeias históricas, monumentos, hotéis e restaurantes, lugares com estórias e muita história, cultura, saberes e sabores. E nós vamos contar tudo em escapelivre.com, com roteiros detalhados que lhe vão deixar a "papinha" toda feita para os refazer a seu bel prazer.

Para dar início a esta aventura, escolhemos a N18, com o seu quilómetro zero na cidade da Guarda e que nos leva até Ervidel, no Alentejo. Fiquem atentos!

Descubra as Rotas de Portugal
em www.escapelivre.com





Oásis da Serra da Estrela

EXCLUSIVO PARA RESERVAS EFETUADAS EM:
HOTELALAMBIQUE.COM





She's Mercedes Off Road Experience

A Serra da Estrela aguarda as condutoras da marca alemã para um fim de semana único.

12-14 novembro

Lançado em 2015, o projeto She's Mercedes persegue a ideia fundamental de oferecer às mulheres a oportunidade de expandirem as suas próprias redes de contactos, bem como de se inspirarem e fortalecerem mutuamente em eventos exclusivos.

Em Portugal, o projeto conta já com quatro anos de iniciativas de partilha de experiências únicas com a marca em eventos como o She's Mercedes Off Road Experience, organizado pelo Clube Escape Livre.

Sempre em constante evolução, e procurando desafiar as condutoras Mercedes-Benz a irem cada vez mais longe, em 2021, pela primeira vez, o She's Mercedes Off Road Experience oferece um fim de semana completo de aventuras.

O magnífico H2otel Congress & SPA serve de base para este encontro anual de condutoras Mercedes-Benz, onde vão poder usufruir de toda a oferta deste espaço, e de onde irão partir para os trilhos que as irão levar à montanha mais alta de Portugal Continental e por à prova a perícia das participantes, bem como a tecnologia 4MATIC da marca alemã.

5º Raid TT Vinhos Beira Interior

Um fim de semana para celebrar a Cidade do Vinho 2021.

19-21 novembro

A fechar o calendário de 2021, está o 5º Raid TT Vinhos da Beira Interior, no âmbito da grande feira de vinhos da região, que a cidade de Pinhel acolhe todos os anos.

Este ano brindamos os participantes com um novo percurso, de paisagens outonais espetaculares, que leva a caravana a visitar e a descobrir um pouco mais do vasto património cultural, histórico e gastronómico desta região da Beira Interior.

No ano em que celebra 251 anos como cidade, as melhores unidades hoteleiras de turismo de Pinhel acolhem a comitiva de veículos 4x4 e SUV 4x4 de todas as marcas, num fim de semana que se pretende de convívio e descoberta.

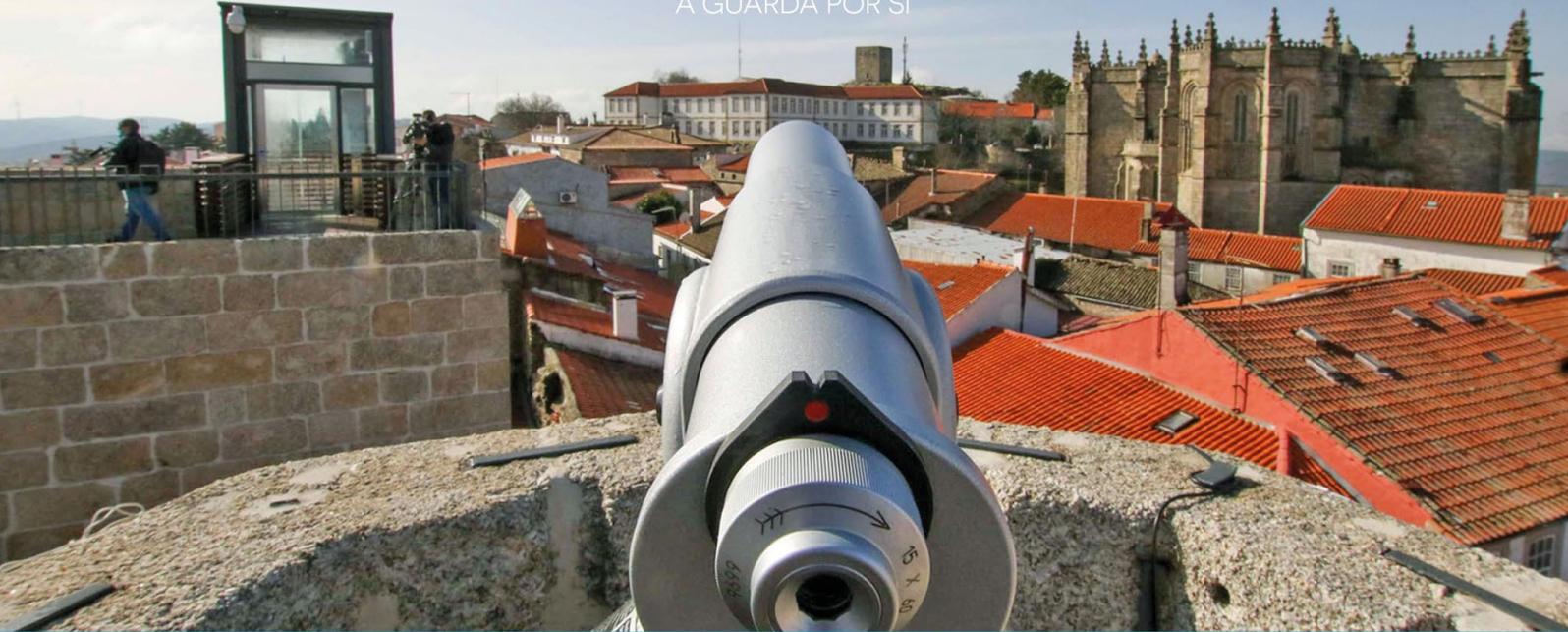
A prova dos melhores néctares da Beira Interior, em conjunto com a presença dos melhores especialistas e produtores de vinho da região, não vai faltar. Aliadas, como sempre, a visitas muito interessantes a alguns produtores e, claro, a oportunidade perfeita para fazer crescer a garrafeira lá de casa. Não fosse Pinhel a "Cidade do Vinho 2021".





GUARDA

A GUARDA POR SI



TRADIÇÃO • PATRIMÓNIO • CULTURA • VIDA ATIVA • MODERNIDADE



A CIDADE MAIS ALTA • MAIS DE 800 ANOS DE HISTÓRIA





FRAN CIS CO CAR VA LHO

ADN DE CAMPEÃO

por Pedro Roriz

ADN de Campeão

Da primeira prova de perícia, ao primeiro título nacional de velocidade, Francisco Carvalho, continua a levar o nome da cidade mais alta aos lugares cimeiros do pódio do desporto automóvel.

Na cidade da Guarda sempre existiram "aceleras" que, recorrendo às mais diversas "artimanhas", fechavam estradas na zona da Vela para acelerarem em segurança. Nestas audácias, onde Francisco Carvalho participava "com o Fiat 127 roubado à mãe", já se superiorizava à concorrência que dispunha até de carros mais potentes.

Claro que situações destas não são exclusivas da Guarda e aconteceram um pouco por toda a parte, tendo ficado célebres os "Rali Roma" cuja designação derivava da pastelaria com o mesmo nome situada na referida avenida, em Lisboa, no qual participaram pilotos que ocupariam, mais tarde, lugares de grande relevo no panorama nacional. Foram "brincadeiras" como estas o ponto de partida para Francisco Carvalho ver confirmada a sua ideia de "que tinha jeito para guiar".

Muitos miúdos sonham ser futebolistas, outros astronautas, mas Francisco Carvalho sempre achou que tinha jeito para conduzir automóveis a velocidades mais elevadas que o comum dos mortais. Talento que fez questão de provar ao vencer a primeira prova de perícia em que tomou parte, feita junto ao Hotel de Turismo da

cidade mais alta e, por coincidência, organizada pelo Clube Escape Livre.

Recorda que fez "ao volante do BMW 2002 do pai", numa altura em que não tinha carta de condução e que, para convencer a organização, foi preciso recorrer a argumentos fortíssimos como "com capacete ninguém me conhece!"

Começou a acelerar no Fiat 127 que "roubava" à mãe.

O resto veio com naturalidade. Começou pelos ralis para depois passar para a velocidade, consequência também do tempo, pois, como faz questão de frisar, "por questões profissionais posso disponibilizar alguns fins de semana para competir, mas não tenho condições para o fazer durante uma semana, como sucede com quem faz ralis".



V O L V O

VOLVO XC40

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

Volvo XC40. Nada mais do que precisas.



MADE BY SWEDEN*

VOLVOCARS.PT



Em 1988, João Anjos, responsável pela Publracing criou o Concurso "Onde está o Ás?", no qual procurava descobrir novos valores e que tinha como prémio a participação em quatro ralis, de asfalto, do Campeonato Nacional de Iniciados. Francisco Carvalho apresentou-se no Autódromo do Estoril para as provas de selecção, foi examinado por António Borges e Bento Amaral e saiu como vencedor depois de cumprir um percurso que levava os concorrentes a fazerem as curvas 1, 2 e 3, saírem para a terra, passarem por trás da parabólica interior e entrarem na reta da meta.

O talento como piloto foi descoberto num concurso de corridas.

A sua forma de conduzir surpreendeu os seus examinadores, desde logo pelo facto de travar com o pé esquerdo, algo pouco habitual, mas que Francisco Carvalho depressa aprendeu a fazer "para poder atravessar o carro nas estradas de neve da Serra da Estrela". De tal forma que, António Borges, no momento da travagem para a passagem do asfalto para a terra, mandou-o voltar para trás, para o ver repetir o gesto. Quando saiu do carro disse a João Anjos "este gajo é que ganha"!

Os bons resultados alcançados nos ralis de estreia (dois segundos e dois terceiros lugares) levaram João Anjos a convidá-lo a alinhar nos ralis de terra, num Renault 11 Turbo, tendo somado mais um segundo e um terceiro lugares a que juntou o primeiro abandono. Contudo, o título absoluto fugiria "por o Rui Costa ter aparecido nas duas últimas provas com um Lancia Delta de quatro rodas motrizes", o mesmo sucedendo ao título de Grupo N "porque a CDN esqueceu-se de o prever no regulamento".

A seu lado teve Mário Feio, Nuno Rodrigues da Silva,

Joaquim Capelo, Aldino Ramos e António Manuel, aos quais pede desculpa "pelos sustos" que lhes pregou, "em especial ao Nuno porque batemos forte duas vezes"!

Depois dos ralis, a primeira oportunidade na velocidade surgiu quando lhe propuseram guiar um Citroen AX GTi, numa das provas de contorno do programa do antigo Grande Prémio de Portugal, no Estoril. Uma corrida que chegou a comandar, impondo-se às feras da época, mas um toque relegou-o para o fundo da classificação. No final, recorda o puxão de orelhas do veterano Mário Silva, que lhe disse que "um puto não chega aqui assim e abre logo o livro"!

A partir daí sucederam-se corridas, vitórias e títulos, que quer continuar a conquistar, porque só descalça as luvas quando deixar de entrar em pista com vontade de ganhar. "Nesse dia paro e se me apetecer, faço uma ou outra corrida de vez em quando só para me divertir."

A primeira prova de velocidade custou-lhe "a inscrição e os pneus".

Ao longo dos mais de trinta anos de carreira, Francisco Carvalho foi duas vezes campeão nacional de velocidade e uma vez campeão nacional de GT4. Ceptros a que junta duas vitórias no Troféu Honda e uma vitória nos Troféus Abarth, Iberian SuperCar GT4 Cup, Saxo Cup, Seat Cup e Mégane Cup, tendo ocupado mais de 14 vezes o pódio final das competições em que esteve envolvido. Destaque ainda para o Aston Martin GT4 Award, em 2011, prémio atribuído pela marca inglesa aos seus pilotos, e para os 8 troféus "Piloto do Ano", conquistados por votação do público na Gala Anual promovida pelo Escape Livre.

Dos muitos circuitos que percorreu, Francisco Carvalho escolhe Vila Real como o favorito, mas não

"Paro, quando deixar de entrar em pista com vontade de ganhar"



Na página anterior

Vitória na prova do PTCC no circuito da Boavista.

De cima para baixo

No Renault 5 GT Turbo, primeiro carro de competição, no seu primeiro rali.

No Audi RS3 LMS no circuito de Vila Real.

Na Rampa da Arrábida, em Renault Mégane.

Três vezes Campeão Nacional, duas de Velocidade e uma de GT4.

esquece Spa "e a subida do radillon, que é algo de fantástico". Já "as quatro direitas da Peninha" são o destaque nos ralis.

Para o piloto, as corridas de troféus são as que proporcionam maior dose de adrenalina, em especial nas primeiras voltas, "quando chegamos três ou quatro lado a lado às curvas", reconhecendo que a tensão desce à medida que a corrida avança e as posições se definem, mas que a adrenalina volta a subir na fase final "se ainda houver posições a discutir".

Dos carros que guiou, embora seja praticamente impossível escolher, acaba por colocar o Audi LMS no topo da lista, sobretudo pelos desafios que lhe colocou. Já o Seat Leon Supercopa foi o mais difícil de conduzir.

Mas se os títulos e as vitórias são os momentos mais marcantes e que perduram na memória dos pilotos e de quem acompanha as competições, os abandonos são depressa esquecidos, excepto quando podiam ter tido graves consequências. Como lhe aconteceu no traçado inglês de Brands Hatch, numa corrida do Troféu Leon Supercopa, quando Francisco Carvalho foi tocado por um adversário com o carro "a dar várias cambalhotas, passar por cima dos rails e a quedar-se muito perto do posto de comissários". Um momento muito difícil para o piloto, mas que, felizmente acabou por não ter as consequências que podia ter tido.

Para este ano, não esconde que está a desenvolver esforços para alinhar no Rali das Camélias, com um Renault 5 GT Turbo, tendo Mário Feio como navegador. Mas, para já, o seu programa de provas aponta para a participação no Troféu Kia, no Campeonato Nacional de Velocidade, com um Porsche Cayman GT4, e no Historic Endurance, com Miguel Ferreira, ao volante de um Ford, competição que considera ser "motivadora por haver um enorme respeito, porque o custo da reparação dos carros é muito elevado". O ano de 2021, aguarda, assim, pelo campeão da Guarda.



À esquerda, de cima para baixo

O espetáculo do Troféu Clio, na vitória no Estoril em 2002. Alegria e garra em mais uma vitória.

À direita, de cima para baixo

Circuito da Boavista, no Aston Martin com que venceu o CNV categoria GT4 e Campeonato Ibérico. De Portugal a Andorra, para ganhar a prova do Troféu Andros, na neve.

O A005 Evo é mais eficaz em piso molhado sem comprometer o comportamento em piso seco durante todo o ano com o mesmo nível de durabilidade que um pneu de verão.



NOVO



**WEATHER CONTROL
A005 EVO**

DOMINE A SUA VIAGEM, EM QUALQUER ESTAÇÃO DO ANO



TAMBÉM DISPONÍVEL COM TECNOLOGIA DRIVEGUARD RUN FLAT (RFT)
NUMA SELECÇÃO DE MEDIDAS



MELHOR ÍNDICE DE
ADERÊNCIA EM PISO
MOLHADO DA SUA GAMA¹⁾



DESEMPENHO
SEGURO NA NEVE²⁾



VIDA
ÚTIL SUPERIOR³⁾

1) Com base em testes internos realizados pela Bridgestone vs. Weather Control A005 nas pista de testes na Suécia. Medida do pneu 205/55 R16 94V. Força de tração a [5-35 kph] aumento da gama em 3% vs. antecessor. Distância de Travagem em Neve a [40-5 kph] gama diminuir em 3% vs. antecessor. Aceleração lateral aumentou em 4% vs. antecessor no teste stalom em neve a 50kmh.

2) Quilometragem igual ao do seu antecessor vs os nossos pneus premium de Verão. Com base em testes internos realizados pela Bridgestone vs. Weather Control A005 em laboratório. Medida de pneu 205/55 R16 94V. A longevidade depende do estilo de condução, pressão de insuflação, manutenção do pneu e do veículo, condições atmosféricas, etc.

3) Oferece a mesma quilometragem dos nossos pneus premium de Verão. A mesma quilometragem do seu antecessor vs os nossos pneus premium de Verão. Com base em testes internos realizados pela Bridgestone vs. Weather Control A005 em laboratório. Pneu na medida 205/55 R16 94V. A longevidade do pneu depende do estilo de condução, pressão de insuflação, manutenção do pneu e do veículo, condições atmosféricas, etc.

Bridgestone Europe

Para aceder ao Agente autorizado Bridgestone mais perto de si, visite o nosso website www.bridgestone.pt





Uma família nas corridas

por Pedro Roriz

A R C

sports

Debulhadeira de títulos nacionais

Esta é uma história de corridas sobre a paixão de uma família dedicada de corpo e alma à competição e de uma empresa que não consegue parar de ganhar.

Tudo começou, na década de 50 do século passado, quando o avô Ramiro, um apaixonado pela mecânica, criou a malhadeira/debulhadeira, máquina que contribuiu para diminuir o esforço humano em vários trabalhos agrícolas. Uma paixão transmitida ao filho, Augusto Ramiro (pai), que conta que o gosto pela mecânica já lhe "nasceu na barriga da mãe".

O gosto pela mecânica já "nasceu na barriga da mãe"

Quando sentimentos tão fortes nos correm no sangue, cada passo em frente é dado com a naturalidade inata de quem nasceu para fazer alguma coisa específica. E, foi nesse curso predestinado da história que, em 1972, Augusto Ramiro (pai) fundou a oficina Auto Ramiro. Hoje, com instalações em Aguiar da Beira, onde tudo começou, e em Sernancelhe, a paixão da família é transmitida à terceira geração, Augusto, Pedro e Daniel, destinados a continuar a obra dos seus antecessores.

Com a sabedoria de uma vocação que lhe corria no sangue, a mecânica

e os serviços de assistência prestados aos clientes foram apenas as voltas de aquecimento, pois, em 1983, Augusto Ramiro (pai) estreava-se em competição, acompanhado por Vítor Nunes, ao volante de um Ford Escort RS 2000, no Rali São João da Madeira, pontuável no Campeonato Regional Norte, ficando apenas a uma posição de subir ao pódio.

Seguiu-se uma longa pausa na atividade desportiva "por motivos de saúde", mas seria apenas o tempo necessário para Augusto Ramiro (filho) dar ouvidos à vontade que sempre lhe correu nas veias e se preparar para arrancar com a sua própria carreira na competição. Em 2001, faz primeira prova, o Rali Albergaria dos Doze, pontuável para o "Regional" Centro, onde é décimo, ao volante de um Lancia Delta Integrale, tendo a seu lado Paulo Santos. É nessa altura que nasce a ARC – Augusto Ramiro Competições, rebatizada ARC Sport, "por questões de marketing!", e que tem Augusto Ramiro (filho) a competir até 2006. Uma decisão que acabou por lhes proporcionar o melhor de dois mundos, já que foi também "uma forma de demonstrar a nossa capacidade de trabalho e a qualidade da nossa assistência, o que fez com que começássemos a ser procurados e funcionar como uma bola de neve, com o número de clientes a aumentar."

Para quem gosta de automóveis, pelo menos tanto quanto nós, há poucas coisas mais espetaculares

do que uma oficina repleta de carros de competição. Na Auto Ramiro, no coração de Aguiar da Beira, levar o carro à oficina é como entrar nas boxes de uma equipa de corridas, onde estacionamos o nosso carro do dia-a-dia, ao lado das potentes máquinas dos pilotos preparados pela ARC.

"Estar até ao fim na discussão de um título é uma experiência muito enriquecedora."

A ação da ARC Sport tem estado centrada nos ralis, e começa agora a surgir também no TT. Mas a velocidade não está fora dos horizontes da equipa, com Augusto Ramiro (filho) a explicar que "até agora não houve uma conjugação de interesses entre os participantes e nós, mas não fechamos a porta a que isso suceda". Até porque já existiram algumas pontes com a modalidade, com a assistência dada ao Pedro Pinto e ao Araújo Pereira, no início, e, mais recentemente, a Manuel Correia, que procurou a equipa da beira para o



Em cima

O clã reunido, da esquerda para a direita, Augusto Ramiro (pai), Augusto Ramiro (filho), Pedro Ramiro e Daniel Ramiro.

Ao meio, da esquerda para a direita

Miguel Correia, um dos vários pilotos promissores da ARC. Ricardo Teodósio, campeão com a ARC em 2019.

Em baixo

A assistência ARC em prova.

assistir na competição de Montanha.

Ao longo da sua atividade a ARC Sport tem colecionado títulos, com natural destaque para os seis ceptros absolutos conquistados por pilotos, Ricardo Moura (2011, 2012 e 2013) e Ricardo Teodósio (2019), e equipas (2018 e 2019). Há ainda que juntar quatro títulos de Produção, divididos em igual número por Ricardo Moura e Aduzilo Lopes, e três de duas rodas motrizes, dois alcançados por Aduzilo Lopes e um por Miguel Campos.

“São muitas noites sem dormir com a preocupação de que nada falhe na preparação dos carros.”

Esta conquista de títulos estende-se ainda às Regiões Autónomas, com Ricardo Moura por quatro vezes (2014, 2015, 2016 e 2017) e Luís Miguel Rego por duas (2018 e 2019) a sagrarem-se campeões dos Açores, enquanto João Silva foi campeão da Madeira, de duas rodas motrizes em 2010.

Destaque, também, para o facto da dupla Bruno Magalhães/Hugo Magalhães, ao volante de um carro preparado pela ARC Sport, ter fechado o pódio do Campeonato da Europa de Ralis, atrás dos russos Alexey Lukyanuk e Nicolay Gryazin.

Já no Todo Terreno, Pedro Patrocínio, depois de ser bi-campeão nacional de Trial, nas duas rodas, alinhou

no Troféu Mello Breyner, em 2006 e 2007. Nas 24 Horas de Fronteira, uma equipa formada por Augusto Ramiro (pai), Augusto Ramiro (filho) e Pedro Patrocínio, terminou em quarto lugar. A equipa de Aguiar da Beira tem prestado assistência a pilotos como Hélder Oliveira, Miguel Casaca, Ricardo Leal dos Santos e Manuel Correia, que trocou a Montanha, onde foi campeão nacional, pelo TT, enquanto o filho Miguel Correia integra o lote de pilotos de ralis da equipa.

Apesar do verdadeiro segredo do sucesso estar na cumplicidade entre equipa e pilotos, quisemos tentar perceber melhor como tudo se processa nos bastidores de uma equipa de competição. Os carros são dos pilotos, que os entregam à ARC Sport para tratar da preparação, “os pilotos só têm de levar o capacete, as luvas e o fato. Quanto ao resto, nós tratamos de tudo”. Há depois uma afinação base com que todos os carros são preparados e, depois, é no trabalho de testes que se ajustam os carros ao estilo de condução e às “sensações” do piloto.

“Os pilotos só têm de levar o capacete, as luvas e o fato. Quanto ao resto, nós tratamos de tudo.”

Cada prova movimenta quatro a cinco pessoas da equipa ARC por carro. Algumas já fazem parte da oficina, onde tem sempre de ficar alguém para continuar a dar resposta aos problemas do dia-a-dia, outras são “freelancers” mas que acompanham a equipa há vários



É TEMPO DE MUDAR

NOVO 3008 HÍBRIDO PLUG-IN

ATÉ 59 km DE AUTONOMIA



300 cv e 4 RODAS MOTRIZES

ATÉ 59 KM DE AUTONOMIA EM MODO 100% ELÉTRICO

A PARTIR DE 30 g CO₂/km E 1,3 l / 100 km



anos, muitos deles desde 2002, e também já “fazem parte da família”.

Claro que há provas especiais, como os Açores e a Madeira, que requerem outro tipo de logística, e onde a equipa se mobiliza “três ou quatro dias antes para preparar os carros”, voltando no dia seguinte se não existirem situações complicadas que necessitem de resolução imediata no local.

Basta um olhar de relance aos carros na oficina para nos apercebermos da quase totalidade dos pilotos assistidos pela equipa de Aguiar da Beira correrem de Skoda. Augusto Ramiro (filho) desvaloriza o facto e diz que é uma consequência dos resultados da marca em competição. “Tivemos uma fase em que os Ford eram dominadores e tínhamos muitos Ford, agora é o que sucede em relação à Skoda.” Felizmente, a relação com a marca checa tem sido muito positiva, “tanto mais que têm uma filosofia muito semelhante à nossa”, e contam sempre com a presença de um engenheiro da Skoda em todas as provas.

Quanto aos melhores momentos vividos, a família Ramiro não tem dúvidas em apontar o primeiro título nacional e as vitórias de Ricardo Moura no Rali dos Açores e de Bruno Magalhães na Grécia, mas não deixa de lamentar a derrota de Bruno Magalhães, em Chipre, “onde perdeu por menos de um segundo em consequência do Nasser Al-Attiyah ter furado e ir arrancar quando o Bruno apareceu, o que o fez perder algum tempo para passar. Mas o facto de termos estado até ao fim na discussão do título foi uma experiência muito enriquecedora.”

“Sofre-se muito mais do lado de fora do que se estivéssemos lá dentro do carro.”

Numa indústria onde os troféus nas prateleiras da oficina mantêm presentes essas boas recordações, ficam sempre por contar as histórias por trás de cada um. Uma das que mais dores de cabeça lhes deu foi também a que lhes trouxe uma das maiores alegrias. “Em Mortágua, quando ganhámos o primeiro título, com o Adruzilo Lopes, vimos o carro ser selado para verificações rigorosas. Só que, ao contrário do que sucedia até aí, em que os carros iam para a oficina onde eram preparados, e era lá que eram verificados, o carro foi levado para o Autódromo de Braga, onde foi verificado e foi-nos devolvido em caixotes. Claro que o carro estava legal e acabou por correr tudo bem, mas foi uma situação pouco habitual que nos deixou a todos em bicos de pés.”

Para uma família que sabe o que é estar em ambos os lados da barricada, confessam que se sofre muito mais do lado de fora do que sentado na baquet do carro, especialmente “quanto estão em jogo vitórias e títulos que são muito importantes para os pilotos”. Do lado de fora, dizem que muitas são as noites sem dormir. Desde

A paixão pela mecânica guiou três gerações num projeto que lançou a ARC Sport para o topo do desporto automóvel.





Na página 32

Em S. Miguel, Açores, a celebrar uma vitória e antecipando uma época brilhante.

Em cima

Adruzilo Lopes, primeiro campeão da ARC.

Ao meio, da esquerda para a direita

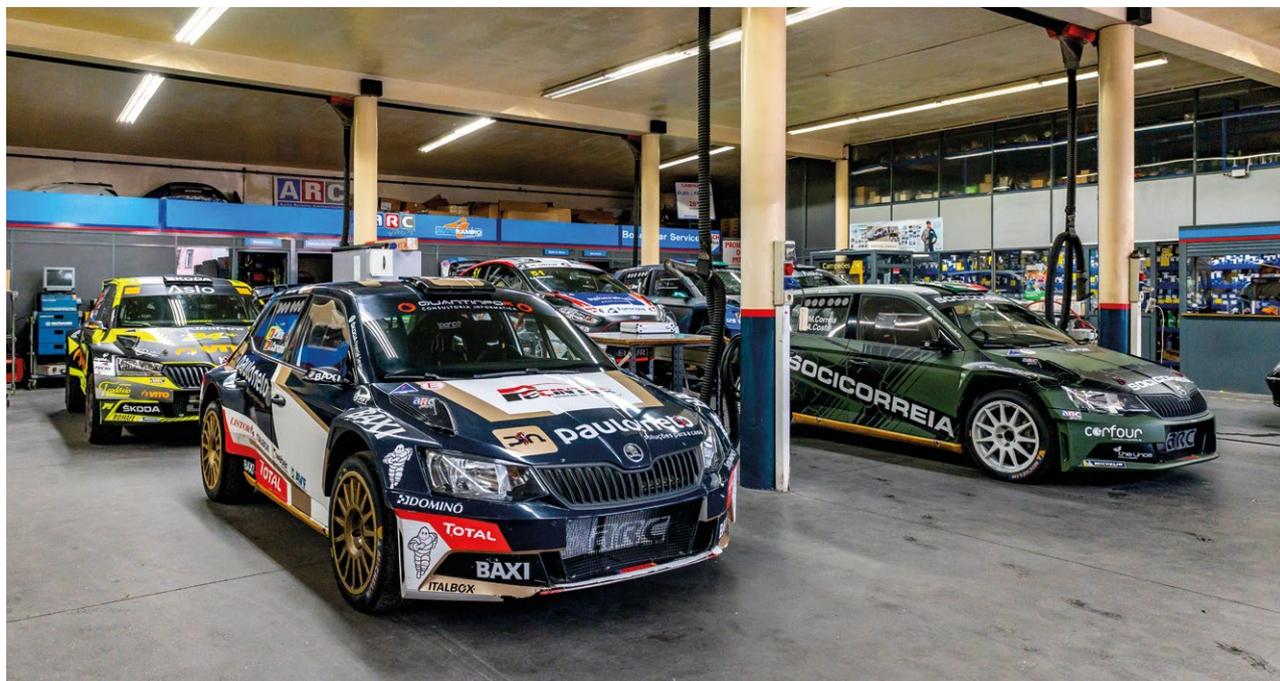
Assistência ARC aos vários carros em prova.

Posto de condução do Skoda de Miguel Correia preparado pela ARC.

Em baixo, da esquerda para a direita

Expositor de vários troféus conquistados.

Interior da oficina ARC em Aguiar da Beira.



Tudo começou com a enorme paixão pela mecânica do "avô" Ramiro.

as constantes preocupações para que nada tenha falhado na preparação do carro, até às incertezas das condições atmosféricas. "Em 2019, quando o Ricardo Teodósio foi campeão, as coisas não tinham corrido bem na Super Especial e não havia certezas quanto às condições atmosféricas que iríamos encontrar, pelo que passei a noite às voltas na cama a pensar em todas as soluções a que podíamos recorrer, mas, felizmente, tudo correu bem."

No que diz respeito à temporada que se avizinha, está a ser preparada com cautela. Não só pela sombra da pandemia, como pelas incertezas dos apoios e as polémicas com o calendário de provas. O objetivo, para já, é manter os mesmos carros em prova que em 2020, mas adiantam que ainda "é muito cedo para sabermos com o que vamos contar, uma vez que está tudo parado".

Agora na terceira geração, o legado do avô Ramiro, apaixonado por mecânica, continua bem vivo na oficina Auto Ramiro em Aguiar da Beira, onde o pai, Augusto Ramiro, continua a transmitir o seu saber aos filhos Augusto, Pedro e Daniel, cada um com a sua história e caminho a percorrer, mas carregando nos ombros o peso de um legado de paixão e sucesso.



NOVO LEXUS UX 300e 100% ELÉTRICO

SINTA A EMOÇÃO DE SER O PRIMEIRO

Com o novo Lexus UX 300e tem tudo para ser o primeiro a desfrutar da independência dos 400 km de autonomia em ciclo urbano, da agilidade com os 7,5 segundos dos 0-100 km/h e da energia dos 240 CV no motor elétrico. Sinta a emoção de conduzir o primeiro Lexus 100% elétrico.

- > 1 milhão de km ou 10 anos de garantia de bateria
- > 7 anos de garantia geral



Condições de garantia: Garantia Legal (2 anos sem limite de quilômetros).
Garantia do Fabricante (3º ano ou até aos 100.000 km).
Extensão de Garantia (do 4º ano até 7º ano até aos 160.000 km).







Saiba tudo sobre o Peugeot 508 em
www.escapelivre.com



Viajantes de Luxo

As carrinhas ainda continuam a reunir requisitos que fazem delas a preferência de muitas famílias. Paralelamente, os modelos plug-in possuem, neste momento, uma relevante importância, não apenas nas vendas de automóveis com menores emissões poluentes, mas também como soluções que oferecem algumas mais valias, nomeadamente na sua utilização diária. Os modelos que aqui trazemos são duas das soluções possíveis.

A animados pelos incentivos fiscais para as empresas, os modelos plug-in, ou seja, que combinam um motor a combustão com uma bateria que permite o carregamento por cabo, têm disparado nas vendas do mercado, não apenas nacional, mas a nível europeu. Aqui temos duas dignas representantes do segmento D, um dos que mais sente essa proliferação de versões Plug-in. Se a Volvo V60 T6 Recharge se faz valer de linhas que reúnem unanimidade quanto à sua beleza, a Peugeot 508 SW Hybrid é o modelo que melhor evidencia os objetivos do leão em tornar-se a melhor marca premium generalista. Fomos constatar os argumentos de cada uma das propostas que, devido à sua vocação familiar, apresentam uma divisão na ponderação que favorece as componentes de Interior e Conforto. Um agradecimento ainda ao Evoltee Hotel do Royal Óbidos Spa & Golf Resort, que serviu de "quartel" de operações para este comparativo, num dia em que a depressão "Karim" não deu tréguas, nem na sessão fotográfica.

O mais relevante

No interior, um dos parâmetros mais importantes na análise destas carrinhas familiares, constatamos que ambas têm bastante espaço à frente,

mas nos lugares traseiros há diferenças. A Volvo é consideravelmente mais espaçosa para quatro ocupantes, tanto na zona dos joelhos como na cabeça, embora nesta versão híbrida apresente um túnel central exagerado e que praticamente impossibilita um quinto passageiro, algo que não sucede

A Volvo V60 T6 destaca-se no espaço e conforto a bordo.

na 508. O visual mais desportivo da 508 dá-lhe uma linha de cintura mais alta e menos superfície vidrada. Este efeito torna os lugares traseiros mais acanhados e um ambiente menos amplo e luminoso. Ambas têm vários espaços de arrumação, com bolsas nos bancos dianteiros, rebatimento dos bancos traseiros e chapeleiras manuais, de funcionamento algo impreciso. Ainda no habitáculo a qualidade de construção da Volvo faz a diferença. A montagem é muito boa e a qualidade dos materiais utilizados é elevada. Na Peugeot 508 encontramos um interior mais desportivo, "virado" para o condutor no qual a montagem é boa e o forro em pele do tablier ajuda

à sensação de qualidade. Contudo, não é suficiente para bater o rigor que caracteriza os modelos suecos. Na bagageira o empate é total dado que apenas um litro as separa com 529 e 530 litros entre a Volvo e a Peugeot, respetivamente. Ao contrário do que sucede em outras propostas da concorrência, aqui as baterias não prejudicam o formato da bagageira em nenhuma delas. O maior espaço atrás e a excelente qualidade de construção e de materiais dão a vitória à Volvo V60 nesta categoria.

Potência não é tudo

Se o princípio híbrido é igual em ambas, a execução apresenta diferenças nestas duas carrinhas. A Peugeot 508 Hybrid combina um motor 1.6 l turbo a gasolina de 180 cv com uma bateria de 11,8 kW que alimenta um motor elétrico de 110 cv. A potência e o binário combinados registam 225 cv e 300 Nm. Já a Volvo V60 T6 Recharge conta com um motor 2 l turbo com 253 cv e uma bateria de 11,6 kW que propuliona um motor elétrico de 87 cv. O resultado final são 340 cv de potência e os 590 Nm de binário. Sem surpresas, a Volvo é consideravelmente mais rápida, conforme comprovam as fichas técnicas. Contudo, a performance pura





não explica tudo sobre a experiência de conduzir estas duas propostas. Numa condução tranquila, o equilíbrio é nota dominante, e só o facto da 508 não ter auto hold dá uma ligeiríssima vantagem à Volvo V60 no trânsito.

A Peugeot 508 é melhor dinamicamente e é imbatível no preço.

Quando é preciso pôr à prova os chassis de ambas, a vertente mais dinâmica da 508 vem ao de cima, com uma maior agilidade em curva, uma direção mais rápida e comunicativa e um chassis que não é prejudicado pelo peso da bateria. A Volvo V60 tem elevados níveis de

aderência, mas a inserção em curva não é tão natural e/ou entusiasmante. Uma estradista por excelência, e que tem a sua velocidade máxima limitada a 180 km/h, provando que a segurança é a prioridade da Volvo. No que respeita à transmissão, nenhuma delas é referencial no seu segmento, mas ambas cumprem o que se espera, sem qualquer vertente mais desportiva. A caixa da 508 é mais lenta e propensa a hesitações, mas a calibração da caixa ZF da Volvo não impressiona pela rapidez. Infelizmente, as patilhas de comando da caixa continuam a não estar disponíveis, nem como opção, na V60. Mas onde a Peugeot 508 assume grande vantagem é no capítulo da travagem. O efeito da regeneração é quase impercetível, o que ajuda a dosear a travagem. Tem um tato muito próximo daquilo que conhecemos dos automóveis sem regeneração. Já a Volvo é o construtor que revela uma maior dificuldade em acertar

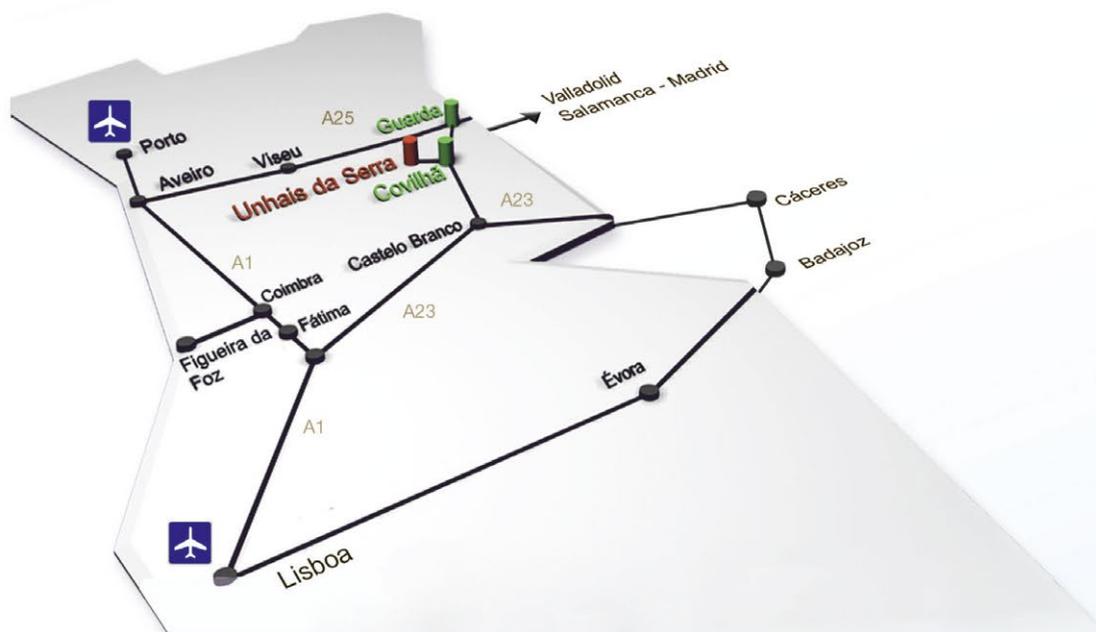
com este tema. O pedal é difícil de dosear e tem muito pouco ataque no início do curso. O resultado é, muito frequentemente, o de uma travagem

A Volvo V60 é mais estradista e familiar e a Peugeot 508 apresenta um visual mais desportivo.

forte mais tardia que prejudica a experiência e é desconfortável para quem viaja a bordo da V60. A longo prazo, talvez, uma questão de hábito, mas claramente inferior à experiência

Serra da Estrela

o destino todo o ano



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

Puralã
Wool Valley Hotel & Spa

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

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

SPORT
HOTEL

DA beira
COUNTRY & LOUNGE
RESTAURANT



naturaimbhoteles.com

facebook.com/naturaimbhoteles

no modelo francês. Assim, a grande vantagem de performance da V60 T6, é anulada pelo melhor comportamento e travagem da Peugeot 508 Hybrid, provando que a potência não é tudo. O resultado é um empate nesta categoria.

Muita tecnologia a bordo

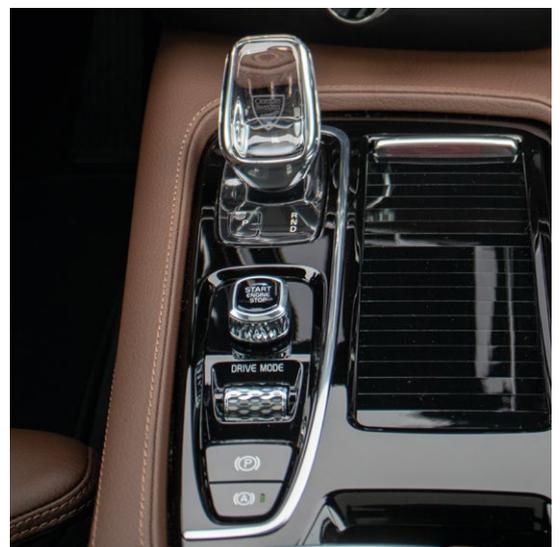
Capazes de realizar largas centenas de quilómetros com conforto, V60 e 508 assumem a sua vocação estradista. Deste modo, e para reforçar o bem-estar do condutor, ambas apresentam posições de condução com regulações amplas, sendo que na 508 alguns condutores podem ter mais dificuldade em enquadrar o volante com o painel de instrumentos. Muito voltadas para o conforto, ambas conseguem isolar

corretamente dos ocupantes os pisos mais irregulares. Contudo, o trabalho da V60 neste âmbito é muito bom, mesmo com as opcionais jantes de 19" com que estava equipada. Ainda sobre o equipamento, encontramos na V60 Inscription e na 508 GT tudo o que é normal em viaturas deste nível, tal como a navegação, ligações Apple Carplay e Android Auto, iluminação LED, sensores de estacionamento com câmara, e vários sistemas de segurança e ajuda à condução. Os sistemas de som FOCAL e Harmon Kardon, bem como os bancos elétricos, são opcionais em ambas. Se a Peugeot ganha no equipamento de série, com as ajudas à condução que oferece, a Volvo destaca-se na qualidade da execução, ou seja, a navegação tem melhor qualidade e grafismo, tal como a câmara de estacionamento. Falta um carregador para smartphone na V60 e os computadores de bordo têm um funcionamento confuso, por oposição

ao painel configurável da 508. Uma última nota para a insonorização, onde a Peugeot é prejudicada face à

Ambos modelos apresentam uma autonomia capaz de percorrer cerca de 40 km em modo 100% elétrico.

Volvo por causa das suas portas sem moldura. A vantagem na insonorização e na qualidade da tecnologia dão a vitória à Volvo nesta categoria, ainda





que por uma pequena margem.

O preço (quase) faz a diferença

Com as baterias totalmente carregadas, ambas permitem algumas dezenas de quilómetros sem consumo de combustível. Aqui, a V60 leva a melhor ainda que por pouca margem. Se o modelo sueco é capaz de cumprir os 40 km, a carrinha francesa fica-se por valores a rondar os 35 km. Ambas conseguem alcançar velocidades acima do legal em modo 100% elétrico. Quando a bateria se esgota os consumos naturalmente sobem, mas revelaram-se idênticos. Terminámos o nosso teste com médias em redor dos 7 l/100 km. Ambas permitem poupar a bateria para uma utilização posterior,

mas a V60 tem ainda a opção de utilizar o motor a combustão para recarregar a bateria. Por outro lado, a carrinha sueca dispõe de tração integral, fruto da colocação do motor elétrico no eixo

A vantagem da Peugeot no preço, não é suficiente para absorver todas as virtudes da Volvo V60.

traseiro. A garantia é a obrigatória de dois anos em ambas, mas a Peugeot

508 leva vantagem no IUC, em virtude da menor cilindrada. A Volvo V60 T6 Recharge Inscription tem um valor a começar nos 60 143€ ao passo que a Peugeot 508 SW Hybrid GT inicia nos 47 055€, uma vantagem de 13 000€ para a sua rival. Este preço, um dos mais baixos do segmento, permite-lhe ganhar o parcial relativo à Economia.

Um ponto extra

Como já é habitual nos nossos comparativos, são os nossos seguidores no Instagram @clubeescapelivre quem decidem o ponto extra referente à estética e, desta vez, a vitória foi da Volvo V60. Com uma estética arrebatadora, o ponto adicional só veio confirmar o bom trabalho na tradição da marca sueca de produção de carrinhas familiares, onde a segurança é a prioridade.



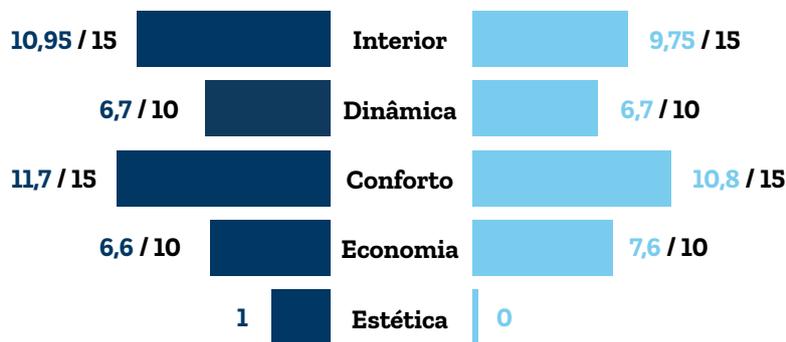
Volvo V60

T6 Recharge Inscription

Peugeot 508

SW Hybrid GT

340 cv POTÊNCIA	590 nm BINÁRIO	1969 cc CILINDRADA		1598 cc CILINDRADA	300 nm BINÁRIO	225 cv POTÊNCIA
	180 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	5,4 s 0 - 100 KM/H		8,1 s 0 - 100 KM/H	250 km/h VELOCIDADE MÁXIMA	
46 g/km EMISSIONES CO ₂	7,6 l/100km REGISTADO	2,0 l/100km COMBINADO		1,5 l/100km COMBINADO	6,8 l/100km REGISTADO	34 g/km EMISSIONES CO ₂
67.197 ENSAIADO	60.143 BASE	€	47.055 BASE	52.465 ENSAIADO		



Veredito final

Este frente-a-frente mostra que a diferença entre um produto premium e outro generalista, embora pequena, ainda existe e, como tal, tem o seu preço! Neste caso, a diferença de preço da 508 não consegue absorver as virtudes da V60 no espaço, qualidade, tecnologia e conforto, o que acaba por lhe dar a vitória. Ainda assim, é inegável que na maior parte dos casos é o preço que dita a decisão final, motivo pelo qual a Peugeot 508 é a escolha mais racional.

O FUTURO DO AUTOMÓVEL TAMBÉM SE FAZ NA GUARDA

ELETROMOBILIDADE

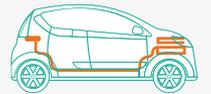
CABOS PARA AUTOMÓVEIS ELÉTRICOS E HÍBRIDOS
COM A TECNOLOGIA 4.0



e-COF

DESENVOLVEMOS TODO O TIPO DE CABOS DE ALTA TENSÃO,
para o circuito interno de automóveis elétricos e híbridos.

Interior do veículo



e-COF Charge

DESENVOLVEMOS TODO O TIPO DE CABOS DE ALTA TENSÃO,
para o carregamento de veículos elétricos e híbridos, de acordo
com todas as tomadas existentes no mercado.



Exterior do veículo



COFData

Conectividade

DESENVOLVEMOS TODO O TIPO DE CABOS DE DADOS, para sistemas
de informação e entretenimento, sistemas de navegação, câmaras,
sistemas de vídeo, entre outros.

COFSense

Condução autónoma

DESENVOLVEMOS TODO O TIPO DE CABOS PARA APLICAÇÃO
DE SENSORES, para sistemas de controlo de estabilidade, ABS, EPB,
ADAS, câmaras, sensor de velocidade, sensor de pressão, entre outros.

A COFICAB

é líder de mercado mundialmente reconhecida na produção de fios e cabos para a indústria automóvel. O grupo COFICAB chega atualmente a quatro continentes com unidades de produção, centros tecnológicos de investigação, armazéns especializados e escritórios comerciais.

Presente em Portugal desde 1993 a COFICAB já criou mais de 800 postos de trabalho, mantendo-se a par e passo com as exigências de um mercado em constante evolução e posicionando-se na linha da frente no desenvolvimento de cabos para automóveis com a tecnologia 4.0.

*Há quase 30 anos como
Secretário-Geral da ACAP,
Hélder Pedro fala-nos
do seu percurso, do papel
da associação e dos desafios
do setor automóvel.*

À conversa com Hélder Pedro



"A ACAP sempre representou o comércio automóvel desde que em Portugal se vendem carros."

De militar a Secretário-Geral da ACAP?

Em 1988, ainda a cumprir o serviço militar obrigatório, concorri a uma posição de jurista na ACAP. Na entrevista com o então secretário-geral, Teixeira Diniz, criou-se uma forte empatia e fiquei com o lugar. Ainda faltavam 2 meses para cumprir o serviço militar, mas como era em Lisboa foi possível conciliar.

1988, um ano marcante para o setor?

O setor foi liberalizado precisamente em 88, entrámos para a então CEE em 86, e havia um protocolo de 2 anos para liberalizar as importações de automóveis dos estados membros e países preferenciais, como era na altura, por exemplo, a Jugoslávia. Aí, as vendas de automóveis saltaram de valores irrisórios para números, já na altura, expressivos. E, logo em maio desse ano, realizou-se, no Porto, o primeiro Salão Internacional do Automóvel, desta nova era pós-liberalização, onde participei com a ACAP, ainda apenas como patrocinadora.

Uma forma de conhecer a fundo a atividade da ACAP?

Desde a sua fundação que a ACAP tem uma direção descentralizada, que funciona por mesas ou seções, que correspondem às áreas que a ACAP representa: marcas de automóveis, funcionários, comerciantes de usados, peças e acessórios, etc. Cada uma tem um presidente com uma direção própria e os assuntos daquela área são tratados em exclusividade naquela mesa ou secção. Assim, mais do que um trabalho meramente jurídico na associação, acabei por realizar também um trabalho de apoio técnico às mesas. Isto permitiu-me ter uma visão imediata dos problemas centrais. Depois passei também a representar a ACAP em vários fóruns internacionais, o que também me deu uma perspetiva do negócio muito ampla. Um ano depois sou nomeado Diretor do Departamento Jurídico e, em 91, a direção, com alguma surpresa para mim, nomeou-me Secretário-Geral Adjunto. Em 92 sou nomeado Secretário-Geral, um grande voto de confiança e um enorme desafio para mim.

Quase 30 anos depois, qual é a chave do sucesso da ACAP?

A ACAP sempre representou o comércio automóvel

desde que em Portugal se vendem carros. É uma associação muito particular, é até mais como uma federação. Nos primeiros anos de casa, a ACAP era caracterizada por muitas entradas e saídas e nós conseguimos criar condições para existirem carreiras na própria associação, não só o meu caso, como muitos outros. Depois, temos um vasto universo de empresas ligadas à ACAP, com profissionais que dotam a associação de uma capacidade técnica para prestar serviços cada vez mais especializados aos cerca de 1200 associados. Com isso, ganhámos estabilidade para crescer e a profissionalização da associação capacita-nos para desempenharmos melhor o nosso papel.

Um papel que ganhou uma nova dimensão com a organização do Salão Internacional do Automóvel?

Sim. Era a vontade das marcas automóveis que a ACAP passasse a organizar o Salão, à semelhança de outras congêneres europeias. Foi um passo de gigante para nós, o desafio era a otimização de custos, o que conseguimos. Não nos podemos esquecer que a indústria automóvel não estava na altura na ACAP, mas na AIMA, uma associação de industriais, membro da OICA - Organização Internacional de Construtores Automóveis que, ainda hoje, aprova os

calendários dos salões internacionais. Conseguimos que a AIMA se integrasse na ACAP e passámos a ser nós a ir às reuniões internacionais "lutar" pela data do nosso Salão no calendário internacional. Recordo que uma vez tive uma "guerra" gigante com o salão de Birmingham, que queria ocupar a nossa data! Aqui, a dimensão dos países conta muito, e nós sabemos que na Europa somos todos iguais, mas há países mais iguais que outros!

A ACAP cresceu ainda com a criação de outras empresas ligadas ao setor?

Sim, por exemplo, com a criação da Autoinforma, a nossa empresa de estudos para o setor automóvel, começámos a produzir cada vez mais elementos estatísticos para responder às necessidades de informação do setor. Hoje em dia, somos uma espécie de INE do setor automóvel! E depois, quando o governo aprova legislação sobre gestão



de resíduos, a ACAP assume também esse papel. Até porque se não o fizesse, seria o estado, com custos para os contribuintes, ou empresas privadas, com outros interesses económicos. É aí que criamos a Valorpneu, e depois a Valorcar, onde a ACAP tem a maioria do capital e não têm fins lucrativos. É um trabalho de que nos orgulhamos muito e que já foi reconhecido pelo Ministério do Ambiente.

O trabalho da ACAP é maioritariamente desenvolvido nos bastidores?

É um trabalho muito intangível. Temos um grande trabalho de representação do setor junto do poder político, onde trabalhamos, muitas vezes, para conseguir mudar uma vírgula num decreto-lei, mas que é um papel fundamental. Historicamente, em Portugal, existe uma carga fiscal elevada sobre os automóveis. Um valor que os governos se "habituarão" a ter no seu orçamento e é sempre difícil conseguir mudanças significativas. Mesmo quando não se conseguem reverter ou alterar as propostas, é fundamental a ACAP apresentar o seu parecer e continuar a lutar pelo setor que representa.

Qual é o maior desafio que a ACAP tem hoje pela frente?

Estamos há mais de um ano em crise e trabalhamos para que as empresas que representamos possam manter-se no mercado, agora e após esta pandemia. No primeiro confinamento conseguimos que várias empresas do setor automóvel se mantivessem abertas como setores essenciais, nomeadamente a reparação e o pós-venda. Depois conseguimos também que as vendas reabrissem logo na primeira fase do desconfinamento. Fomos, aliás, dos primeiros setores a abrir, mais cedo até do que em outros países. Para isso, apresentámos uma proposta de protocolo sanitário, que serviu para garantir que o setor podia reabrir em segurança. Um passo importante para dar ânimo ao setor. Claro que o segundo confinamento veio complicar ainda mais a situação, mas continuamos a trabalhar para ajudar a minimizar os efeitos, tentando conciliar os interesses do poder político com os do setor automóvel.

A presidência da ACEA é um passo nessa direção?

É mais um novo desafio e, sobretudo, uma grande responsabilidade. A ACEA é a Associação Europeia dos Construtores Automóveis, não só dos "nascidos" na Europa, mas também com fábricas na Europa. Tem um peso muito importante em Bruxelas em tudo o que são dossiês da indústria automóvel. Neste mandato, Portugal, representado por mim, foi eleito para a presidência. É a primeira vez que uma associação portuguesa é eleita, e também uma associação de um país que não é um grande construtor. É um grande reconhecimento para a ACAP.

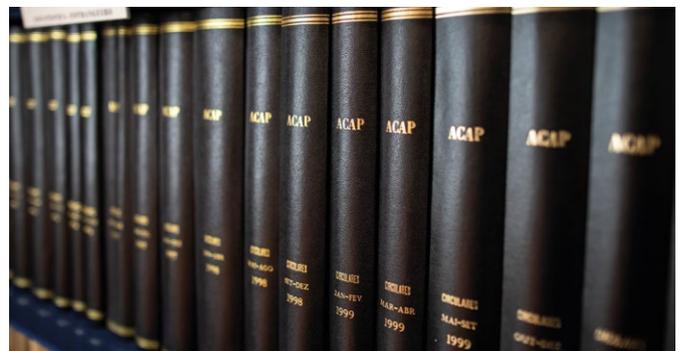
Vamos ter oportunidade de liderar a discussão dos grandes temas do setor no futuro?

A ACEA já definiu os quatro grandes paradigmas do setor para a próxima década. A Condução Autónoma, a Conectividade, a Electrificação, desde os 100% elétricos aos híbridos, e o Carsharing. Até 2050, os hábitos de mobilidade das pessoas vão alterar-se bastante e haverá uma necessidade das mentalidades se abrirem cada vez mais para novos conceitos de utilização do automóvel. E nós, cá estaremos para trabalhar nesse sentido.

"Portugal tem um carga fiscal elevada sobre os automóveis. É uma receita que os Governos se habituaram a ter."

De cima para baixo

Vitrine de reconhecimentos, onde consta o documento original da fundação da ACAP. Hélder Pedro, na sala de reuniões da sede da ACAP. Biblioteca jurídica, departamento onde ingressou aquando da sua entrada na ACAP.





Carro do Ano e Híbrido do Ano 2021.

Nasceu optimista. E estabeleceu um novo patamar no design, na dinâmica e na conectividade. O Leon mais avançado de sempre acaba de ser eleito Carro do Ano e Híbrido do Ano no Troféu Volante de Cristal 2021. Agora, é a sua vez de brilhar.



Novo **SEAT**
Leon
Born in the sun.





Mais que uma paragem

A viagem do interior do território português como destino turístico de eleição internacional, começou com duas paragens obrigatórias: a Serra da Estrela e o Douro. De um lado as encostas vinícolas, do outro a serra e a sua hipnotizante paisagem natural. Mas estes destinos fizeram mais que se impor, criaram a oportunidade para descobrir tudo o que entre eles se escondia. Exemplo disso é Trancoso, cidade com um dos centros históricos mais expressivos do país graças aos seus monumentos de arquitetura civil, militar e religiosa. E é a 200 metros deste centro histórico que encontramos o Hotel Turismo de Trancoso, uma unidade hoteleira de 4, bem merecidas, estrelas.

É também ao volante da estrela da Toyota na Europa que seguimos viagem até Trancoso. O novo Yaris assume agora uma presença mais jovem e irreverente, aqui na versão 1.5 de três cilindros híbrida, com 116cv de potência combinada e consumos que rodam nos 4l/100km.

E se por fora está mais apelativo, no interior a versatilidade do espaço surpreende pela positiva. A posição de condução evoluiu muito e o baixo centro de gravidade contribui para uma condução que entusiasma. Tanto, que nem damos pela rápida chegada a Trancoso, onde já somos esperados para uma conversa com o

O Hotel Turismo de Trancoso é peça central no puzzle que liga o Douro à Serra da Estrela. Fomos descobri-lo às portas da história, nesta viagem ao volante do novo e apaixonante Toyota Yaris.

Dr. Júlio Sarmiento, responsável pelo nosso destino de hoje.

O projeto do Hotel Turismo de Trancoso nasce como iniciativa do Dr. Luís Pedro Cerveira, como oportunidade para dar resposta à aposta turística que o município tinha feito na região. Foi então que, em 2005, nos terrenos da família, se inaugurou este hotel, com linhas contemporâneas, uma iluminação natural marcante, 49 quartos, quatro deles suites, e uma infraestrutura preparada para se afirmar como âncora do turismo da cidade.

A "Premier Edition" do Yaris traz uma lista de equipamento muito completa.

Desde 2011 que é gerido pelo Dr. Júlio Sarmiento, a sua esposa e sogra, numa direção familiar, mas altamente vocacionada. Desde a sua abertura, houve



um esforço para manter este hotel competitivo, com "renovações constantes de equipamentos e modernização dos quartos". E este esforço sente-se. A piscina interior, climatizada, é um atrativo irresistível para os visitantes, complementada pela sauna, banho turco e um ginásio, ideal para deixar os quilos a mais, resultantes de não resistirmos à gastronomia local.

Mas, avisamos desde já, se achar difícil resistir aos sabores da região, a tarefa só se vai complicar quando visitar o restaurante do hotel: Quinta da Cerca. É aqui que os enchidos, o cabrito e o bacalhau encontram um lugar para fazer brilhar as receitas tradicionais, sempre acompanhados, claro, pelo queijo da serra e os doces regionais. A cozinha deste espaço conquistou a sua posição e a sua qualidade e consistência fazem com que seja altamente procurada para eventos corporativos, empresariais e mesmo casamentos.

O Hotel oferece programas de vários dias para explorar as diferentes facetas da região.

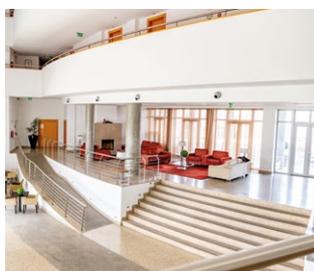
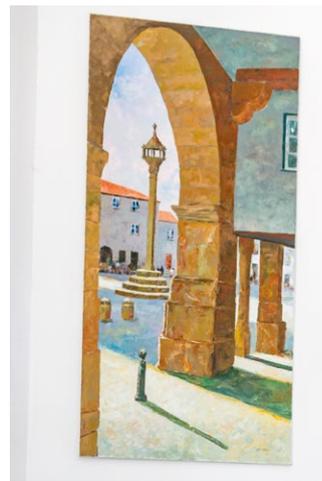


Claramente que há um tema sensível para o setor da hotelaria e restauração: a pandemia. Os efeitos fazem-se sentir desde o primeiro trimestre de 2020, mas esta equipa soube desde cedo dar resposta às necessidades e preocupações dos seus clientes, adotando todas as medidas necessárias para manter o espaço aberto e seguro. E, já em plena fase de nova reabertura, preparam-se para uma "aposta forte, em pacotes interessantes", capazes de cativar novamente a atenção e procura dos turistas. Mas não são apenas estas as novidades que apresentará. Com os terrenos assegurados, o hotel prepara-se para começar a construção de uma piscina exterior, bem como um campo de paddle. É este tipo de compromisso, com a constante renovação e adaptação do hotel, que ajuda a "justificar a confiança dos turistas que por aqui passam". E, ainda que o mercado nacional seja ainda responsável por grande parte da sua taxa ocupacional, o turismo francês, inglês e espanhol torna-se cada vez mais frequente, mas há uma quarta nacionalidade que se destaca: israelitas, atraídos pelo turismo religioso judaico e pela incomparável beleza natural da região.

Os sistemas de segurança e a tecnologia presentes no novo Yaris marcam um patamar de referência no segmento.

Como pode ver, não faltam motivos para fazer desta cidade mais que uma paragem. O Hotel Turismo de Trancoso é a plataforma perfeita para poder descobrir a região e assume-se como peça central no puzzle que junta o Douro à Serra da Estrela. Não é apenas uma questão de comodidade e conforto, que vai encontrar aqui certamente, é a junção de três fatores altamente aliciantes: localização, cultura e gastronomia. Quando pensamos no impacto positivo que o turismo teve no interior, é obrigatório pensar em projetos como este, que encontrou na procura crescente a oportunidade para fazer um bom trabalho e continuar a fazê-lo sem nunca esquecer o principal propósito: enaltecer e preservar o que de melhor tem a região onde assenta, firmemente, as suas raízes.

Quanto a nós, hora de voltarmos à estrada para aproveitar os últimos quilómetros ao volante do novo Toyota Yaris. Em www.escapelivre.com pode encontrar um ensaio detalhado a este Yaris, que vale bem a pena conhecer pelo salto que a marca deu neste modelo, deixando de ser apenas um cidadão de referência, económico e fiável, mas agora também algo mais que isso, tanto a nível estético, como de segurança, graças ao Toyota Safety Sense, que inclui vários sistemas de assistência ao condutor, dos quais destacamos a assistência de condução inteligente, que permite alertar ou até intervir na direção quando existe uma saída involuntária de faixa, e que funciona de forma exímia mas, sobretudo, a nível de performance e postura no asfalto. E se este modelo já nos deixa assim, imagine como será com o GR Yaris!





40 ANOS POLITÉCNICO DAGUARDA

CTeSP

Acompanhamento de Crianças e Jovens
Bioanálises e Controlo
Cadastro Predial
Cibersegurança
Comunicação Digital
Comunicação, Protocolo e Organização de Eventos
Construção Civil e Obras Públicas **NOVO**
Contabilidade e Fiscalidade
Cozinha e Produção Alimentar
Desenvolvimento de Aplicações Informáticas
Design e Fabrico Digital
Desportos de Montanha
Educação e Tecnologias da Informação e Comunicação
Energias Renováveis e Eficiência Energética
Gerontologia
Gestão Clínica Administrativa
Gestão de Alojamentos Turísticos
Gestão e Comércio Internacional
Gestão e Inovação de Produtos Endógenos
Indústria Automóvel
Manutenção e Reparação Automóvel **NOVO**
Manutenção Industrial Eletromecatrónica **NOVO**
Metalomecânica e Fabrico Computorizado
Relações Interculturais e Intervenção Social
Repórter de Som e Imagem
Riscos e Proteção Civil **NOVO**
Treino Desportivo **NOVO**
Turismo de Saúde e Bem-Estar

LICENCIATURAS

Animação Sociocultural
Biotecnologia Medicinal **NOVO**
Comunicação e Relações Públicas
Comunicação Multimédia
Contabilidade
Design de Equipamento
Desporto
Desporto, Condição Física e Saúde **NOVO**
Educação Básica
Energia e Ambiente
Enfermagem
Engenharia Civil
Engenharia Informática
Engenharia Topográfica
Farmácia
Gestão
Gestão de Recursos Humanos
Gestão Hoteleira
Mecânica e Informática Industrial **NOVO**
Marketing
Restauração e Catering
Turismo e Lazer

MESTRADOS

Ciências Aplicadas à Saúde
Ciências do Desporto
Computação Móvel
Construções Cívicas
Educação Pré-Escolar e Ensino do 1.º Ciclo do Ensino Básico
Enfermagem Comunitária
Enfermagem de Saúde Infantil e Pediatria
Ensino de Inglês no 1.º Ciclo do Ensino Básico
Gestão
Gestão e Sustentabilidade no Turismo
Marketing e Comunicação
Sistemas Integrados de Gestão (Ambiente, Qualidade, Segurança, Responsabilidade Social)

PÓS-GRADUAÇÕES

Educação e Organização de Bibliotecas Escolares
Gestão de Projetos*
Média e Proteção Civil**

* Uma parceria da IPMA, APOGEP, Bright Academy e IPG.
** Uma parceria com a Escola Nacional de Bombeiros.

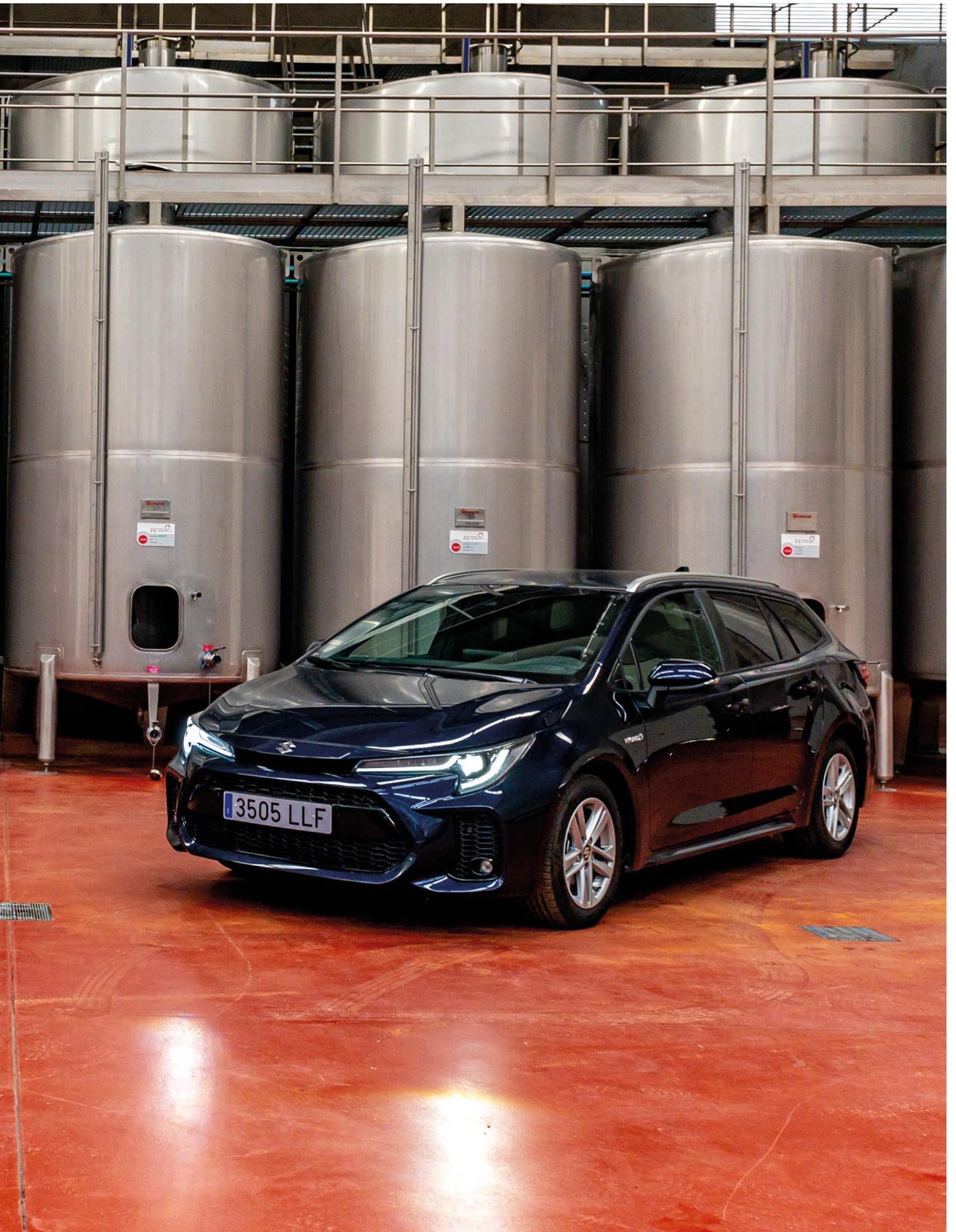
PÓS-LICENCIATURAS

Especialização em Enfermagem Médico-Cirúrgica
Especialização em Enfermagem de Saúde Mental e Psiquiatria

mais em www.ipg.pt







Beber um bom copo de tradição

Um toque de história que o tempo quis apagar e um inconfundível trago a resistência, fermentaram numa sociedade à volta de uma região vínica singular. Prepare-se para degustar os frutos do fértil terroir da 2.5 Vinhos de Belmonte, que visitámos a bordo do novo Suzuki Swace 1.8 GLX FHEV.

Chegou a carrinha familiar compacta que faltava no cardápio da Suzuki! Fruto da parceria estratégica com a Toyota, o Suzuki Swace apresenta-se com argumentos fortíssimos para surpreender e ombrear com as tecnologias dos líderes do segmento.

O olhar é imediatamente atraído para a dianteira, onde os faróis LED de dois feixes ladeiam a arrojada grelha frontal hexagonal. Espaçoso e confortável, o interior funcional recebe-nos bem e sem preconceitos.

"O mercado já não admite vinhos maus. O desafio agora é diferenciá-los."

Por baixo do capô, um sistema híbrido auto recarregável, que combina um 1.8 litros a gasolina com um motor elétrico de 53kW, e permite-lhe circular com motor de combustão, motor elétrico ou com ambos. No total, são 122cv de potência combinada entregues ao eixo dianteiro por uma caixa automática com três modos de condução distintos, que permitem ajustar o comportamento do Swace tanto à vontade do condutor como às exigências do trajeto.

Confortável e fácil de conduzir, o

Swace oferece um equilíbrio ideal entre estabilidade, economia e conforto, com 2 versões, GLE e GLX, ambas bem rechedas de equipamento. E, apesar da sua natureza familiar e urbana, quando as estradas sinuosas da Beira Interior assim o exigiram, o modo Sport garantiu sempre uma resposta à altura.

Mas, se nos permitem a franqueza, a verdadeira razão para levar este Swace neste périplo até Belmonte está nos seus 596 litros de bagageira (1232 com os bancos rebatidos).

A palavra crise está associada a períodos conturbados, e o fim da Cooperativa da Covilhã encaixa-se na perfeição nesta descrição. Mas, a origem da palavra, significa também distinção e separação, e foi isso que 5 produtores decidiram fazer, até porque já estava na hora de dar um novo folêgo aos vinhos da região, destacá-los a nível internacional e colocar as suas vinhas no mapa dos sabores distintos.

Isabel Paiva, António Gouveia, Luís Costa, José Manuel Canhoto e a Quinta dos Perfeitos são os 5 produtores, de 2 freguesias (Caria e Belmonte), que dão nome e corpo a este projeto ambicioso e sustentável. Se dois significa equilíbrio, cinco significa mudança, a combinação perfeita para os vinhos que queriam produzir: equilibrados mas surpreendentes.

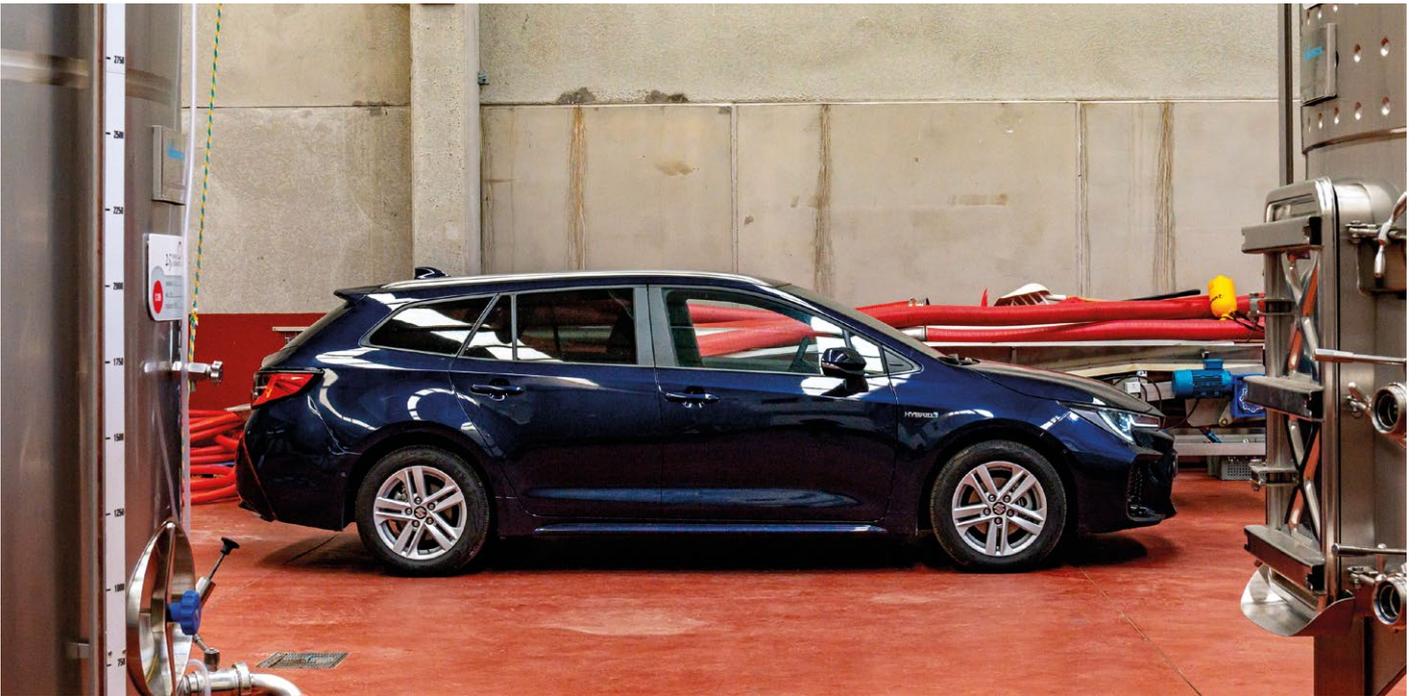
Começámos por referir que o tempo quis apagar a história dos

vinhos desta zona e não o fizemos de forma gratuita. Durante muitos anos o néctar extraído dos terroirs viu a sua identidade diluída sem um destaque próprio que lhe desse a distinção apropriada. A produção de vinho na região começou com influência românica e, mais tarde, com os monges de Cister - exímios na arte de fazer vinho. Se o Douro é a primeira zona denominada, esta é a primeira

O Suzuki Swace oferece um equilíbrio bem conseguido entre familiar urbano e carrinha desportiva.

zona onde se encontram registos de venda oficial de vinho, fazendo dela a primeira região económica vinícola em Portugal. Agora, cabe à Beira Interior e a projetos corajosos, como a 2.5 Vinhos de Belmonte, a árdua tarefa de elevar a produção ao lugar que merece.

Os solos arenosos, delgados, com origem granítica, emprestam uma mineralidade de fim de boca inconfundível e que casa na perfeição com a altitude das vinhas,



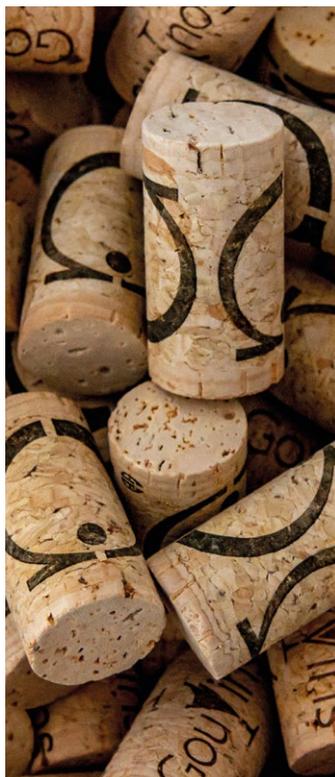
O Swace chega com duas versões de equipamento, GLE e GLX, e uma campanha de lançamento a preços muito convidativos.

importantíssima para a acidez que camufla o grau do vinho produzido. Nos tintos encontramos Touriga Nacional, Rufete, Trincadeira, Tinta Roriz, Jaen, Alfrocheiro e Syrah. Os brancos vão buscar a sua identidade à Síria, Fonte Cal e Arinto. De notar que esta adega tem tido alguma notoriedade com duas castas, nos tintos, o Rufete, nos brancos, o Fonte Cal, muito características da Beira Interior, com uma produção reduzida, mas um sabor inquestionável.

O edifício da adega foi pensado e construído de raiz para a produção. Com instalações modernas que albergam todos os estágios que um produto final de elevada qualidade necessita para se desenvolver. Aqui, o rigor é fundamental “uma adega precisa de estar limpa, tem que cheirar a vinho”.

Mas esta combinação de história, solos, castas, dedicação e instalações precisa também de conhecimento solidificado. Cabe ao enólogo principal, Anselmo Mendes, a difícil tarefa de lhes fazer justiça, com a colaboração da enóloga da região Patrícia Santos. A produção, com capacidade para engarrafar 1 milhão de garrafas vem, desde o primeiro ano, colecionando prémios e reconhecimento nacional e internacional, um facto curioso para uma entidade com apenas 10 anos de existência. Mas é esta certificação de todo o trabalho e experiência que se juntou aqui, que estimula a equipa a continuar a trilhar caminho na difícil e exigente arte de produzir vinho.

Isabel Paiva e Luís Costa acompanharam-nos durante toda a visita, falaram com a paixão na voz de quem gosta realmente do que faz, percebe profundamente do ofício e mede cada passo que é necessário dar. Para o fim, deixaram escapar uma novidade que não vai querer perder – em breve será lançado um tinto muito especial: um Cabernet Sauvignon de 2018, preparado para conquistar os palatos mais exigentes. Prontos para a prova?



NA REDE DE
OFICINAS FIRSTSTOP
A **REVISÃO DO**
SEU AUTOMÓVEL
MANTEM A **GARANTIA**
DO **FABRICANTE!**

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

CONHEÇA OS NOSSOS SERVIÇOS AUTO



Recomendamos



www.firststop.pt

BRIDGESTONE EUROPE NV/SA SUCURSAL EM PORTUGAL

Urb. do Passil, Lt. 96 A - Passil | 2890-118 Alcochete | T.: 21 230 73 50 | F.: 21 230 73 91





A porta gourmet de Pinhel

Entre as 6 portas das antigas muralhas de Pinhel, esconde-se uma 7^a. Abri-la é descobrir uma região interpretada em sabores e formas arquitetónicas, que mostra como é possível a identidade da Beira Interior reinventar as noções conhecidas de modernidade.

Com lugar cedido à próxima geração, o Nissan Qashqai quer mostrar que ainda está aí para as curvas. A prová-lo, a última versão de entrada N-Style, com uma lista de equipamento a perder de vista.

Nesta viagem de despedida, o Qashqai apresentou-se com o motor 1.3 DIG-T de 140cv, a gasolina. Suave e silencioso, é capaz de pôr o Nissan a mexer sem qualquer dificuldade e, graças também a uma caixa de seis velocidades muito bem escalonada, uma condução moderada traz-nos médias abaixo dos seis litros. Em www.escapelivre.com pode descobri-lo a fundo, porque agora é tempo para uma conversa "Entre Portas", com o nosso anfitrião, Francisco Santos.

Foi o acaso que um dia mostrou à esposa do proprietário o edifício onde hoje se encontra o Restaurante Entre Portas. Mas na história de Francisco Santos, sempre ligada à hotelaria local, encontrámos as certezas e conhecimentos necessários para criar um projeto com estas características.

Nos cavaletes de Luís Sobral, Carlos Azevedo e João

Cristóstomo, do coletivo depA Architects, foi desenhada a recuperação desta casa, no centro histórico da cidade, e o resultado final usa as suas linhas modernas para cortar a respiração de quem entra e unir madeira, rocha e betão num espaço confortável, funcional e deslumbrante, já reconhecido a nível mundial em revistas internacionais de arquitetura contemporânea, como a Wallpaper ou a Archdaily. Um trabalho que soube enquadrar-se no mundo arquitetónico com o interior surpreendente, mas que sabe estar enraizado na cultura local mantendo a fachada fiel ao passado.

A técnica que encontramos na cozinha, também se encaixaria em qualquer parte do mundo gourmet, mas foi às hortas e às mesas da região da Beira Interior encontrar a inspiração para a carta do restaurante. Tal como as receitas e os hábitos que se passam de geração em geração, o cozinheiro, Ivo Matias, aprendeu com o Chef Jorge Fernandes, o segredo para descobrir a alma e os sabores desta casa. Desde então tem aplicado o que aprendeu numa cozinha regida por uma exigência



e virtuosidade únicas, de quem verdadeiramente respeita a herança dos sabores, mas que vê nela uma oportunidade de transformar e de dar asas à imaginação.

A fórmula mostrou-se certa, com o restaurante a captar a atenção dos habitantes da região e o, ainda mais difícil de conquistar, reconhecimento, que rapidamente tornou o Entre Portas numa mesa de referência. É este consenso local que torna possível captar a atenção de turistas que procuram sempre os lugares mais autênticos e mas capazes de os surpreender. Embalado pela procura, e pela referência, o nome começa a cimentar-se numa comunidade cada vez mais alargada com visitantes nacionais, que fazem questão de repetir a visita, e além-fronteiras com clientes vindos de países como Inglaterra, Espanha, Holanda, Itália ou o Bahrein. Claro que, a atual pandemia teve, incontornavelmente, o seu impacto, mas nada que faça esmorecer a força de quem encontra nas suas raízes a vontade de querer ficar e fazer a diferença.

Esta relação está demarcada no esforço que é feito diariamente pela equipa em se ligar às associações que promovem o que de melhor é produzido, cultivado e desenvolvido na beira interior. Sem esta afinidade seria impossível encontrar os pratos que vão conquistar o palato e o coração de quem se senta para degustar o menu. E este é um detalhe importante: os pratos. A escolha por preferir sempre servir com empratamento individual, mostra a dedicação e compromisso que esta casa tem para com a sua premissa de ser uma referência gastronómica gourmet, mas, nas palavras do proprietário, será sempre um "gourmet da beira interior",

Receita de sucesso Nissan Qashqai: competente, espaçoso e incrivelmente bem equipado.



A arquitetura não se sobrepõe aos sabores, complementa-os.

com doses generosas que se adequam à herança local. Uma boa entrada e uma deliciosa sopa marcam o tom do que nos espera, e não podíamos ter começado melhor. O nome Bruschetta, remete-nos para outras paragens, mas não se deixem enganar porque o pão torrado em azeite e alho com queijo de cabra, cogumelos silvestres, nozes e mel da região, mostram que está no sítio certo. A sopa, um creme de abóbora com laranja, morcela de Pinhel e amêndoa, provoca o palato e reconforta o estômago, como o deve fazer. Marcado o passo, resta perdermo-nos numa ementa rica de sabores onde destacamos a bochecha de porco ibérico, confitada durante 3 horas e servida com esmagado de favas e alheira, a posta de vitela, o lascado de bacalhau, um bestseller, acompanhado com um brandade de camarão e bacon estaladiço ou até mesmo o surpreendente Tataki de atum com crosta de amêndoa e sésamo. Nas sobremesas, o brownie de chocolate com amendoim, frutos vermelhos e gelado pode ser irresistível, mas divide as atenções com um delicioso leite de creme com sementes de alfazema e um suspiro de tirar a respiração... escolhas difíceis! Que se complicam ainda mais quando descobrimos o folhado de queijo cabra com compota de papaia, poejo e amêndoa laminada. O vinho



O Entre Portas ganhou a aposta nos sabores regionais reinventados.

é o toque final, com uma escolha rica da região, e pode confiar na nossa palavra: será muito bem aconselhado. O convite está feito. Agora resta esperar pela melhor oportunidade para poder saborear ao vivo as magníficas receitas do Entre Portas. Por falar nisso, não nos podemos despedir sem falar da extensa lista de ingredientes que a Nissan juntou à receita de sucesso deste Qashqai. Ora tomem lá nota para não se esquecerem de nenhum: jantes de liga leve 18", cruise control, sensores de luz e chuva, câmara traseira, sensores de estacionamento, travão de mão elétrico, faróis de nevoeiro cromados, faróis LED diurnos, retrovisores elétricos, aquecidos e rebatíveis, ar condicionado automático com duas zonas, bancos dianteiros advanced comfort, sistema de entretenimento com ecrã tátil 7" HD, Apple Carplay e Android Auto, e Nissan Drive Assist. Tudo ao preço extremamente convidativo de 29.230€.



*Visite-nos
e deixe-se encantar!*



PINHEL

**TANTO PARA DESCOBRIR
TANTO PARA VIVER!**

**SEJA BEM VINDO AO
VALE DO CÔA
PATRIMÔNIO MUNDIAL**



Pinhel
cidade falcão



2020/2022
Pinhel
Cidade do Vinho

Roteiro

PENELA

No coração de Portugal



Descarregue o roteiro em
www.escapelivre.com



Coração de Portugal

Situado num eixo que protagonizou, ao longo dos séculos, o desenvolvimento de um vasto território nacional, o concelho de Penela exhibe um património histórico, humano e natural capaz de, só por si, servir de ponto de partida para a leitura de uma descoberta em família. Um percurso traçado a bordo do Mercedes-Benz GLE 300d.

Quando chegamos a Penela, o olhar descobre um casario encostado ao castelo que recorta o horizonte das serranias. Se, por perto, a descoberta de paredes de história preenchem um imaginário que reconstrói tempos imemoriais, no horizonte, as serranias da Lousã e do Espinhal, convidam a outras descobertas.

Do alto das serranias, o espírito alcança um horizonte infinito.

Em redor do castelo, a vila tece um labirinto de ruas históricas com uma vida patrimonial preservada. O passado da vila vai para lá do foral dado por D. Afonso Henriques. Da civilização castreja passando pelos romanos, a região sempre foi alvo de uma localização estratégica que fez com que o protagonismo geográfico, fazendo parte da antiga civitas, perto do eixo da via romana que ligava Olisippo a Bracara Augusta, se transformasse num argumento de desenvolvimento único. A protagonizar, na linha de

defesa dos castelos do Mondego um papel essencial, o desenvolvimento do território consolidou-se ao longo dos séculos onde a autarquia tem promovido um desenvolvimento equilibrado entre a tradição e a modernidade.

E nada melhor do que sentir a história do concelho do que dar um passeio pelas ruelas do centro histórico de Penela. O castelo pode marcar o ponto de partida passando, depois, pela descoberta de todo um património de arquitetura religiosa, a igreja da Misericórdia, o convento de Sto. António ou a Igreja de S. Miguel.

Mas claro, será incontornável uma saltada à Vila Romana do Rabaçal, datada do século IV d.c. O conjunto arquitetónico encerra um balneário e um conjunto figurativo de mosaicos de um estilo muito específico.

Mas para o nosso trajeto, seguimos em outra direção, que nos transporta por entre as serranias e pelas quelhas de aldeias serranas onde o xisto assina verdadeiras esculturas humanas. Em qualquer época do ano, o trajeto pode realizar-se mesmo com veículos 4x2, mas sempre com as devidas precauções se as condições atmosféricas não forem as mais favoráveis.

Para companheiro de viagem escolhemos o Mercedes-Benz GLE 300d. A nova geração do modelo transporta a elegância de um modelo capaz de ombrear os desafios do

dia-a-dia, em estrada e em cidade, mas com um conjunto de argumentos que fazem dele uma referência nas aventuras fora de estrada. Com um interior onde pontua a ergonomia, a qualidade de materiais e a tecnologia multimédia, é ao volante que se diferencia. A segurança dos sistemas ativos de proteção, o evoluído sistema 4MATIC, a suspensão pneumática com amortecimento adaptativo e a disponibilidade da motorização

O GLE protagoniza uma evolução tecnológica de referência no segmento.

associada à caixa automática de 9 relações, permitem-nos evoluir com toda a segurança e conforto mesmo quando as condições de aderência são precárias.

A subida encadeada leva-nos até Ferraria de S. João, uma aldeia de xisto preservada no tempo. A ruralidade entremeia com a tão necessária preservação de um património humano edificado, onde a genuinidade de cada recanto é um



constante convívio com as tradições. O núcleo central da aldeia aconchega um conjunto de currais ancestrais comunitários numa moldura natural que nos faz respirar bem. Para os amantes de BTT, o centro de acolhimento representa um excelente trampolim para outras descobertas do património natural, de onde se destaca, também, a espeleologia.

Os contrastes naturais acentuam a peculiaridade da encosta serrana. E, à medida que vamos subindo, o xisto dá lugar ao granito e ao quartzo e, lá no alto, damos com a capela de S. João do Deserto, a quase 900 m de altitude. O miradouro enche-nos o espírito com uma tranquilidade única. Trata-se de um local de onde se podem avistar 5 distritos do centro de Portugal. Agora no caminho da primavera, os trilhos fazem jus ao nome da freguesia do Espinhal, "nome que cheira ao mesmo tempo a espinheiro, a urze, a alecrim, a rosmaninho, a giesta, a pinheiro bravo".

O património gastronómico é o espelho da riqueza dos produtos regionais e dos saberes transmitidos ao longo de várias gerações.

Ao volante da quarta geração do SUV alemão, mesmo os trilhos com pior piso ou grandes regos, resultado de um inverno muito pluvioso, não dificultam a progressão e, com a lotação plena, este GLE propõem 7 lugares, com a última fila de bancos a receber dois adultos, chegamos por todo terreno a um oásis na serra, obrigatório em qualquer roteiro, a praia da Louçainha e o seu restaurante de referência onde com os sabores à mesa se podem contemplar as piscinas naturais

A praia fluvial, com uma qualidade de água de exceção, fazem dela um ponto de descanso e de apelo aos sentidos da frescura permitindo desfrutar da natureza em família.

Está na altura de regressar a Penela e agora, depois de gozar as delícias do fora de estrada ao volante do Mercedes-Benz GLE e contemplar paisagens únicas, vamos fazê-lo por asfalto e seguindo a estrada mais direta.

Não vamos, no entanto, embora sem antes darmos uma olhadela pelo paladar dos sabores regionais. Se o vinho da região das Terras de Sícó engrandece o paladar de qualquer prato, é o queijo do Rabaçal que se afigura como protagonista dos sabores. Fresco ou seco com uma cura de quatro semanas, é a possível história de mais de cinco séculos que fazem dele uma referência com Eça de Queiroz a sublinhá-lo na obra "A Cidade e as Serras". Mas é bom saborearmos os tesouros da terra, pratos de grão com couves e bacalhau, cabrito, caça, truta e deliciosos doces de castanha, requeijão e mel.

Fica assim lançado o desafio a vir descobri-lo por si mesmo, seguindo o road-book que lhe preparámos!



Onde dormir?

Duecitània Design Hotel
 Vale do Ninho
 Uxa Paraíso

Onde comer?

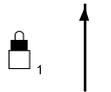
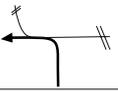
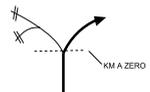
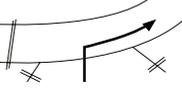
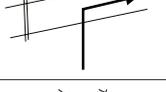
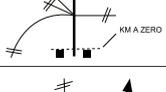
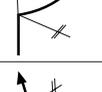
D. Sesnando
 Xisto
 Terreiro do Lagar

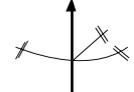
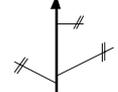
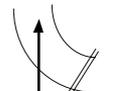
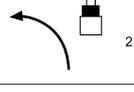
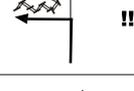
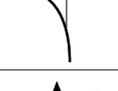
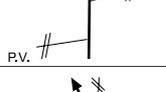
Trilhos Penelenses



NOTA	PARCIAIS	TOTAIS	DIREÇÃO	OBSERVAÇÕES
1	0,000 0,000	0,000		1 - Placa Duecítania Design Hotel PÔR KM A ZERO ENTRA ASFALTO
2	0,100	0,100		ATT!!! STOP ENTRA EN110
3	0,200	0,300		DIR. ESPINHAL
4	0,100	0,400		1 - Prio SOBE E SEGUE ESTRADA PRINCIPAL
5	0,900	1,300		
6	0,200	1,500		1 - HIESE DIR. PONTO DE ÁGUA E VALE DO ESPINHAL
7	0,200 0,000	1,700 0,000		1 - Poste ENTRA TERRA PÔR KM A ZERO
8	0,050	0,050		1 - Lago SEGUE P.P.
9	0,550	0,600		CONTINUA P.P.
10	0,300	0,900		
11	0,100	1,000		
12	0,300	1,300		SEGUE P.P.
13	0,700	2,000		CONTINUA P.P.
14	0,300 0,000	2,300 0,000		1 - Portão verde PÔR KM A ZERO ENTRA ASFALTO
15	0,050	0,050		ESPINHAL DIR. POLIDESPORTIVO
16	0,250	0,300		DIR. TRILHO

NOTA	PARCIAIS	TOTAIS	DIREÇÃO	OBSERVAÇÕES
17	0,050	0,350		DIR. POLIDESPORTIVO
18	0,050	0,400		
19	0,200	0,600		DIR. POLIDESPORTIVO DESCE
20	0,200	0,800		POLIDESPORTIVO
21	0,100	0,900		DIR. TRILHO E PÉ DE ESQUIO
22	0,100	1,000		ATT! ASFALTO ESTREITO
23	0,200	1,200		1 - Caça Grossa DESCE
24	0,400	1,600		SEGUE ASFALTO PRINCIPAL
25	0,600 0,000	2,200 0,000		DIR. PÉ DE ESQUIO E PESSEGUIERO ENTRA TERRA PÔR KM A ZERO
26	0,500	0,500		SOBE
27	0,200	0,700		
28	0,100	0,800		ATT! VALA
29	0,100	0,900		SOBE P.P.
30	0,100	1,000		
31	0,100	1,100		SOBE
32	0,500	1,600		SOBE

NOTA	PARCIAIS	TOTAIS	DIREÇÃO	OBSERVAÇÕES
33	0,100	1,700		1 - Marco Geodésico Vouzela 568m ADMIRE PAISAGEM
34	0,100	1,800		SOBE P.P.
35	0,600	2,400		DESCE P.P.
36	0,700 0,000	3,100 0,000		PÔR KM A ZERO SEGUE P.P. ADMIRE PAISAGEM
37	0,500	0,500		SEGUE P.P.
38	1,500	2,000		SOBE ASFALTO
39	0,300	2,300		1 - Centro de BTT DIR. FERRARIA DE S. JOÃO ENTRA E SEGUE EMPEDRADO ATRAVESSANDO A ALDEIA
40	0,500	2,800		1 - Currais comunitários 2 - Caminho dos Sobreiros ENTRA TERRA
41	0,100	2,900		1 - Currais comunitários SEGUE ENTRE CASAS
42	0,100	3,000		ENTRA ASFALTO
43	0,300 0,000	3,300 0,000		PÔR KM A ZERO DIR. S. JOÃO DO DESERTO SOBE E SEGUE ESTRADÃO
44	2,700	2,700		1 - S. João do Deserto ESTACIONE E VISITE ADMIRE A PAISAGEM
45	0,100 0,000	2,800 0,000		PÔR KM A ZERO DEIXA S. JOÃO DO DESERTO
46	0,100	0,100		DEIXA ESTRADÃO SOBE
47	0,050	0,150		SOBE P.P.
48	0,050	0,200		SOBE P.P.
49	0,300	0,500		SOBE P.P.

NOTA	PARCIAIS	TOTAIS	DIREÇÃO	OBSERVAÇÕES
50	0,300	0,800		SOBE P.P.
51	0,100	0,900		SOBE P.P.
52	0,500	1,400		1 - Posto de Vigia DESCE CORTA-FOGO
53	0,500	1,900		
54	0,100	2,000		ENTRA ESTRADÃO
55	0,100	2,100		ENTRA E SOBE ASFALTO
56	0,400 0,000	2,500 0,000		PÔR KM A ZERO ATT!!! CRUZA ASFALTO ENTRA ESTRADÃO
57	0,900	0,900		DEIXA ESTRADÃO SOBE CORTA-FOGO
58	0,300	1,200		1 - Marco Geodésico Malhazides 866m 2 - Posto de Vigia DESCE
59	0,200	1,400		ENTRA E SEGUE ESTRADÃO ATT!!! AOS 3,300 CURVA À ESQUERDA ESCORREGADIA COM PRECEPIO
60	3,000	4,400		1 - Vedação DEIXA ESTRADÃO
61	0,300	4,700		
62	0,500	5,200		SEGUE P.P.
63	0,200	5,400		DESCE P.P.
64	0,400	5,800		
65	0,500	6,300		
66	0,500 0,000	6,800 0,000		1 - Xisto Restaurante LOUÇAINHA VISITE FIM DO PERCURSO TODO TERRENO

FIDELIDADE

SEGUROS DESDE 1808



SEGURO
VIDA

PROTEÇÃO VITAL DA FAMÍLIA

**PROTEÇÃO QUE EVOLUI
COM A SUA FAMÍLIA**

PARA QUE A VIDA NÃO PARE

FIDELIDADE

SEGUROS DESDE 1808

Loja Fidelidade Covilhã Palmeiras

Av. da Anil, Lote 5, Loja 1

Telf. / Fax: 275 183 436 | Telm: 910 100 921 / 934 330 920

e-mail: fidelidade.palmeiras@gmail.com

fidelidade.pt

Último comboio para o Leste

Uma pausa para café com António Catarino

A palavra viagem exerceu sobre mim, desde miúdo, um poder mágico, desassossegando a mente, sempre fervilhante e pronta a traçar novos rumos.

O fator novidade, algo que as viagens proporcionam, em particular quando vamos à descoberta por nossa conta e risco, como tanto gosto, levou-me a partir à aventura, anos seguidos, de mochila, saco-cama, passaporte e Inter-Rail na mão, na primeira metade dos anos 70, quando aquele passe era (quase) um ilustre desconhecido em Portugal. A preços de hoje, custou pouco mais de 10€...

A porta do mundo ficou entreaberta com tão enriquecedora experiência, adquirida nesses tempos e que veio a ser muito útil pela vida fora. Até no domínio profissional.

Nestes dias pandémicos, em que viajar passou a ter a forma de uma nova quimera, a memória das viagens feitas vai sublimando a nostalgia do presente perante a incerteza do futuro.

Entre mil e uma situações vividas, recordo o dia de junho de 1985, em que protagonizei, como enviado especial do saudoso "O Comércio do Porto", uma corrida contra o tempo com meta em Brno, na então Checoslováquia.

Missão jornalística: efetuar a cobertura da jornada do Europeu de Turismo em que alinhava a equipa portuguesa da Traffic/Ton Sur Ton (Pedro Meireles e Christian Melville, em Alfa Romeo GTV6).

O visto (obrigatório) não foi concedido a tempo, o que me levou a acionar plano familiar para a ponte dos feriados de junho – uma viagem (tinha de ser...) cá dentro com a família.

Entretanto, chegou a autorização da embaixada, tarde e a más horas, obrigando-me a fazer marcha-atrás e a sacrificar (mea culpa) a família.

Era sexta-feira e, à primeira vista, tornava-se impossível chegar nesse

dia a Brno. Na agência de viagens, perante o ar incrédulo de quem me atendia, recorri ao fantástico Thomas Cook, volumosa publicação anual que continha os horários de comboios de toda a Europa. Graças a essa verdadeira bíblia ferroviária, descobri uma composição regional que saía de Viena ao final da tarde e permitia ligação em Bratislava, já noite alta, ao expresso Budapeste-Praga.

Garantida, in extremis, a viagem aérea para a capital austríaca, via Milão/Linate, apenas dois dias após a triste tragédia do Estádio Heysel, (39 mortos na final dos Campeões Europeus, no jogo entre Juventuse e Liverpool,



foi um corre-corre desde chegar ao aeroporto em Viena até ao autocarro para Hauptbahnhof.

Sentado naquele compartimento de uma das carruagens, tinha, no entanto, a sensação de estar apenas no intervalo de um jogo que pedia determinação e perspicácia.

Como companheiros de viagem, tinha uma idosa polaca, refugiada da 2ª Grande Guerra, que vivia em Paris – falava francês, claro! – um checo de meia idade, que arranhava o inglês e, creio que uma jovem húngara, ávida leitora e pouco comunicativa. Ao invés dos restantes passageiros,

A porta do mundo ficou entreaberta.

verdadeiros personagens de um filme de Hitchcock.

Incumbido, ad hoc, de fazer a ponte linguística – traduzia do francês para o inglês e vice-versa – vi a bagagem aumentar por obra e graça do cidadão checo: pretendia, como conseguiu, fazer passar na fronteira algumas compras, incluindo eletrodomésticos, adquiridos no mundo capitalista.

A minha condição de ocidental era trunfo nesta entrada na Cortina de Ferro, após demorada e exaustiva revista ao comboio. Algo que não constituía novidade para mim.

A paragem na fronteira demorou uma eternidade, mas não colocou em causa a ligação em Bratislava. Estação pejada de gente, sinalética pouco amigável, mas, atrasado, o expresso chegou. Completamente lotado.

As 2 horas da manhã já lá iam quando cheguei a Brno. Dirigi-me, de táxi, para o hotel. Apesar do esforço do rececionista, percorrendo interminável lista manuscrita de hóspedes, uma, duas, três vezes, nem o meu nome, nem o de qualquer elemento da equipa lusa constava.

Felizmente, havia um quarto livre e... respirei, uma vez mais, de alívio.

Para trás, ficara um dia intenso, desgastante, contas feitas, a fatura paga em solitário pelo sentido da descoberta, pela curiosidade em (re) ver um mundo diferente, o outro lado da Europa pré-Perestroika de Gorbachev.

A minha experiência de inter-railer fora determinante para alcançar o momento-chave da viagem que me levou a Brno: ter conseguido, naquela sexta-feira, apanhar o último comboio para o Leste!



valorpneu

Porque existe Amanhã



E OS SEUS PNEUS, ESTÃO PARA AS CURVAS?

**SABIA QUE SE CUIDAR DOS PNEUS DO SEU VEÍCULO VAI CONSEGUIR AUMENTAR O SEU CICLO DE VIDA?
E QUE QUANDO OS TROCAR POR UNS NOVOS, ELAS PODEM GANHAR UMA NOVA VIDA?**

A Valorpneu é responsável pela gestão e encaminhamento dos pneus usados para que possam voltar à estrada como pneus recauchutados, serem transformados em novas matérias-primas através da reciclagem ou podendo ser utilizados como fonte de energia. Faça parte deste ciclo.

JUNTOS, LEVAREMOS OS PNEUS MAIS LONGE.

Uma iniciativa:

ASSOCIAÇÃO
AUTOMÓVEL
DE PORTUGAL



Associação
Nacional dos
Recauchutadores de
Pneus



Saiba mais em: www.valorpneu.pt



Novo Nissan QASHQAI

O Líder dos Crossover
Agora eletrificado com Motor Mild Hybrid

Conheça o novo Nissan Qashqai, a próxima geração do Líder dos Crossover com um design ultra-inovador e avançadas Tecnologias de Mobilidade Inteligente para uma experiência de condução sem precedentes.

Seja um dos primeiros a comprar o novo Nissan QASHQAI. Disponível para pré-reserva online ou diretamente no seu concessionário Nissan.

Aceite o desafio, faça já a sua pré-reserva e entre no futuro hoje.

Saiba mais em www.nissan.pt

*Visual não contratual. Emissões de CO₂: 144-163 g/km (dados pendentes de homologação final).

