



ESPECIAL ALFA ROMEO QUADRIFOGLIO GIULIA/STELVIO



TESTES

- FORD PUMA 1.0 ECOBOOST
- VOLVO XC40 T2
- CITROËN C4 1.2 PURETECH

PORSCHE 924
A IMPORTÂNCIA DO
TRANSAXLE

FOMOS ATÉ À
SERRA DA ESTRELA DE
MAZDA MX-5



GARAGEM

conteúdos #0

6

ALFA ROMEO GIULIA QUADRIFOGLIO

um dos melhores automóveis que já conduzimos. Ponto final

12

ALFA ROMEO STELVIO QUADRIFOGLIO

a segunda parte do especial quadrifoglio, em formato suv

18

FORD PUMA VIGNALE 1.0 ECOBOOST

motor de 125 cavalos e caixa automática em ensaio

22

VOLVO XC40 T2

a versão de entrada para a família volvo, com um dos nossos suv preferidos

26

CITROËN C4 1.2 PURETECH 130

o novo c4 é um regresso às origens da marca. testámos o motor que mais interessa

32

DE MAZDA MX-5 NA SERRA DA ESTRELA

capota para baixo. fomos à neve e não vemos a hora de regressar

38

PORSCHE 924

porque de estugarda veio muito mais do que o 911

46

EXTREME E

do deserto à amazónia, passando por um glaciár. uma competição de suv eléctricos com mais de 500 cavalos

equipa garagem

mariana figueiredo - mariana@marypapaya.com
d.l.

joão isaac - joao.isaac@agaragem.pt

jota pê

rafael aragão - rafael.aragao@agaragem.pt



JOÃO ISAAC

O FORD ESCORT DOS MEUS SONHOS



Adoro o Ford Escort. Principalmente, a primeira geração, o primeiro automóvel comprado novo pelo meu Avô, um 1100 Deluxe que custou, em 1969, cerca de 67 contos, o que equivale, em “linguagem Euro”, a menos de 350. Tenho comigo o recibo que o comprova e onde está, igualmente, discriminada a lista de opcionais com que o meu Avô o configurou e que inclui, atenção, um item: tampão do depósito de combustível com fechadura. Outros tempos.

Tenho por isso um carinho muito especial pelo Escort e por muitos vídeos que dele veja, por muitas revistas e livros que devore, não estou satisfeito. Longe disso. Quero muito conduzir um. Quero, ainda mais, ter um, mesmo sem o conduzir. Mas tal como noutros modelos clássicos, mais ou menos recentes do que este, mais ou menos significativos, também o nome Escort está neste momento associado a um preço com demasiados algarismos para os meus “olhos”.

E estes que recentemente fiquei a conhecer (infelizmente, apenas via Internet), criações da galesa MST Cars, são disso um bom exemplo, com um preço base de 80.000 € ainda antes de impostos, ainda antes de me perder na lista de equipamento opcional que posso adicionar ao Escort dos meus sonhos. As suas carroçarias são completamente novas e todo o processo de

construção é manual. A MST propõe os seus Escort quer na mais elegante carroçaria Mk1, quer na mais radical Mk2.

Depois de escolhermos a nossa geração preferida, é “só” escolher a configuração que mais nos agrada. Um Escort rápido, mas com capacidade estradista, utilizável no dia-a-dia, o Fast Road & Touring, ou algo mais focado, apontado às pistas ou às classificativas de rali, os Fast Road & Track e o Group-4 Rally Car, respectivamente. Acima destes, para partir a loiça toda, a MST propõe os Ultimate Rally Car.

Não vou entrar em detalhes, mas vale bem a pena conhecê-los no site da MST Cars. Motores atmosféricos que podem chegar aos 350 cavalos, suspensões reguláveis, elaboradas rollbar, reforços de carroçaria, travão de mão hidráulico para os ganchos e diferenciais autoblocantes para deles sair, esta é a linguagem da MST Cars e o preço que pedem pelos seus carros compra também uma grande liberdade de personalização para o nosso Escort perfeito.

Não preciso do mais equipado, nem do mais potente. Era feliz com o “mais simples”, com os seus mais de 200 cavalos. Na verdade, era ainda mais feliz com os 45 cavalos de um 1100 Deluxe, azul escuro, de duas portas, com cada uma delas decorada com um autocolante, de letras brancas, “Ford”. Para ser mesmo perfeito, teria de ser o “LD-48-12”. Parabéns, Avô. Hoje é o teu dia.



RAFAEL ARAGÃO

**VOLVO GANHA EM CASA
HÁ 63 ANOS**



É bastante comum as marcas nacionais serem líderes nos seus países. Isto é válido no sector automóvel, com exemplos como Seat Leon em Espanha, Ford F-150 nos USA (há mais de 40 anos!), VW Golf na Alemanha, mas também é válido noutros sectores, embora nenhum seja tão global como os automóveis.

Ora, a norte da Europa, nos fiordes, há um país que é o sonho civilizacional. Socialista, liberal e capitalista ao mesmo tempo. Cuida dos seus, é seguro, todos têm acesso a educação e saúde gratuita, tem bandas rock de topo mundial, actores de Hollywood, tem os móveis mais vendidos de sempre, fabrica os carros mais rápidos que existem e os carros mais seguros do mundo. A Suécia. O país das almôndegas com puré... ok, na gastronomia não são assim tão bons, vá. Mas compensam com os chocolates Daim. Parece bom demais para ser verdade. Mas é. Tirando a neve e as temperaturas negativas durante mais de metade do ano – aqui em Portugal batem os 3 graus de manhã e é tudo a gritar o fim do mundo – o resto é perfeito. E mesmo o clima só é agressivo no norte, porque a sul a coisa é amena. Desculpem se isto está a parecer um postal do Visit Sweden, mas era uma viagem bem passada. Estocolmo parece lindíssimo. Outro sítio que também parece lindíssimo, é o berço da marca que te trouxe aqui. Gotemburgo, casa-mãe da Volvo. Volvo, essa,

que há 63 que é líder de vendas na Suécia, com 52.691 unidades vendidas em 2020 e o S60/V60 a liderar com 18.567 unidades. Um feito notável para uma marca notável. Há 63 anos comercializavam o PV444 e, depois, começaram a disponibilizar outros, entre eles o P120 Amazon e, uns anitos depois, o fantástico P1800.



ALFA ROMEO GIULIA
QUADRIFOGLIO
TI AMO GIULIA

POR JOÃO ISAAC



Recentes ou antigos, da minha garagem de sonho fazem parte automóveis que muitos outros petrolheads admiram mas também outros que, uma percentagem ainda maior de fãs de carros, não perceberá o que neles vejo. Aprecio, até certo ponto, um concept invulgar, aquele desportivo esquecido ou até mesmo o humilde utilitário, principalmente aqueles com que cresci, mas como todas as pessoas que vivem intensa e constantemente o mundo automóvel, tenho as minhas marcas de eleição e, em especial, aqueles modelos ou versões a cujos números, que nem de perto quantificam o nível de performance oferecida, não é possível ficar indiferente. Dito isto, digo isto: gosto muito da Alfa Romeo e gosto muito do Giulia. No fundo, o que importa reter é esta ideia. Porém, há muito para dizer sobre este Giulia Vermelho Competizione em particular, um super especial Quadrifoglio. Os anos passam e a minha garagem de sonho não pára de aumentar. Felizmente, nos sonhos as garagens são ilimitadas e alguns deles, também para nossa felicidade, de uma forma ou de outra, concretizam-se. Foi este o caso. A minha estreia com a marca italiana deu-se logo com o QV. E vermelho! Um carro que, assim que foi anunciado, teve entrada directa para os meus preferidos de sempre. É-me impossível resistir à combinação de elegância e agressividade das linhas da carroçaria, aos números que esconde dentro do V6, debaixo do longo capot em carbono e, principalmente, à história que herdou e que carrega no símbolo que orgulhosamente expõe acima da sua grelha.

Tenho tido o prazer de conduzir inúmeros automóveis novos, potentes e apaixonantes, mas poucos ou até mesmo nenhum outro me fez sentir o que este fez. E isto ainda antes de lhe por as mãos em cima. Do momento em que desliguei a chamada de confirmação do ensaio até àquele em que finalmente acordei os 510 cavalos, foram muitas as horas a pensar no dia que nunca mais chegava. Nas fotografias que queria fazer. Nas palavras que queria usar. A verdade é que, agora que já não o tenho comigo, tudo o que fiz comparativamente a tudo o que este automóvel merece, parece pouco. Tudo parece insuficiente para mostrar a qualidade do detalhe. Tudo o que eu poderia ter feito não lhe faria justiça. Só essa ideia me acalma. O Giulia QV é para pessoas como eu,

ao mesmo tempo, uma obra de arte, uma máquina de emoções, um objecto de desejo. São poucos, pouquíssimos mesmo, os carros que me fazem sentir isto.

Chegado o dia, e já dentro das instalações da Alfa Romeo e de chave na mão, caminho pelo parque até ao Quadrifoglio e não consigo conter o entusiasmo quando, ao dobrar a esquina de um edifício, identifico de imediato a sua frente. Lindíssima como as dos restantes Giulia que lhe faziam companhia, mas claramente mais agressiva, mais focada. Não era a primeira vez que me cruzava com ele, só que desta vez ele vinha comigo para casa. Já no habitáculo, bem encaixado no banco, chega a altura de sentir pela primeira vez a emoção de carregar no botão que dá vida ao motor (verdade seja dita, nas seguintes, a emoção não foi menor...). O V6 acorda rouco, com um som que não deixa ninguém indiferente. O velocímetro escalado até aos 330 km/h está lá, também.

“DEVOLVER O GIULIA FOI DOLOROSO.”





Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt







Feitas as primeiras apresentações e já mais ambientado às respostas da direcção, travões e para aí a uns 20% da capacidade de aceleração do QV, defini o meu GPS interno para a Serra de Sintra. Inevitável. Sem acesso a um autódromo ou, por que não, um aeródromo onde espremer os mais de 500 cavalos, o tapete negro que finta a densa floresta de Sintra pareceu-me o cenário ideal, com a dose certa de romantismo para conhecer o lado mais emocional deste Giulia. Ali, a humidade matinal é uma constante mas felizmente o alcatrão estava já a começar a secar dando-me mais confiança para explorar um pouco mais as capacidades deste tão especial Alfa. Entre curvas que me são relativamente familiares, não tenho memória de um outro carro que as tenha aproximado em tão escassos segundos. A capacidade de travagem é avassaladora, mas ainda mais impressionante é a confiança transmitida pelo pedal que teima em não dar sinais de fadiga por muito que o castigemos. Nestes momentos, em que a transferência de massas poderia desequilibrar o eixo dianteiro na abordagem à curva, entra em cena o amortecimento activo do chassis que evita os movimentos excessivos da carroçaria, bem como uma distribuição de peso ideal, garantindo uma eficácia assombrosa nas viragens e nas mudanças repentinas de direcção, com o Giulia QV a responder com acutilância e a curvar certinho, sempre paralelo ao asfalto. A direcção é rápida. Mesmo

muito rápida, atenção. Tão rápida que mesmo em curvas mais fechadas o ângulo de volante necessário para a fazer não exige que se tirem ambas as mãos do volante. À saída e em aceleração forte, a excelente capacidade de tracção é assegurada pelos enormes Pirelli e pelo diferencial com vectorização de binário, que pode também dispor de autoblocante. As ligeiras derivas do eixo traseiro são um hino ao prazer de condução assim como o são os mais longos drifts, mantendo o Giulia atravessado enquanto não se acabar a borracha dos pneus ou o talento do condutor. Simplesmente viciante.

Devolver o Giulia foi doloroso. O som das portas ao trancá-lo pela última vez ainda hoje me atormenta. Tenho saudades do som do motor, dos tiros do escape, da fúria dos 510 cavalos e da beleza do seu corpo de quatro portas. Saudades de sentir o empurrão que me fazia desaparecer no banco e da força de travagem igualmente impressionante quando pisava o pedal ao lado. Saudades de ter a chave no bolso. Saudades de poder dizer, embora não fosse meu: "Hoje estou de Alfa." Queria poder virar-lhe as costas como fiz no último dia de ensaio, na escuridão do parque da estacionamento da Alfa Romeo onde o deixei, afastando-me pelo caminho que ele próprio iluminou, sabendo que no dia seguinte ele estaria de novo ali para mim. Não sei se estou agora mais perto de poder ter um só meu, mas de uma coisa tenho a certeza: quero-o hoje mais do que ontem e um bocado menos do que amanhã. Já longe, vi a minha sombra desaparecer, quando ao adormecer o Giulia apagou as luzes.

FICHA TÉCNICA

Motor	V6, 2.9 L, Biturbo, gasolina
Potência	510 cv/6500 rpm
Binário	600 Nm/2500-5000 rpm
Transmissão	automática, 8 velocidades
Vel. máx.	307 km/h
0-100 km/h	3,9 seg.
Consumo	10 l/100 km
Preço final	107.249 €

ALFA ROMEO
STELVIO
QUADRIFOGLIO

**ELE NÃO DEVIA
CONSEGUIR E EU
NÃO DEVIA
GOSTAR**

POR JOÃO ISAAC



**“SÃO 283 KM/H. MAIS DO QUE UM
SUV VELOZ, O STELVIO É A
ESCULTURA MAIS RÁPIDA
QUE CONHEÇO.”**



A minha paixão pelo Alfa Romeo Giulia, em especial pelo Quadrifoglio de 510 cavalos, é assumida. Assumo que é assumida e tenho gosto nisso. Acho-o um carro lindíssimo, em cordesalmão, às bolinhas, com motor Diesel 1.2 de três cilindros e com jantes de 15 polegadas ou tampões de plástico a tapá-las. Perdoem-me a sinceridade, mas basicamente é isto. Por outro lado, já assumi também várias vezes que o fenómeno SUV me passa um pouco ao lado. Aliás, não passa porque é inevitável passar, de uma forma ou de outra, pelas nossas vidas. Estão por todo o lado, de todos os tamanhos, feitos, segmentos e preços.

Mas mesmo passando-me, de uma forma geral, ao lado, há alguns SUV de que gosto mesmo. Gosto de alguns britânicos muito icónicos e também de uns nórdicos muito seguros. Acrescentam algo ao modelo base, seja em estilo, liberdade para sair de estrada ou em versatilidade. Mas os italianos têm sempre uma maneira especial de fazer as coisas, seja lá o que isso for e, neste caso, a “coisa” é um SUV. Assim, no pequeno grupo destes modelos de que gosto mesmo, o Stelvio é um dos que se destaca. Não porque

o prefira a um Giulia mas porque é um dos SUV mais bonitos do mercado. Continuava a comprar, se pudesse, a berlina (e se ela ficava bem ao lado da minha Giulietta), mas percebo quem opte pelo Stelvio. Isto dentro da oferta da Alfa Romeo, porque considerando o que se vê por aí a passar deste segmento, não entendo como não se vêem mais italianas como esta a desfilar na passerelle de alcatrão.

Mas o que me choca mesmo, por ser tão contraditório, é apostar em carroçarias SUV para desenvolver versões mais eficientes ou, por oposição, desportivas. É, desde logo, sinónimo de mais trabalho para as marcas. A altura superior prejudica não só a aerodinâmica como também o comportamento e à partida, nunca funcionará tão bem quanto numa berlina, por exemplo. “Mas a malta pede e as marcas dão”, aquela frase que teimo em repetir, mas que é, simplesmente, verdade. São assim muitos os SUV híbridos com jantes gigantes e os SUV desportivos pesados e enormes. O Stelvio também é grande e pesado, e por isso custa-me aceitar que ele consiga fazer o que faz. E com a facilidade que o faz.



Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt



“Mas o que faz ele de tão especial?”, perguntam vocês. Para começar, faz [@isaactamente](#) – já agora, sigam-me no Instagram - aquilo que a Alfa Romeo diz. Despacha o sprint de 0 a 100 km/h em 3,8 segundos. Três vírgula oito, meus caros. Relembro que o Stelvio pesa mais de 1800 kg. Aliás pesava mais de 2 toneladas quando usei o cronómetro do infotainment para registar 4 segundos num arranque que fiz, pois iam três pessoas a bordo. Depois há a questão da velocidade máxima que, obviamente, não comprovei. Nem preciso de o fazer. São 283 km/h. Mais do que um SUV veloz, o Stelvio é a escultura mais rápida que conheço.

Mas para além dos números, são as sensações, puras e duras, de um verdadeiro desportivo, emocionante, viciante e proibido. Principalmente se seleccionado o modo Race, o modo de que, na verdade, importa falar. Não que os outros sejam desnecessários. Nada disso. Ainda bem que lá estão para a condução dita, neste caso, anormal. Porque o que o Quadrifoglio considera normal é andar depressa e para isso, Race com ele. Não é fácil descrever o momento que se pisa a fundo

o acelerador e em que passamos à relação seguinte para continuarmos pressionados contra o banco, tal o vigor com que o motor puxa o Stelvio para a frente. E o som do escape? Não vou falar disso. Desculpem-me.

É um SUV, é certo. Algo que, para fanáticos, puristas e, por vezes, também um pouco dinossauros, como eu, é algo difícil de aceitar para um automóvel que se quer o mais dinâmico possível, baixo, leve e assim, rápido a acelerar, travar e curvar. Mas o Stelvio faz isso tudo, independentemente de ser um SUV volumoso e musculado. Não conheço a sua concorrência directa, é verdade, e assim não os posso comparar. Mas considerando o que senti enquanto o conduzi, enquanto o vi, imóvel, a levar com o Sol, já baixo, de um final de tarde no Guincho, nem sequer tenho vontade de conhecer os seus rivais. Ainda bem que existe o Giulia ou tinha mesmo que aceitar que o meu automóvel preferido do momento era um SUV.

FICHA TÉCNICA

Motor	V6, 2.9 L, Biturbo, gasolina
Potência	510 cv/6500 rpm
Binário	600 Nm/2500-5000 rpm
Transmissão	automática, 8 velocidades
Vel. máx.	283 km/h
0-100 km/h	3,8 seg.
Consumo	11,5 l/100 km
Preço final	145.718 €



FORD PUMA VIGNALE 1.0 ECOBOOST

CONDUZI-LO É UMA FIESTA. É MESMO

POR JOÃO ISAAC



*“VAIS PERDOAR-ME A SINCERIDADE,
MAS SE NÃO CONCORDAS, É PORQUE
CONDUZIR É TÃO IMPORTANTE PARA TI
COMO AS “TARDES DA JÚLIA” FORAM
PARA MIM.”*



Não há outra forma de o dizer, nem outro ponto por onde começar: o Ford Puma é o crossover mais divertido e envolvente do segmento B. Vais perdoar-me a sinceridade, mas se não concordas, é porque conduzir é tão importante para ti como as “Tardes da Júlia” foram para mim. Este novo Puma, com o formato da moda e não um coupé como o seu antecessor o foi, é, de longe, o modelo mais dinâmico do extenso grupo onde se incluem nomes como o SEAT Arona, o Peugeot 2008, o FIAT 500X e o Renault Captur.

GENES DO FIESTA

Uma vez que o Puma recorre à plataforma do Fiesta, isto pode até não ser uma completa surpresa, mas tratando-se de um veículo mais prático, um pouco mais familiar, a Ford poderia ter optado por suavizar a suspensão e assim mudar o perfil do seu amortecimento. Só que não. A Ford decidiu que o Puma deveria manter os atributos dinâmicos de outros dos seus modelos e ainda bem que o fez. O Puma é uma delícia de conduzir, com uma agilidade acima da média do segmento, incluindo na comparação os utilitários que servem de base aos muito apreciados crossovers.

A direcção é rápida e deixa-nos colocar as rodas da frente, com precisão, onde queremos. A traseira é ligeira, ajustável e viva, mostrando-se apenas até onde a electrónica deixa, é certo, mas colocando-nos um sorriso na cara de cada vez que a provocamos a meio de uma rotunda ou à entrada de uma curva. Obviamente, tanto dinamismo e envolvimento, mesmo considerando que não estamos perante um desportivo, são conseguidos à custa de alguma rigidez da suspensão desportiva e de muita borracha em largura e pouca em altura a forrar as jantes de 19”, soluções que trazem menos conforto à experiência. Ainda assim, aposto que o Puma mantém quase intactos estes seus argumentos mesmo quando equipado com jantes mais pequenas e com pneus de maior perfil, ajudando a filtrar um pouco melhor as imperfeições da estrada.

Bem sei que são segmentos diferentes e níveis de preço incomparáveis, mas os últimos SUV que me deram um verdadeiro gozo ao volante foram o Cupra Formentor VZ

e o Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio. Estamos a falar de modelos com 310 e 510 cavalos de potência, respectivamente, e com preços a partir dos 50 mil e dos 130 mil €. O Puma é bem mais barato – com preço base de 24 250 € - e mais pequeno, recorrendo também a uma pérola do downsizing, o multipremiado motor 1.0 EcoBoost, aqui na sua versão de 125 cavalos, sem electrificação, e associado a uma transmissão de dupla embraiagem com patilhas no volante. Para um motor tão pequeno, a sua genica é imensa e mais do que suficiente para nos divertirmos a ritmos moderados e responsavelmente alegres. Não chega? Pronto, a Ford também o propõe em versão mild hybrid com 155 cavalos.

RECHEIO BY VIGNALE

Por dentro, mesmo sem os seus concorrentes directos por perto, o Puma não me pareceu ser uma referência em termos de espaço no banco traseiro. Mas isso também não significa que seja limitado a esse nível. Não é, apenas, dos mais espaçosos. E com o duplo tecto panorâmico opcional – como o desta unidade que guiei – o espaço em altura vê-se ainda mais reduzido. Na bagageira, porém, o Puma compensa, com um compartimento adicional de 80 litros sob o fundo amovível, com forro impermeável e bujão de drenagem, onde estava o também opcional pneu suplente. Soluções práticas para o dia-a-dia, por vezes mais exigente, de um óptimo crossover para uma pequena família.

Passando aos lugares da frente, em particular para o do condutor, destaco a boa posição de condução e o excelente volante de aro grosso. Modos de condução disponíveis são 5: Normal, Eco, Desporto, Escorregadio e Trilho. Sim, trilhos com pneus 225/40 R19. O painel de instrumentos é totalmente digital e o sistema de infotainment controla, igualmente, um bombástico sistema de som da B&O. Equipamento, como vêm, não falta a este “carregadinho” Vignale, lista onde também se incluem, por exemplo, os bancos em couro, aquecidos, o portão traseiro eléctrico e o carregador sem fios para smartphones. O pack Tech custa 1321 € mas adiciona o controlo de ângulo morto, o cruise control adaptativo com Stop & Go, o reconhecimento de sinais, o sistema de pré-colisão, a câmara traseira e o estacionamento automático.

CHEIO ATÉ ACIMA

O Puma até pode não ser o melhor crossover para passar nos buracos das estradas da cidade, mas é, de longe, o melhor para os fintar. Se este é assim, tão divertido e ágil, não consigo imaginar o que nos reserva o ST. Mas isso agora pouco importa. O que importa é que se és fã do formato crossover e aprecias uma condução dinâmica, não há como enganar: o Puma é, indiscutivelmente, um carro a considerar. São muitas as boas propostas neste segmento e nada bate o conforto de um dos modelos franceses, se for isso que procuras. Os coreanos também estão fortes no segmento, atenção. Mas a condução do Puma, admito, convenceu-me. E tratando-se de um crossover ou não, isso conta muito naquilo que procuro num automóvel, conduzi-lo com prazer. E, pelos vistos, para a Ford também conta.

FICHA TÉCNICA

Motor	1.0 Turbo, gasolina
Potência	125 cv/6000 rpm
Binário	200 Nm/1750 rpm
Transmissão	dupla emb., 7 velocidades
Vel. máx.	185 km/h
0-100 km/h	10,3 seg.
Consumo	7,5 l/100 km
Preço final	34.215 €



Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt

VOLVO XC40 T2

O VOLVO MAIS BARATO DO MERCADO. QUASE...

POR JOÃO ISAAC



**“COMPRAR UM T2, NOS TEMPOS QUE
CORREM, SEJA UM APARTAMENTO
OU UM XC40, É O SONHO DE MUITA
GENTE.”**



Ao olharmos para um Volvo XC40 é fácil perceber por que razão é um dos modelos de maior sucesso da marca sueca. E depois de o conduzirmos, e de passarmos alguns dias com ele, fica claro o porquê de ter sido eleito Carro do Ano em 2018. É, sem dúvida, um dos melhores e mais apreciados SUV da actualidade e esta motorização T2, a gasolina, representa o acesso à sua gama, estando disponível a partir de 35 140 €. É por isso o Volvo mais barato que podes comprar. O mais barato, antes de te perderes na lista de opcionais e no conforto da caixa automática que equipam este “AD-78-FQ” do parque de imprensa da Volvo. Esta última tem um custo adicional de 2 046 € e é uma grande aliada da condução fácil com que o XC40 se deixa levar. Já os extras deste XC40 Momentum Plus contribuem com 4 900 € adicionais, colocando o preço final ligeiramente acima dos 46 000 €. Posto isto, não lhe faltam, por exemplo, elementos como o tecto panorâmico, os bancos eléctricos e o sistema de som da Harman/Kardon.

OUTROS NÚMEROS

Mas deixando, por agora, os preços de parte, foquemo-nos nos números do motor de três cilindros, um 1.5 litros turbo, com 129 cavalos e 245 Nm. Estes permitem-lhe acelerar de 0 a 100 km/h em 10,9 segundos, um valor que não se traduz em rapidez, mas que é adequado a um carro familiar e confortável como o XC40. A velocidade máxima é de 180 km/h, como em qualquer outro Volvo. Não chega? Chega sim. O pequeno T2 – o motor, não a música – é surpreendentemente silencioso até às 2500 rpm, mal se dando por ele quando rolamos tranquilamente a uma velocidade constante. A boa insonorização e um conforto de rolamento de referência dão, também, uma grande ajuda nesse aspecto. É um motor que dá tudo o que tem para dar até que se atinjam, sensivelmente, as 4500 rpm. Daí para cima, não só o seu som se torna desconfortável para o ouvido, como o seu pulmão já acabou, não valendo a pena forçá-lo a ir acima desses regimes. Se não saíres da cidade, não há milagres. Apesar de ser um motor disponível a partir de baixas rotações, não revelando qualquer esforço para mover o pesado XC40 a ritmos normais,

não deixa de ser um pequeno 1.5 litros a puxar um robusto SUV com quase 1 600 kg de peso e isso reflecte-se nos consumos, entre os 8 e os 8,5 l/100 km. Também nas ultrapassagens será necessária alguma atenção, pois as recuperações são, uma vez mais, as adequadas a uma utilização tranquila.

BOM E BONITO. MUITO

Em tudo o resto, é um XC40 como outros. Na minha opinião, um dos mais bonitos SUV do mercado, por fora e por dentro, com uma construção sólida, com a tão apreciada imagem premium, robusta, mas também elegante, muito própria dos Volvo actuais. Por dentro, como já referido, o conforto habitual, proporcionado não só pela suspensão, bem como pelos bancos. Uma experiência de condução incrivelmente suave e relaxante, de que se pode desfrutar em pleno. Atrás, apesar de ser o membro mais pequeno da família SUV XC da Volvo, há bastante espaço livre para as pernas e cabeça, lamentando-se apenas que o assento não seja um pouco mais comprido, suportando melhor as pernas. As janelas são, efectivamente, pequenas para os mais pequenos e as portas traseiras, mais largas em cima do que em baixo, requerem alguma atenção ao abrir para não nos baterem no peito. É esse o preço a pagar por um design tão distinto. Já a bagageira tem 460 litros de volume e o piso esconde, imagine-se, uma roda suplente! Tack så mycket, Volvo!

T2 OU T3? EIS A QUESTÃO

Comprar um T2, nos tempos que correm, seja um apartamento ou um XC40, é o sonho de muita gente. E se um T2 chega, um T3 será sempre melhor, seja móvel ou imóvel. Por isso, e deixando de parte, de vez, a analogia fácil com o mundo do imobiliário, se não puderes investir mais 2 460 € no motor T3, ficas bem servido com estes 129 cavalos. Mas se puderes dar o salto para o motor acima, 163 cavalos e 265 Nm de binário são sempre números mais apelativos. E mais um quarto pode vir a dar jeito. Agora é que acabou. Juro.

Artigo e galeria completa em
www.agaragem.pt

FICHA TÉCNICA

Motor	1.5 Turbo, gasolina
Potência	129 cv/5000 rpm
Binário	245 Nm/1620-3000 rpm
Transmissão	automática., 7 velocidades
Vel. máx.	180 km/h
0-100 km/h	10,9 seg.
Consumo	8,2 l/100 km
Preço final	46.287 €



CAPARIDE

**CITROËN C4
1.2 PURETECH**

**TODO O CITROËN
QUE SEMPRE
DEVERIA TER SIDO**

POR JOÃO ISAAC

“DEI POR MIM A ATRAVESSAR A CIDADE, À NOITE, DE MÃOS QUENTES, SENTADO NO MEU SOFÁ MÓVEL, AO SOM DE EDITH PIAF. SÓ ME FALTOU UM COPO DE CAFÉ QUENTE NO PORTA-COPOS E VER A TORRE EIFFEL, LÁ FORA.”



Avaliar um novo automóvel que é, na verdade, uma nova geração de um modelo que me é muito familiar tem duas vertentes distintas. Por um lado, se gosto do modelo, o suficiente para ter um, arranco para o ensaio com um conhecimento diferente, com uma experiência assente em anos de utilização, e por outro, a expectativa e curiosidade é mais elevada do que na maior parte dos casos, em que me proponho a avaliar um novo carro, considerando, quando possível, os seus antecessores e rivais como referências, mas sem os conhecer tão bem quanto conheço este, o Citroën C4. Isto tudo para dizer que, mantendo-me imparcial, queria gostar do novo C4.

BATENTES HIDRÁULICOS. CLARO QUE SIM

Um Citroën tem de ser, antes de qualquer outra coisa, um automóvel que se distinga, com uma identidade muito própria, fruto de uma imagem e soluções tecnológicas diferentes e inovadoras. E ao nível estético, o novo C4 está lá. Não se confunde com nenhum outro modelo do mercado, é um Citroën. Bonito ou feio, só os olhos e gostos de cada um o dirão, mas anónimo, nunca. E se, esteticamente, acho

que a marca francesa acertou “na mouche”, não queria encontrar nele algo que me fizesse dizer “isto é que não”. Ou, por outro lado, uma condução, também ela, sem personalidade. O seu foco é, obviamente, o conforto, mas essa é, na verdade, a prioridade máxima de um Citroën, faz parte dos seus valores, da sua abordagem, mover-se, impávido e sereno, sobre tudo – ou quase tudo – o que lhe possam colocar à frente. Essa é a verdadeira personalidade de um Citroën. E confirma-se. O conforto deste novo C4 é o conforto digno de um Citroën. A suspensão com batentes hidráulicos progressivos faz milagres, dando uma dupla capacidade ao C4. Isto porque consegue dar-lhe o tão apreciado efeito tapete voador, através dos amortecedores e molas de afinação branda, mas que são, em situações de compressão e extensão mais exigentes, compensados pela presença dos batentes especiais, eliminando pancadas secas e ressaltos, bem como qualquer desconforto e instabilidade que pudessem resultar do excessivo adornar de carroçaria, bastante controlado. Assim sendo, passa com distinção nos dois pontos essenciais de um Citroën, a imagem e o conforto.



MOTOR. NO MEIO ESTÁ A VIRTUDE

Passemos ao motor, capítulo em que a Citroën não deixou nenhuma opção de fora da gama. Nela há um e-C4 para quem o quiser totalmente eléctrico, há, também, um dos mais eficientes motores Diesel do mercado, o 1.5 BlueHDi, disponível com dois níveis de potência, e há, obviamente, motorizações a gasolina, todas baseadas no enérgico três cilindros de 1.2 litros, com 100, 130 ou 155 cavalos. Calhou-me o intermédio e ainda bem, pois no meio está mesmo a virtude. Este C4 acelera com vigor, principalmente se seleccionado o modo Sport, e os consumos em ciclo misto nunca fogem muito dos 7 litros/100 km. O tricilíndrico pouco se faz ouvir, principalmente em autoestrada, ambiente onde melhor se nota a muito boa insonorização. Este “meu” C4 está, igualmente, equipado com a caixa automática EAT8. E se prefiro sempre (ou quase sempre...) uma transmissão manual, tenho de admitir que esta automática só me ajudou a desfrutar, ainda mais, de uma experiência incrivelmente confortável. O espaço para os passageiros de trás também me surpreendeu. “Sentei-me atrás de mim” e

ainda fiquei com 5 dedos de folga até às costas do banco do condutor, ajustado para a posição mais baixa e para os meus 1,8 metros de altura. O lugar central é prejudicado pelo habitual túnel central, mas em largura para os ombros, mesmo sem ter outros dois pares deles para o testar, o C4 pareceu-me melhor do que alguns dos seus rivais. E no que à habitabilidade diz respeito, o mais surpreendente é que estamos na presença de um segmento C que recorre a uma plataforma de segmento B. A bagageira tem 380 litros de capacidade e um fundo amovível, algo que considero cada vez mais útil. A roda suplente, também de grande utilidade, no entanto, nem vê-la. Falta-me falar da tecnologia e do equipamento presente neste C4. O acesso e arranque sem chave é um dos elementos que mais aprecio, bem como o volante aquecido. E o carregador sem fios para smartphones e 4 entradas USB, duas delas, tipo C, também lá estão, pontos de carga cada vez mais necessários. O painel de instrumentos é totalmente digital e embora seja legível, o C4 merecia-o ligeiramente maior. O ar condicionado automático bizona faz, obviamente, parte da lista, mas o seu



FICHA TÉCNICA

Motor	1.2 Turbo, gasolina
Potência	130 cv/5000 rpm
Binário	230 Nm/1750 rpm
Transmissão	automática, 8 velocidades
Vel. máx.	210 km/h
0-100 km/h	9,4 seg.
Consumo	7,0 l/100 km
Preço final	29.700 €



destaque é incluir - felizmente! - comandos rotativos, na consola. Outras marcas deviam seguir o exemplo da Citroën. Um passo atrás que é, claramente, dois à frente. No campo da segurança, o C4 está carregadinho. Iluminação LED com máximos automáticos, controlo de ângulo morto, assistente de faixa de rodagem e heads up display são apenas alguns exemplos.

100% CITROËN?

Como tenho um carinho especial pelo C4 lançado em 2004, queria, como referi, gostar deste reinventado conceito. Um familiar compacto com postura crossover, um design



arrojado e uma condução focada na segurança e conforto. Recuando 17 anos no tempo, o novo C4 é, como seria de esperar, um carro muito superior ao meu. Disso nunca tive dúvidas. Mas seria um Citroën 100% Citroën? Ao conduzi-lo, sentir-me-ia a bordo de algo diferente? Sim, o volante já não tem o centro fixo e o habitáculo, apesar de moderno e tecnológico, não tem “loucura”, não tem o arrojo da sua

carroçaria. Mas quando penso no anonimato da segunda geração do C4, modelo que, honestamente, nunca conduzi, não consigo não ficar agradado com tudo o que o novo oferece. Dei por mim a atravessar a cidade, à noite, de mãos quentes, sentado no meu sofá móvel, ao som de Edith Piaf. Só me faltou um copo de café quente no porta-copos e ver a Torre Eiffel, lá fora, iluminada com o nome da mais francesa das marcas francesas. Gostei. E queria muito gostar.

Artigo e galeria completa em
www.agaragem.pt



MAZDA MX-5
“100th ANNIVERSARY”

FUI À ESTRELA
NUMA DAS QUE
MAIS BRILHA

POR JOÃO ISAAC

***“A VIAGEM QUE NÃO ME CANSO DE REPETIR,
O DESTINO QUE NÃO ME IMPORTO DE
REVISITAR E O CARRO QUE NÃO QUERO
DEIXAR DE REENCONTRAR.”***



A viagem que não me canso de repetir, o destino que não me importo de revisitar e o carro que não quero deixar de reencontrar. Adoro a Serra a Estrela. Acho-a mais impressionante sem neve, pois sem o manto branco vestido, tudo se distingue melhor, a imensidão dos seus vales, a imponência dos seus rochedos e a sensualidade das curvas das suas estradas. Mas, obviamente, não gosto menos da Estrela quando está completamente coberta de neve. Gosto tanto ou mais, mas por razões diferentes. Essencialmente porque gosto do clima rigoroso que ali se faz sentir e do conforto e calor que uma casa ou hotel naquela paisagem nos proporciona. A lareira, o café quente nas mãos e uma janela de onde possa ver a neve cair até o branco preencher até o mais pequeno pedaço de serra, ao longe, ainda por pintar. É difícil imaginar melhor do que isto.

É difícil, mas não é impossível. Melhor do que o cenário que acima descrevi, e revivi, é chegar lá. O caminho, esse que não me canso de repetir, até ao sítio que adoro revisitar e, este ano, a bordo de um carro que quero continuar a conduzir, o Mazda MX-5. Uma receita simples, com provas dadas, sobre a qual já escrevi diversas vezes, mas sobre a qual fico sempre com a sensação de que as palavras que escrevo não transmitem na totalidade a pureza da sua condução e a sua grande capacidade em oferecer tanto com tão pouco. E em ano de centenário da Mazda, a poucos dias de recebermos um ano de 2021 que esperamos melhor a todos os níveis do que este que está a terminar, não consigo imaginar um automóvel que preferisse ter levado à Estrela no seu lugar. Gosto muito do MX-5 e algo me diz que vamos ter saudades dele.





Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt



Porquê? Porque uso o Spotify, mas adoro o meu gira-discos. Porque tenho um smartwatch, mas não deixo de preferir ponteiros no meu relógio. E no caso dos automóveis, a lógica, para mim, é a mesma. Não preciso de potência pesada e silenciosa que não posso e não sei usar. Mas posso acelerar a fundo ao subir a serra no rouco MX-5 sem com isso acordar a guarda, e a cidade, também. Porque os 132 cavalos chegam bem, mesmo que aos 1991 metros de altura, na Torre, sejam já só uns 100 porque 14 ficaram nas Penhas da Saúde e 18 apontaram a Manteigas no cruzamento do centro de limpeza de neve. Não importa. O que importa é puxar uma segunda e depois uma terceira, reduzir para segunda e repetir a dose até à próxima curva, sempre com som e resposta naturais de um motor atmosférico, incrivelmente recompensador de explorar. Um carro que é ágil porque é leve e porque aquilo

que efectivamente pesa está bem distribuído pelos eixos. Um carro que não é desconfortável porque não precisa de o ser, porque tem suspensão que mexe, que perdoa e cujo trabalho é complementado por borracha que forra as jantes e não as pinta, dando ainda mais margem de absorção e progressividade de movimentos, comunicando às mãos mais do que é habitual em alguns puros desportivos. Pneus que dobram e avisam quando vão ceder às forças a que os submetemos e uma suspensão que não mantém a carroçaria do MX-5 paralela ao solo mas que é capaz de manter, isso sim, as quatro rodas sempre no chão. A caixa de velocidades é outro destaque, talvez, apenas e só a melhor do mercado, pois pelo menos em automóveis até 50 mil euros, não me ocorre nada melhor em termos de precisão, robustez e rapidez.



O MX-5 foi espremido na subida, mas não perdeu o sorriso – aquela cara bem disposta de olhos rasgados que tão bem o define – ao chegar à Torre. Voltei a puxar por ele até ao Sabugueiro e quando o parei para mais umas fotografias, as únicas línguas penduradas que vi foram as dos cães que por ali andavam. Deslizei até Manteigas, sobrecarregando os travões, mas estes não se queixaram. Segui na direção do Covão da Ametade e depois de uma segunda, terceira, quarta, terceira, quarta, terceira, segunda, trava, segunda a fundo, terceira a fundo e quarta, para depois

reduzir, parar no sinal de stop e recomeçar, nunca senti, da parte do MX-5, que este não estava a tirar tanto prazer daquilo como eu. Regressei ao cruzamento dos limpa-neves onde passei horas antes, voltei às Penhas da Saúde, apanhei os cavalos que tinha perdido à chegada e aponteio a casa, ao som do “I can see clearly now” de Johnny Nash – outro nome que o “vinte vinte” levou – onde cheguei, 14 horas e 730 quilómetros depois, com uma média de 6,8 l/100 km, com pouca neve na memória, mas com a cabeça cheia delas.

FICHA TÉCNICA

Motor	1.5 atmosférico, gasolina
Potência	132 cv/7000 rpm
Binário	152 Nm/4000 rpm
Transmissão	manual, 6 velocidades
Vel. máx.	204 km/h
0-100 km/h	8,3 seg.
Consumo	6,8 l/100 km
Preço final	36.859 €



PORSCHE 924

***A INJUSTA REPUTAÇÃO
DE UM CONCEITO QUE
REDEFINIU A MARCA***



POR JOÃO ISAAC

FOTOGRAFIA: PEDRO FRANCISCO



O 924 é um dos melhores exemplos do quão poderoso é o alcance do chamado “word-of-mouth”. Só que neste caso, para mal da Porsche e desgosto dos seus fãs, a mensagem passada ao longo dos anos, quando o tema é o 924, nem sempre é a mais justa. Muitas vezes apelidado de “Porsche dos pobres” ou o tal que “tinha motor Volkswagen”, o 924 é tão somente um dos carros mais importantes da história da marca, principalmente pelo pioneirismo do conceito que lhe serve de base e que rompeu com a habitual disposição “tudo atrás” dos carros com o símbolo de Estugarda.

Lançado originalmente em 1976, o Porsche 924 foi um automóvel inovador pela arrumação da sua mecânica em configuração transaxle, com motor na

frente e caixa de velocidades sobre o eixo traseiro, apontando a um superior equilíbrio dinâmico. Este design foi igualmente adoptado pelos 944, 968 e 928, saindo de cena em 1995, depois de quase 400 mil unidades transaxle produzidas. O projecto do 924 – que chegou a ser o desportivo mais vendido do mundo – começou em 1972, sob a designação EA 425, pela mão do criativo Harm Lagaij, o jovem designer a quem este trabalho encomendado pela Volkswagen foi entregue.

No entanto, motivada pela crise energética de 1974, a Volkswagen decidiu abandonar a ideia no final desse mesmo ano. Isto apesar do EA 475 estar praticamente pronto a entrar em produção. A Porsche decidiu, então, comprar os direitos daquele projecto e lançou-o no mercado,



dois anos depois, como o 924. E para aqueles que questionam a originalidade e personalidade puramente Porsche do 924, Lagaaij tem também a resposta: o pedido veio da Volkswagen, mas o sucesso veio com a Porsche e isso só demonstra a qualidade do conceito original e do design completamente diferente daquilo a que a Porsche estava habituada.

Tal como Lagaaij, também na Garagem somos fãs do Porsche 924 e em especial deste que hoje vos apresentamos, propriedade de um bom amigo da casa e que no-lo disponibilizou para realizarmos este trabalho, partilhando igualmente a sua história e ligação ao primeiro modelo da família transaxle da Porsche. Obrigado, Pedro, pelo tempo e conhecimento partilhados, bem como pela ajuda a repor a verdade sobre um dos mais icónicos desportivos das últimas décadas.

CHEGA-TE À FRENTE, PEDRO. FALA-NOS UM POUCO DE TI E DO TEU GOSTO POR AUTOMÓVEIS.

Chamo-me Pedro Anjos, tenho 34 anos e formei-me em engenharia mecânica, movido pelo gosto por máquinas que tenho desde sempre, sejam eles automóveis, comboios, etc.. Os carros, em particular, são algo pelo qual sempre tive uma grande paixão e isso veio a reflectir-se numa boa colecção de miniaturas, revistas e livros.

PORQUÊ UM PORSCHE 924?

O gosto pela marca Porsche é algo de que me recordo desde que “sou gente” e sempre esteve presente na família através da paixão por carros que o meu Pai e eu partilhamos. Esse gosto pôde, felizmente, ser satisfeito, dado o que meu Pai foi, numa determinada época, proprietário de

dois 911. Sempre apreciei os vários modelos da marca e a família transaxle sempre me fascinou de igual modo que o afamado 911. O 924 tem um desenho puro e estilizado que sempre apreciei muito e a verdade é que, a título de curiosidade, lembro-me de, há talvez 25 anos, quando eu era apenas um garoto, ficar louco pelo namoro platónico que o meu Pai teve por um lindíssimo 924 Turbo verde metalizado de dois tons. Regressando ao passado recente, a compra do 924 deveu-se a um impulso curioso. Como sabes estive emigrado em Espanha durante 7 anos e durante esse período levei comigo o meu outro clássico, deixando em Portugal o meu carro de uso diário que era um Mazda MX-3. Nessa altura lançaram as novas normativas anti-poluição no centro da cidade e apercebi-me que o Mazda já não podia desempenhar o papel pretendido que era, essencialmente, o de carro de passeio quando vinha para uns dias de visita. A solução para o problema foi comprar um outro clássico que, desde que devidamente homologado, passa a poder circular livremente pelo centro da cidade. Ao iniciar a pesquisa por um clássico, sensato, robusto, entusiasmante e ainda acessível de adquirir e manter, foi com emoção que entendi que podia ter isto tudo no Porsche 924, um modelo da marca que toda a vida adorei. O gosto pelo modelo em causa rapidamente se tornou numa paixão, assim que me iniciei na sua procura. Estávamos no início de 2015 e imediatamente se transformou num amor certo quando este exemplar foi encontrado.

COMO O DESCOBRISTE E QUE TRABALHO TIVESTE DE FAZER NELE?

Foi o meu Pai que me deu todo o apoio em campo, digamos, dado que eu estava a viver em Espanha. Após ver alguns modelos anunciados em diferentes sites de venda de automóveis, demos de caras com este exemplar que apresentava, além de um excelente aspecto e quilometragem correcta, um extra que valorizo imenso que é o ar condicionado. Fez-se uma viagem até Avintes para testar o carro e este convenceu-nos em todos os sentidos. Ficou imediatamente decidido! Após a aquisição, foi feita uma revisão geral normal, com mudança de distribuição e recarga de gás do ar condicionado. Aproveitei, igualmente, para substituir o silenciador

final e os apoios de motor, bem como para lhe colocar uns amortecedores da Koni. Para além disso, instalei ainda uma barra de torção traseira para melhorar o desempenho em curva. Em 2018 fez-se uma revisão geral do sistema de injeção com substituição de alguns componentes que acusavam já o peso da idade, revisão ao compressor do ar condicionado e também do circuito de refrigeração. Naquela altura, devido aos quase 160 mil quilómetros que já marcava e também pela sua natural tendência para desgaste precoce, decidi substituir a árvore de cames e as respectivas touches hidráulicas. Desde então tem sido uma questão de dar-lhe uso e desfrutar de belos quilómetros ao volante.

TENS ALGUM CUIDADO ESPECIAL COM A SUA MANUTENÇÃO? É FÁCIL ENCONTRAR PEÇAS?

A manutenção é absolutamente normal, tal como num qualquer outro carro convencional. Logicamente, com os seus maduros 37 anos de idade, de vez em quando lá surge algum pormenor que requer mais atenção mas a realidade é que é um clássico robusto e que não dá muitas dores de cabeça. Ao nível de disponibilidade de peças, é verdade que não é excepcional. Curiosamente, contra as crenças comuns, não são muitos os componentes partilhados com o grupo Volkswagen. Isto cria um problema dado que apesar de ter sido um modelo de enorme sucesso comercial para a Porsche, caiu no esquecimento e esteve um pouco abandonado pela marca. Actualmente, alguns componentes importantes são na verdade bastante difíceis de encontrar. Felizmente, graças à comunidade de adeptos e a um crescente apreço pelo modelo e consequente procura pelos adeptos de carros clássicos em geral, existem várias peças que voltaram a ser produzidas pela marca.

“LANÇADO ORIGINALMENTE EM 1976, O PORSCHE 924 FOI UM AUTOMÓVEL INOVADOR PELA ARRUMAÇÃO DA SUA MECÂNICA EM CONFIGURAÇÃO TRANSAXLE.”



QUE UTILIZAÇÃO LHE DÁS?

Praticamente todos os fins-de-semana peço nele e dou uma “voltinha higiênica” como gosto de lhe chamar. Não gosto de deixar os carros parados durante longos períodos de tempo. Para além disso, sempre que surge a oportunidade de fazer um programa de fim-de-semana que convide a um bom passeio de clássico ou a algum evento automóvel para assistir, é com prazer que o tiro da garagem.

FALA-NOS UM POUCO DE COMO É CONDUZIR O 924.

Como é? É uma delícia! Na minha opinião, é um carro que convida sobretudo a uma condução do tipo gran turismo, de aproveitar a surpreendente disponibilidade do motor 2,0 lt, levando-o com dinamismo até às 3000 rpm em cada mudança e conduzindo com o braço na janela enquanto se ouve uma boa música “old school” no auto-rádio Blaupunkt da época. E claro, sempre acompanhado pelo som grave e rouco do motor ajudado pelo silenciador Dansk. É um carro bem construído e isso sente-se bem ao volante, ao filtrar bem as irregularidades do pavimento com uma quase ausência de ruídos parasitas. Para além disso é um carro que, quando queremos conduzir de forma realmente dinâmica, dá um imenso gozo e surpreende, tal e qual aquela avozinha que arregança a saia e lança-se numa corrida desenfreada. No final de contas, digam o que disserem, 125 cavalos num tracção traseira com 1030 kg é receita mais que suficiente para nos deixar com um sorriso na cara. Do meu ponto de vista, muitas vezes, ter menos é ter, na verdade, mais e nisto o 924 é um exemplo perfeito. Não é preciso ter muitas centenas de cavalos para se desfrutar e, na realidade, a questão é: o que é que se faz com 300 ou 400 cv na vida real, numa estrada normal? A caixa, a frio, é pouco colaboradora, mas uma vez aquecido o óleo, é suave, precisa e com um curso curto. O equilíbrio do carro é absolutamente fascinante graças, principalmente, à configuração transaxle, dando a sensação de que o eixo de rotação do carro, a meio de uma curva, está centrado precisamente no condutor. Os níveis de aderência são surpreendentes tendo em conta as medidas dos pneus que calça (185/60 R 14), mas ao mesmo tempo tem aquele doce

e previsível comportamento no limite que julgo que se perdeu com os pneus de perfil reduzido. A direcção é precisa e tem muito bom feeling, assim como um sistema de travagem de características técnicas discretas mas competente e mais que suficiente para o peso do carro, mesmo durante uma utilização mais espirituosa em estrada, digamos. Por muito que tente fazer uma análise imparcial, julgo que é impossível disfarçar o quanto adoro o 924.

SEI QUE TENS OUTRO CLÁSSICO, COMO TAMBÉM REFERISTE, E É ALGO COMPLETAMENTE DIFERENTE.

É verdade. O carro no qual aprendi a conduzir com 16 anos e que espero manter toda a vida. Um Lancia Delta Integrale 8v de 1988. É uma máquina fabulosa, fiel companheiro desde sempre, com muitas histórias boas vividas ao volante. Muitas dessas histórias partilhadas contigo a bordo dado que a nossa amizade remonta praticamente à mesma época em que o Lancia entrou na minha vida. Das aventuras mais recentes destaco umas quantas viagens ida/volta Lisboa-Barcelona nestes últimos anos. Aliás, devo acrescentar que o 924 também passou por essas mesmas aventuras e a verdade é que cada um, à sua maneira, são estradistas exímios. O Lancia é um carro, logicamente, muito diferente e onde somos claramente arrastados para uma espiral que nos leva conduzir com dinamismo para tirar total partido dele e constatar a razão pela qual é um automóvel mítico e marcante. Como experiência de proprietário posso dizer que é o oposto do Porsche ou seja, pode ser conduzido como “gentleman driver” e até é um hatchback que permite transportar com certa normalidade quatro pessoas e as suas bagagens, mas, na realidade, brilha e percebe-se a sua razão de ser quando é conduzido de forma dinâmica de modo a explorar toda a engenharia e sangue italiano que lhe corre nas veias. Julgo que poucos são os carros que dão tanto prazer a explorar as suas capacidades e que transpiram o espírito de competição deste modo.

Artigo e galeria completa em
www.agaragem.pt

QUAIS OS CARROS QUE, CASO PUDESSES, ADICIONARIAS À TUA DUPLA DOS ANOS 1980?

Nesta questão, diria que o meu coração fica dividido. Por um lado, adoraria ter um clássico contemporâneo dos anos 1970/80, algo com carácter mas com dimensão que permita ser usufruído em família e com uma motorização que seja interessante mas sem ser necessariamente a versão de topo do respectivo modelo. Existem imensos candidatos a esse lugar, uns mais sensatos, outros mais exóticos. Algo como estes: BMW 3.0si, Série 5 E12 ou E28, Mercedes-Benz W123 Coupé, Lancia Flaminia Coupé, Lancia Thema, Rover P6, Rover SD1. Enfim, seria muito difícil escolher apenas um. Por outro lado, o que gostaria mesmo de ter são três carros que pertenceram à minha família e pelos quais tenho uma paixão enorme: o Vauxhall Cresta PA, o MG Metro Turbo e o Range Rover V8 da primeira geração. Se fosse capaz de recuperar precisamente as unidades que foram nossas, isso então seria ouro sobre azul. Caso tivesse disponibilidade financeira para isso, sem dúvida que esse seria o grande projecto a realizar. Nunca me sentiria tentado a investir imenso dinheiro num modelo em particular, daqueles que provavelmente viu o seu valor disparar devido às pessoas que começaram a vê-los como um investimento, privando muitos reais apreciadores de automóveis da oportunidade de possuir um. Carros assim são para ser conduzidos. Estimados, obviamente, mas conduzidos.





EXTREME E: 10 SUV LIGADOS À TOMADA ELÉCTRICA

POR JOTA PÉ

FOTOGRAFIA: OFICIAIS



Há umas quantas edições, no texto “Choque Eléctrico: O Futuro Próximo do Automobilismo”, referi-me à inevitável electrificação do desporto automóvel mundial, sendo já múltiplos os projectos em avançada fase de testes, entre carros de ralis e de rallycross, viaturas de turismo, de todo-o-terreno e de drag racing, tentando arrear caminho para apanhar o comboio do inegável sucesso que a Fórmula E tem alcançado. Isto apesar da notória falta do troar dos diferentes blocos V6, V8, V10 e V12 e do associado cheirinho a combustível queimado...! Igual objectivo de sucesso tem a nova categoria Extreme E, competição para o todo-o-terreno com bólides 100% eléctricos, cujo arranque estaria agendado para o final de Fevereiro, não fosse uma pandemia que teima em não dar tréguas, obrigando a um primeiro adiamento. Apesar deste constrangimento sanitário, a organização não se roga a esforços para ter tudo a postos para o início de uma série que se pretende fique na memória colectiva, não só pelo seu ineditismo, como por juntar um leque de vedetas.

Neste capítulo, conta-se o envolvimento na disciplina de nada menos do que 9 Campeões do Mundo de disciplinas de motorsport, somando, no seu conjunto, mais de 40 desses galardões:

Fórmula 1: Lewis Hamilton, o detentor do último dos 7 títulos alcançados na disciplina máxima do desporto automóvel de pista, Nico Rosberg e Jenson Button, com 1 ceptro cada, todos na vertente de responsáveis de equipas, em dupla função no caso de Button que também é piloto

Rallycross: Johan Kristoffersson, detentor do título de 2020 e triplo Campeão da disciplina, Timmy Hansen, com 2 troféus, e Mattias Ekström, com 1 título, todos como pilotos

Ralis: Sébastien Loeb, icónico francês ainda imbatível nos seus 9 troféus de Campeão do Mundo, e Carlos Sainz, duplo Campeão WRC e também vencedor de 1 Taça do Mundo FIA de Offroad

Trial / Enduro: Laia Sanz, Campeã por 11 vezes no primeiro, somando 5 galardões adicionais no outro.

A lista de vedetas continua com Stéphane Sarrazin, híper-versátil piloto francês, duplo vencedor da Le Mans Series (em 2007 a mielas com o nosso Pedro Lamy) e especialista nas 24 Horas de Le Mans (18 participações, das quais alcançando 4 2ºs lugares), ou o norte-americano Kyle LeDuc, Campeão por 6 vezes da Offroad Pro-4 Racing Series Championship (série de bajas que, como é hábito, os americanos gostam de considerar Campeonato do Mundo, apesar de só se correr lá no cantinho deles).

Do lado feminino há, entre outras, a espanhola Cristina Gutiérrez, 6 vezes Campeã de Espanha de TT, ou a alemã Claudia Hürtgen, bi-Campeã do Deutsche Tourenwagen Challenge, a britânica Jamie Chadwick, Campeã da W Series (disciplina 100% feminina de monolugares) e Molly Taylor, em tempos Campeã de Ralis da Austrália, junto com mais uns quantos nomes pouco ou nada estranhos deste universo, num sonante conjunto que não deixará indiferente quem for amante do tema. Quanto à corrente eléctrica associada, como diz o outro, “primeiro estranha-se, depois entranha-se!”.

QUEM VAI SER QUEM NOS X-PRIX DA “EXTREME E 2021”...

Eram, até há bem pouco tempo, 9 as equipas inscritas nesta “Extreme E – Electric Odyssey”, tendo-se juntado recentemente uma 10ª formação a uma competição que irá visitar 5 pontos inóspitos deste adoentado planeta Terra, ali colocando em confronto directo todas as lendas acima.

Por falar em duplas, prepare-se para inesperadas composições, tudo porque esta série eléctrica de TT obriga à partilha, a bordo dos buggies Odyssey 21, do volante entre um piloto masculino e outro feminino, batendo-se não só com as equipas suas adversárias como até entre si, num mais ou menos complexo processo de qualificações e corridas.

Entre os donos, CEO ou conselheiros das estruturas encontram-se outros nomes como Andrew Newey, Chip Ganassi, Jean-Éric Vergne, Michael Andretti e Zak Brown. Ou seja, tudo gente com um palmarés bastante robusto e conhecedores de diferentes realidades deste mundo motorizado.



EXTREME E E-SUV ODYSSEY 21

TECH SPECS



Overall length

4.401m

Overall width

2.3m

Overall height

1.864m

Front track

1.998m

Rear track

1.998m

Ride height

450mm

Wheelbase

3.001mm

Weight

1650Kg

Maximum power

400kw (550hp)

Total emotor torque

920Nm

Top speed

200kph

Acceleration 0-100km/h (0-62mph)

4.5 seconds

Gradient capability

40° (80% slope) to 53° (130% slope

est. dependant on surface)

Suspension travel

385mm

SPECIFICATION PARTS

Tubular frame constructed of

Niobium reinforced steel alloy

Suspension and dampers

Double wishbone with three-way

adjustable mono-damper.

Hydraulic bump and rebound stop

Braking

Six-piston Alcon caliper.

Iron disk and pads

Steering

Electrical power steering system



550 CV E 920 NM ENTRE AS CREDENCIAIS DO ODYSSEY 21

Quanto ao bólido ODYSSEY 21, trata-se de uma silhueta SUV – uff... até aqui senhores!!! – e propulsão eléctrica, num conceito tripartido entre a Advanced Engineering, a Spark Racing Technology e a Williams Advanced Engineering, esta última autora da bateria que o dispara até a uma potência máxima de 400 kW (550 cv) e 920 Nm de binário, podendo propulsionar 1.650 kg e atingir os 100 km/h em 4,5 segundos, em inclinações com gradientes máximos de 130%.

O exoesqueleto destas abelhinhas de TT é comum a todas as formações, compondo-se de estrutura tubular de liga de aço reforçada com nióbio da CBMM Nobium, com suspensões de braços sobrepostos, com mono-amortecedores hidráulicos ajustáveis, de 3 vias, travões de disco e pastilhas, com pinças Alcon de 6 pistões, e pneus especificamente desenvolvidos para a nova série da Continental Tyres. Já a carroçaria exterior pode ser readaptada à imagem das equipas ou das marcas que representam.

O primeiro teste decorreu há cerca de um ano, na derradeira etapa do “Dakar 2020”, com o norte-americano Ken Block a conduzir um dos primeiros protótipos deste SUV ODYSSEY 21, deixando muito boa gente banzada! Depois, mais para o final de 2020 começaram a ser entregues os veículos às equipas, para preparação dentro dos limites do apertado regulamento, até que em Dezembro a organização os voltou a reunir no complexo MotorLand Aragón (Espanha) para

um teste conjunto. Já com os logos e tons dos patrocinadores pôde-se, então, apreciar não só o potencial – e alguns limites – deste SUV eléctrico de TT, bem como o que alguns dos pilotos conseguiram dele extrair, exibindo os seus dotes de offroad, num frente a frente já bastante quente! Assista aqui a esses primeiros testes.

5 AMBIENTES: DESERTO, OCEANO, ÁRTICO, AMAZÓNIA E GLACIAR

Não havendo mais atropelos ao inicialmente delineado, nomeadamente em termos de limitações e condicionamentos com as viagens intercontinentais, é intenção da organização desta Extreme E FIA International Series começar por levar a caravana destes X-Prix até Al Ula, no deserto da Arábia Saudita (3 e 4 Abril), para depois rumar ao Lago Rosa/Dakar, no Senegal (29 e 30 Maio), e dali para a fria faixa costeira do Glaciar de Russell, nas imediações de Kangerlussuaq, na Gronelândia (28 e 29 Agosto). Seguir-se-á a invasão do Pará, na Amazônia brasileira (23 e 24 Outubro) e, a terminar o ano, a Grande Final, a realizar a 11 e 12 de Dezembro na Terra del Fuego, na Patagónia, localidade que entretanto substituiu no calendário o igualmente frio Nepal, ficando adiada e apalavrada a visita àquele que é um dos pontos mais elevados do planeta.

Em traçados na ordem dos 16 km de extensão, as equipas irão bater-se entre si num intrincado processo de Qualificação que levará às Semi-Finais e, depois, à Grande Final, num conjunto de corridas que, no final dos

AS 10 FORMAÇÕES DO EXTREME E

ABT Cupra XE (Alemanha) | Claudia Hürtgen / Mathias Ekström

ACCIONA | Sainz XE Team (Espanha) | Lara Sanz / Carlos Sainz

Andretti United Extreme E (EUA) | Catie Munnigs / Timmy Hansen

GMC Hummer EV | Chip Ganassi Racing (EUA) | Sara Price / Kyle Leduc

Hispano Suiza Xite Energy (Espanha) | Christine Giampaoli / Oliver Bennett

JBXE (Reino Unido) | Piloto feminina a indicar / Jenson Button

Rosberg Extreme Racing (Alemanha) | Molly Taylor / Johann Kristoffersson

Team TECHEETAH (Indonésia) | Pilotos a indicar

Veloce Racing (Reino Unido) | Jamie Chadwick / Stéphane Sarrazin

X44 (Reino Unido) | Cristina Gutierrez / Sébastien Loeb

2 dias competitivos dos 5 eventos, sagrará os respectivos vencedores e, no final do ano, o/a Campeão/Campeã da nova disciplina. Cada manga de Qualificação terá só 2 voltas, cada uma delas cumprida por um dos pilotos da equipa, incluindo-se o tempo perdido com a troca de condutores. Outra particularidade é o facto de existir um boost extra de energia – os chamados Hyperdrives – para a equipa / piloto que efectuar o salto mais longo logo na primeira das múltiplas lombas do percurso, entre outras soluções inéditas! Uma coisa é certa: vai ser quente, muito quente!

Dados os locais remotos dos 5 X-Prix, não é expectável a presença de público, pelo que a série terá cobertura a partir de imagens recolhidas por drones ou câmeras do tipo Go-Pro. As corridas serão depois transmitidas pelos diversos canais com que a organização tem chegado a acordo em todo o mundo, muitos deles pagos. Infelizmente Portugal

não está nessa lista, nem acreditamos que vá estar, fruto do longo e contínuo virar de costas dos canais portugueses a eventos motorsport – a não ser que se registre alguma desgraça – sendo a melhor hipótese o Eurosport, uma das plataformas já contratadas. Espera-se que o seja em canal aberto, como acontece com a Fórmula E.

Resta, assim, aguardar pelo arranque oficial desta primeira temporada e das demais novidades inerentes a mais esta arrojada ideia de Alejandro Agag, fundador e CEO da Extreme E, mas também da Fórmula E – este ano já com estatuto de Campeonato do Mundo FIA – e ainda da futura “El Powerboat Series”, um campeonato eléctrico de motonáutica... Isto no curto prazo, pois parece que quase tudo o que se possa tornar numa competição motorizada a electrões envolve, de algum modo, o toque de midas do imaginativo empresário espanhol de ascendência argelina!



GARAGEM



www.agaragem.pt



instagram - @garagem_oficial
facebook - @agaragem.oficial
youtube - Garagem