

GARAGEM



CUPRA LEON E-HYBRID

**8 TESTES COMPLETOS
DESPORTIVO - ELÉCTRICO
SUV - EXECUTIVO HÍBRIDO
CONDUZIMOS TUDO**

**E SE A LANCIA E
A MARTINI RACING
REGRESSASSEM
AO WRC?**

**ESPECIAL
SEAT**





GARAGEM

conteúdos #1

8

MERCEDES EQS

fica por dentro das principais características de um dos mais impressionantes eléctricos do momento

18

70 ANOS SEAT

a celebrar 71 anos de vida este mês, recordamos o nosso especial do ano passado em que juntámos três modelos de três eras da SEAT

24

CUPRA LEON E-HYBRID

conduzimos o Leon da Cupra em configuração híbrida plug-in: 245 cavalos electrificados

30

ABARTH 595 SCORPIONEORO

igualmente rápido, mas com muito mais classe. Talvez o Abarth mais elegante de todos

44

VOLKSWAGEN ID.3

conduzimos o eléctrico mais aguardado, o sucessor, segundo a Volkswagen, dos icónicos "Carocha" e Golf

56

FORD FIESTA 1.0 ECOBOOST 155 MHEV

o Fiesta mais potente que podes comprar, antes do ST

72

HYUNDAI I30 1.0 T-GDI N LINE

uma das melhores propostas do segmento. Concordas?

76

...E SE A LANCIA E A MARTINI RACING REGRESSASSEM AO WRC?

o Jota Pê sonha com esta possibilidade. Na verdade, sonhamos todos...

equipa garagem

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

joão isaac - joão.isaac@agaragem.pt

jota pê

rafael aragão - rafael.aragao@agaragem.pt



JOÃO ISAAC

A POTÊNCIA QUE PRECISAMOS É QUASE SEMPRE AQUELA QUE TEMOS DISPONÍVEL DEBAIXO DO PÉ



Este é um tema muito debatido por fãs de automóveis. Não me recordo do número de vezes que veio à baila e quando foi a primeira vez. Mas foram muitas e há muito tempo. É certo que o conceito de potência suficiente varia consoante os gostos e “necessidades” de cada condutor, mas varia, principalmente, consoante o peso do carro que tem de movimentar. Assim, com automóveis cada vez mais completos, com mais equipamento de conforto e segurança, cada vez maiores e por tudo isso, mais pesados, também os motores têm de ser, obrigatoriamente mais potentes. Até aí concordo. Se há alguns anos, um pequeno utilitário com 100 cavalos era um desportivo respeitado, actualmente, um modelo do mesmo segmento precisa do dobro da potência para ter direito ao mesmo estatuto. Assim de repente, vem-me à cabeça um Peugeot 106 Rallye e o actual Ford Fiesta ST, dois pequenos carros muito respeitados por quem gosta de conduzir. Mas isto é apenas uma pequena parte da questão, aplicada a um segmento específico, que escolhi, porque gosto. A outra vertente da discussão é bem mais abrangente, pois aplica-se a todos os automóveis à venda no mercado. Actualmente, qual o número mágico, suficiente para se desfrutar de uma condução mais dinâmica, se é que tal número existe? Isto leva-me ainda a outra questão. Usamos os nossos carros nas

estradas públicas e por isso, na equação, entra também o factor da potência utilizável. O que é melhor? Ter mais potência e só poder usar 50% dela ou, por outro lado, ter um carro mais fraco e, com as devidas condições, usá-la toda e poder andar, em alguns momentos, “sempre a fundo”? Para esta questão, não sei, garantidamente, a resposta. Mas no mundo da competição, em particular, as corridas de troféu monomarca são a prova de que a potência não é tudo. Os carros em questão até podem andar pouco, mas é “prego a fundo”, sempre, e as condições são iguais para todos. O espectáculo está garantido, pois o vencedor será aquele que melhor souber aproveitar os, por vezes, escassos cavalos do motor. Assim, em ambiente de corrida, potência nem sempre é garantia de um espectáculo interessante. Mas e voltando à estrada? Tenho guiado automóveis muito bons. Faltam-me muitos, obviamente. Longe de mim pensar que os conheço a todos. Conheço poucos, até, mas quero conhecer muitos. Muitos mais. No entanto, conheço os suficientes para saber que, muitos deles, são demasiado potentes para o dia-a-dia. Sim, adorava ter um Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio, mas sinceramente, um Giulia de 200 cavalos servia-me perfeitamente. Gosto muito do 911 da Porsche. Especialmente dos GT3. Mas até o Carrera S anda demasiado. Tudo isto para dizer que muita potência requer condições



à altura. E essas condições, considerando os andamentos impressionantes de muitos dos automóveis modernos, não estão nas estradas por onde circulamos. Para espremer os 60 cavalos dos nossos primeiros carros, com alguns imprevistos pelo meio, chegam bem. Mas para usufruir de tudo o que agora oferecem os carros actuais, não chegam. Ainda para mais, somos entusiastas, somos fãs. Temos o gosto, mas nem sempre o talento. Isto leva-me aos automóveis exóticos. O topo dos topos. Quem não gosta deles? Quem não sonha? Quem não os quer? Eu. Aliás, deixem-me reformular. Eu também os quero, mas não é pela potência avassaladora, pelos 340 km/h e pelos 3,5 segundos de 0 a 100 km/h. São incríveis, e um sinal de que algo muito bom tinha acontecido na minha vida, mas com 2 centímetros de altura livre ao solo e com a largura de um Panzer, não passam disso, exóticos. Só num autódromo ou aeródromo o deixam de ser. Aí sim, são automóveis menos exóticos e máquinas mais conduzíveis. Admiro-os pela grandeza da potência e não tanto pelo andamento que ela permite. Quero conduzi-los, quero sentir a aceleração, mas duvido que me dêem o mesmo gozo e prazer que outros modelos com 3 vezes menos potência e com um preço 10 vezes inferior. Assim de repente, se não me falha a memória, os 4 automóveis mais rápidos que guiei foram o Nissan GT-R, o Audi R8 V10 e a dupla Quadrifoglio da

Alfa Romeo. E caramba, como eu gostei e gosto de todos eles, dos seus 500 ou 600 cavalos. E as saudades que tenho daquele final de tarde em Ascari. Mas a falta de talento, aliada à falta de um circuito ou estrada fechada, fez-me aproveitar uns 30 ou 40% de toda a experiência. Ou menos, até. E acho que é aí que reside o segredo. Quanto mais usufruirmos da potência e do automóvel onde esta se produz, melhor. Por isso, volto sempre ao fantástico Alpine A110, um dos mais impressionantes automóveis que já guiei. Volto sempre ao MX-5 1.5 e aos seus 132 cavalos, que anda menos que o 2.0, mas que permite andar mais tempo com o acelerador a fundo. E volto sempre ao Caterham que guiei há uns anos, com um pequeno motor 1.6 litros com cerca de 135 cavalos e um andamento e sensações capazes de me deixar a suar e com tremores nas mãos. E o que têm estes carros em comum? Exactamente, são leves. Potência não é tudo. É apenas parte da equação. Gosto de potência e gosto de números. Mas tudo tem um limite. O condutor, os pneus, o chassis, a estrada. Por isso, mais do que números, valem as sensações. O som do motor, a comunicação com a estrada e o desfrutar do ambiente à sua volta, a ligação à máquina, através do volante, pedais e caixa. Tudo isso é mais importante do que a potência. A não ser que essa potência sejam os 420 cavalos de um Porsche 718 Spyder. **X**



RAFAEL ARAGÃO

PEUGEOT 205 TURBO 16: O REI DOS POCKET ROCKETS



Se, hoje, esse título vai para o fantástico Toyota GR Yaris, fica a saber que a receita não é nova. Motor pequeno, turbo, tração integral e leveza. Já os franceses o faziam há quase 40 anos. O verdadeiro rei dos pocket rockets é o fenomenal Peugeot 205 Turbo 16. É indiscutível a supremacia francesa durante os anos 80, especialmente em relação a carros pequenos e utilitários. Ela é Peugeot, Renault, Citroën, todas com carros utilitários com várias versões e todas elas a bater recordes de vendas. Os alemães faziam carros maiores, os italianos (ainda) mais pequenos. Digamos que se fossem mais pequenos, tinham de lhes pôr uma argola para prender chaves. Felizmente, compensavam na beleza. É pena eu não ser italiano. Só o Peugeot 205, o carro que me fez escrever esta crónica, em 15 anos de produção vendeu mais de 5 milhões de unidades! Tudo começou... há um tempo atrás, na ilha do sol. Desculpem a partida. Não começou nada aí. Mas agora vão ficar com essa música na cabeça. Lamento. Começou, isso sim, na terra do queijo e da baguete, no ano de 1977, quando os executivos da marca decidiram substituir o Peugeot 104. O projecto, de nome M24, começou e em 1981 já havia um protótipo. O 205 foi lançado em 1983. O 205 teve 15 anos em produção e várias versões, sendo as mais desejadas as GTi, tanto com o motor 1.6 litros ou 1.9. Esta última é, provavelmente, um dos carros de

sonho de qualquer petrolhead... perdão, tête d'essence. Houve, até, uma versão eléctrica não comercializada com autonomia para 140 km. Nada mau. No entanto, a melhor de todas foi, sem dúvida nenhuma, a version d'homologation do carro de rally. Ditavam as regras da FIA que, para homologar um carro para rally era necessário fazer 200 versões de estrada. Maravilha! Mãos à obra na fábrica de Mulhouse e, 27 meses depois, via a luz do dia o fabuloso e absolutamente incrível Peugeot 205 Turbo 16. Uma autêntica besta com motor central traseiro de 4 cilindros de 1.8 litros, turbo, capaz de 200 cavalos de potência e 255 Nm de binário. O suficiente para atingir 210 km/h. Bastante bom, diriam. Sim, mas a melhor prestação era a aceleração. Menos de 6 segundos dos 0 aos 100 km/h. O peso de 1145 kg e a tração integral ajudavam não só a atingir este valor como a controlar o carro, juntamente com a suspensão independente às quatro rodas. Foram fabricados os necessários 200 e os primeiros 4 foram especiais. Oferecidos a executivos e pilotos da marca, tinham a pintura branca de rally com as respectivas decorações. Os restantes 196 tinham uma pintura cinzenta lisa. Era vendido, em 1984, por um preço de 290 mil francos franceses, ou 44 mil euros, o que, a preços de hoje, daria algo como 88 mil euros. Seria impensável uma marca colocar um carro deste tipo à venda com este preço. Mas a verdade é que vendeu. Todos. A versão



de competição era ainda mais brutal que a de estrada. Não só tinha todos os apêndices aerodinâmicos necessários, como o motor tinha uma potência de 450 cavalos e pesava menos de 900 kg. Venceu 16 corridas do WRC e foi campeão de construtores e de pilotos por duas vezes, ultrapassando o Audi Quattro, tornando-se o mais bem sucedido carro do Grupo B. Os seus pilotos e co-pilotos mais conhecidos foram Ari Vatanen com Terry Harryman e Timo Salonen com Seppo Harjanne. Alguns exemplares têm sido leiloados, tendo alguns atingido valores na ordem das centenas de milhares de euros. Eras capaz de dar tanto por um clássico destes? Eu talvez não. Acho que ter um carro

destes é um privilégio, sem dúvida, mas só se o tivesse comprado na altura. Cuidar dele ao longo do tempo, aproveitá-lo com os amigos e família, viver aventuras com ele e passá-lo para as próximas gerações. Comprar um carro clássico – ainda para mais a preços que não fazem sentido e na maior parte das vezes só para os deixarem parados na garagem a apanhar pó “para valorizarem” – passados muitos anos é como chegar atrasado a uma festa. Bem sei que as coisas não são tão lineares assim e que há muita gente que adorava ter um clássico deste tipo para usufruir dele, para reviver um pedaço de história e criar a sua. Pensando bem, se calhar até eu. **X**



APRESENTAÇÃO **IG**

MERCEDES EQS

A STAR IS BORN

POR JOÃO ISAAC





Visualmente falando, não há como não ficar impressionado com o mais recente 100% eléctrico da Mercedes-Benz – aqui Mercedes-EQ – o EQS. Mas se o design impressiona, o que dizer da tecnologia? Assisti à apresentação digital e de seguida decidi consultar a documentação oficial e outros conteúdos facultados onde a marca alemã explica, com muito detalhe, a sua nova estrela, mas a informação é tanta que quando acabasse de a ler, compreender e resumir, já o EQS estaria a terminar o seu primeiro ano de comercialização.

Fica assim bem patente a importância deste novo modelo nas ambições da marca de Estugarda para a aquela que é sua visão da mobilidade eléctrica do futuro. A sua primeira limousine eléctrica pretende redefinir o segmento e aposta, numa primeira fase, em duas versões distintas: EQS 450+ e EQS 580 4MATIC. Para aproveitar ao máximo a performance eléctrica disponível, a carroçaria do EQS foi desenvolvida ao máximo para se obter um coeficiente aerodinâmico nunca antes visto num veículo de produção em série. Com um cd de apenas 0.20, saem beneficiados o alcance e o conforto acústico a bordo.



Com uma autonomia máxima de 770 quilómetros, medidos segundo as normas WLTP, o EQS estreia igualmente uma nova geração de baterias de maior densidade energética, superando, por exemplo, o EQC em 26% neste aspecto. A potência de carregamento máxima desta arquitectura eléctrica de 400 V, em DC, é de 200 kW.

A versão EQS 450+, de tracção traseira, tem uma potência de 333 cavalos e 568 Nm de binário e o mais potente EQS 580 4MATIC, de tracção integral, eleva a potência a 524 cavalos e a uns estonteantes 855 Nm de binário. A velocidade máxima é de 210 km/h em ambas as versões. O habitáculo é totalmente dominado pelo MBUX Hyperscreen, um ecrã curvilíneo de grandes dimensões e que se prolonga a toda a largura do interior. O EQS pode, igualmente, contar com portas automáticas e está preparado para oferecer condução autónoma de nível 3. Como estão diferentes os automóveis e este “Classe S eléctrico” é disso um grande exemplo. **X**





Va: 140,0 km/h
Beta: 0,0 °
00:00 23,0 °C

GASALARM PLENUM
RÄUMUNGSALARM



exterior

eixo traseiro direccional

disponível com quatro portas automáticas

até 350 sensores monitorizam as funções do EQS ou controlam a zona circundante do veículo

DIGITAL LIGHT com três LED de elevada potência, cuja luz é refractada e direccionada por 1,3 milhões de microespelhos

Recorde mundial: coeficiente aerodinâmico (Cd) de 0.20 obtido através de 1000 cálculos no túnel de vento virtual com a utilização de aproximadamente 700 CPU por cálculo



interior

assistente de voz “Olá Mercedes” suporta 27 idiomas

CPU de 8 núcleos, 24 Gb de memória RAM e 46,4 Gb/s de largura de banda

sistema de som surround Burmester inclui 15 altifalantes com uma potência total de 710 W

MBUX Hyperscreen: digitalização com 141 centímetros de largura, o resultado da união de dois ecrãs de 12,3” e de um com 11,7”, colocado ao centro



características técnicas

EQS 450+

tracção traseira
333 cv (245 kW) de potência
568 Nm de binário
0 a 100 km/h em 6,2 segundos
velocidade máxima de 210 km/h
107,8 kWh de capacidade útil da bateria
potência de carregamento máxima de 200 kW
consumo WLTP 15,7 a 20,4 kWh/100 km
autonomia máxima calculada de 686 km

EQS 580 4MATIC

tracção integral
523 cv (385 kW) de potência
855 Nm de binário
0 a 100 km/h em 4,3 segundos
velocidade máxima de 210 km/h
107,8 kWh de capacidade útil da bateria
potência de carregamento máxima de 200 kW
consumo WLTP 17,4 a 21,8 kWh/100 km
autonomia máxima calculada de 619 km





70 ANOS SEAT
TRÊS ERAS,
TRÊS AUTOMÓVEIS,
UM SÍMBOLO

POR JOÃO ISAAC

artigo originalmente [publicado](#) em 2020



Quando nasci, já a SEAT acumulava 35 anos de vida. Neste 2020 que teima em não começar como desejámos no final do ano passado, chego eu aos 35 e já a SEAT celebrou os 70. Uma vida cheia de histórias que merecem ser lembradas e contadas ao pormenor, mas que passo a homenagear neste texto onde tentarei, dentro das minhas capacidades, fazer-lhe justiça mantendo de fora a forte ligação que tenho com a marca espanhola e que começou quando eu tinha apenas 5 anos ao chegar cá a casa um Marbella Special. São já 30 anos seguidos a andar de SEAT e por isso, conseguir juntar o meu Ibiza a um inesquecível ícone do passado da SEAT, o lindíssimo 124 do meu amigo Nuno Alves, e ainda à mais recente geração do novo Leon, parece-me, desde já, um bom começo para esta humilde mas muito sincera homenagem.

E três, a quantidade de carros que juntámos, é exactamente o número que interessa porque é igualmente o número de eras, fases ou épocas, como queiram chamar-lhes, em que se divide a bonita e septuagenária história da Sociedade Española de Automóviles de Turismo. Numa primeira fase, com a FIAT, depois como marca independente e sensivelmente desde o final da década de 1980 inserida no todopoderoso grupo Volkswagen. E caso não se tenham apercebido, o 124, o Ibiza e o Leon representam, respectivamente, cada uma dessas fases, todas elas de uma indiscutível importância para aquilo que em a SEAT se transformou.

O corpo de três volumes deste 124 é tão

elegante hoje como em 1973, data da sua matrícula e é, ainda hoje e igualmente, um formato inconfundível para quem vive o mundo dos automóveis clássicos intensamente. Foi assim que imediatamente o topei no nosso ponto de encontro naquela manhã de sábado, com aquele perfil que não engana, bem iluminado por um sol que fez das suas perto do meio-dia, quando as janelas fechadas para as fotografias de condução são um sacrifício para os motoristas de serviço.

Com a ajuda do Nuno e do meu “booster”, um bom companheiro de quem tem carros antigos parados por muito tempo numa garagem, fomos acordar o Ibiza para se juntar ao irmão 124. Depois de identificada um possível fuga do líquido de refrigeração – outra vertente sempre presente no mundo dos carros antigos: há sempre algo para reparar – atestei o depósito e com o contributo de uns eletrões emprestados e de depois de alguma insistência, o motor System Porsche começou a cantar e aos poucos a estabilizar o seu ralenti.

Estávamos prontos e assim, rua com ele, pois o terceiro condutor tinha já chegado. O Pedro – outro amigo de longa data e que, tal como o Nuno e o seu SEAT 124, já passou pela Garagem com o seu Porsche 924, um artigo que podes recordar aqui – foi o condutor do novo Leon, trocando o vermelho do seu japonês pelo do mais recente membro da família SEAT. A viagem foi curta, pois escolhemos a zona circundante do Estádio Nacional para os juntarmos e assim fazemos as fotos de família, colocando, lado







a lado, os três irmãos e assim destacando as suas diferenças exteriores, um contraste que se acentua quando passamos aos seus habitáculos. Diferentes prioridades, típicas das suas distintas épocas e todos com diferentes inspirações: de um lado, genes mais latinos, do outro mais germânicos e pelo meio o Ibiza, um carro extremamente importante, o responsável pelo final feliz da fase de transição da marca durante a década de 1980, mas todos eles SEAT, à sua especial maneira.

Esta foi mais uma grande oportunidade de ver como os automóveis evoluíram nos últimos anos, uma tendência que não abranda e que não pára de nos surpreender. Se, por um lado, o Leon é um produto indiscutivelmente melhor que o 124 e o Ibiza, mais equipado, mais seguro e mais eficiente, é igualmente verdade que a sua responsabilidade é enorme, a de se assumir como um símbolo da história da marca, algo que vem a fazer e bem, tentando igualar a importância histórica da dupla mais sénior.

O pequeno 600 mobilizou os espanhóis, é certo, mas o 124 representa um salto enorme em todos os níveis para a SEAT. O Ibiza, por outro lado, mobilizou Espanha, o país, propriamente dito, pois levou-o além fronteiras, internacionalizando a marca com um grande volume de exportações.

Para além dessas grandes responsabilidades a igualar, a grande prova do Leon, para pessoas como eu, o Nuno e o Pedro, assumidos petrolheads, será daqui a 30 anos: terá o seu tecnológico e recheado habitáculo o mesmo charme dado pelo veludo com 47 anos do 124 e conseguirão as linhas da sua carroçaria manter-se tão actuais quanto as que Giugiaro deu ao Ibiza em 1984? O tempo o dirá e nós, se possível, juntar-nos-emos novamente, de 124, Ibiza, Leon e com esse aguardado descendente que não conhecemos ainda. O centenário será uma festa e nós celebrá-lo-emos, se possível, de uma forma muito especial. Nuno, Pedro e SEAT, não marquem nada nesse fim-de-semana. Só faltam trinta. **X**





CUPRA LEON E-HYBRID

INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL

POR JOÃO ISAAC



A curiosidade era muita. Vi muitos vídeos, li muitos ensaios e fiquei de “pé atrás”, logo à partida, com as primeiras conclusões com que me cruzei sobre o novo Cupra Leon e-Hybrid, uma versão híbrida do meu tipo de carro. Foram vários os nomes experientes do meio que lhe apontaram uma certa crise de identidade, confundida, esperava eu, com uma dupla personalidade de um híbrido desportivo e não de um desportivo que, por acaso, é híbrido.

Nunca esperei encontrar neste Leon Plug-in uma arma devoradora de curvas, embora, de certa maneira, o seja. Mas queria muito gostar deste carro, embora sabendo, de antemão,

que não ia encontrar nele a pureza de um motor dois litros turbo, a gasolina, com 300 ou mais cavalos. Nem tão pouco o som grave e natural de escape que resulta da sua queima. Não, aqui não. Aqui a eficiência falou mais alto. Rápido, sim, e muito, mas com outras prioridades, mais prioritárias do que tempos por volta e velocidade de passagem em curva.

Decidi, por isso, avaliá-lo por aquilo que é, acima de qualquer outra coisa: um híbrido plug-in capaz de nos deixar com um sorriso na cara. E não me arrependi. Nem um bocadinho, pois assim conheci todas as camadas deste Cupra Leon. Desde o familiar confortável, espaçoso e bem equipado, capaz de percorrer, segundo

a Cupra, 52 quilómetros sem emissões e ruído, até ao familiar menos confortável, mas igualmente espaçoso e bem equipado, capaz de acelerar e curvar de forma rápida, utilizando o seu pulmão adicional eléctrico para ajudar na performance.

AUTONOMIA CONVENCE.

CHASSIS AGUENTA MAIS POTÊNCIA

O Cupra Leon transforma-se ao toque de um botão, o de selecção dos modos de condução. No modo mais confortável, a suspensão adaptativa absorve quase tudo o que lhe possa aparecer no caminho, mesmo que não tenha uma grande ajuda dos pneus, borracha que com o seu perfil 35 está lá só a marcar presença quando o assunto é filtrar as irregularidades. Foi neste modo, e com uma condução pouco Cupra, que consegui superar a autonomia eléctrica declarada, esgotando a bateria ao fim de 57 quilómetros.

Mudando-se para o modo mais desportivo, ou fazendo all in com o modo Cupra, o Leon muda por completo, quase parecendo que estamos num carro diferente. De repente, tudo se sente, todas as vibrações da estrada nos chegam às mãos e às coxas, mesmo com os excelentes bancos de que dispõe, pois o Leon está muito mais tenso, mais rijo, com um amortecimento que anula movimentos excessivos da carroçaria e que lhe dá um comportamento dinâmico ao nível do que de melhor se faz no segmento, quer em agilidade, quer em segurança ao curvar.

Transmite, sempre, muita segurança, com um chassis de elevada competência, ainda complementado por electrónica que pode ser retirada de cena, parcial ou totalmente. E foi nesse modo intermédio do ESP que mais usufruí deste Leon, apontando-o às curvas com a sua direcção rápida e precisa, embora não muito informativa, aliviando repentinamente a pressão no acelerador ao mesmo tempo que um golpe de volante faz descolar a traseira, mantendo as rodas da frente como que colocadas sobre carris e obrigando-o a rodar sobre si mesmo, permitindo voltar à carga até à próxima oportunidade de sorrir a uns, teoricamente, pouco excitantes 60 km/h. Estou a ser rápido? Não faço ideia, mas estou a sorrir num híbrido.

E para ligar duas curvas consecutivas, o Leon conta com 245 cavalos e 400 Nm, valores que resultam da combinação do motor 1.4 TSI com o eléctrico e que são passados apenas às rodas dianteiras através da caixa DSG de 6 velocidades. E se os 225 km/h e 6,7 segundos de 0 a 100 km/h não deixam margem para dúvidas sobre o dinamismo deste Cupra Leon de ligar à tomada, há outros aspectos que merecem ser mencionados, não como crítica ao seu desempenho, mas como razões pelas quais considero que o Cupra Leon e-Hybrid não pode ser comparado com os seus antecessores que eram Cupra enquanto versão e não Cupra enquanto marca.

A DUPLA PERSONALIDADE DO CUPRA LEON

Comecemos pelo motor, cheio de força a baixos regimes, mas cuja entrega é, por vezes, interrompida por ligeiras quebras de tracção provocadas pelo impulso adicional do motor eléctrico. As pequenas perdas de motricidade não chegam para retirar o Leon dos eixos, nunca senti isso, mas senti falta de ligação, de ainda mais linearidade na resposta, sensação que se prolonga ao pedal ao lado, cujo poder de travagem que acciona é indiscutível, mas cujo feedback da “mordida” inicial é corrompido pela travagem regenerativa, obrigando a um maior período de habituação na hora de dosear as travagens. Também a caixa DSG de 6 velocidades, com patilhas no volante, revela-se mais orientada para a eficiência do que para a dinâmica. Rápida a responder quando solicitada sob aceleração, não gosta de ser pressionada a reduzir depressa, retirando-nos confiança nas travagens mais exigentes.

Por tudo isto, não considero que o Cupra Leon tenha um problema de identidade. Tem sim, uma dupla personalidade, qualquer uma inteligente, e uma grande capacidade de transformação e adaptação, permitindo conduzir calma e eficientemente, ou desfrutar de um andamento que impressiona e de um chassis com “cabedal” para mais potência. Confortável para o dia-a-dia, rápido para o fim-de-semana. E por muito estranha que esta comparação possa parecer, o carro que imediatamente me veio à cabeça foi o excelente Civic Type R da Honda. Não pelos andamentos – que são incomparáveis – mas pelas abordagens. Uma mais rápida, mais pura



FICHA TÉCNICA

Motor	1.4 Turbo, gasolina + eléct.
Potência	245 cv/5000-6000 rpm
Binário	400 Nm/1550-3500 rpm
Transmissão	Dupla emb., 6 velocidades
Vel. máx.	225 km/h
0-100 km/h	6,7 seg.
Consumo	7,5 l/100 km
Preço final	47.087 €



Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt







e mais focada, a outra mais comedida, híbrida e, assim, mais pesada e artificial, mas ambas muito adaptáveis, com performance utilizável no cotidiano, sem compromissos ao nível do conforto, do espaço e do equipamento.

A presença de um modo de condução configurável é uma enorme mais-valia deste Leon. Posso ter o motor no modo Cupra, a suspensão numa configuração mais branda para os tapetes negros rasgados do meu conelho de confinamento, e a direcção no modo intermédio Sport. O som artificial do motor é uma compensação pela ausência de som envolvente, pois as normas anti-poluição assim obrigam. Ainda bem que existe, é giro, mas não mais do que isso. Prefiro o barulho natural da mecânica, ainda que em pouca quantidade. O que dispenso, mesmo, são as ponteiras de escape da moda, que de ponteiras nada têm. E o que gostava, mesmo, era de o ver ligeiramente mais perto do solo, ainda com mais presença, com mais pose. E talvez com jantes de 18 polegadas, com um pouco mais de borracha lateral. Não há estradas para isto, e quando as há, há lombas pelo caminho, para deixarem de ser aquilo que eram para ser, estradas.

Ao fim de 300 quilómetros percorridos, e sem ter voltado a carregar a bateria depois desta ter esgotado ao fim de quase 60 quilómetros acumulados, deixei o Leon gerir a recuperação e utilização da energia, conduzindo ao ritmo normal do trânsito, interrompendo essa condução com alguns momentos menos comedidos. Ainda assim, devolvi a chave à Cupra com o computador de bordo a mostrar uma média de 7,5 l/100 km. Gostei, por isso, da relação andamento/consumo, pelo menos durante o meu ensaio, em que não me privei de usufruir da potência quando assim quis, mas no qual também incluí momentos mais relaxantes ao volante, de tejadilho aberto, música alta e braço na porta. Pode até não ser um Cupra com o qual nos liguemos de todas as vezes que nos sentamos ao volante, mas é um Cupra para todos os dias. Este não é um Cupra como os outros e esse é, talvez, o seu maior argumento. **X**





ABARTH 595 SCORPIONEORO

**CONDUZIAS UM CARRO COM
UM ESCORPIÃO DOURADO NO
CAPOT? CLARO QUE SIM!**

POR JOÃO ISAAC



Não gosto, nem um bocadinho, de dar nas vistas. Gosto de passar despercebido. Gosto de expressões como “low profile”. Assim, conduzir um desportivo, relativamente sonoro, com um escorpião dourado “tatuado” no capot parece, à partida, algo com o qual não me identifico muito. Mas isso não podia estar mais longe da verdade no caso do Abarth 595 ScorpioneOro.

Como também já assumi, por diversas vezes, gosto muito de carros pequenos. São perfeitos para o nosso dia-a-dia, pelo menos para o de uma grande parte de nós e conseguem, também, com as suas inerentes limitações, ser uma fonte de boas memórias. Como daquela vez em que carregou meio sofá – já que a outra metade vinha pendurada bagageira fora – do IKEA até casa, ou como aquelas férias de Verão em que levou quatro amigos até à Costa Vicentina com o tejadilho cheio de malas.

Assim, é quase natural que goste bastante do giríssimo 500 da FIAT. Aliar estilo e compacidade é uma técnica que os italianos dominam desde há muitas décadas. E o meu FIAT 500 preferido, enquanto produto, enquanto automóvel, não é uma das suas versões desportivas da Abarth. É sim uma das suas versões base, com motor FIRE, para as massas, para as cidades, para todas pessoas e cenários, aquele que melhor simboliza o conceito iniciado em 1957.

O MAIS BELO DE TODOS OS ABARTH 595

Mas isso não significa que não gostasse de ter um Abarth na minha garagem. Porque a ter, teria de ser este, mais do que qualquer um outro. Este ScorpioneOro, um de apenas 2 mil que a marca italiana vai produzir e que aqui veste um elegante fato negro, complementado por detalhes dourados cheios de classe, mas isentos de “bling bling”, inspirados nos utilizados pelo seu antecessor A112 Abarth Targa Oro.

Enquanto desportivo, algo que, indiscutivelmente, é, o ScorpioneOro partilha com os restantes 595 muitas das suas características. Recorre a um motor cheio de personalidade, disponível e possante, aqui na versão de 165 cavalos do 1.4 T-Jet e a uma suspensão desportiva que o coloca mais perto do solo e que lhe reduz os movimentos







excessivos em curva. Os travões contrariam com eficácia os nervosos andamentos de que é capaz de alcançar e a posição de condução, por muitos criticada, só contribui para uma experiência ainda mais especial, puramente 595.

Dinamicamente, o ScorpioneOro destaca-se pela agilidade conferida pela direcção e pelo eixo dianteiro. Este último responde com rapidez ao que lhe pedimos via volante e permite manter, quase sempre, as rodas da frente na linha certa. E digo quase sempre porque a entrega forte do motor interrompe, com alguma facilidade, a ligação da borracha Michelin com o asfalto. Principalmente se não formos meigos com o pedal direito ao sair das curvas mais fechadas, uma situação que se agrava sob piso molhado (aquele que enfrentámos quase sempre neste ensaio) e para a qual o contributo da função TTC, efeito electrónico de autoblocante, poderá ajudar os condutores mais exigentes com a máquina ou nervosos com o pé a delas sair.

O eixo traseiro segue o da frente quase sempre bem plantado, sem hesitações e reacções imprevisíveis, pelo menos em andamentos apenas considerados vivos e inspirados e não noutros ainda mais exigentes, mais perto do

limite das capacidades do chassis do 595. Aí não cheguei, mas no mundo dos comuns mortais, talvez seja até demasiado previsível, retirando alguma liberdade de movimentos e ajustabilidade ao 595, uma abordagem segura que talvez tenhamos de aceitar dadas as reduzidas dimensões do ScorpioneOro e demais versões Abarth inspiradas no 500 que rapidamente podem picar o condutor ao levantar o pé a meio de curvas mais rápidas ou nas travagens tardias na abordagem a estas.

Mas mais do que rapidez e eficácia dinâmica, o ScorpioneOro é um pequeno carro de grandes sensações. Não precisamos de ir exageradamente depressa para se tirar prazer da sua condução, nem ele precisa de dar excessivamente nas vistas para ser merecedor de um último olhar nosso por cima do ombro depois de o estacionarmos. Discreto e vistoso, é mais do que suficientemente rápido para a nossa estrada de eleição, sem ser insuportavelmente desconfortável e gastador para trazer gozo às deslocações banais diárias. Um desportivo puro, exclusivo, sem artificialidades e com muita classe. Aos meus olhos, no infindável mundo das versões especiais do Abarth 595, este Scorpione merece, definitivamente, o ouro. **X**



FICHA TÉCNICA

Motor	1.4 Turbo, gasolina
Potência	165 cv/5500 rpm
Binário	230 Nm/3000 rpm
Transmissão	manual, 5 velocidades
Vel. máx.	218 km/h
0-100 km/h	7,3 seg.
Consumo	8,5 l/100 km
Preço base	30.930 €

Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt



***DACIA SANDERO
STEPWAY TCE 90***

***TANTO POR
TÃO POUCO***

POR JOÃO ISAAC



***“SE O SANDERO STEPWAY FOSSE UMA PESSOA,
SERIA O TONY HAWK OU O DAVE MIRRA.”***



Vou começar por referir algo que seria suficiente para deixar bem claros dois pontos: o Dacia Sandero é o automóvel mais vendido a particulares, em Portugal e na Europa. Isto bastaria, por um lado, para mostrar a importância do modelo e a responsabilidade desta nova geração, bem como, por outro, para evidenciar, uma vez mais, como as prioridades dos condutores estão a mudar. A imagem continua a ter um peso enorme na hora de comprar um carro novo, bem como o símbolo que mostra na sua frente, mas não só o preço imbatível dos Dacia tem contribuído para a mudança de paradigma, como a própria imagem da marca tem, também, evoluído, entranhando-se no quotidiano dos condutores e respectivas famílias graças a vários argumentos que vão além do preço apetecível.

Com o novo Sandero, a receita não mudou. O conceito de baixo custo para o comprador continua bem presente, mas o prato é muito mais saboroso porque os ingredientes são melhores. Exteriormente, a terceira geração do Sandero é agora muito mais encorpada e dinâmica, pois cresceu em comprimento

e largura, mas a carroçaria é mais baixa. A iluminação principal recorre a tecnologia LED e tem um design bem mais actual do que o da geração que saiu agora de cena. E no caso do Stepway, versão que já representa 71% das vendas do novo Sandero, o exterior recorre a elementos estéticos específicos, as tão apreciadas “cotoveleiras” e “joelheiras” que protegem a carroçaria e as “calças arregaçadas” – mais 41 milímetros de altura relativamente ao Sandero convencional – que lhe dão uma altura livre ao solo de 174 milímetros. Se o Sandero Stepway fosse uma pessoa, seria o Tony Hawk ou o Dave Mirra.

ESPAÇO E EQUIPAMENTO

Por dentro, a abordagem é em tudo idêntica. Mais e melhor, quando comparado com o Sandero anterior. Sim, os plásticos são, todos eles, rijos. É o que é. Se o preço é baixo, é esse o preço a pagar. Ninguém compra um Dacia, ou um premium, na verdade, para massajar o tablier. O que o cliente quer, em especial o de um Sandero, é que tudo aquilo pelo qual pagou, funcione. Que nada salte fora e que seja fiável. Sim, daqui a uns anos talvez faça alguns ruídos parasitas, mas são raros os que não



fazem. Ainda assim, a faixa central do tablier do nosso Stepway conta com um acabamento em tecido que ajuda a criar um ambiente um pouco mais quente e acolhedor, material que também encontramos nos apoios de braços das portas. Os bancos são bastante melhores do que os do Sandero anterior, mais bonitos e confortáveis, e nesta versão Stepway são, igualmente, específicos. Atrás, o espaço para pernas e cabeça é bastante convincente. A bagageira tem 328 litros de capacidade e à unidade ensaiada não lhe falta o piso amovível, bem como a roda suplente, ambos opcionais. Este último, seja num Dacia ou em algo com mais um zero no preço, é algo que jamais aceitarei que não seja proposto de série, principalmente quando o espaço está lá. Quanto a equipamento, para além dos dois opcionais que mencionei, o “meu” Stepway conta, também, com o Pack Hands Free que

lhe adiciona o travão de estacionamento eléctrico, o acesso e arranque sem chave e o apoio de braço. Do lado do equipamento de série, o Stepway Comfort conta, por exemplo, com ar condicionado automático, retrovisores eléctricos, câmara traseira, sensores de luz e chuva e sistema de infotainment com ecrã táctil de 8 polegadas, navegação e compatibilidade com Android Auto e Apple Car Play sem fios. Considerando aquilo que é hoje considerado como o mínimo exigível a um carro novo, onde está o compromisso? Não o vejo. E o que também não se vê é a grande novidade deste Sandero: a sua plataforma, a CMF-B, estrutura que partilha com os Clio e Captur. Os novos, sim, os mais recentes Clio e Captur que podem comprar utilizam, também, esta plataforma. E graças a ela o Sandero conta, igualmente, pela primeira vez, com tecnologia como a travagem activa de emergência.

Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt



BONS CONSUMOS

Mas é na condução que se notam as principais diferenças entre este Sandero e a geração que substituí. A forma como o mais pequeno dos Dacia pisa a estrada denota uma grande evolução a nível de chassis, mais sólido a pisar, mais crescido no amortecimento. É uma proposta claramente orientada para o conforto, para uma condução suave, a ritmos moderados, mas que reage sempre com segurança se o provocarmos. O amortecimento, bem como os pneus, trabalham bem, em conjunto com a maior altura livre ao solo, para que o Stepway enfrente as lombas e calçadas irregulares com grande à vontade. O motor, o já conhecido 1.0 TCe, a gasolina, aqui na sua versão de 90 cavalos, é todo o motor de que o Sandero precisa, com boa disponibilidade desde baixas rotações, vibrações contidas e explorado por uma caixa de 6 velocidades muito confortável de utilizar. O consumo final ficou-se pelos 6,5 l/100 km. O Dacia Sandero já não é, simplesmente, uma proposta apetecível do ponto de vista do preço. Não é, somente, um utilitário com uma relação preço/oferta imbatível. É, sim, um segmento B com as mesmas ambições de outros, de outras marcas, que não assumiram a estratégia de baixo custo da Dacia e que agora têm de lutar, com mais e melhor, para baterem uma proposta que evoluiu em todos os aspectos, do design à habitabilidade e da tecnologia à condução. E com um preço base de 14 750 € para o nível de equipamento Comfort, o mais recheado, este Stepway intromete-se, igualmente, no segmento dos pequenos crossovers urbanos. O Sandero, Stepway ou não, foi um sucesso enquanto "low cost", enquanto Dacia. Agora já não. Agora é, ou vai ser, simplesmente, um sucesso. **X**



FICHA TÉCNICA

Motor	1.0 Turbo, gasolina
Potência	90 cv/4600-5000 rpm
Binário	160 Nm/2100-3750 rpm
Transmissão	manual, 6 velocidades
Vel. máx.	178 km/h
0-100 km/h	12,0 seg.
Consumo	6,5 l/100 km
Preço final	16.700 €



POR RAFAEL ARAGÃO

**VOLKSWAGEN
ID.3
SERÁ ESTE O
ELÉCTRICO DO
POVO?**



Se gosto dos eléctricos? Sim, gosto. Se acho que transmitem sensações excitantes que nos façam esquecer os tradicionais motores a combustão? Não. Talvez o façam daqui por uns tempos, mas primeiro as marcas têm de entender que as sensações não se resumem a mais potência que um camião TIR e acelerações em linha recta que andam taco a taco com um monolugar de F1. Vamos esquecer por um momento os quase 50 mil euros que custam a versão “1st Max” que ensaiámos. Naturalmente, as marcas têm os carros de imprensa carregados com extras para podermos experimentar tudo e ter uma ideia geral do que os clientes poderão escolher. Vamos esquecer, também, que esta versão tem jantes de 20 polegadas, daquelas que quando for necessário trocar os pneus até te benzes (isto quando encontrases uma loja que os venda).

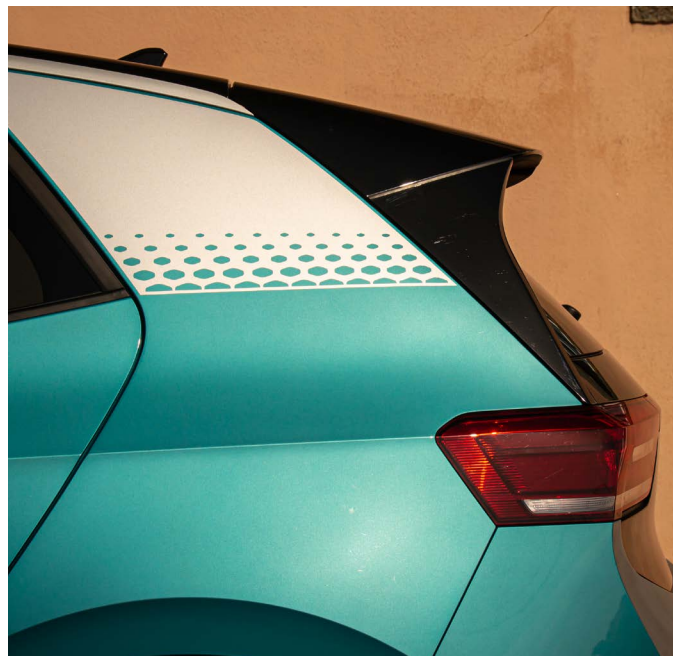
ACESSO À GAMA = ESCOLHA ACERTADA?

Vamos basear-nos no modelo de acesso à gama, o Pure Performance, com os seus 150 cavalos de potência (menos 54 que nas outras versões) e uma autonomia de 348 km combinada. Em cidades os carros eléctricos consegues autonomias bastante superiores às combinadas, o que é uma enorme vantagem em relação aos carros a combustão, que são ao contrário. Esta versão anuncia 471 km em cidade. Esta versão de entrada de gama custa pouco mais que 35.000€. O que é um preço muito fixe para o que entrega. Boa potência, boa autonomia, um símbolo respeitado, conforto e um carro eléctrico com uma óptima utilização. De origem traz bancos aquecidos, volante aquecido, cruise control adaptativo, esguicho do pára-brisas aquecido, faróis LED, jantes de 18 polegadas (que fazem mais sentido do que umas de 20, naturalmente), reconhecimento de sinais de trânsito, espelhos laterais rebatíveis electricamente, sensores de estacionamento à frente e atrás, chave inteligente e por aí fora. E com muitos sistemas de segurança. Ou seja: se for para comprar, compra a versão “de entrada” porque tem tudo o que necessitas e custa menos 13 mil euros que a mais cara. E não tem menos coisas. Tem só uma bateria um pouco mais pequena e uma potência menor. Mas se analisarmos o carro,

só pelo carro, é praticamente igual! O único que faz sentido pagar mais 13 mil euros é a versão de maior autonomia, se precisares efectivamente dela. Passas a ter 541 km em ciclo combinado. Mas mesmo assim não vejo a vantagem.

POR PARTES

Digo isto porque o carro que testámos, mesmo sendo o “1st Max” com tudo o que é possível meter lá dentro, não vale o preço. Muito por culpa dos materiais. Os bancos são bons, super confortáveis e com massagens (nice!), o volante também é super ergonómico e o carro conduz-se super bem. Rola sem se ouvir quase barulho nenhum, mesmo com as “sapatas” que calçava, tem uma excelente visibilidade e a utilização é



FICHA TÉCNICA

Motor	Eléctrico
Potência	204 cv
Binário	310 Nm
Transmissão	automática, 1 velocidade
Vel. máx.	160 km/h
0-100 km/h	7,3 seg.
Consumo	13,7 kWh/100 km
Preço final	49.478 €



muito simples, mesmo sendo praticamente tudo touch. Desde o infoentretenimento ao... bem, só há isso dentro do habitáculo, praticamente. O selector das “mudanças” é junto ao painel de instrumentos que, embora pequeno, tem o necessário e com boa leitura. Voltando aos materiais, um carro que custa para cima de um dinheirão não pode ter plástico rijo nas portas. Na arrumação, ainda é naquela, mas na parte “visível” onde se toca, não. Por quase 50 mil euros devia estar forrado a pêlo de unicórnio. Sintético, obviamente. E o espaço tanto do habitáculo como da bagageira não é assim tão superior ao de um Golf, que justifique o seu tamanho. Por fora parece um mini-monovolume. É bom ver que há marcas que fazem o contrário. Em vez de tornar os compactos em mini-suv, tornam as monovolumes em mini-monovolumes. Agora, se me perguntares se o carro é fixe e se gostei de andar com ele, respondo que sim. Sabendo que existe uma versão que custa 35 mil euros e que tem tudo o que é necessário, que se conduz tal e qual

como as outras e que tem uma autonomia boa... ah, então adorei. Até o coloco na categoria de possível carro eléctrico a comprar “um dia destes”. O carro é mesmo bom. Tem um aspecto futurista, um design que chama a atenção sem ser berrante e que torna a estrada um local mais moderno, especialmente nas nossas, com a média de idades dos carros a bater ali nos 13 anos. A cor da versão ensaiada, Verde Makena, é algo forte e, como disse o Isaac, “não a escolhia, mas gostava que a escolhessem para tornar a estrada um local mais alegre”. Concordo. eu escolheria a Cinzento Moonstone, sem custo adicional. Ou outra mais colorida se tivesse disponível. Talvez um azul mais forte ou um verde menos “eléctrico”. Concluindo, gostei muito deste primeiro 100% eléctrico da Volkswagen e só espero que continuem a apostar neles, mas sem esquecer que quem gosta de carros precisa de mais do que um bom carro. Já agora, segue-nos no Instagram, que nós também andamos por lá. ✘

Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt



ID. 3

AUDI Q2 35 TFSI

SIM, MAS EM VERSÃO SIMPLES, POR FAVOR

POR RAFAEL ARAGÃO



“ESTE AUDI Q2 QUE TESTAMOS TEM MUITA COISA A MAIS. COISAS QUE O ENCARECEM E QUE TAPAM O QUE DE MELHOR TEM: A SUA SIMPLICIDADE.”



Comecei por não gostar muito deste Audi Q2. Assim à primeira vista, estava com um visual muito... vá, kitsch, na falta de melhor palavra. Não quero dizer brega, até porque não era e já vão perceber porquê. A cor Cinza Flecha até que não é má. Tem um ar meio pastel, mas ao mesmo tempo faz parecer um metal todo aeroespacial. Só que a versão deste Audi Q2 que testei era a Edition One, o que, para além de incrementar o preço em quase 8.000€ (para um total de quase 45.000€), inclui jantes de 19 polegadas em preto com o aro exterior em cromado, pinças de travão pintadas em vermelho e as grelhas e os detalhes que normalmente estão em cromado estão, aqui, em preto. Até aqui pronto, até não está mal de todo. Mas, depois, espetaram um decalque em vinil com o símbolo do modelo a atravessar as portas laterais de um lado ao outro. Eish! Não combina. O símbolo da Audi no pilar C fica muito bem. Gosto. Mas o vinil na lateral, assim em grande, não convence. Para quê dizer ao mundo todo, num vinil, “olhem para mim, sou um Audi Q2”? E depois com todo o restante equipamento que também não passa nada despercebido. Eu entendo: é um statement. É uma versão a celebrar a primeira edição. É orgulho, etc. Mas é a Audi. Devia ser mais sóbria. Sempre primaram por isso. Uma Audi RS6, tirando as jantes do tamanho de uma mesa de café, mal se dá por ela. E é esse efeito sleeper que sempre agradou aos clientes Audi.

35 TFSI?

O motor é o conhecido 1.5 litros, turbo, com 150 cavalos, do grupo VW. Mas a Audi agora faz esta coisa de nomear os seus motores com números que não fazem muito sentido. Já toda a gente deu os seus “five cents”, por isso vou só dar também mais uns. Os senhores da oficina da minha rua disseram que os números não fazem muito sentido. “Quem vê pensa que é um 3 litros e meio! ehehe”. A Audi não o fez para isso. Não quer enganar ninguém. Fê-lo porque quis simplificar, daí que é mais fácil classificar as motorizações com números crescentes consoante o tamanho e potência. Podes não perceber que um 2.0 TDI é um 2 litros a gasóleo – com várias versões de potência – mas entendes que 40 TDI é maior que 35 TDI. Simples. Voltando ao motor, achei-o bom. Nem muito nem pouco. A potência de 150 cavalos e o binário de 250 Nm disponíveis entre as 1500 e as 3250 rotações

são suficientes para 218 km/h de velocidade máxima e um sprint de 8,6 segundos. Apesar destes valores – que pouco interessam num crossover – a disponibilidade do motor é bastante boa. É competente nas reduções e acelera progressivamente e até com alguma força, embora a caixa automática S Tronic de dupla embraiagem, que é muito boa e quase impercetível nas passagens, não pareça querer ser muito desportiva. Se puxarmos um pouco mais por ela, torna-se ligeiramente hesitante. Se passarmos para o modo de condução sport isto quase que se elimina, mas convenhamos, quem compra um Q2 quer uma utilização despreocupada e sem estar a pensar que precisa de alterar modos de condução.

POR DENTRO

Não tem o interior actualizado e modernizado dos novos modelos, mas isso até pode ser bom. Primeiro, porque temos botões, especialmente para a climatização. É tão boa a sensação de precisarmos de uma coisa e ela estar no mesmo sítio e da mesma forma, sem precisar de tocar em painéis sensíveis ao toque sem fazer ideia do que é que estamos a fazer. Tem botões! Rodinhas com uma sensação de qualidade e robustez incrível e que, rodando, conseguimos com a maior precisão, ajustar o que quer que seja que precisamos.

O sistema de infoentretenimento, por outro lado, está desactualizado. Não é mau, até porque nunca o foi, mas não é o novo; e o novo é muito bom. Temos a “rodinha” na consola central para o comandar e é bastante intuitivo. Simples, com poucos menus, mas não é o novo; e o novo é muito bom. A qualidade de construção é muito boa. Nada abana, nada tem aquela sensação “oca”, está tudo muito bem insonorizado e os botões e manípulos têm uma robustez e fluidez fantásticos. Já nos materiais, o caso é um pouco diferente. São bons, naturalmente, mas não tão bons quanto estaria à espera, especialmente tendo em conta o preço base a partir de 31.000€ para o 30 TFSI com 110 cavalos num motor de 1 litro. Na minha opinião podiam ter usado um pouco mais de plástico macio, especialmente na consola central.

Artigo e galeria completa
em www.agaragem.pt



FICHA TÉCNICA

Motor	1.5 Turbo, gasolina
Potência	150 cv/5000-6000 rpm
Binário	250 Nm/1500-3500 rpm
Transmissão	dupla emb., 7 velocidades
Vel. máx.	218 km/h
0-100 km/h	8,6 seg.
Consumo	7,2 l/100 km
Preço final	47.434 €





CONDUÇÃO

Nunca vou perceber porque é que alguém quer saber como se comporta um crossover ao nível da condução, especialmente um crossover familiar compacto que por um triz não é só um compacto. O carro tem espaço, sim, mas não é o ponto forte. Cabem 4 pessoas com conforto – a suspensão ajuda muito neste aspecto, apesar das jantes de 19 polegadas – e transporta umas quantas malas. Não muito, mas o suficiente para uma viagem de poucos dias. Ah, sim, a condução. Tem de ser, não é verdade? Bem, a condução até surpreende. Não é claramente o que te interessa, senão não estavas a ler um teste a um Audi Q2, mas até surpreende. Boa posição de condução, a direcção responde bem apesar de não ser super comunicativa. Tem um sistema de desmultiplicação que faz com que não seja necessário virar tanto o volante para virar o carro, e isso ajuda na dinâmica. As jantes de 19 também, já que o chassis não foi a preocupação da marca. Lá está, não é para isso que isto foi feito. É competente, sim, especialmente com este motor e esta caixa de velocidades, e ataca as curvas com coragem. Mas não muita, porque não é para isso que isto foi feito. O volante é bom mas dá a sensação que é grande demais. Não sei se é pelo carro ser pequeno ou se é o volante que é mesmo grande.

SIMPLES, POR FAVOR

A conclusão – e por isso é que no início disse que a palavra que procurava não era brega e já iam perceber porquê – é que este Audi Q2, numa versão mais simples, sem vinis ou jantes need for speed não sei quê, é um carro muito fixe. Tem um visual que convence ao fim de uns dias – não sei se é bom ou mau, mas convence e isso é que importa – e é confortável de conduzir. É quase prático, digamos. Tem um design algo irreverente para um segmento que normalmente é “fofinho” e, numa motorização mais singela, digamos, a 30 TFSI, é um carro muito capaz. Qualidade, conforto e status, naturalmente, por um preço que se adequa. **X**

FORD FIESTA 1.0 ECOBOOST 155 MHEV

**ANDA MUITO,
GASTA POUCO,
ADORA CURVAS**

POR JOÃO ISAAC



**“COMO TODOS OS TRÊS CILINDROS DO MERCADO, ESTE
SOA EXACTAMENTE ÀQUILO QUE É, UM MOTOR DE TRÊS
CILINDROS. MAS ISSO NÃO ME OFENDE.”**



Tinha saudades de andar de Ford Fiesta. Não necessariamente da versão mais potente – o fantástico ST, hot hatch com o qual já tive o prazer de me cruzar e que deixou muito boas recordações – uma vez que qualquer Fiesta é incrivelmente divertido de conduzir, mesmo as versões menos potentes. Mas este que hoje vos trago é o mais potente dos menos potentes. E o que significa isto? Significa que o multipremiado motor EcoBoost, a gasolina, de 1 litro de cilindrada, aqui ajudado por uma pequena máquina eléctrica, produz 155 cavalos.

TRÊS CILINDROS. E DEPOIS?

Exacto, os “mil de três cilindros” já se vendem com mais de 150 cavalos. E isso não tem obrigatoriamente que ser sinónimo de consumos elevados, pois a ritmo de autoestrada a média não foge muito dos 6 l/100 km e em ambiente maioritariamente urbano, nunca vi o computador subir muito além dos 7 litros. É por isso um pequeno motor com um grande compromisso entre genica e eficiência, capaz de entreter, mas sem nos pregar sustos em cada visita à bomba. Como todos os três cilindros do mercado, este soa exactamente àquilo que é, um motor de três cilindros. Mas também isso não me “ofende”. Já não entendo os comentários do tipo: “epá, mas isso é três cilindros, não é?” Juro que não percebo, porque não estamos na presença de um Ford GT, mas sim de um pequeno Fiesta, um carro para as massas cujo pacote de qualidades, enquanto utilitário, é complementado por uma agilidade bem acima da média. Tão acima que não me custa nada dizer que o Fiesta é o modelo mais dinâmico e divertido do segmento B. E se não concordam, digam-me, por favor, qual é, pois estou curioso por saber as vossas opiniões.

TÃO BOM QUE MEREÇIA MELHORES PNEUS

Para um comportamento tão eficaz, contribui, obviamente, um amortecimento mais decidido da suspensão. Se o Fiesta se assume como o mais competente a nível dinâmico, não podemos esperar dele o mesmo nível de conforto de outras propostas do mercado. Mas isso não significa que o Fiesta, nesta versão desportiva ST-Line, seja insuportável no dia-a-dia. É rijo, sim, mas não precisas de andar com uma pomada no porta-luvas para barrares as costas no final da viagem. Também a direcção rápida é uma óptima aliada do divertimento que o Fiesta consegue proporcionar, ajudada por um óptimo volante, mas prejudicada por borracha que não está à altura das capacidades do chassis tão bem afinadinho – para quem

gosta de conduzir – do mais pequeno dos Ford. Nos restantes pontos, aqueles a que um utilitário deve saber responder, o Fiesta pode até não se destacar, mas não compromete. Não é o mais espaçoso, quer no banco de trás, quer na bagageira, mas cumpre bem com aquilo que normalmente é exigido a este tipo de carros, ainda para mais quando há modelos deste segmento, bem mais recentes, que assumem uma personalidade mais urbana ao oferecer um espaço apenas adequado para os passageiros de trás. Para além disso, e como referi anteriormente, o motor consegue, igualmente, gastar pouco se mantivermos uma condução mais Eco do que Boost. Ágil, divertido, económico e muito fácil de guiar, com uma óptima posição de condução e boa visibilidade para a frente.





HORA DAS DECISÕES

Será este o utilitário perfeito para quem gosta de conduzir? Sim e não. Não, porque o utilitário perfeito para quem gosta de conduzir oferece ainda mais e melhor, um puro hot hatch. Este ST-Line é um warm hatch, mas suficientemente quente para quem não se quer queimar com a superior performance de um verdadeiro desportivo compacto como o ST. Mas com o ST vem mais dureza de suspensão e consumos mais elevados, não há milagres. Mas sim, porque o Fiesta é o utilitário que mais envolve o condutor na acção, se este assim o pretender. Por isso, reencontrar-me com o Fiesta foi óptimo, mas o pequeno gigante mecânico de que dispõe não é, para mim, a estrela do Fiesta. A estrela não se vê, sente-se. É o chassis e a condução que ele permite. E por isso, digo mais: não precisas dos 155 cavalos. Precisas da versão de 125 cavalos. E se ainda não o fizeste, precisas mesmo de conduzir um Fiesta. **X**



FICHA TÉCNICA

Motor	1.0 Turbo, gasolina
Potência	150 cv/6000 rpm
Binário	220 Nm/n.d. rpm
Transmissão	manual de 6 velocidades
Vel. máx.	195 km/h
0-100 km/h	9,9 seg.
Consumo	7,2 l/100 km
Preço final	24.508 €



Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt

VOLVO S60 T8 UM AVIÃO SOBRE CARRIS

POR JOÃO ISAAC



Mas que bom momento atravessa a Volvo. E não me refiro às suas vendas globais, números muito positivos, sem dúvida, e suportados em grande parte pelo sucesso da sua família XC, os SUV XC40, XC60 e XC90. Refiro-me, sim, aos automóveis em si. Ao design, à tecnologia e à condução, aquilo que mais importa, talvez, para quem opta por um Volvo. Sempre gostei da forma como o símbolo sueco aborda a construção dos seus carros, mas ao olhar para a Volvo da actualidade, há pouco, ou quase nada, para não gostar.

Se me obrigassem a ter um SUV, este seria muito provavelmente um Volvo. Não há um modelo da sua gama actual que não seja bonito, distinto. Mas a Volvo é muito mais do que bons SUV, com uma tradição muito longa e rica no segmento das berlinas mais clássicas e das suas míticas carrinhas. O Volvo de hoje encaixa nesse segmento dos familiares de três volumes, o lindíssimo e pouco visto S60. Pouco visto por duas razões: não é um formato de carroçaria muito procurado e esta é uma fatia do mercado premium completamente dominada por marcas alemãs.

É realmente uma pena, pois por muito bem servidos que esses condutores estejam com qualquer um desses modelos germânicos – e não tenho quaisquer dúvidas disso, que isso fique bem claro – um automóvel como o S60 não merece ser a escolha de apenas 30 condutores portugueses por ano, pois as suas qualidades são muitas e inquestionáveis. E antes dos factos e de relatar a minha experiência com este S60 T8, permitam-me uma opinião, sempre subjectiva, sobre o design: poucas marcas combinam, numa só carroçaria, elegância e classe com robustez e modernidade da forma como a Volvo o faz. Já o disse e está dito.

Por dentro, encontrei neste S60 R-Design um ambiente que já me é, felizmente, bastante familiar, pois partilha com outros modelos o bom gosto das linhas do tablier, bem como a qualidade dos materiais. Os bancos são estupendos, quer em conforto, quer em suporte, sem exageros, tudo na dose certa. Atrás, porém, os passageiros não vão tão bem sentados. Há espaço suficiente para pernas e cabeça e o conforto é elevado, obviamente, mas o assento podia ser um pouco mais

comprido, contribuindo com mais suporte para as pernas e ajudando a relaxar nas longas viagens. O lugar do meio é, tal como o nome indica, para meio passageiro. Mas o que importa isso se considerarmos os benefícios das baterias ali colocadas, ao centro? E quantas vezes levas 5 pessoas no carro?

VOA BAIXINHO, IMPERTURBÁVEL

Esta motorização topo de gama, em configuração híbrida plug-in, combina a potência de um motor quatro cilindros, a gasolina e espevitado por um compressor e por um turbo, com a de um outro, eléctrico, colocado no eixo traseiro. Tudo somado, o T8 oferece números de outro mundo, com nada mais nada menos do que 390 cavalos e 640 Nm. Estes, aliados à tracção integral, fazem-nos sentir pequeninos, bem enterrados no conforto do S60, ao chegar aos 100 km/h em menos de 5 segundos, continuando a puxar com enorme vigor até que se atinjam os 180 km/h de velocidade máxima, limite agora imposto pela Volvo. Caso contrário, não quero imaginar onde o velocímetro pararia de subir.

Recorrendo exclusivamente à bateria e ao motor eléctrico, consegui percorrer 41 quilómetros sem acordar o motor de combustão. Um valor que fica aquém do anunciado pela Volvo, é certo, mas que ainda assim me permitiu chegar ao fim dos primeiros 100 quilómetros com uma média de 4,8 l/100 km. Para o resto do ensaio, decidi não fazer aquilo que um utilizador de um veículo plug-in deve fazer, sempre: carregar a bateria. Não o fiz porque não tenho um posto de carregamento particular para o fazer rapidamente e com muita gasolina no depósito, pude dar-me a esse luxo. Mas este é um procedimento obrigatório para se usufruir em pleno das vantagens de um híbrido com esta configuração. Também não o fiz porque queria fazer outros 100 quilómetros em modo híbrido e assim medir o consumo real de uma utilização em que damos ao S60 T8 a responsabilidade de gerir a recuperação e utilização da energia eléctrica como bem entender. Os resultados surpreenderam-me, pois cheguei ao fim do teste com uma média de 8,2 l/100 km.





Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt





FICHA TÉCNICA

Motor	2.0 Turbo+Comp., gasolina
Potência	390 cv/6000 rpm
Binário	640 Nm/2200-4800 rpm
Transmissão	automática, 8 velocidades
Vel. máx.	180 km/h
0-100 km/h	4,6 seg.
Consumo	8,2 l/100 km
Preço final	68.581 €

EXTRAS VALEM QUASE 6.000 €

Ainda a bordo, apesar do andamento impressionante, não nos podemos esquecer das duas robustas e electrificadas toneladas de peso deste “azulão”. Longe de ser um desportivo, o S60 é um rolator nato, um autêntico devorador de quilómetros mais focado no conforto e na segurança do que numa dinâmica envolvente, mostrando-se, sim, imperturbável nas longas distâncias, transmitindo a confiança e serenidade que esses percursos tanto exigem. E para garantir que a viagem não nos satura, está lá, também, muito equipamento de segurança e conforto. De série, por exemplo, não lhe falta o painel de instrumentos digital, o assistente de faixa de rodagem, a travagem automática de emergência e os faróis LED. Já os packs Power Seats, Driver Assist e Navi Tech & Park Assist custam 4.281 €, valor a somar ao de mais alguns opcionais, ao das jantes de 19” e à belíssima cor Bursting Blue, elevando o preço base de 62.726 € do S60 T8 Recharge para os 68.581 € deste lindíssimo “AE08FT” do parque de imprensa da Volvo. É muito dinheiro? Sim, é. Neste segmento e com esta motorização, o S60 T8 Recharge não é, efectivamente, um automóvel para qualquer carteira. Mas considerando tudo o que oferece, a performance, a eficiência, o conforto, o equipamento e a segurança, bem como uma curiosa facilidade de se adaptar a diferentes estilos de condução e cenários – desde os mais calmos e silenciosos, nas cidades em modo eléctrico, até ao mais apressado “modo TGV”, encurtando distâncias em vias mais rápidas – é difícil não esquecer o valor dos quase 70 mil € pedidos e focarmo-nos, apenas, no valor global de um automóvel tão completo e tão bom como este. Já não peço 70 mil € para o comprar, algo que me deixaria muito feliz. Não peço tanto. Já ficaria muito contente se me cruzasse com mais do que um S60, pontualmente, quando ando por aí. E se eu tivesse um S60, garantidamente, andaria muito por aí, de um lado para o outro, a ligar capitais europeias, em estilo e em segurança, rápida e eficientemente, a bordo do meu jacto particular de estrada. **X**

VOLKSWAGEN UP! GTI

MAS QUE GRANDE PEQUENO CARRO

POR RAFAEL ARAGÃO





O pequeno cidadão da Volkswagen recebeu o tratamento GTI e não podia ter ficado melhor. Numa altura em que as marcas olham para os motores de baixa cilindrada como a solução para as emissões, é bom saber que algumas ainda se importam com as sensações ao volante.

45 ANOS DE EXPERIÊNCIA

O primeiro GTI viu a luz do dia em 1976, com a primeira geração do Golf e tornou-se um sucesso instantâneo. Não só o Golf era um bom ponto de partida, como a modificação para uma versão mais picante o tornou ainda mais atrativo. Motor bastante compacto num carro leve – era um 1.6 litros com 110 cavalos para um peso de 832 kg – era a receita para excelentes prestações para a época. Mais de 180 km/h de velocidade máxima e menos de 9 segundos dos 0 aos 100. São números que não impressionam muito nos dias de hoje, mas certamente que a sensação era muito mais intensa dado que era chapa e pouco mais.

IGUAIS MAS DIFERENTES

45 anos depois, temos uma versão GTI de um cidadão que assim à partida não tem nada a ver com o GTI original, mas se começarmos a analisar os números as parecenças começam a surgir. Para começar, na potência. Não é um 1600 de cilindrada atmosférico, naturalmente, mas é um 1000 auxiliado por um turbo. A potência é superior em 5 cavalos e, apesar de ser 150 kg mais pesado a velocidade máxima é de 196 km/h. Já o sprint é igual: 8,8 segundos.

O que é diferente, e para melhor, é a qualidade e conforto. É natural que, 45 anos depois, qualquer carro seja melhor que o equivalente da década de 70 e até de outros. A tecnologia é melhor, a técnica e os materiais também e o próprio consumidor também é mais exigente. Tanto que este up! GTI traz, por exemplo, câmara de marcha-atrás cuja imagem aparece no pequeno ecrã da consola central. Não esperava e fiquei surpreendido... e intrigado. Não é como os ecrãs a que estamos habituados, cheios de polegadas, mas tem uma qualidade muito boa.

Sempre que é lançada uma nova geração do Volkswagen Golf não conseguimos deixar de pensar na possibilidade de se vir a tornar, novamente, na referência do segmento. Será que a oitava geração está à altura do desafio?

O conforto também me surpreendeu pela positiva, apesar das jantes de 17 polegadas com um pneu de baixo perfil. A afinação desportiva do carro não foi exagerada e rola bastante bem, tirando os maiores buracos. Esses “magoam” um bocado. Mas as imperfeições normais da estrada são absorvidas na boa. Ao volante, apesar de não dar para o regular em profundidade, a posição de condução é fixe. Digo fixe porque não é como estarás habituado, mas é divertida. Temos mesmo a sensação de que o carro é relativamente pequeno – apesar de caberem 4 pessoas e uns sacos de compras – mas de uma forma divertida. Conduz-se muito bem o raio do carro!

POR FIM

Resta-me falar de mais duas coisas: o consumo e o preço. Duas coisas que também me surpreenderam. O consumo, dado o carro ter um motor pequeno e ser leve, é natural que seja baixo se andarmos devagar. Não é fácil, confesso, porque até o próprio barulho convida a acelerar. O carro é extremamente divertido, pá! Mas em auto-estrada, a cerca de 100 km/h, fez 5,5 litros. Já em cidade, com uma condução normal, andou pelos 6,1. Nada mau! Se o conduzires com mais calma, estes valores são capazes de descer mais um “niquinho”.

O preço é 20.192 €, o que me parece muito adequado para um carro bastante exclusivo, que tem tudo o que precisas, desde tecnologia q.b. como emparelhamento com o smartphone através de uma app, a sistemas de segurança como lane assist e reconhecimento dos sinais de trânsito, tudo num carro bastante compacto (3,6 metros de comprimento) e um design cheio de estilo com uma herança que não é para qualquer um. Ter um destes na garagem seria uma excelente decisão. **X**

Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt



FICHA TÉCNICA

Motor	1.0 Turbo, gasolina
Potência	115 cv/5000-5500 rpm
Binário	200 Nm/2000-3500 rpm
Transmissão	manual, 6 velocidades
Vel. máx.	196 km/h
0-100 km/h	8,8 seg.
Consumo	6,1 l/100 km
Preço final	20.143 €





POR RAFAEL ARAGÃO

HYUNDAI I30 1.0 T-GDi N LINE
TUDO AQUI
FAZ SENTIDO



O novo Hyundai i30, na versão N-Line é, para mim, o melhor carro do segmento. Tem tudo! Visual, comportamento, conforto e relação qualidade-preço. Imbatível. Mas isto tem razão de ser, claro. Não estou para aqui só a mandar Vou contar.

O Hyundai i30 já é nosso conhecido, tanto nas versões normais, como na versão N-Line e na espectacular N. Mas isso não significa que deixa de surpreender. Nada disso. A versão N – magnífica – já é mais do que conhecida (clica aqui para ver o nosso ensaio). É super equilibrada, mesmo para um carro que é suposto ser um desportivo para “comer” curvas. Consegue ser um familiar composto se for necessário.

Já a versão N-Line, é o contrário. É um familiar compacto muito bom e consegue ser quase-desportivo se for preciso. A versão que testámos tinha o motor 1 litro, turbo, com 120 cavalos a gasolina. Não é a mesma coisa que o anterior 1.4 litros, turbo, de 140 cavalos – que dava uma sensação mais robusta e encorpada – mas tem genica. A disponibilidade do motor é suave e não sacode muito em andamentos calmos. Nos andamentos mais rápidos chega a ser divertido. Há uns semáforos perto da minha casa, numa rotunda, e num destes dias estava na linha da frente e para sair dali para fora rapidamente, bastou pressionar o acelerador de forma progressiva e o motor respondeu muito bem. Nada de falhas de potências ou de hesitação.

As passagens de caixa – manual de 6 – são um pouco leves demais, digamos. Dá a sensação que o binário deste motor é tão ligeiro que fica ali um pouco aliviada. Pede mais, entendes? Naturalmente não é uma caixa desportiva mas nesta versão N-Line tem a manete igual à do N o que lhe dá uma sensação muito melhor do que a de origem. Quanto a consumos, fora de cidade andou em valores na ordem dos 5,5 litros/100 km e em cidade subiu para os 6,2. Com calma és capaz de andar entre estes valores, o que é óptimo.

O QUE TRAZ A MAIS

Em relação à versão normal, esta N-Line traz os pára-choques mais desportivos, a manete da caixa e o volante do N – que é absurdamente bom, não tens noção – e os bancos desportivos que, dentro do segmento, devem ser os melhores. Pedais em alumínio, dupla ponteira

de escape e está feito. Contas feitas, esta brincadeira mais estética – mas que até ajuda ao comportamento, especialmente o volante e os bancos – custa 3.000€. E valem muito a pena, acredita. Tenho pena que a Hyundai não tenha feito assim uma reprogramação na electrónica para dar mais uns 30 cavalinhos, algo que também já tinha dito da versão anterior de 140 cavalos. Uma versão destas merecia.

Não pelos 3 mil euros. O valor, apesar de tudo, até compensa. Mas o equipamento pede mais um pouco de potência. E o chassis aguentava muito bem. As jantes de 17 polegadas são mais do que suficientes para aguentar as curvas e a suspensão, ainda que sem nenhuma afinação especial, é boa. É muito confortável para o dia a dia e aguenta uma brincadeira ou outra mais dinâmica. Mas ficava muito bem mais uns 30 cavalinhos. Pronto, uns 20, vá.

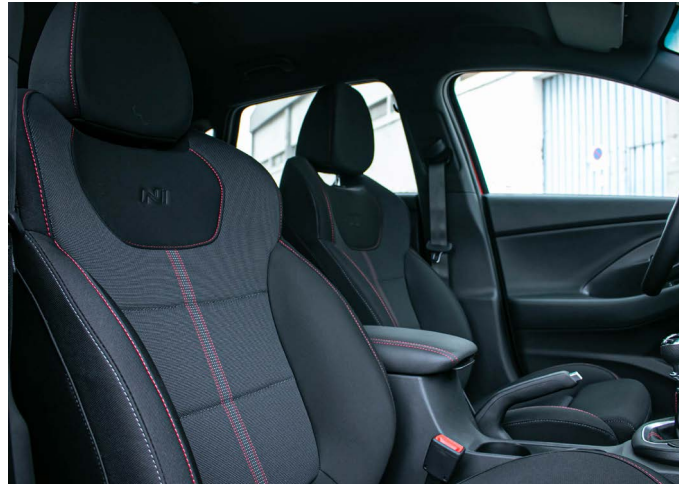
O QUE NÃO TRAZ

Quase nada. Traz Android Auto e Apple Car Play, navegação, chave inteligente, câmara e sensores de estacionamento traseiros, muitos sistemas de segurança e, na verdade, não lhe falta nada. Quer dizer, para ser perfeito era ter os bancos eléctricos com memória, o volante aquecido e o tecto de abrir. Mas isso já são frescuras minhas, esquece lá isso. Por 22.000€, preço de campanha com financiamento, está que sabe a mel. E depois é giro o carro. Está cheio de pinta, é super confortável e conduz-se muito bem.

Por isso é que digo que é o melhor do segmento. A qualidade geral é bastante boa e uma proposta igual mas de segmento premium, por exemplo, custa mais 10 mil euros. E não ficas mais bem servido. Ficas muito bem servido, obviamente. Mas nunca 10 mil euros mais bem servido. **X**

FICHA TÉCNICA

Motor	1.0 Turbo, gasolina
Potência	120 cv/6000 rpm
Binário	172 Nm/1500-4000 rpm
Transmissão	manual, 6 velocidades
Vel. máx.	196 km/h
0-100 km/h	11,2 seg.
Consumo	6,2 l/100 km
Preço final	22.006 €



Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt

... E SE A LANCIA E A MARTINI RACING REGRESSASSEM AO WRC?



POR JOTA PÊ

FOTOGRAFIAS: LANCIA/I LOVE LANCIA

“Eles não sabem, nem sonham, / que o sonho comanda a vida. / Que sempre que o homem sonha / o mundo pula e avança / como bola colorida / entre as mãos de uma criança.” Escrita em 1956, esta secção do poema “Pedra Filosofal” de António Gedeão bem que se pode aplicar ao presente, em particular ao universo dos ralis. Esse sonho passa, entre outros, não só pela necessária revitalização daquela que é categoria maior das provas de estrada, como também por quem disputa os respectivos títulos, pretendendo-se o envolvimento de mais construtores, para voltar a dar um brilho que o Mundial de Ralis (vulgo WRC) outrora teve e que teima em conseguir voltar a alcançar.

E quem é que não quer a Lancia de volta aos ralis? Até eu que, outrora fã absoluto da Audi, não parava de pensar como o Lancia 037, esse pequenino kart de estrada, conseguia, mesmo em determinadas condições mais adversas, suplantar o surpreendente Quattro, tantas vezes levando-me às lágrimas! Hoje, décadas depois dessas lutas titânicas no saudoso tempo dos Grupo B, vejo a coisa com outros olhos, ao mesmo tempo que volto a sonhar com um potencial regresso da marca italiana à mais alta roda dos ralis!

Serão 3 as razões que acho estarem subjacentes a essa tão desejada realidade: por um lado a falta que uma marca como a Lancia faz à modalidade, decorrente do seu hoje inigualável palmarés e pergaminhos; por outro o rejuvenescimento da marca italiana por inerência à sua recente integração no novo portento da indústria automóvel chamado Stellantis; e, finalmente, a eterna dedicação de todos os fãs que querem o regresso da Lancia ao WRC, saudável fanatismo que faz com que tenha sempre uma áurea de “eterna desejada”.

Entre esses fãs fervorosos da marca há um que se tem destacado, de há uns anos a esta parte, arquitecto de profissão e criador da comunidade “I Love Lancia”. Chama-se Andrea Bonamore e é o autor dos renderings que ilustram grande parte deste artigo, concebendo uma moderna reinterpretação “WRC” do Delta HF Integrale, com a particularidade de não esquecer a icónica decoração Martini Racing, o outrora departamento de competição desta empresa de bebidas (semi)espirituosas! Aliás e curiosamente, a mais recente concepção de Bonamore para o potencial Delta HF Integrale para um futuro WRC assenta, desta feita na base vermelha de



carroçaria, ao contrário dos seus anteriores renderings, na bem mais conhecida base branca com inconfundível tripla de cores da Martini Racing (vermelho, azul escuro e azul celeste). A sua visão de 2021 recorda a decoração com que a Lancia Martini Racing inscreveu os seus Delta HF Integrale 16V no Rali de Sanremo de 1989, aquele que foi o rali de lançamento desta 3ª versão do Delta HF (sucessora do original 4WD e do subsequente Integrale 8V), sublimado com uma vitória de Massimo "Miki" Biasion / Tiziano Siviero, a contrapor a desistência por acidente de Didier Auriol / Bernard Occelli na segunda unidade. Este foi, aliás, o único rali do Mundial em que se usou esta decoração vermelha, temática que só voltaria a ver-se em mais 2 eventos em que a equipa oficial participou, o Memorial Bettega de 1989 (encontro que Biasion também venceu) e o Critérium des Cévennes (Auriol desistiu com problemas de motor) desse mesmo ano. A razão era tão simples quanto isto: como a grande maioria dos jornais italianos da altura eram a preto e branco, o Delta vermelho não saía em destaque nas páginas dos ditos, algo que não era nada bom para as vendas do modelo. "Regresse-se ao branco e já no próximo", clamaram os donos das marcas, em unísono!

A PALAVRA À STELLANTIS MOTORSPORT...

Agora, entre o desejo e a realidade vai um enorme passo, sendo que parte significativa dessa potencial decisão caberá à Stellantis, o híper-grupo automóvel nascido no início do ano e que reuniu, sob um mesmo chapéu todas as marcas dos agora ex-Grupo PSA e ex-

Grupo FCA. Por um lado, consta que, depois de uma travessia do deserto, em que a marca quase se extinguiu em termos de mercado – apenas o Ypsilon se mantém vivo em alguns países, leia-se quase exclusivamente em Itália – a Lancia estará de regresso a um patamar de topo de gama que os seus pergaminhos já centenários decerto merecem, fazendo jus aos 115 anos que a marca fundada por Vincenzo Lancia completará a 27 de Novembro próximo. Por outro, o WRC está a iniciar o processo de electro-evolução, sendo que rapidamente transitará da era híbrida que vigorará a partir de 2022, para uma subsequente era 100% eléctrica – sim, mercado oblige pelo que será inevitável, mais vale aceitar e passar à frente... doí menos – filosofia de electrificação gradual que a Stellantis está a abraçar avidamente, ambicionando tornar-se totalmente eléctrica a médio prazo! E como marketing oblige e muitas das suas marcas já visam outros campeonatos, a Lancia poderá voltar a assumir-se como a lança por excelência da Stellantis Motorsport na cena dos ralis do planeta.

Afinal, a Alfa Romeo está na Fórmula 1 com uma equipa própria, estando, em paralelo, envolvida, na preparação de um Giulia ETCR para a série eléctrica de carros de Grande Turismo, projecto a cargo da equipa Romeo Ferraris; a Citroën Racing aposta na competição-cliente dos ralis, com o C3 na sua nova/futura categoria Rally2, quer no WRC, como no Europeu e demais campeonatos de índole regional e nacional; a DS Automobiles dá cartas no Mundial de Fórmula E, com a



TECHEETAH, categoria onde detêm ambos os títulos de 2020 (Pilotos e Equipas); a Peugeot Sport prepara a entrada em grande, em 2022, na nova categoria “Hypercar” do FIA WEC, isto para além de apostar no 208 Rally4 para as fórmulas de promoção, de ralis e circuito; a Opel/Vauxhall Motorsport prepara duas versões do novo Corsa, apontando a um próximo futuro das modalidades de formação (vulgo troféus), com um Corsa Rally4 a combustão e um Corsa-e EV; a Maserati manter-se-á nas séries de circuito para gentleman drivers; falta saber o que farão a Abarth, Chrysler, Dodge, FIAT, JEEP e RAM, sendo que estas últimas têm um conceito mais offroad... estará o Dakar nos planos? Ou seja, estes renderings que, quase a cada ano, Andrea Bonamore produz para deleite próprio e dos eternos sonhadores desse regresso da marca, poderão ver-se replicados num eventual futuro carro de ralis da Lancia, seja com base no multi-conquistador Delta ou noutra modelo que a marca italiana possa vir a ter no seu catálogo e que, para a Stellantis, tenha potencial promocional através dos ralis. Aliás, esse sonho do arquitecto italiano vai muito além da novel categoria principal, que em 2022 se passará a denominar ‘Rally1’, pois não só o Delta tem merecido a sua atenção nos últimos anos, como também até já pensou num Ypsilon HF R5 (futuramente ‘Rally2’) para o sub-escalão do Mundial de Ralis.



Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt



... E AO DEPARTAMENTO DE MARKETING DA MARTINI

A cereja no topo do bolo seria esse (desejado) regresso fazer-se sob as cores da também italiana Martini, recriando a inegavelmente icónica formação Lancia Martini Racing, o que colocaria um ponto final num hiato que dura desde o dia 19 de Novembro de 1991, quando pelas 17h00 (em Itália; 16h00 em Portugal) a bomba saiu para a imprensa, com o surpreendente anúncio formal do abandono da marca dos ralis, a nível oficial, entregando

a representação no WRC, no ano seguinte, à estrutura do Jolly Club, que já tinha os seus próprios Delta HF com as cores da Totip, enquanto a Astra e a Grifone defenderiam a honra da marca italiana no Europeu de Ralis e no Campeonato Italiano. Já em 1993 as cores da Martini Racing deixavam de aparecer de vez, vendo-se a dupla conjugação italiana noutras realidades, mas de modo muito esporádico. E mais? Há mais? Sim, há outras histórias, basta visitar a Garagem! **X**





GARAGEM



www.agaragem.pt



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