

# GARAGEM



# VW GOLF

# GTI

CONDUZIMOS  
O ÍCONE

MAZDA MX-81

REVISITAMOS O  
PRIMEIRO CONCEPT  
DA MAZDA

“LA PRIMA”  
NOVO  
FIAT 500  
ELÉCTRICO  
EM TESTE

APRESENTAÇÃO DS 9 | ESPECIAL TOYOTA YARIS

DACIA SANDERO BI-FUEL | FORD RANGER WILDTRACK THUNDER

HYUNDAI TUCSON 1.6 CRDI DCT | MITSUBISHI SPACE STAR 1.2

RENAULT MÉGANE RS TROPHY | SEAT LEON FR 2.0 TDI

TOYOTA C-HR 2.0 HYBRID | VOLKSWAGEN TIGUAN 2.0 TDI R-LINE



# GARAGEM



## conteúdos #2

**10**

### **APRESENTAÇÃO DS 9**

estivemos na apresentação nacional do novo topo de gama da marca francesa

**34**

### **HYUNDAI TUCSON 1.6 CRDI**

depois do inevitável híbrido, testámos o novo Tucson com motor Diesel

**14**

### **ESPECIAL TOYOTA YARIS**

colocámos, frente a frente, a primeira e a mais recente gerações do Toyota Yaris, ambas eleitas o Carro do Ano na Europa

**40**

### **RENAULT MÉGANE R.S. TROPHY**

300 cavalos, caixa de dupla embraiagem e sistema 4Control. Infelizmente, a Renault obrigou-nos a devolvê-lo

**22**

### **VOLKSWAGEN GOLF GTI**

conduzimos um ícone, aquele que é, para muitos, o responsável por toda a linhagem hot hatch do mercado

**56**

### **DACIA SANDERO ECO-G BI-FUEL**

continua com um preço imbatível, mas esse já não é o seu único argumento. Voltámos ao novo Sandero, agora em versão Bi-Fuel

**28**

### **NOVO FIAT 500**

agora 100% eléctrico, mas com o estilo inconfundível de sempre. Edição "La Prima" em teste

**68**

### **MAZDA MX-81**

quando o design italiano foi ao encontro da tecnologia japonesa. O Jota Pê explica tudo

### **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 NOVO PORSCHE 911 GT3 JÁ CHEGOU E EU CONCLUÍ QUE QUERO UM MICROLINO



Valorizo todos e cada um dos dias da minha experiência enquanto jornalista de automóveis. Sempre o quis fazer, sempre foi o sonho e talvez por isso tente aproveitar ao máximo cada oportunidade que uma marca me dá de experimentar um automóvel. Gostava que as semanas tivessem 14 dias e os dias 48 horas e tenho a certeza de que, mesmo assim, aproveitando esse tempo extra ao máximo, talvez este não chegasse para fazer tudo aquilo que gostaria com todos os carros que tenho a sorte de conduzir. Se o objetivo do meu trabalho é conhecer através da experimentação para depois opinar, há que saber, ou pelo menos tentar, identificar os pontos positivos e negativos de cada automóvel que me passa pelas mãos, mas sempre tendo em linha de conta o tipo de carro e os fins para os quais se destina. É muito fácil dizer que um McLaren Senna é um automóvel muito superior a um Opel Corsa. Eu nunca guiei um Senna, mas já guiei vários Corsa. Não preciso de guiar o McLaren para ter como certo qual o melhor carro. Mas garanto-vos que, embora menos entusiasmante, conduzir e ficar a conhecer um novo utilitário é tão ou mais importante do que um desportivo raro. É menos emocionante, mas muito mais abrangente a nível de público, a nível de mercado. Ainda achas que o Senna é o melhor carro? Então e se o objectivo for transportar quatro pessoas numa cidade com estradas esburacadas, de

forma económica, para depois aceder a um parque subterrâneo de um hipermercado para comprar abastecimentos para as férias e de seguida deixar o carro estacionado num parque poeirento algures num acesso remoto a uma praia escondida? Ainda achas que o Senna é o melhor carro? Meu rico Corsa, digo-vos já. Adorava conduzir um Senna. Não vos consigo dizer quanto. Deve ser uma experiência de outro mundo. Mas, na minha opinião, sabem qual é a melhor parte de se poder ter um Senna ou qualquer outro exótico ou hiper-carro de 1 milhão de euros? É poder poupar 750 mil euros e comprar o novo Porsche 911 GT3. Um Senna é mais raro? É. É mais rápido? É. É mais bonito? Depende do ponto de vista, claro, mas do meu, embora o considere impressionante, não o acho particularmente bonito. Mas pronto, pode ser mais bonito para alguns. Vai aparecer mais vezes no Facebook? É provável. Vai valorizar mais? Provavelmente, também. Vais usar toda a sua potência, aerodinâmica e tecnologia? Não, não vais. Nem o vais tirar da garagem, não vás ter o azar de encontrar uma borboleta em sentido contrário que lhe danifique a pintura. Estou a exagerar, é certo, mas não consigo não ficar com a ideia de que, apesar de toda a rigidez estrutural e utilização de materiais resistentes que nem a tabela periódica conhece, os exóticos são automóveis frágeis e esquisitos, daqueles que pedem aos donos

para lhes tirarem a cêdea da gasolina e que só podem ser lavados com uma luva feita de pêlo do cachaço de um iaque morto à chapada no solstício do Verão. Gosto de precisão e pureza, mas daquela que se possa usar, com confiança. O Porsche 911 GT3 é o oposto. A sensação que transmite é a contrária à de um exótico: “ando menos, mas ando muito. E quero andar sempre a fundo.” Constantemente a convidar a levar o ponteiro do conta-rotações o mais perto possível do “10” onde termina a sua escala. Bem sei que do novo GT3 também não vais, certamente, usar os 510 cavalos. Mas se o fizeres, ele não se vai queixar. A carroçaria não tem medo de ficar cheia de mosquitos. O motor, ainda que asfixiado por um filtro de partículas, continua a expelir a plenos pulmões um fantástico grito misto de ar admitido e gases cuspidos de que poucos automóveis se podem gabar. Não há turbos na equação e muito menos electrões a fazerem as rodas girar. Há um motor proveniente do mundo da competição, há, pela primeira vez, suspensão de triângulos duplos no eixo dianteiro de um 911 de produção, há mais carga aerodinâmica e há, acima de tudo, uma evolução da mesma receita de sempre. Ainda bem que assim o é. A Porsche pode estar longe da minha realidade, mas alimenta-me a esperança, diariamente, de que o automóvel tem futuro numa sociedade que gosta, cada vez menos, de automóveis. Para muitos, o Porsche 911 é um automóvel do passado. Um automóvel que não “muda” desde 1964, uma afirmação que é, no mínimo, mal sustentada. Um automóvel que não sendo electrificado, não tem lugar no futuro, algo que, aos meus olhos, na minha humilde opinião, é exactamente o inverso. O desportivo do futuro é aquele que mais à frente está, actualmente, nesse capítulo. O 911 GT3 992 tem tudo para ser esse carro.

Tem lugar na história automóvel que se vai construir daqui em diante como um dos mais assombrosos e eficazes desportivos de sempre e tem direito a ser o desportivo do agora e do amanhã porque um eléctrico ou electrificado nunca o vai ser tanto como este o é agora. Não há números eléctricos que me fascinem tanto como as sensações de um motor de combustão. Não há búzios, nem cartas do Professor Bambo que prevejam um futuro eléctrico que me preencha sensorialmente. O automóvel eléctrico é fascinante do ponto de vista ambiental, da beleza intrínseca à utilização da força e do silêncio da electricidade para nos levar daqui até ali. Fascina-me o cérebro, mas nunca, jamais, fascinará o coração. Então, sendo assim, qual é o melhor carro para ir à praia e andar em Lisboa a fintar buracos, um Senna ou um Corsa? O Corsa, claro. Qual é o melhor eléctrico, um eléctrico qualquer ou um 911 GT3? Um eléctrico qualquer, pois o 911 GT3 não o é. Qual é o melhor desportivo, um Porsche 911 GT3 992 ou um eléctrico com 2000 cavalos, 2500 kg de peso, aceleração de 0 a 100 em 1,5 segundos e velocidade máxima de 380 km/h a ser lançado em 2050, quando o GT3 tiver 30 anos? O velho GT3, sem dúvidas. Porquê? Porque um eléctrico tem tanto de desportivo como este GT3 de eléctrico. Estou por isso feliz por existirem carros como o 911 GT3, mas triste por pensar que um dia esta pureza mecânica pode acabar. Mais triste do que por não poder ter um agora. E quando isto acabar, talvez eu até já conduza o meu próprio eléctrico. Vai ser pequeno para ser fácil de estacionar, para gastar pouco e ser rápido a carregar. E para ser barato, também. E vai ter uns 20 cavalos porque 2000 cavalos não me dizem nada. Pode ser o giríssimo Microlino. Vai partilhar a garagem com o GT3, tenho a certeza disso. Nem que seja em poster. O Microlino, claro. X





## RAFAEL ARAGÃO

### SUV? A MIM NÃO ME CONVENCEM



Já estamos “carecas” de saber que o mercado quer SUV. Todas as marcas os têm, todas estão a por as fichas todas neles, a electrificá-los, a modernizá-los, a torná-los, em quase tudo, parecidos com os normais coupé, hatchback ou berlinas. É normal. Apesar das marcas saberem que as pessoas compram SUV – e, portanto, quererem vender-lhes SUV –, quem os faz gosta de carros e, por isso mesmo, tenta fazê-los o menos SUV possível. Parece contraditório, é certo, e até é um pouco. Não existe tal coisa como um SUV desportivo. Mas já o deviam ser. Está no nome! Sports Utility Vehicle. Veículo Utilitário (como em “dá para fazer tudo e carregar coisas e transportar pessoas”) Desportivo (como em “podes levá-lo para um trilho fora de estrada e ele comporta-se bem”). O sports, na sigla SUV, refere-se a todo o terreno. Ao desporto para o qual as características destes carros ajudam. Então porque é que alguém achou que significava outra coisa? Ninguém quer, na realidade, construir um SUV com 600 cavalos, motor V12 e jantes com o diâmetro de um pequeno planeta. Mas têm de os fazer porque os clientes deixaram de comprar os outros carros. Aqueles verdadeiramente desportivos para pista e estradas sinuosas. Alguém olhou para os primeiros SUV da era moderna e começou a perceber que as pessoas os queriam mais. E isso, naturalmente, deriva

para os outros segmentos. Os de luxo, os desportivos, etc.. Por isso é que vemos SUV feitos por marcas tradicionalmente construtoras de GT de luxo ou carros desportivos. Aberrações, quase. Hoje já são mais bonitos, sim, o que é normal porque vai-se ganhando experiência. Mas ninguém me convence de que fazem sentido. A população, regra geral, perdoa o excesso dos carros exóticos. É o típico “o mal que faz pelo bem que sabe”. São incrivelmente poluentes, bebem como um trolha às 11 da manhã, e dão uma despesa enorme em manutenção e seguros. Mas são incríveis! E a malta gosta deles. Agora, um SUV de duas toneladas e meia, com um V8 bi-turbo, cujo propósito, segundo as marcas, é ser rápido em pista e fora dela, não. Isso é o que elas dizem para convencer os papalvos que os compram. Ninguém vai gastar centenas de milhares de euros num carro destes para o ir escavar para os trilhos. Quer dizer, eu gostava que o fizessem. Já que compraram um carro destes, então que o usem, que é para isso que servem. O propósito desses SUV é encherem-lhes os bolsos para poderem continuar a construir os carros a sério. Aqueles de que gostamos. Os que nos fazem sonhar e perder tempo no YouTube a ver vídeos e a ler crónicas em sites. Se querem SUV, comprem um SUV a sério. Um que tenha jantes do tamanho de um prato de sopa, com pneus semi-cardados, tração



integral e bloqueio de diferenciais. Ou um mais singelo, vá. Mas que seja porque o vão usar. Porque precisam mesmo de um carro com essas características e, não, porque acham giro e tal e moram numa moradia em Carnaxide. Por isso não. Nunca me vão convencer a aderir a esta moda dos SUV. São pesados, pouco eficientes, mais caros em todos os sentidos e são uma escolha muito pouco inteligente. Mas, como tenho uma esposa que gosta deles, é provável que o meu próximo carro seja um huughh... desculpem, foi um reflexo de vômito. É provável que seja um huughh... epá, está difícil. Um SUV. X



# DACIA SPRING

## O ELÉCTRICO QUE PODE MUDAR TUDO

POR JOÃO ISAAC

Spring é o primeiro modelo 100% eléctrico da Dacia e à primeira vista parece ter todos os argumentos que lhe permitirão assumir-se como um sucesso comercial, o eléctrico que pode, efectivamente, mudar a forma como nos deslocamos, diariamente, nos nossos automóveis particulares, e não só. E mudar, ao melhor estilo Dacia, pois o Spring é o automóvel eléctrico mais acessível do mercado europeu, com um preço base, em Portugal, de 16.800 €. E não lhe falta o aspecto SUV, um argumento actualmente essencial para que um modelo jogue de igual para igual com os nomes mais importantes do mercado. O Spring é um pequeno automóvel de carácter vincadamente urbano, capaz de acomodar quatro passageiros e cuja autonomia máxima pode chegar aos 305 quilómetros, se utilizado, exclusivamente, na cidade. Em ciclo WLTP combinado, a Dacia declara 230 quilómetros de autonomia. Para o que custa, não podemos queixar-nos. A Dacia propõe-no em três versões distintas. A versão apontada aos clientes particulares, com entregas previstas para o Outono, uma versão para empresas, disponível para o mercado rent-a-car, frotas e serviços de car sharing, bem como uma

inédita variante comercial, sem bancos traseiros, ideal para entregas de último quilómetro e que chegará em 2022. O aspecto SUV é complementado por uma altura livre ao solo de 151 milímetros, ajudando a enfrentar os obstáculos e desafios da circulação citadina com mais paz de espírito. Por dentro, e para além do espaço para quatro passageiros acima referido, o Spring promete uma versatilidade digna de modelos de segmento superior, com uma bagageira de 290 litros de volume, expansíveis a 620 litros com o rebatimento dos bancos. No



que diz respeito a equipamento, conta, por exemplo, com ar condicionado, fecho central, quatro vidros eléctricos, sensor de luz e limitador de velocidade. O sistema de infotainment Media Nav está disponível consoante o nível de equipamento. O motor eléctrico tem 33 kW de potência, o equivalente a 44 cavalos. Não são números para entusiasmar os “aceleras” da cidade, mas sim quem procura, acima de tudo, eficiência. A velocidade máxima é de 125 km/h. Já a bateria de iões de lítio tem 27,4 kWh de capacidade e pode ser carregada a partir de uma tomada doméstica de 2,3 kW em menos de 14 horas, em 8,5 horas numa wallbox de 3,7 kW, em menos de 5 horas numa wallbox de 7,4 kW ou ainda em menos de 90

minutos num posto de carregamento DC com 30 kW. A gama nacional é composta por dois níveis de equipamento, Comfort e Comfort Plus, com preços de 16.800 € e 18.300 €, respectivamente. A pintura metalizada opcional custa 400 €, o cabo Flexicharger outros 350 € e o carregador rápido DC 30 kW, em exclusivo para a versão mais equipada, tem um preço extra de 550 €. Destaque, igualmente, para a versão Business apontada às frotas e a serviços de car sharing, bem como para a Cargo, um comercial de 2 lugares com carga útil de 325 kg e um volume de 1100 litros. Ainda não o conduzimos, mas não temos razões para duvidar de que o Spring mudará a forma como olhamos para a mobilidade, a nossa e a eléctrica. X



## DS 9

# NOVO TOPO DE GAMA FRANCÊS TRAZ CONFORTO, LUXO E ECONOMIA

POR RAFAEL ARAGÃO



É sabido que a marca DS, outrora parte da Citroën, propõe aos seus clientes carros com muita qualidade e algum luxo que não é normal ver nos vários segmentos. Para além disso, oferece, ainda, um conforto impecável que tem sido desenvolvido ao longo de décadas. E tudo isto está, agora, “compilado” no seu novo topo de gama DS 9 E-TENSE.

### DUAS VERSÕES E MOTORIZAÇÃO HÍBRIDA

Ao contrário de outras marcas, a DS possibilita, apenas, duas versões. A motorização, essa, é só uma: a E-TENSE, híbrida plug-in com 225 cavalos e autonomia superior a 50 quilómetros em modo 100% eléctrico. No primeiro contacto, andei bastante por Lisboa e não só foi extremamente fácil de conduzir, como a autonomia correspondeu. Fiz uns 30 quilómetros sem pensar em poupar a bateria e ainda fiquei com uns 16 por gastar. Haverá, também, uma versão mais desportiva, a E-TENSE 360 4x4, com 360 cavalos e uma orientação mais desportiva. Voltando às versões, estão disponíveis a Performance Line + e a Rivoli +, ambas com uma lista muito grande de equipamento de origem. A primeira é para quem quer um aspecto mais sóbrio, com o interior preto em Alcantara, pormenores exteriores em preto e cromado e jantes de 19 polegadas, também elas, em preto. Os bancos são uma mistura de couro e Alcantara.

Na versão Rivoli +, a atenção vai para a elegância, com um ambiente mais elegante, com a possibilidade de escolher entre três opções: Couro Preto Basalto, elaborado em couro granulado, ou OPERA com opção de dois tons de couro nappa combinados com bancos em vermelho rubi ou preto.





### CONFORTO E EQUIPAMENTO

Neste campo não há muito a dizer. É muito, mas mesmo muito confortável e fácil de conduzir. A direção é leve, sem parecer descontrolada, os bancos são excelentes, tanto na qualidade e acabamentos, como no conforto, e a suspensão é aquilo que podemos esperar de uma marca que vai beber muito know-how à Citroën: irrepreensível. Ainda para mais, juntando-lhe um sistema que lê a estrada em frente para ajustar a suspensão ao tipo de terreno que vamos encontrar.

O ambiente a bordo respira qualidade e remete-nos para modelos que custam três a quatro vezes mais. A atenção ao detalhe é muita e, para mim, só mesmo o relógio BRM que recolhe automaticamente era dispensável. É uma coisa própria da DS, é certo, mas não é para mim. Certamente há-de ser para muitos, especialmente quanto o vemos a aparecer e recolher sempre que ligamos ou desligamos o carro.

Ao nível do equipamento, é muito e bastante tecnológico. Condução semi-autónoma nível 2, que permite regular a velocidade e manter o carro na faixa automaticamente, bem como medir a distância ao carro da frente, visão noturna, para quando conduzimos de noite e em estradas pouco ou nada iluminadas, Active LED Vision, com faróis LED que se adaptam automaticamente às necessidades de iluminação, bancos aquecidos, ventilados, eléctricos com memória e com massagens, tanto à frente como atrás, sistema de som Focal de 14 altifalantes, subwoofer e amplificador e um sistema de infoentretenimento actual. Um ou outro destes equipamentos é opcional, mas de origem vem com quase tudo, o que, tendo em conta o preço, o torna uma excelente opção para quem procura luxo, conforto e tecnologia, num carro que, apesar de grande, se conduz muito bem.



### PREÇOS

Quanto aos preços, o Performance Line + custa a partir de 59.100€ e partir de 61.000€ para o Rivoli+. Já se pode encomendar, tanto no site, como nas DS Stores – onde a jornada do cliente é feita com a maior atenção e detalhe – com as primeiras unidades a serem entregues no mês de Setembro. Em breve a família DS irá ficar maior, com a chegada do hatchback DS 4. A marca está determinada em continuar a apostar no desporto, onde já foi duas vezes campeã de Formula E, e em Portugal, onde continua a crescer. **X**



## **TOYOTA YARIS**

**21 ANOS DEPOIS,  
DESCUBRA AS...  
SEMELHANÇAS!**

POR JOTA PÊ





São múltiplas e, por vezes, vincadas as diferenças entre duas gerações de um mesmo modelo, ainda mais se estiverem separadas por duas décadas, um período que é nada menos do que gigantesco na galopante indústria automóvel, agora por demais voltada para a electrificação e mobilidade ecológica. Dado o enorme fosso visual e de conceito natural entre um bisavô e o seu bisneto, assenta que nem uma luva este “Descubra as Semelhanças”, em alternativa a um mais comum “Descubra as Diferenças”. A Garagem traz-lhe hoje a primeira de 4 e também a mais recente geração do Toyota Yaris, modelo originalmente lançado em 1999 e que se aproxima rapidamente dos 9 milhões de unidades em circulação por todo o planeta. Juntámos, assim, um dos primeiros Yaris – um 1.0 VVT-i de Agosto de 2000 – e um dos mais recentes – um 1.5 Hybrid acabadinho de matricular – duas propostas que, de semelhanças, têm uma mão-cheia: a composição das 3 elipses que formam o logótipo da Toyota, símbolo que surge um pouco mais modernizado no bisneto, a assinatura “Yaris” na traseira, quatro rodas e um volante e ainda a carroçaria em vermelho, no mais recente metalizado com um contrastante tejadilho preto brilhante! Ah... e algo para ajudar às vendas, o galardão de “Carro do Ano” na Europa, troféu que, curiosamente, ambos souberam conquistar com distinção!!! O velhinho Yaris até tem o indispensável tó-colante no limite inferior do vidro traseiro, pormenor que o novo dispensa, pelo menos nesta unidade em particular. Substituto do best-seller Starlet (e também do maiorzinho Tercel, sem expressão por cá), o pequeno Yaris fez a sua entrada em

grande, preparado para se impor nas tabelas de vendas do segmento B de 1999. Se bem o prometeu, melhor o fez, conquistando, não só, uma elevada procura por parte do público, como a preferência do júri de um dos mais conceituados prémios da indústria automóvel, impondo-se na renhida batalha pelo 1º lugar na Velha Europa. No “European Car of the Year 2000”, o pequenino Yaris somou 344 pontos, mais 19 do que o bem maior e muito peculiar (leia-se “estranho, quase extra-terrestre) Fiat Multipla, deixando a 79 pontos a mais consensual dupla Opel/Vauxhall Zafira. Quanto à votação dos dois jurados portugueses da altura, tendo, cada um deles 25 pontos para distribuir entre os 5 finalistas desse ano, ambos atribuíram 7 pontos ao Yaris, um colocando o pequeno japonês como preferido, o outro como segundo melhor carro para esse ano na sua lista.

A dose voltou a repetir-se com esta sua 4ª geração, edição em que as diferenças entre os ocupantes do top-3 voltaram a ser pouco expressivas, alcançado-se o objectivo com os seus hiper-renovados argumentos: um design hiper-cativante, uma qualidade percebida (e real), múltiplos equipamentos de conforto e segurança, uma boa performance, excelente maneabilidade e, principalmente, a adopção de um eficiente sistema híbrido Toyota HSD, com reflexos positivos nos consumos e emissões. Com isso somou 266 valiosos pontinhos, relegando o novo Fiat 500 (240 pontos) para a posição de “1º dos perdedores”, italiano que, por sua vez, bateu pela margem mínima de 1 ponto o bem mais imponente novíssimo Cupra Formentor, assinatura desportiva da espanhola SEAT. De novo com

25 pontos para distribuir pelos 7 finalistas de 2021, um dos actuais jurados portugueses voltou a dar-lhe a maior pontuação (7 pontos), com o segundo votante luso a colocá-lo como 2º preferido, com 5 pontos.

A título de referência, por cá, no nosso “Carro do Ano”, o novo Yaris apenas conseguiu vencer na categoria “Citadino do Ano”, de suporte à iniciativa, enquanto a nível mundial ficou-se por ser um dos 3 finalistas dos recém-atribuído troféus de “World Car of the Year 2021”.

### DOIS ESPAÇOS TEMPORAIS INEGAVELMENTE TOYOTA

Então e o que dizer mais destas duas propostas que estacionaram na vossa Garagem? Bom... são sem sombra de dúvida Toyota, cada uma delas inerentes ao seu próprio espaço temporal, ora com mecânicas do tipo peça e parafuso no bisavô e tech hybrid no bisneto, sendo também Yaris, com objectivos idênticos de conquista dos clientes que querem um carrinho – sem qualquer conotação depreciativa – com que se identifiquem e que lhes permitem as voltinhas do quotidiano, a preços e custos de utilização bastantes acessíveis.

Já no tal mundo das diferenças, uma das visualmente mais notadas está, naturalmente, nas dimensões, com o actual Yaris a aparentar ser bem mais comprido do que o primeiro... sem que, de facto, o seja tanto, sendo 33 cm que os separam (3.940 vs 3.615 mm), algo que na largura quase não se nota, com apenas 3 cm entre eles (1.695 vs 1.660 mm). Outra é no número de portas, tendo o Yaris do virar do século apenas 3 portas (também o havia com 5), enquanto a actual gama Yaris mais

tradicional segue a tendência de juntar umas minimalistas portas traseiras às de condutor e pendura. É uma pena não ter também 3, um conceito bem mais sporty que, infelizmente – e reforço INFELIZMENTE!!! (em maiúsculas e tudo) – se está a perder! E não me venham dizer que o cliente prefere assim porque é um cidadão, porque tem as crianças para por e tirar no banco de trás, porque o acesso é mais facilitado, quando os actuais carros de 3 portas as têm com dimensões significativas, que minimizam esse (potencial) impacto negativo. Só que, “o cliente não as procura, pelo que as opções são cada vez menos”, dizem-nos nos concessionários das diferentes marcas!

Isto a não ser que falemos do estratosférico GR Yaris, o mini-desportivo da marca! Et voilá, esse sim, tem as OBRIGATORIAS 3 portas!

### A GIGANTESCA (R)EVOLUÇÃO DO QUE SE VÊ E DO QUE NÃO ESTÁ À VISTA

E eis que nos sentamos a voalante, deparando-nos com dois universos distintos, com um mais espartano, em bruto e bem mais ovalizado e plastificado, apostando numa múltipla bolha com vários espaços de arrumação, e o outro com um habitáculo com acabamentos de qualidade significativamente maior e as novas tecnologias integradas, desde o volante multifunções, ao cluster digital TFT binocular, informações projectadas no para-brisas pelo head-up display ou ainda o sistema de infotainment sobre-elevado e até algo sobre-dimensionado, para as proporções interiores de um Yaris, acima de uma zona para recarga de telemóveis e da conectividade Apple Car Play e Android Auto, algo impensável há duas décadas!





Váque novelhinho – aos 20 anos um automóvel é-o, definitivamente – a instrumentação (ao centro) já explorava o mundo digital (da época), acima de um sistema de ar condicionado hoje desatualizado, enquanto no domínio do áudio as imagens falam por si, sendo abissal o diferencial entre os autorádios de então e o potente sistema de som JBL do presente! O mesmo vale em termos de espaço interior e de definições das posições de condução, sendo que atrás, a proposta de outrora tinha um banco traseiro deslizante, permitindo fazer crescer o minimalista porta-bagagens de 205 litros (286 litros no novo Yaris). Neste novo, entre outras soluções, destaca-se um tejadilho panorâmico, com todos os filtros e cortinas interiores.

**CHAVE?! QUAL CHAVE?! AH... SIM... A CHAVE!**

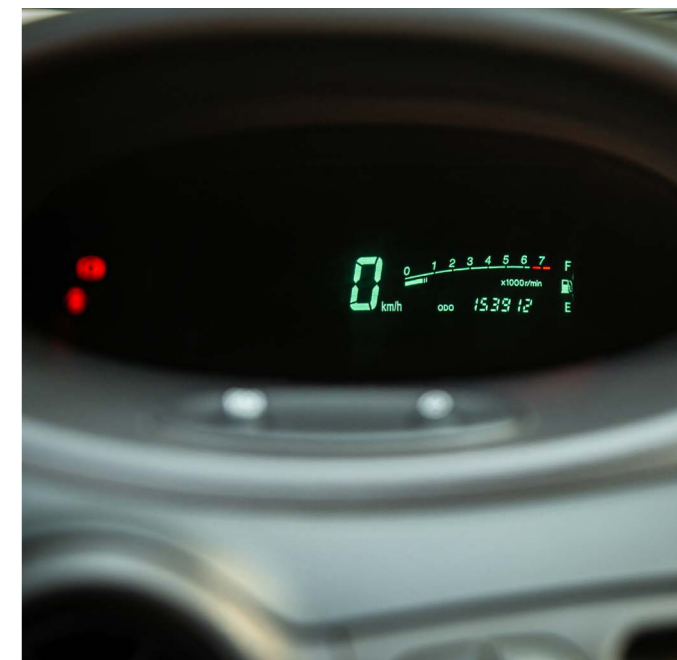
Por o “Carro do Ano 2021” a trabalhar é um processo que nos é familiar, já que os botões de Start & Stop se tornaram parte das vidas da maioria de quem compra um carro novo. Ao fazê-lo acordamos, sem nenhum alarido, porque o silêncio é absoluto, um motor eléctrico de 59 kW e 141 Nm, alimentado por uma nova bateria de iões de lítio – what else?! – e associado a uma unidade de controlo de potência.

Depois de nos habituarmos, notamos que tudo está OK porque no cluster aparece a informação “READY” a verde, junto com o inevitável “ECO”, pelo que avançamos, sem medos! À medida que aceleramos e ultrapassamos as velocidades aconselhadas a esse contexto mais ambiental, a unidade 0 emissões dá lugar a um motor atmosférico



a gasolina 1.5 VVT-i Dynamic Force, agradavelmente audível pelos seus apenas 3 cilindros, em linha. São 116 CV de potência combinada, valor que é transmitido à estrada pelas rodas da frente, com a ajuda de uma caixa automatizada do tipo CVT. Aqui temos outro “INFELIZMENTE”, pois as manuais são muuuuuuuuuuuuito mais agradáveis / divertidas de utilizar, permitindo uma maior interacção com o carro, com a estrada, com o todo! A suspensão dianteira é independente, do tipo McPherson, e atrás esta recorre a uma barra de torção. Os travões usam discos ventilados à frente e sólidos atrás, numa viatura equipada com jantes em liga leve, maquinadas, de 17 polegadas, com pneus de medida 215/60.

Transitando para o volante do Yaris “Carro do Ano 2000” fica-se uma beca à nora... até que nos vem à memória um “Ah!!! É preciso tirar a chave do bolso e inserir um ferrinho recortado num buraco que ali está para esse efeito!” Brutal! Aqui acorda-se um muito eficiente bloquinho de 1,0 litros 16V VVT-i (também os havia com outras cilindradas, a gasolina e diesel), tendo mais 1 cilindro do que o seu descendente, sendo igualmente em linha e atmosférico. Conjuga-se com uma caixa manual de 5 velocidades típica da época, com um longo ferro vertical e engrenagens que, dada a idade – do carro e minha ou, quiçá, falta de jeito mesmo – nos tornava algo bruscos ao engatar a 1ª ou a marcha-atrás! Os seus 68 CV às 6.000 rpm e 90 Nm às 4.100 rpm de binário são colocados no chão pelas rodas da frente, num conjunto dotado de suspensão dianteira independente do tipo McPherson, barra estabilizadora e suspensão traseira



mais tradicional, travando-se com recurso a discos ventilados à frente e tambores atrás, assegurando-se a sua imobilização com um travão de mão também ele jurássico. Os mais estreitos pneus 175/65 surgem em jantes em ferro de 14 polegadas, algo impensável nos dias que correm, com tampões, que no caso presente já eram, vendo-se substituídas por uma pintura em preto baço! E não é que lhe dá um arzinho mais racée?

### DOS NÚMEROS, ÀS ESTATÍSTICAS E OUTRAS CURIOSIDADES

Em termos de números, o bisneto Yaris de 1.160 kg acelera dos 0 aos 100 km/h em 9,7 segundos, atinge uma velocidade máxima de 175 m/h e regista um consumo misto de 4,3 l/100 km e emissões CO2 de 98 g/km. Com um peso de 855 kg – praticamente menos 300 kg do que o descendente – o bisavô Yaris cumpria os 0 aos 100 km/h em 13,6 segundos e atingia uma velocidade máxima de 155 km/h. Os consumos andavam na ordem dos 5,7 litros / 100 km e as emissões eram algo com que, na sua época, ainda não nos preocupávamos minimamente. Agora é que nos está a dar a preocupação ecológica, neste planeta tão adoentado nos mais

diversos quadrantes! Um e outro exploram de modo diferente a estrada, o de 2000 já mais bamboleante – os anos já pesam e até já o era um pouco na altura do lançamento – enquanto a proposta de 2021 é (bem) ajudada pelos hoje inevitáveis múltiplos sistemas de segurança e de apoio à condução, que nos distraem com uma torrente de informação – apenas o suficiente, pois os olhos terão de estar sempre na estrada – fruto das múltiplas / dinâmicas apresentações gráficas que surgem no cluster, ou as bem mais animadas do ecrã central, em especial ao explorar o potencial da unidade eléctrica, entre utilização, regeneração, activação do modo ECO, etc.

Falando em segurança, o novo Yaris viu-se premiado com as ambicionadas 5 estrelas nos testes de colisão Euro NCAP, alcançando uma protecção de 86% (adultos), 81% (crianças), 78% (restantes utilizadores da via) e 85% (soluções de segurança integradas). Nas bem menos exigentes avaliações deste órgão independente no ano 2000, o Yaris de então não desiludia e registava 4 estrelas na protecção de ocupantes (29 pontos, em 37 possíveis) e 2 na de peões, no que ainda assim foi considerado um bom resultado à época.



Artigo e galeria completa em [www.agaragem.pt](http://www.agaragem.pt)

### PARA COMPLETAR ESTA VIAGEM AO PASSADO / AVALIAÇÃO DO PRESENTE, EIS ALGUMAS CURIOSIDADES EM REDOR DO TOYOTA YARIS

– é um dos únicos 3 modelos a ter feito bis no galardão de “European Car of the Year” (2000 e 2021), a par com o Renault Clio (1991 e 2006) e o Volkswagen Golf (1992 e 2013);

– o nome “Yaris” deriva de “Charis”, singular de “Charites”, deusa grega do charme e beleza, algo que no presente, apesar de um visual algo da era espacial, é uma das suas enormes vantagens;

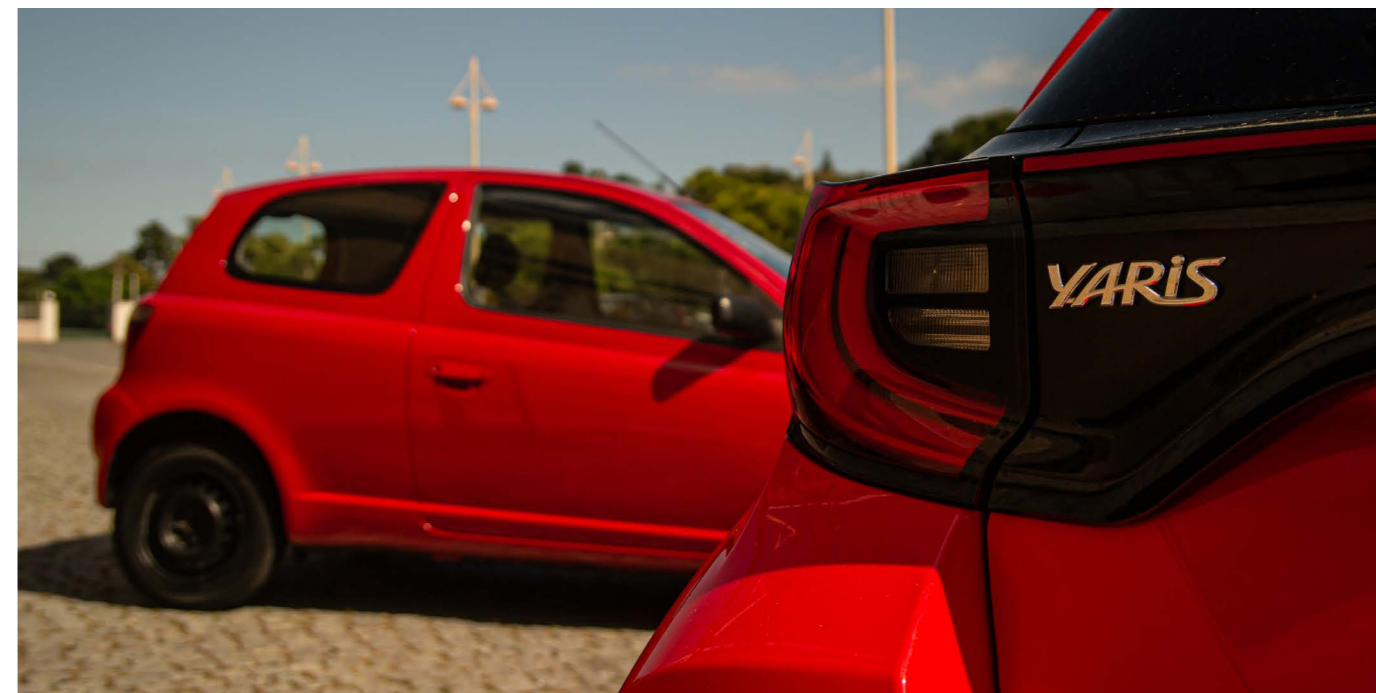
– a utilização de “Yaris” não acontece a nível planetário, pois também é (ou foi) vendido como Belta, Charade, Echo, Platz, Scion iA, Vitz e Vios, isto para além das versões Yaris Verso, de características mais volumosas, ou sedan, de 3 volumes, estes últimos vendidos em mercados seleccionados;

– a primeira geração (1999) tinha o nome de código “XP10”, seguindo-se o “XP90” (2005), “XP130” (2011) e “XP210”, da actual 4ª geração.

– foi em setembro de 2017, no salão de Frankfurt, que a Toyota apresentou ao mundo o concept Funtime que antecipou o que, dois anos mais tarde, viria a ser o Yaris, junto com dois outros protótipos, Funcargo e Funcoupe.

Já agora, a composição das 3 elipses que formam o logótipo da Toyota, a que nos referimos no início deste comparativo geracional, representa a unificação dos corações dos clientes e dos produtos da marca, algo que com este novo Yaris estará mais do que assegurado!

Posto isto, como a prosa já vai longa, deixo à vossa consideração qual comprar, algo que dependerá do estado da sua carteira: poderá optar por um Yaris 1.0 VVT-i Luna da 1ª geração, como este exemplar que já percorreu 154.000 km, e que, no portal Stand Virtual (por exemplo) poderá ser encontrado a uns bastante acessíveis 1.400 a 4.250 € (fora outros custos associados), havendo apenas que assegurar que estão nas condições que aparentam... afinal já são 20 anos de vida; ou então por um bastante mais amadurecido / moderno / recheado / cativante Yaris 1.5 Hybrid Dynamic Force Premier Edition novinho em folha, eventualmente até nesta fantástica conjugação da cor Vermelho Coral com o tejadilho Night Sky, à venda em qualquer stand da marca a partir dos 26.720 €. Como diria o outro, “A escolha é sua!” X



**VOLKSWAGEN GOLF GTI**

**NEM MAIS DISTO,  
NEM MENOS  
DAQUILO**

POR JOÃO ISAAC

---

*"PODE ATÉ NÃO SER O MAIS DESPORTIVO, O MAIS RÁPIDO, O  
MAIS ISTO OU AQUILO, MAS É MUITO, EM MUITA COISA."*



**N**unca conheças os teus heróis, diz-se por aí. É um cliché e é um cliché dizer que é um cliché. Mas é-o mesmo e não passa disso. Isto porque conheci um dos meus heróis e gostei muito dele. Não é melhor do que eu esperava, mas eu já esperava muito e ele esteve à altura. O Volkswagen Golf GTI teimava em fugir-me das mãos, mas à oitava foi de vez. GTI significa, para muitos, “O Automóvel”, o que importa ter, um faz tudo, dono de uma reputação quase intocável no mundo dos desportivos compactos e de um equilíbrio e abrangência de capacidades de que poucos nomes da indústria se podem gabar.

Pode até não ser o mais desportivo, o mais rápido, o mais isto ou aquilo, mas é muito, em muita coisa. Tem um extenso currículo. Uma história escrita desde 1976, com pontos muito altos e outros mais baixos, é certo. Mas a sigla GTI é sinónimo de eficácia, de uma proposta que é, acima de qualquer outra coisa, completa. Como referi, há opções mais rápidas, inclusivamente na gama Golf, mas um hot hatch deve ser, do meu ponto de vista, um carro que se possa usar, todos os dias, para tudo, ou quase tudo, e por todos. A sigla GTI nasceu segundo esse ponto de vista e por isso, tal como diz o seu nome, este Golf GTI, antes de ser um GTI, tem de ser um Golf.

#### QUANTO GOLF HÁ NESTE GTI?

Muito, garanto-vos. Não é um Golf exactamente igual aos outros, obviamente, mas o espaço é o mesmo, a praticidade, também, e a sensação global de qualidade não podia, igualmente, deixar de marcar presença. É um carro para ir trabalhar, é um carro para ir de férias, para ir às compras e para ir queimar gasolina quando esse for o melhor plano. E é-o, quase sempre. É um carro dócil que é uma verdadeira máquina se o quisermos. É confortável, mas também sabe não o ser. Tem 245 cavalos e um andamento que faz aumentar o ritmo cardíaco muito rapidamente. Mas não é por isso que não consegue registar médias de consumo muito aceitáveis para um modelo deste segmento.

Tendo conduzido o i30N da Hyundai, o Mégane Trophy da Renault e o Civic Type R da Honda, noto bem a diferença na potência. Para quem não lhe resiste, à potência e ao Golf, então que aponte ao Clubsport de 300 cavalos. O andamento é, com certeza, bem diferente. Mas para quem, como eu, aprecia potência moderada, utilizável, os 245 cavalos chegam bem. Se chegam! Uma coisa é notar a diferença, outra coisa é sentir falta dela. O GTI

não entra nessa luta. Não precisa, pelo menos nesta versão. O pulmão do motor impressiona desde os regimes baixos e a sua entrega é muito linear, puxando com vigor até que a DSG passe à relação seguinte com a rapidez que lhe é reconhecida. Os consumos? Se vos disser que, conduzindo em “modo Golf”, é possível consumos mistos na casa dos 8 litros/100 km, acreditam? Acreditem, por favor. Quanto à dinâmica propriamente dita, uma vez mais, o Golf GTI é um Golf e um GTI. Competente e seguro a curvar, ágil e rápido a responder. Isto deve-se, em grande parte, à suspensão adaptativa que lhe permite oferecer o melhor dos dois mundos: sabe ser confortável e sabe mandar o conforto pela janela fora e devorar curvas ao melhor estilo GTI. E só não fez melhor porque a unidade que conduzi já praticamente não contava com borracha nas rodas dianteiras, alargando a trajetória nas viragens mais exigentes e mostrando alguma dificuldade em colocar a potência no chão ao sair delas. Nada de que o GTI tenha culpa. Não faz os “pops and bangs” da moda, mas o som com que tempera a condução não desilude. Faz-se ouvir, possante e com um ou outro “tiro” nas passagens de caixa, mas nada que incomode a vizinhança mais sensível.





## SER MODERADO É SEMPRE UM BOM CONSELHO

Repito: não é o mais desportivo, nem o mais rápido e não tem o design mais agressivo. Não quer ser o mais radical, o mais exímio, o mais potente. Quer ser o mais completo e para isso tem muito de tudo o que importa, na dose certa. Um carro que se adapta ao condutor, aos seus desejos, àquilo que procura do seu companheiro de quatro rodas naquele dia específico, sem comprometer coisas que são essenciais para quando não estamos em modo GTI e precisamos de um Golf. Coisas como espaço no banco traseiro, uma bagageira capaz de engolir as tralhas do quotidiano e uma carroçaria que não é exageradamente grande, fácil de estacionar na cidade, no parque subterrâneo que vai inevitavelmente visitar.

Por dentro, perdoem-me a repetição desta conversa, mas não atino com a centralização de todos os comandos e funções no infotainment. “É uma questão de hábito”, diz-se. Talvez o seja, mas não aprovo. Agora perguntam-me: “Mas não o compravas por causa disso?” Claro que comprava. Seria um disparate não o fazer por causa desse detalhe. Depois há, também, a eterna questão estética, a qual, reconheço, merece alguma discussão no caso desta oitava geração do Golf, um automóvel que sendo bonito e inconfundivelmente Golf, pode ser, em determinadas configurações, algo anónimo. Mas neste GTI, longe disso. Tem classe, mas tem, assumidamente, uma veia desportiva. Um smoking que esconde o músculo e que o insere, igualmente bem, em cenários, neste exemplo, Estorilenses, tão distintos quanto o parque de estacionamento do Hotel Palácio ou o paddock do Autódromo. Melhor, só mesmo à minha porta. Aí é que ele estava bem. **X**

### FICHA TÉCNICA

<b>Motor</b>	2.0, gasolina
<b>Potência</b>	245 cv/5000-6200 rpm
<b>Binário</b>	370 Nm/1600-4300 rpm
<b>Transmissão</b>	dupla embraigem, 7 vel.
<b>Vel. máx.</b>	250 km/h
<b>0-100 km/h</b>	6,2 seg.
<b>Consumo</b>	8,3 l/100 km
<b>Preço final</b>	49.915 €



**NOVO FIAT 500 "LA PRIMA"**  
**UM ELÉCTRICO QUE**  
**ME INTERESSA,**  
**FINALMENTE**

POR JOÃO ISAAC



Como já disse imensas vezes, reconheço a importância do automóvel eléctrico, mas só me vejo ao volante de um, meu, numa de duas situações: se me obrigarem ou se se tratar de algo muito especial. O eléctrico fascina-me do ponto de vista da beleza inerente à electricidade e dos benefícios, alguns, que esta pode trazer à sociedade e ao meio ambiente. Temos de começar por algum lado, bem sei, mas o automóvel eléctrico, para muitos um transporte limpo e responsável porque o ligamos à tomada para abastecer, não me parece que seja, neste momento, a solução para todos os nossos problemas. Não sei qual é e acho que devemos continuar o caminho para esse objectivo, mas comprar um eléctrico e assim resolver todos os problemas da poluição não me parece ser solução mágica. Do ponto de vista emocional, nem sei por onde começar. Basicamente, um eléctrico não me satisfaz. Falta-lhe o som, o cheiro e as vibrações, tudo aquilo que para muitos são os defeitos dos motores térmicos que os eléctricos vêm, finalmente, resolver. Mas para mim não. Também não quero saber de eléctricos potentes, pois não só não me entusiasmam, como vão contra os ideais que os entusiastas dos automóveis eléctricos dizem defender. Um eléctrico, para mim, tem de ter a potência adequada e o tamanho certo para a utilização a que se destina com a sua autonomia limitada pela capacidade das baterias. E, se possível, tem de ser bonito, com um design apelativo e distinto para que consiga, assim, convencer-me. E o Novo FIAT 500 convenceu.

#### **ABSOLUTAMENTE IRRESISTÍVEL**

Eu sei que gostos não se discutem, mas já olharam bem para ele? Também sei que esta edição La Prima tem tudo e mais alguma coisa, mas a base do design do 500 é comum a qualquer outra versão da gama. Com mais cromado, menos cromado, jantes maiores ou mais pequenas, o Novo 500 é um automóvel vistoso. E está cheio de pormenores deliciosos. Desde a silhueta da cidade de Turim ao centro do tablier, aos pequenos 500 escondidos nos forros das portas e ainda no detalhe mais giro de sempre, mais um elemento que distingue o 500, que o diferencia dos restantes e que destaca, uma vez mais, a paixão e o orgulho que os italianos têm na sua história: o som com que o 500 alerta os peões para a sua passagem. Não podia ser apenas o som da nave utilizada pelos Jetsons ou algo como o ruído de um contador Geiger nas imediações

de Chernobyl. Essa não é a “FIAT way”. A “FIAT way” é reproduzir breves segundos de uma música italiana, Amarcord, de Nino Rota. Adoro.

O 500 cresceu, mas felizmente não muito. É assim que gosto dele. Pequeno, perfeito para a cidade. Muito maior do que o original, mas adequado ao segmento dos cidadãos do século XXI. E se não cresceu muito, não podemos esperar grandes melhorias na habitabilidade, algo que para mim também não é um problema, pois eu gosto é de conduzi-lo. E nos lugares da frente, condutor e passageiro são agora envolvidos por um tablier completamente renovado, mais moderno e equipado com dois displays digitais, um a servir de painel de instrumentos e outro de um completo infotainment. Embora bonito, tenho pena que se tenha perdido a originalidade do desenho do tablier do 500 anterior – que na verdade ainda se vende, lembro – com a mesma cor da carroçaria e com o seu look retro, em perfeita ligação com os seus antepassados. Perdeu a sua vertente mais nostálgica, mas ganhou em conteúdo.

#### **TAMBÉM CRESCEREM POSTURA**

Ao volante, o 500 é um eléctrico muito divertido de conduzir, muito ágil e enérgico. Os 118 cavalos ajudam, é certo, mas este Novo 500 pisa a estrada de uma forma mais crescida, mais robusta, como se de um automóvel maior se tratasse. Nesse aspecto, comparando com o 500 “não Novo”, gostei da evolução que senti. Gostei de encontrar um carro pequeno com o pisar de um maior. Por outro lado, e embora quase sempre confortável, achei-o, em determinadas situações, um pouco saltitante, sensação talvez explicada pela sua curta distância entre eixos e pelo peso elevado justificado pela presença das baterias. Quanto a modos de condução, estão disponíveis três: Normal, Range e Sherpa. E mesmo sem me focar demasiado nos que dão prioridade a uma superior capacidade de regeneração de energia, não me foi difícil manter o consumo do 500 nos 12 kWh/100 km, um dos valores mais baixos de todos os eléctricos que conduzi. Ainda ao volante, gostei de me sentir um pouco mais baixo no banco, não ficando com a sensação de que estou a pisar os pedais em vez de os empurrar, tal como tinha sentido até então a bordo de todos os pequenos 500 que guiei. Bom trabalho, FIAT.

**Artigo e galeria completa em**  
[www.agaragem.pt](http://www.agaragem.pt)

*“MAS O QUE ME ASSUSTA NEM É O PREÇO. O QUE ME ASSUSTA É O FACTO DE EU TER CONDUZIDO UM ELÉCTRICO E ESTAR ENTUSIASMADO COM ELE, COM A POSSIBILIDADE DE SER UMA ADIÇÃO MAIS DO QUE VÁLIDA E DESEJADA À MINHA GARAGEM.”*





Eu sei que este La Prima é caríssimo, mas há mais níveis de equipamento, bem como uma motorização menos potente disponível. Este fabuloso Cabrio é, igualmente, mais caro do que as versões fechadas, de 3 portas e a inédita 3+1. Há por isso outras opções a ter em conta dentro da gama se estes quase 38 mil € te assustam. Mas o que me assusta nem é o preço. O que me assusta é o facto de eu ter conduzido um eléctrico e estar entusiasmado com ele, com a possibilidade de ser uma adição mais do que válida e desejada à minha garagem. Não digo que seja o melhor eléctrico do mercado, não o posso afirmar pois não os conheço a todos, mas é bom e é, de longe, aquele que mais feliz me deixou, que mais gozo me deu de utilizar e que mais gostei de observar, enquanto o fotografava a levar com um belo sol de final de tarde. Um eléctrico que gostava de ter e do qual teria orgulho em ter a chave no meu bolso. Chave que podia, na verdade, ter mais “pinta”. Mas pronto, gostei tanto do Novo 500 que tinha de lhe apontar alguma coisa menos boa para que a FIAT volte a elevar a fasquia no próximo, tal como fez, e muito, neste. **X**

## FICHA TÉCNICA

<b>Motor</b>	Eléctrico
<b>Potência</b>	118 cv/n.d. rpm
<b>Binário</b>	220 Nm/n.d. rpm
<b>Transmissão</b>	automática, 1 vel.
<b>Vel. máx.</b>	150 km/h
<b>0-100 km/h</b>	9,0 seg.
<b>Consumo</b>	12,0 kWh/100 km
<b>Preço final</b>	37.900 €



Clica [aqui](#) para veres o vídeo do ensaio ao FIAT 500C Hybrid.



**HYUNDAI TUCSON 1.6 CRDI 48V DCT**

# **UM GRANDE SALTO DIGITAL E QUALITATIVO**

POR JOÃO ISAAC





**S**empre gostei do design do Tucson, principalmente por fora, e por isso ansiava por uma actualização mais profunda em que a Hyundai lhe desse o interior que sempre mereceu, pois sempre achei o seu aspecto excessivamente conservador. E agora que temos um novo Tucson, muito mais arrojado, quer por fora, quer por dentro, não sei bem o que pensar, admito. Por um lado, dou os meus parabéns à Hyundai pela coragem de lançar um modelo tão importante, tão significativo para as suas ambições, com um design assumidamente irreverente, distinto e moderno. De tal forma que até se dirigiram a mim com perguntas e muita curiosidade. É um bom sinal, Hyundai. Mas por outro lado, estou perdido. Já decidi que gosto muito da traseira e do perfil, mas não sei o que pensar da frente. É demasiada informação para os meus olhos e demasiado diferente das linhas mais angulares e rectilíneas do resto da carroçaria.

#### **DIGITALIZAÇÃO, POIS CLARO**

Por dentro, está, igualmente, muito mais moderno, com o digital a assumir um papel de destaque. Mas ainda no que ao design diz respeito, fiquei com a mesma impressão da secção dianteira: demasiadas curvas. Entendo que a ideia foi criar o efeito de casulo, em que condutor e passageiro são “abraçados” pela linha de cintura do tablier e portas, mas até ao momento, não fiquei fã. Felizmente, gostos não se discutem, e este ponto de vista em nada altera a boa impressão com que fiquei dos materiais utilizados e da sua montagem. O painel de instrumentos é totalmente digital, cuja informação muda com o modo de condução seleccionado e ao centro da consola, o ecrã táctil do infotainment está rodeado de botões de atalho e dos controlos da climatização que, infelizmente, não contam com um único botão físico, pois todas as funções e comandos são actuados por superfícies tácteis. Giro, sem dúvida, mas pouco prático e quase sempre um motivo de excessiva distração quando estamos ao volante. Para além disso, a facilidade com que toda a consola acumula dedadas e sujidade obriga ao transporte do obrigatório “paninho”. No que diz respeito a espaço no banco traseiro, o Tucson que saiu agora de cena já dava muito bem conta do recado, mas não consegui não ficar impressionado com este novo modelo. Muito espaço livre para pernas e cabeça, um lugar central muito utilizável e vidros que descem totalmente, tudo bons argumentos num veículo de cariz familiar, e



---

**“ESTE NOVO TUCSON É UM CARRO SUPERIOR AO ANTERIOR EM TUDO. PODIA SÊ-LO APENAS NUMA PARTE DOS SEUS ELEMENTOS, MAS O SALTO FOI GRANDE EM DIVERSAS ÁREAS. TÃO GRANDE QUE O ESTRANHEI, PRINCIPALMENTE NO QUE DIZ RESPEITO AO DESIGN.”**



complementados por uma bagageira capaz de engolir todas as tralhas que acompanham uma família no dia-a-dia, principalmente ao fim-de-semana. Atrás, senti apenas falta de saídas de ar da ventilação dedicadas.

#### POUPADO E BOM ROLADOR

Passando ao motor Diesel com tecnologia mild hybrid, gostei da sua disponibilidade, da suavidade de funcionamento do start/stop, bem como da possibilidade de deslizar, em determinadas situações, com o motor desligado. Tudo isto contribui para a excelente média registada, apenas 6,1 l/100 km, num SUV que, relembro, não é pequeno. Apesar da boa insonorização do habitáculo, senti a falta de relações de caixa mais longas ou, por que não, de uma oitava relação que obrigasse a cambota a girar mais lentamente a ritmos elevados, uma vez que a 130, 140 km/h, o motor respira perto das 2300 rpm. Ainda assim, é uma excelente proposta para fazer longas viagens, um autêntico devorador de quilómetros, bom rolagador e com um comportamento a toda a prova. Rola com uma robustez muito saudável, sem movimentos exagerados e sem excessiva rigidez. Gostei muito do trabalho da Hyundai na suspensão. Obviamente que os pneus

cedem cedo a exageros, até porque o peso do Tucson faz-se sentir, mas de uma maneira geral, o Tucson recebe muito boa nota neste capítulo. Este novo Tucson é um carro superior ao anterior em tudo. Podia sê-lo apenas numa parte dos seus elementos, mas o salto foi grande em diversas áreas. Tão grande que o estranhei, principalmente no que diz respeito ao design. A gama de motores disponíveis é extensa e inclui propostas híbridas, com maior presença eléctrica do que o sistema MHEV deste 1.6 litros, mas este não só provou que o Diesel tem ainda espaço neste segmento, como faz todo o sentido para quem faz grandes distâncias com regularidade. Para além do consumo baixo, destaco o espaço interior e o muito equipamento, elementos que, em conjunto, fazem deste Tucson um excelente carro de família. O design pode até não ser para todos, mas também isso pode ser uma vantagem do novo Tucson, apelando aos condutores que procuram um SUV com mais identidade, mais irreverente. Tem de ser esse o caminho e a Hyundai sabe-o. Mais um produto cheio de qualidade, mais um que atesta o inquestionável bom momento da marca coreana. **X**



### FICHA TÉCNICA

<b>Motor</b>	1.6, gasóleo
<b>Potência</b>	136 cv/4000 rpm
<b>Binário</b>	320 Nm/2000 rpm
<b>Transmissão</b>	dúpla embraagem, 7 vel.
<b>Vel. máx.</b>	180 km/h
<b>0-100 km/h</b>	11,4 seg.
<b>Consumo</b>	6,1 l/100 km
<b>Preço final</b>	43.300 €

Artigo e galeria completa em [www.agaragem.pt](http://www.agaragem.pt)



**RENAULT MÉGANE R.S. TROPHY**

***SAI DA FRENTE,  
GUEDES!***

**POR RAFAEL ARAGÃO**



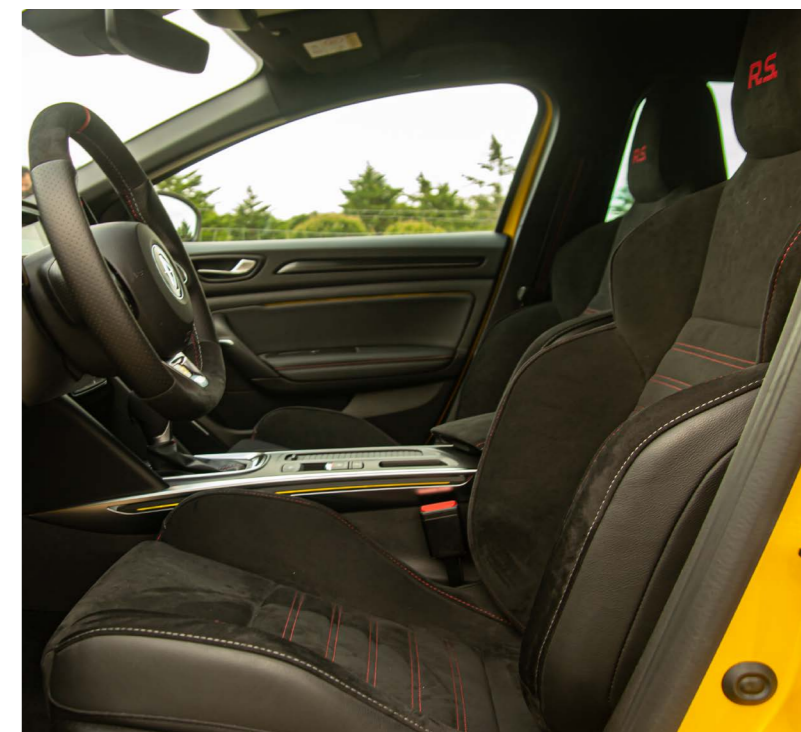
Estar ao volante de um modelo R.S. é sempre um desafio. Por várias razões! Primeiro, porque estar com um carro de 1420 kg que atinge 260 km/h é uma responsabilidade. Depois, porque chega lá muito depressa. Demora 5,7 segundos no sprint dos 0 aos 100 e, se não temos atenção, quando “damos por ela” já vamos a mais do dobro. Por fim – e não menos importante – porque uma besta destas bebe que se farta. Quer dizer, para um motor 1.8 litros, turbo, bebe muito. Se fosse um V12 da Aston Martin, um consumo de 12 litros era muito bom. Mas quem paga um V12 britânico está-se “pouco borrifando” para o consumo. Quem paga quase 50 mil euros por este Trophy tenho a sensação de que vai querer ter um pouco de cuidado. Ou então não! E isto levante-me à segunda questão na minha reflexão pré-ensaio: quem compra a versão Trophy já sabe o que o espera. Já andou pela internet a ver tudo e mais alguma coisa. É, provavelmente, fã da Renault e, na volta, quer um segundo carro para os track days ou para umas voltas em estradas mais sinuosas. Aliás, espero que saiba o que está a comprar. Porque, confesso-te, se queres um Mégane desportivo para o dia-a-dia, compra a versão R.S. “normal”. A que traz jantes de 18 polegadas em vez de 19, a que tem o chassis Sport em vez do Cup, a que tem travões convencionais em vez de bi-material, a que traz bancos “normais” e não tem o diferencial Torsen. Resumindo, a que é para a estrada e não para a pista. Porque, em boa verdade, é disso que se trata a versão Trophy. De um carro para a pista. Não tão extremo e exclusivo (e caro) como o Trophy-R que o Isaac testou há uns tempos, mas um carro de pista. A versão normal e a versão Trophy são,

na generalidade, o mesmo carro. Excepto em tudo o que são diferentes. E essas diferenças fazem a diferença. A diferença entre ter um carro relativamente confortável e capaz de ser dócil se for necessário e ter um carro que a toda a hora pensa que está a tentar raspar tempos a voltas imaginárias num qualquer circuito. Se gostares da sensação de estar sentado num tijolo, ah vais adorar este carro. O chassis Cup, juntamente com a afinação da suspensão e as jantes de 19 polegadas, tornam o Mégane R.S. Trophy uma delícia em piso liso. Mas não o mais confortável. Isto tudo, juntamente com o sistema das 4 rodas direccionais, faz com que o carro curve de uma maneira incrível. Se puxarmos o carro o suficiente para dar trabalho ao diferencial, ele junta todas estas peças e cola-se ao alcatrão de tal forma que faz o teu cérebro questionar-se sobre o que está a acontecer. Se não tiveres cuidado e exagerares, vais parar às silvas. Mas é preciso muito para lá ires parar. Parece que o carro está a girar sobre o seu centro de gravidade. Não sentimos a traseira da maneira a que estamos habituados e, no entanto, sentimos o carro a “puxar para dentro” nas curvas. Dá a sensação de que estamos a derrapar sem estarmos. O sistema 4 Control leva algum tempo a habituar, mas depois de o entendermos, percebemos as suas vantagens. Se gosto? Não particularmente. Lá está. São coisas para ajudar o carro a ser o mais rápido possível em pista... e eu queria divertir-me um pouco – com responsabilidade e alguma retracção – numas curvas.

Artigo e galeria completa em [www.agaragem.pt](http://www.agaragem.pt)

## R.S. VS TROPHY

Com isto chegamos à questão central deste ensaio. Qual a versão que vale a pena. Sim, porque isto é tudo muito bonito mas eu tenho de fazer algum consumer advice. Não é só estar para aqui a falar do carro nas curvas e do equipamento (que praticamente ainda não falei, mas resumidamente, tem tudo o que podemos esperar de um carro da Renault, com bons sistemas de segurança, iluminação LED, sistema de som BOSE, câmara e sensores de estacionamento, chave inteligente e a qualidade de materiais e construção está dentro do que se faz no segmento). Também é preciso ajudar-te a tomar decisões, com base na minha experiência com o carro. Mas se procuras alguém que tome a decisão por ti, vieste ao sítio errado. Eu, se pudesse, tinha todos os desportivos do mercado na minha garagem. Quer dizer, na minha cabeça tenho-os a todos. Ao novos, aos clássicos, aos menos potentes, aos mais potentes. Mas se fosse para adicionar um Mégane desportivo à “coleção”, escolhia o R.S. Tem o mesmo motor do Trophy e tem coisas a menos que, para a utilização que eu lhe daria, são supérfluas. Não há necessidade de toda aquela evolução. Mesmo a versão R.S. é capaz de te deixar a sorrir e a suar. E em pista, até! O Trophy é para quem quer – e pode – fazer track days, andar em circuitos, etc. Para o cidadão comum, os 44 mil euros do R.S. são suficientes para, primeiro, te deixarem muito feliz e com um carro que, não sendo o melhor para o quotidiano, não compromete assim tanto e, segundo, ter um preço melhor do que a concorrência e 5.500€ mais barato que o Trophy. Um carrão, portanto. Curiosamente, durante os dias em que andei com o Trophy vi dois R.S. na estrada, em Lisboa. Deve ser a lei da atracção. X



## FICHA TÉCNICA

<b>Motor</b>	1.8, gasolina
<b>Potência</b>	300 cv/n.d. rpm
<b>Binário</b>	420 Nm/n.d. rpm
<b>Transmissão</b>	dupla embraigem, 6 vel.
<b>Vel. máx.</b>	255 km/h
<b>0-100 km/h</b>	5,7 seg.
<b>Consumo</b>	11,0 l/100 km
<b>Preço final</b>	49.600 €

Clica [aqui](#) para veres o vídeo do ensaio à versão Trophy-R.



**FORD RANGER  
WILDTRACK THUNDER**

**E EU SOU  
ALÉRGICO AO PÓ!**

POR RAFAEL ARAGÃO





**M**as se é para o levantar, que seja assim. Mesmo que o propósito desta pick-up Ford Ranger na versão Thunder seja o trabalho... embora não pareça.

#### PICK-UP ENOUGH?

Epá, sim. Qualquer pick-up é pick-up o suficiente. Aliás, qualquer carrinha de caixa aberta é pick-up suficiente. Mas se fosse só para pick-up, estes veículos não eram os mais vendidos no mundo. E já chega de dizer pick-up! Isto é bom porque tem piada. E, por acaso, é muito bom para o trabalho. E se esse trabalho for fora de estrada, melhor ainda!

A base desta versão Thunder é a Wildtrack, já por si uma verdadeira máquina offroad. O que a distingue é a cor Sea Grey, os detalhes a vermelho, as jantes e a estética dos pára-choques é ligeiramente diferentes. Os incrementos na carroçaria são robustos, mesmo a pedir que a levemos a tentar subir o maior monte que conheçamos. Mesmo que seja um daqueles pequenos, de areia. Só mesmo pela graça. Não te preocupes, ela não vai atascar. Não só tem um sistema de tracção integral dos bons, que permite alterar entre tracção dianteira ou integral, com caixa de transferência de binário, tudo para que não te falte soluções para o que for necessário. As jantes de 18 polegadas são de cor preta e toda a carrinha tem vários detalhes a dizer "Thunder". A persiana da "bagageira" também é de cor preta. No interior, mantém-se o estilo preto com contraste vermelho nas costuras dos bancos parcialmente em couro. O interior

tem a uma qualidade que não compromete o propósito de trabalho mas que não foi deixada ao acaso. Materiais bons e outros menos bons e boa montagem. Não esperes uma coisa futurista, cheia de tecnologia e design com sensores de toque e ecrãs do tamanho de uma caixa de cereais, até porque se é isso que procuras, não deves ser fã do trabalho. Mas daquele trabalho de fazer calos nas mãos, de juntar o gado e agarrar os fardos de palha! Epá, desculpem, voltou a apoderar-se de mim o cowboy. Volta e meia, quando ando com um carro americano, isto acontece-me.

#### FUNCIONA?

Voltando à Thunder. O motor é um não-tão-americano 2 litros, a gasóleo, com 213 cavalos e caixa automática de 10 velocidades. Faz consumos altos, naturalmente, mas fora de cidade, em estrada aberta, consegui andar abaixo dos 8 litros. Nada mau. Em cidade, contém com mais de 10... não sejam parvos, isto não é para andar em cidade.

Eu preferia que tivesse a caixa manual de 6, até porque conduzir uma pick-up com uma caixa manual é das coisas mais divertidas que existe. Parece que estamos a pilotar um daqueles robots do filme Matrix, na cena final da invasão das máquinas. A coisa abana, sacode, ruge e sentimos o motor nos pés e nas mãos. Agora imaginem com um V8, como a vendem lá nas terras do Tio Sam. Fomos tirar umas fotos assim para umas zonas mais apropriadas, com o tipo de terreno que mais agrada à Ford Ranger, tanto pela condução permitida como pelo

tipo de trabalho que deverá realizar, e portou-se lindamente. Sentimos os buracos, claro, mas absorve-os de forma confortável. Abanamos assim um pouco mas isso é para não nos esquecermos que estamos sentados numa carrinha de trabalho extremamente competente. A certa altura, vimos um comboio de vários todo-terreno que ficaram muito curiosos com a "nossa" Thunder, mas que nos pareceu que apreciavam mais os seus antigos jipes todos cheios de lama. Da próxima vamos atrás deles. Com esta Ranger era como comer tremoços no parque. Esta expressão não deve existir, mas eu disse-a na mesma. O preço desta unidade na versão Thunder é de 51.526 € e a Ranger Wildtrack tem preços a partir dos 33.869 € (a partir 21.840 € para a Ranger de cabina simples). **X**



Artigo e galeria completa em [www.agaragem.pt](http://www.agaragem.pt)

#### FICHA TÉCNICA

<b>Motor</b>	2.0, gasóleo
<b>Potência</b>	213 cv/3750 rpm
<b>Binário</b>	500 Nm/1500-2500 rpm
<b>Transmissão</b>	automática, 10 vel.
<b>Vel. máx.</b>	180 km/h
<b>0-100 km/h</b>	n.d. seg.
<b>Consumo</b>	11,0 l/100 km
<b>Preço final</b>	51.526 €







## TOYOTA C-HR 2.0 HYBRID GR SPORT CONDUZIMOS O MAIS CARO DOS TOYOTA C-HR

POR JOÃO ISAAC

**P**arece que foi ontem que a Toyota o anunciou, mas a verdade é que o C-HR já anda entre nós há alguns anos. E um dos principais culpados de não nos apercebermos de tal rapidez temporal é o seu design, arrojado, corajoso e futurista. Uma boa aposta por parte da Toyota que, anos depois, lhe poupou trabalho na actualização de meia-idade que aplicou ao seu crossover urbano, pois não foram necessárias grandes alterações para o C-HR se manter tão fresco quanto nas suas primeiras aparições. Continua a destacar-se, continua a dar nas vistas e por isso há que reconhecer o bom trabalho feito pela Toyota desde o primeiro dia de vida do seu “Coupé High Rider”. Cruzei-me, por diversas vezes, com o C-HR ao longo dos últimos anos, mas a motorização híbrida mais potente teimava

em escapar-se-me das mãos. Concretizou-se, finalmente, e pude assim tirar algumas conclusões relativamente aos dois motores híbridos que a Toyota encaixa debaixo dos capots dos seus C-HR. Esta versão mais “racing” GR Sport está sempre associada a este propulsor electrificado mais potente, um motor 2.0 litros, a gasolina, que, com a ajuda da componente eléctrica, oferecem uma potência de 184 cavalos. Relativamente ao motor 1.8 litros, híbrido, claro, de 122 cavalos, quer a componente térmica, quer a eléctrica, são mais potentes. Mas até que ponto compensa a diferença?

Artigo e galeria completa em [www.agaragem.pt](http://www.agaragem.pt)

### DINÂMICA É DESTAQUE. SEMPRE O FOI

Sem os ter, lado a lado, no mesmo dia, no mesmo percurso, é verdade que esta é uma comparação um pouco injusta, mas a conclusão parece-me fácil. Obviamente, não são de estranhar as superiores capacidades deste motor relativamente ao mais fraco. Com ele, o C-HR acelera mais depressa e é mais divertido de conduzir – até porque as capacidades do chassis sempre lá estiveram – ágil e seguro, apesar do seu peso elevado se fazer sentir se exagerarmos. Ainda assim, e por muito que goste de potência, e por muito que reconheça que a diferença nos consumos entre os dois motores não é assim tão grande, continuo a achar que o “um ponto oito” é todo o motor de que o C-HR precisa. Dá-lhe um andamento mais do que suficiente e é mais eficiente, gastando ainda menos do que o “dois mil”. Se essa é a prioridade máxima de um híbrido, não vejo onde está a dúvida. Estes 184 cavalos justificar-se-ão por maiores distâncias percorridas em autoestrada, facilitando as ultrapassagens, por exemplo, ou por compras mais emocionais, também orientadas pela questão dinâmica, sem descurar a vertente ecológica do C-HR. E é para esses condutores que a Toyota propõe esta versão GR Sport, com detalhes específicos no exterior e interior, bem como com afinações específicas de direcção e suspensão. Não achei este C-HR muito mais rijo de suspensão que todos os outros não GR Sport com que me cruzei, e também não o senti assim tão mais ágil, apesar de contar, também, com pneus específicos. Não digo com isto que as melhorias não estão lá, mas o C-HR já é tão bom do ponto de vista dinâmico

### FICHA TÉCNICA

<b>Motor</b>	2.0, gasolina+eléctrico
<b>Potência</b>	184 cv/n.d. rpm
<b>Binário</b>	202 Nm/n.d. rpm
<b>Transmissão</b>	automática, tipo CVT
<b>Vel. máx.</b>	180 km/h
<b>0-100 km/h</b>	8,2 seg.
<b>Consumo</b>	5,2 l/100 km
<b>Preço final</b>	42.165 €



que não achei os incrementos assim tão notórios. Em tudo o resto, este é um C-HR como os outros. Um crossover urbano muito bom de conduzir, bom para quem viaja à frente, menos bom para os passageiros de trás. Espaço não lhe falta, mas falta-lhe luz natural, pois as janelas são incrivelmente pequenas, justificadas pelo acima referido design, uma das outras prioridades dadas pela Toyota ao C-HR para além da eficiência no consumo de combustível, bem patente nos 5,1 litros de média de consumo que o computador de bordo mostrava no dia em que o devolvi à Toyota. Ainda no interior, senti falta de pequenas coisas como um espaço específico onde colocar o meu smartphone – pelo menos um onde este coubesse – para não ter de recorrer ao suporte para copos e ter de o ver a balançar de um lado para o outro nas curvas. Sim, porque como disse, o C-HR gosta de curvas.

#### **DOIS LITROS. SIM OU NÃO?**

Sim e não. Outra conclusão inconclusiva, bem sei. Em versões equivalentes, são mais 2800 os euros que a Toyota pede. Parece-me um valor justo pela diferença de potência e pela ainda muito boa eficiência do motor 2.0 litros. O “sim” fica, assim, justificado. Porém, hoje, o “não” vence. O C-HR não precisa, efectivamente, de tanta potência. Mas lá está, não precisa o C-HR, mas podes precisar tu, que procuras potência, baixos consumos, uma garantia elevada, custos de manutenção reduzidos, um design que dá nas vistas e, acima de tudo, se és fã da marca e da sua vertente mais desportiva, agora sempre associada à sigla GR, partilhada com este C-HR. **X**





## SEAT LEON FR 2.0 TDI

# UMA QUESTÃO DE NÚMEROS

POR JOÃO ISAAC

O nome Leon e a sigla TDI entraram para a história do desporto motorizado em 2008. O familiar da SEAT foi o primeiro – e até ao momento, único – campeão do mundo de turismos com motor Diesel, feito que repetiu no ano seguinte, quer no campeonato de pilotos, com Yvan Muller e Gabriele Tarquini ao volante, quer na classificação de construtores. Assim, e depois de muitos anos de idêntico sucesso comercial ao longo das suas três primeiras gerações, a combinação Leon e motor TDI pouco tem a provar. Mas será que esta união ainda se justifica? Para quem? Para que tipo de utilização? Fiz-me à estrada e fui à procura de respostas.

O Leon, apesar de novo, é já quase como que um velho conhecido da Garagem. Já o testámos com carroçaria Sportstourer e em versão Cupra, ambos com motorizações híbridas plug-in, bem como com motor a gasolina, o 1.5 eTSI de 150 cavalos, numa

unidade 5 portas tal como este TDI que hoje vos trazemos. Em todas essas experiências, o recentemente eleito Carro do Ano revelou uma competência geral acima da média, principalmente no que à condução diz respeito. Este TDI não é excepção, principalmente por estar equipado com amortecimento variável, confortável para as longas viagens e para a cidade, mas muito eficaz nos percursos mais retorcidos.

### MAIOR POR DENTRO

A dotação de equipamento tecnológico também convence, com a obrigatória digitalização a ocupar um lugar de destaque no habitáculo do novo Leon. Por fora, apesar do seu design dinâmico e emocional, com uma forte identidade, assumida, principalmente pela secção traseira, onde a iluminação a toda a largura e o novo tipo de letra para o “Leon” são imagens de marca

que o distinguem, é no seu interior que está uma outra grande evolução: a habitabilidade. Desenvolvido para quem gosta de conduzir, o Leon, nesta quarta geração, está também pensado para quem é, normalmente, conduzido. O espaço disponível no banco traseiro é agora muito superior, não faltando, igualmente, a climatização com controlo independente da temperatura.

Passemos ao motor TDI, cujos argumentos não são, também, novidade. Mas num mercado onde a electrificação e até os motores puramente a gasolina têm vindo a ganhar terreno, o Diesel tem cada vez menos expressão e já há algum tempo que não me cruzava com um. E a verdade é que me soube bem. Perseguidos e pressionados até à sua mais ínfima emissão, os motores a gasóleo actuais são bem menos nocivos para o ambiente do que, por exemplo, os primeiros motores TDI e quaisquer outros de gerações anteriores. Potentes, económicos, resistentes e fiáveis, a sigla TDI, goste-se ou não, tem um lugar na história recente do automóvel. Tive um e adorei.

### OS NÚMEROS. AGORA SIM...

Este motor de dois litros do Leon tem 150 cavalos e 360 Nm, pulmão cheio logo às 1600 rpm. Ajudado pela caixa DSG de 7 relações, as recuperações são rápidas, permitindo completar ultrapassagens em menos de nada. A velocidade máxima é de 215 km/h e a aceleração até aos 100 km/h faz-se em 8,5 segundos. Não são números impressionantes, mas também não reproduzem, na totalidade, o andamento rápido que este motor consegue dar ao Leon. Mas mesmo que



permitisse ser ainda mais rápido, um bom chassis com motor a gasóleo dificilmente dará ao condutor as mesmas sensações de um a gasolina, ainda que menos potente. O som e a maior liberdade de ganho de rotação de um propulsor a gasolina serão sempre melhores, mais recompensadores. Campo onde este TDI brilha é na eficiência e na sua capacidade de complementar o Leon rolador que podemos ter ao escolher o modo mais brando da suspensão. O TDI respira baixinho quando a DSG selecciona a sua relação mais alta e em autoestrada os quilómetros passam tranquilamente, com o computador de bordo a mostrar valores muito baixos. E mesmo subindo o ritmo, mais tarde, para explorar o dinamismo inerente a um familiar com salero com o Leon, as médias de consumo voltam a surpreender. Fiz, inclusivamente, 100 km em estrada nacional para chegar a uma outra, com pouco mais de 8 km, com muitas curvas lentas, bem como com outras rápidas, igualmente exigentes. Cheguei ao fim, voltei para trás. Cheguei ao início, nova inversão de marcha e atirei o Leon para aquela serpente negra que tanto gosto de percorrer, uma vez mais. Regressei a casa, mais do que a tempo do almoço de Páscoa, e a média final registada foi de 5,7 l/100 km. Um número tão ou mais importante do que os 150 da potência. O Diesel está a desaparecer, mas os seus argumentos não. **X**

## FICHA TÉCNICA

<b>Motor</b>	2.0, gasóleo
<b>Potência</b>	150 cv/3000-4200 rpm
<b>Binário</b>	360 Nm/1600-2750 rpm
<b>Transmissão</b>	dupla embraigem, 7 vel.
<b>Vel. máx.</b>	215 km/h
<b>0-100 km/h</b>	8,5 seg.
<b>Consumo</b>	5,7 l/100 km
<b>Preço final</b>	37.674 €





**DACIA SANDERO ECO-G 100 BI-FUEL**

**PREÇO AINDA É ARGUMENTO, MAS JÁ NÃO É O ÚNICO**

POR JOÃO ISAAC

No mercado automóvel há uma marca, com diferentes ambições e objectivos dos da Dacia, cujo nome define muito bem aquilo que o Sandero, para mim, representa: o carro do povo. E digo-o de uma forma elogiosa, de reconhecimento pela enorme evolução aplicada em diversos aspectos, sem com isso afectar um dos seus grandes argumentos, o preço. Faz tudo o que os outros modelos fazem e vai onde eles também vão. E fá-lo, com conforto, segurança e de uma forma bem mais económica. Esta evolução foi de tal maneira significativa que a palavra que melhor se aplica é, efectivamente, revolução. Isto porque o Sandero mudou muito e mudou em quase tudo. Mudou a plataforma, estrutura que partilha com as mais recentes gerações do Clio

e Captur, mudaram os motores, igualmente partilhados com os primos franceses e mudou, obviamente, o design, bem mais moderno e dinâmico, perfeitamente integrado com o que se faz no segmento. Não é o mais arrojado, mas o Sandero é, sem dúvida, um carro bonito. Para mim, pelo menos.

**MENOS DE 15 MIL €**

Este “AF72HZ” do parque de imprensa da Dacia foi o meu parceiro durante quatro dias e nunca, em momento algum, senti falta de algo, fosse espaço, potência ou equipamento. É verdade que se trata de uma unidade de nível de equipamento Comfort e por isso já inclui alguns elementos essenciais no nosso dia-a-dia, bem como outros que, muito

provavelmente, não esperas encontrar num Dacia. Mas também é verdade que custa a partir de 13.700 €, um valor único no segmento. Quanto a opcionais, conta com a pintura Vermelho Fusion, que custa 400 €, com o sistema Media Nav com ecrã de 8” e replicação de smartphone por Wi-Fi por mais 380 €, bem como com o pack Hands Free que adiciona o travão de estacionamento eléctrico, o apoio de braço e o acesso e arranque sem chave por 450 € adicionais. Mesmo assim, a conta final a pagar por este Sandero fica abaixo dos 15 mil €.

Agora que já abordei o design e o equipamento, há que mencionar a boa habitabilidade, área em que o Sandero volta a marcar pontos, quer no espaço para os passageiros de trás, quer na bagageira, com 328 litros. Ainda no interior, mas passando para o lugar mais importante, o do condutor, são imediatamente notórias grandes diferenças relativamente ao Sandero que sai agora de cena, principalmente ao nível da posição de condução, agora muito mais regulável e, assim, confortável. Viajamos bem sentados e a boa visibilidade contribui, igualmente, para a facilidade de condução. A não ser que utilizemos o suporte de telemóvel integrado. Este até pode ser útil, mas a sua colocação, à direita e atrás do volante, não me convenceu.

**CONTAS FÁCEIS**

O motor ECO-G 100 Bi-Fuel, a gasolina e a GPL, é uma enorme mais-valia do Sandero. Tem apenas um litro de capacidade, mas com a ajuda de um turbo contribui com 100 cavalos para puxar pelo mais pequeno dos Dacia, pelo menos até à chegada do 100% eléctrico Spring. E puxa-o bem, com



boa disponibilidade, ajudado por uma caixa manual de 6 velocidades. Não vais ganhar corridas, mas contra modelos equivalentes, também não as vais perder. A velocidade máxima é de 183 km/h e os 100 km/h chegam em 11,6 segundos, valores mais do que adequados a um utilitário de segmento B. Ainda no que aos combustíveis diz respeito, a combinação de ambos faz disparar a autonomia total deste Sandero e a presença do GPL reduz os custos de utilização, pois o preço por litro, num posto de abastecimento onde estive, era 57 cêntimos. Sim, leste bem. E mesmo com o consumo superior do motor quando alimentado a GPL – 8,8 vs 6,8 l/100 km em percursos equivalentes – continua a compensar. E não, não vi cavalos a fugirem debaixo do capot quando carreguei no botão colocado do lado esquerdo para activar o sistema de GPL. O Sandero continuou a levar-me onde precisei de ir, com a mesma destreza.

#### A PLATAFORMA É O SEGREDO

Graças à nova plataforma, o Sandero pisa a estrada de uma forma muito mais crescida. Nota-se, imenso, a evolução, com uma bem mais agradável sensação de robustez, com uma qualidade de rolamento bastante boa e sempre com reacções seguras quando provocado. Aliás, a dinâmica só não é melhor devido aos pneus de perfil elevado que o equipam, escolha que traz os seus benefícios ao nível do conforto. Mas, apesar do grande salto evolutivo, o Sandero não é um carro isento de falhas. E a culpa é da direcção, o ponto que, a meu ver, menos evoluiu. Não é, nem precisa de ser rápida. Nesse aspecto, nada a apontar. Mas falta progressividade à variação da assistência consoante a velocidade. A 30 km/h é bastante leve, mas a 80 km/h já é demasiado pesada. É tudo uma questão de hábito, é certo, mas a ritmos de autoestrada, onde são essenciais e quase imperceptíveis as pequenas correções

que pontualmente aplicamos no volante – quase de forma automática – para corrigir a trajectória, estas tornam-se demasiadas e demasiado cansativas numa longa viagem. Não atinei com a direcção deste Sandero em autoestrada, é um facto. Mas também é verdade que no Sandero Stepway que conduzi antes não senti tanto este problema, bem como é verdade que, como referi, pode ser apenas uma questão de hábito. Independentemente disso, da direcção ter sido o ponto que, na minha opinião, menos evoluiu, o Sandero é agora um caso sério a ter em conta no segmento e digo-o não só pelo seu preço-canhão, mas pelo seu todo. Por tudo aquilo que oferece em comparação com o tão pouco que custa. Por ser uma proposta de baixo custo, sem me transmitir, em momento algum, alguma limitação na sua utilização. Sim, os plásticos são rijos, mas há tecido no tablier. E quantos modelos do segmento têm

plásticos rijos em quantidade? Sim, não tem a “pinta” de um Clio, mas este novo Sandero está longe de ser anónimo. E não, no seu segmento, não é o melhor em nada, mas foi perfeito quando dele precisei, num desses quatro dias que comigo passou, para uma ida ao hospital numa emergência familiar. Não se negou a nada do que lhe exigi e no final do dia, tudo acabou bem. O carro para todos está mais do que aprovado. **X**

### FICHA TÉCNICA

<b>Motor</b>	1.0, gasolina e GPL
<b>Potência</b>	100 cv/4600-5000 rpm
<b>Binário</b>	170 Nm/2000 rpm
<b>Transmissão</b>	manual de 6 velocidades
<b>Vel. máx.</b>	183 km/h
<b>0-100 km/h</b>	11,6 seg.
<b>Consumo</b>	6,8 (8,8) l/100 km
<b>Preço final</b>	14.930 €



Artigo e galeria completa em [www.agaragem.pt](http://www.agaragem.pt)



## VOLKSWAGEN TIGUAN 2.0 TDI R-LINE

# UM SUV QUASE À MODA ANTIGA

POR RAFAEL ARAGÃO

**D**eixem-me contextualizar. Não gosto de SUV. Como veem, é um contexto simples de fazer, vá. Mas eles andam por aí e temos de os aceitar. Não os detesto, calma. Acho é que estão pervertidos. A sua função principal deixou de importar. O transportar cargas e pessoas e conseguir atravessar estradas estragadas e caminhos fora delas. As pessoas parece que olharam para eles e acharam que os cidadãos não servem. Querem-nos para as cidades. Que aberração! Mas este VW Tiguan até que me deixou contente. Tem o aspecto de um SUV a sério. Não foi desenhado para ser parecido com um desportivo. Foi desenhado tendo em conta a função. E a sua função até que não é má.

### FUNCIONA

Ao nível do design, a coisa está bem feitinha, como já referi. Não é suposto ser bonito, ainda que saibamos que isso seja relativo. É suposto ser um carro sóbrio. Que deixe as suas capacidades transparecer. Que tenha espaço interior para as pessoas e na bagageira para a carga. Que seja relativamente fácil de usar tanto na estrada como fora dela. Que seja um carro para trabalho e família mas que se possa utilizar no dia-a-dia. 5 lugares confortáveis, 615 litros de bagageira, tudo num carro que nem é assim tão grande quanto isso. O Tiguan consegue-o. E consegue-o com qualidade e uma certa elegância. O carro é bom. No interior tem materiais de

qualidade e óptima construção. Não tem o aspecto mais moderno do resto da gama VW, mas actualizaram algumas coisas. Os comandos sensíveis ao toque, o volante e o ecrã, por exemplo. Mas o interior transmite um propósito. Ao nível da tecnologia, entretenimento e segurança temos acesso a tudo o que a VW tem disponível. E com qualidade, lá está.

### E NA ESTRADA?

A condução é confortável, apesar de ter umas jantes de 20 polegadas(!), os bancos também, com o símbolo "R", a indicar a versão R-Line (que também se encontra espalhado pelo exterior do carro), a direcção é boa, sem ser nem leve nem pesada e a caixa automática DSG de 7 velocidades ajuda no conforto e à condução. Esta versão R-Line não é a melhor para fazer sobressair as qualidades SUV do Tiguan. É mais para quem se quer aproximar de um visual desportivo e só vai usar o carro, infelizmente, em cidade e estrada aberta. Mas é a mais impactante, é certo. Especialmente com esta cor Azul Nightshade, tem uma presença brutal. Os pára-choques maiores, com um desenho a remeter para o GTI, as enormes jantes e a cor dão um aspecto muito forte ao Tiguan. A minha sugestão é que comprem uma versão mais simples. A Life, por exemplo, que, com este mesmo motor 2 litros a gasóleo com 150 cavalos custa menos quase 10 mil euros. Não vão ter o mesmo impacto, mas o carro passa a ser um SUV utilizável e pouparam dinheiro.

Artigo e galeria completa em  
[www.agaragem.pt](http://www.agaragem.pt)



O motor é adequado para quilómetros. Muitos. Os 150 cavalos de potência e 360 Nm de binário ali a partir das 1600 rotações são suficientes para puxar o que for preciso e para consumos na ordem dos 6 litros/100 km. Terminei o ensaio com uns 6,6 mas com um trajecto muito em cidade. Mas fora dela andei com consumos em torno dos 5 litros e pouco. Muito fixe.

Pode não ser o SUV mais bonito que existe, mas é dos que tem o melhor compromisso entre o que promete e cumpre. Isso é muito importante na hora de comprar um carro. E o preços estão adequados para a qualidade que oferece. Está disponível desde cerca de 36 mil euros para a versão mais simples com um motor 2 litros a gasóleo de 122 cavalos e vai até aos 60 mil euros da versão R-Line com o mesmo motor a gasóleo mas com 200 cavalos e tração integral. A versão que ensaiámos custa cerca de 50 mil euros. Também há motorizações a gasolina, nomeadamente a 1.5 litros turbo com 150 cavalos e caixa automática DSG e a versão híbrida recarregável com 245 cavalos a partir de 42 mil euros. **X**

## FICHA TÉCNICA

<b>Motor</b>	2.0, gasóleo
<b>Potência</b>	150 cv/3000-4200 rpm
<b>Binário</b>	360 Nm/1600-2750 rpm
<b>Transmissão</b>	dupla embraiagem, 7 vel.
<b>Vel. máx.</b>	201 km/h
<b>0-100 km/h</b>	9,4 seg.
<b>Consumo</b>	6,6 l/100 km
<b>Preço final</b>	53.331 €







## MITSUBISHI SPACE STAR 1.2

# COMPLICAR PARA QUÊ?

POR JOÃO ISAAC

É verdade que o Mitsubishi Space Star é um modelo que, em determinados aspectos, já não consegue esconder a idade do projecto que lhe serve de base. Noutros, oculta-o bem, principalmente no que toca ao design exterior, com várias actualizações ao longo dos seus anos de serviço e, no caso deste exemplar em particular, um Intense Connect Edition com o kit estético desportivo que veste, e que ajudam o pequeno Space Star a integrar-se perfeitamente no actual parque automóvel das cidades. Foram, inclusivamente, precisas poucas horas na sua companhia para me aperceber que circulam bem mais unidades do Space Star nas estradas portuguesas do que eu pensava.

Por dentro, pelo menos aos meus olhos, o Space Star acusa mais o peso da idade. Os materiais utilizados e a qualidade de construção não o colocam em maus lençóis relativamente à

sua concorrência, mas o design do tablier e dos seus principais elementos, a esses sim, o tempo já lhes pesa. Por outro lado, não se pense que algo lhe falta. Não senti falta de nada durante os muitos quilómetros que com ele fiz. O ar condicionado – com botões “como devem ser” – refrescou-me e aqueceu-me quando precisei. O rádio com ecrã táctil, apesar de ser um equipamento de aspecto universal adaptado à consola do Space Star, permitiu-me ligar o meu smartphone e ouvir as minhas músicas, bem como me orientou até aos meus destinos com a função de navegação. Não lhe faltam as indispensáveis tomadas de 12 V e USB e ainda funções como o acesso e arranque sem chave e as luzes automáticas. De um carro com menos de três metros e meio de comprimento, não se podem esperar milagres ao nível da habitabilidade, é certo. Mas o espaço disponível no banco

de trás, ideal apenas para dois passageiros, obviamente, surpreendeu-me. Não tanto em altura, mas nos centímetros livres para as pernas. Não posso dizer que ali viajar é uma experiência folgada, mas também não tive de me encolher para me sentar atrás do banco do condutor regulado para os meus 1,8 metros. A bagageira supera ligeiramente os 200 litros de volume útil, mas dispõe de uma inteligente caixa compartimentada que permite, não só, esconder e arrumar objectos mais pequenos, evitando a desarrumação habitual no final das viagens com mais curvas, como também criar um fundo plano com o rebatimento dos bancos. Bem jogado, Mitsubishi. Gostei.

### TAMANHO, PESO E MOTOR

Passando para o lugar do condutor, aqui gostava de me ter sentido mais confortável ao volante. Este não conta com regulação em profundidade e o ajuste em altura do banco não o permite colocar tão baixo quanto desejaria. Ainda assim, nada que comprometa um dos maiores argumentos do Space Star, a facilidade com que se conduz. Esta é em muito explicada pelas suas reduzidas dimensões, acompanhadas, como seria de esperar, por um peso reduzido de apenas 950 kg. E se o automóvel é leve, o motor não precisa de ser grande, nem potente. Trata-se de um propulsor de três cilindros com 1,2 litros, 80 cavalos e 106 Nm de binário, mais do que ajustado à utilização a que o Space Star aponta. Para além disso, e como já referi noutros ensaios com motores equivalentes, tem um “trabalhar” engraçado que não posso deixar de mencionar.

Mas o que realmente importa num carro que se quer, acima de tudo, económico, são os consumos e aí são boas as notícias. O Space Star terminou a sua prova na Garagem com um registo de 5,2 l/100 km. A sua velocidade máxima é de 180 km/h, um valor elevado e talvez, até, desnecessário. Não o testei, por razões óbvias, mas posso adiantar que em moderado excesso de velocidade, em autoestrada, a confiança transmitida por um conjunto tão leve rapidamente se reduz. É a ritmos moderados, principalmente na cidade, que o Space Star se sente mais confortável. A suspensão também não gosta de ser apressada, estando claramente mais afinada para lidar com as imperfeições dos pisos urbanos do que para ser apressada num trajecto mais exigente para a dinâmica ou para lidar com ventos laterais fortes a velocidades elevadas.





### BOA GARANTIA E BOM PREÇO

Outro dos seus grandes argumentos, para além da garantia de 5 anos, é o preço, valor ao qual é preciso retirar o desconto de 2.900 € em vigor – na altura da publicação deste artigo – trazendo-o para uns muito apetecíveis 12.850 €. Mas deixando de parte os bons números do preço e do consumo, bem como outras vantagens e argumentos do Space Star como a facilidade de condução – estacionar, por exemplo, é uma brincadeira de crianças – gostava de concluir referindo algo que não esperava que fosse umas das principais conclusões deste trabalho. Como referi, o projecto é antigo em idade, mas não necessariamente antiquado, pois não lhe faltam elementos actuais e modernos. Por isso, sempre que o usei, mantive a

chave no bolso, acedi ao habitáculo, liguei o motor, o smartphone estava emparelhado e encaminhei-me para o meu destino. Sem infotainment complexo para mexer, sem modos de condução para seleccionar, sem digitalização para me informar, sem alertas disto e auxiliares daquilo a intervir. Quando cheguei, desliguei o motor e, imagine-se, puxei a alavanca do travão de estacionamento. Mantive a chave no bolso e carreguei num botão para o trancar. Conduzi um carro novo, sem pretensões desportivas e acessível, que me fez sentir parte essencial no exercício da condução. E que bom foi voltar a sentir isto. **X**

Artigo e galeria completa em [www.agaragem.pt](http://www.agaragem.pt)

### FICHA TÉCNICA

<b>Motor</b>	1.2, gasolina
<b>Potência</b>	80 cv/6000 rpm
<b>Binário</b>	106 Nm/4000 rpm
<b>Transmissão</b>	manual de 5 velocidades
<b>Vel. máx.</b>	180 km/h
<b>0-100 km/h</b>	12,6 seg.
<b>Consumo</b>	5,2 l/100 km
<b>Preço final</b>	12.850 € (c/ desconto)

MAZDA MX-81

# QUANDO O DESIGN ITALIANO FOI AO ENCONTRO DA TECNOLOGIA JAPONESA



O desenvolvimento de um determinado conceito é influenciável por inúmeros factores, da simples ideia que até tem pernas para andar, até aos aproveitamentos do que melhor se faz por esse cada vez mais competitivo planeta em que vivemos, ou mesmo por algo intrínseco a um país ou região. O exemplo que hoje vos trazemos – o quase desconhecido concept MX-81 – refere-se à relação da inspiradora Itália com a bem enraizada, por vezes quase estanque, cultura japonesa. Por outras palavras, como a Mazda foi beber às fontes de Giorgetto Giugiaro, um dos maiores nomes da indústria automóvel mundial, e a dois dos estúdios onde trabalhou.

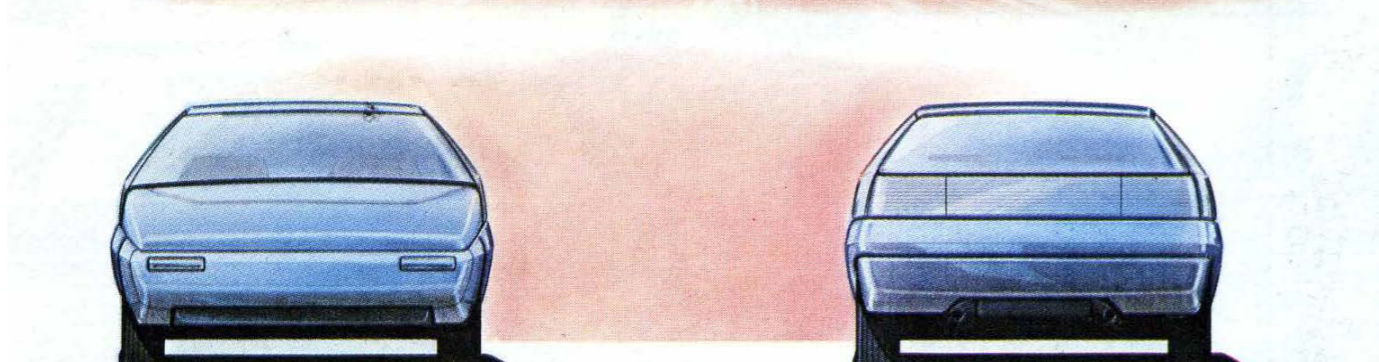
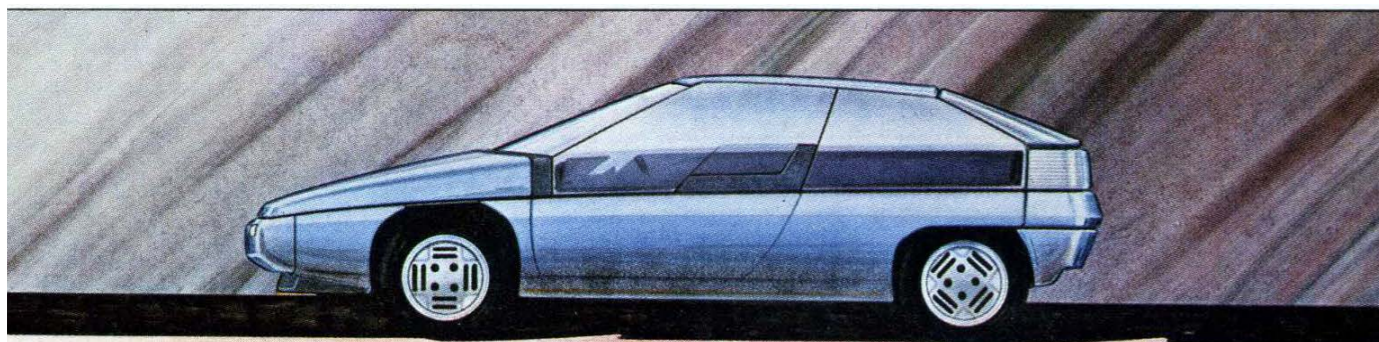
O espelho dessa associação de há 60 anos resultou, agora, em dois conceitos complementares, a redescoberta desse protótipo Mazda que se pensava perdido para sempre e um documentário que acompanhou o seu processo de reconstrução. O protagonista desta história é, assim, o já então futurista estudo “MX-81”, aquele que foi o primeiro concept-car da Mazda e o primeiro modelo de sempre a usar o acrónimo “MX”.

OMX-81, que também recebeu a denominação de “ARIA”, está de regresso 40 anos após a sua estreia no Salão Automóvel de Tóquio de 1981, e 60 anos depois de Hideyuki Miyakawa, um jovem designer automóvel e escritor de aventuras se ter apaixonado por Itália numa das suas múltiplas viagens internacionais. Ali conheceu, não só, o mestre Giugiaro, como de caminho conquistou / foi conquistado pelo coração daquela que se tornaria sua mulher, para um ano depois se cruzar com Tsuneji Matsuda, o então Presidente da Mazda, com quem falou de design e da sua importância na indústria automóvel japonesa. Uffff!!!

Começamos pelo MX-81, um pequeno coupé em forma de cunha, desenhado por Marc Dechamps para a Carrozzeria Bertone, conceituado estúdio de design da região de Turim, veículo que foi o primeiro Mazda a ostentar o hoje hiper-popular badge “MX” – caso não saiba, esse acrónimo refere-se a “Mazda eXperimental” – e que se destinava, apenas e só, a veículos desafiantes, criadores de novos valores, sem vínculos a convenções – algo que ainda hoje sublinha a essência desta marca e dos seus produtos – qualquer que fosse o tipo de veículo.

Artigo e galeria completa em [www.agaragem.pt](http://www.agaragem.pt)





Pensando-se que havia sido destruído uma vez terminado a mostra de Tóquio daquele ano de 1981, como era hábito acontecer com a grande maioria dessas viaturas de imagem, o dito MX-81 estava, afinal, atirado para um canto num dos múltiplos armazéns que a Mazda tem em Hiroshima. Quem o encontrou, 38 anos depois e por mero acaso, foi Nobuhiro Yamamoto, ele que viria a ser responsável pelo motor rotativo da Mazda e também gestor do Programa MX-5. Apesar de esquecido pelo tempo, o "ARIA" não tinha muitos danos, sendo que ainda assim regressou a Itália, para um processo de restauração, que a Mazda local entregou à SuperStile, de Turim, sob a coordenação de Flávio Gallizio.

Uma vez completado o processo, celebrou-se o feito com uma reconstituição da famosa sessão fotográfica desse mesmo MX-81 frente à Catedral de Milão, no mesmíssimo local onde havia estado em iguais propósitos há 40 anos, antes de embarcar para a mostra automóvel de Tóquio. Nesta nova bateria de fotos viu-se acompanhado do seu recente descendente com o acrónimo "MX", o 100% eléctrico Mazda MX-30, aquele que representa a primeira incursão da Mazda pela total electrificação de um automóvel. Há, ainda, a destacar o documentário "The Shape of Time" ("La Forma del Tempo" no original), uma produção da Lungta Film de cerca de 13 minutos, onde se examina toda a essência do "ARIA" e o seu papel na crescente relação entre o talento do design italiano e a engenharia artesanal japonesa, colaboração que se iniciou, quase por um acaso, cerca de 20 anos antes do seu nascimento!

#### **QUANDO OS ASTROS SE ALINHAM, O PLANETA AUTOMÓVEL SORRI**

Quanto ao casal que estabeleceu essa ponte – o designer/escritor Hideyuki Miyakawa e Maria Luisa "Marisa" Bassano, uma intérprete de japonês/italiano que nutria uma paixão por automóveis e que se tornaria sua mulher – eles conheceram-se no Salão de Turim de 1960, local onde o mago Giugiaro, à altura nos estúdios da Bertone, também se cruzou no seu caminho, para no ano seguinte, numa viagem de formação que o futuro casalinho fez a Hiroshima, ficarem frente a frente com Tsuneji Matsuda, o então Presidente da Mazda. Foi um chamado perfeito alinhamento de constelações!

A partir daí, Hide e Marisa, diminutivos que, entretanto, adoptariam, tornaram-se

como que intermediários entre os lendários estúdios de design italianos – Bertone, Ghia e Pininfarina – e os fabricantes japoneses de automóveis, levando ao surgimento de inúmeras propostas com um cunho italiano. A título de curiosidade, o "ARIA" assentava na estrutura do Mazda 323 e adoptava o seu motor dianteiro de 4 cilindros (1490 cc) turbo, de 130 cv às 6.000 rpm. A sua carroçaria do tipo cunha e a ampla superfície vidrada garantiam ao concept um coeficiente aerodinâmico de cerca de 0,29. Mede 3.940 mm de comprimento por 1.690 mm de largura e apenas 1,280 mm de altura, para uma distância entre eixos de 2.365 mm, sendo uma proposta fora do seu tempo em muitos aspectos, destacando-se elementos como faróis escamoteáveis à frente e luzes verticais atrás, limpa para-brisas embutidos, enquanto no interior a invulgaridade assumia-se no seu volante rectangular, que incorporava um ecrã a cores e dezenas de botões, comandos que se alastravam a outros pontos da consola central, isto para além de bancos em pele com, uma secção central em tecido quadrangular, cosido à mão, entre outros mimos.

Exclusividade não faltava a esta peça de design italiano com engenharia japonesa, que agora se viu ressuscitada, regressando a casa para festejar os 60 anos deste improvável casamento! **X**





**GARAGEM**



**[www.agaragem.pt](http://www.agaragem.pt)**

**instagram - @garagem\_oficial**  
**facebook - @agaragem.oficial**  
**youtube - Garagem**