



LANCIA

DELTA HF INTEGRALE
IL CAMPIONE!

8 TESTES SUV

JEEP COMPASS
VOLVO XC40 RECHARGE
MITSUBISHI ECLIPSE CROSS
CITROËN C3 AIRCROSS
DS 3 CROSSBACK
NISSAN JUKE
CUPRA FORMENTOR
LEXUS NX



NOVO ARKANA

PRIMEIRO TESTE AO SUV
COUPÉ DA RENAULT





GARAGEM



conteúdos #3

10

RENAULT ARKANA

estivemos na apresentação nacional do novo SUV coupé da marca francesa. Primeiras impressões muito positivas

22

CITROËN C3 AIRCROSS

Lisboa-Estremoz-Lisboa: este foi o trajecto que nos permitiu ficar a conhecer a actualização do irreverente crossover da Citroën

26

ESPECIAL LANCIA DELTA

viájam no tempo e fomos redescobrir o prazer de condução de uma das mais icónicas máquinas da década de 1980

36

JEEP COMPASS

alvo de uma recente actualização, testámos o novo Compass com o motor 1.3 Turbo, a gasolina, de 130 cavalos

42

SUZUKI SWACE

Colocámos à prova o novo Swace da Suzuki e comprovámos que os híbridos também sabem ser económicos fora da cidade

48

ENSAIOS

shooting brake, SUV, CUV, citadinos e híbridos. Conduzimos propostas para todos os gostos e "carteiras"

76

ADAC OPEL E-RALLY CUP

o mundo da competição automóvel está, também, numa fase de transição. A Opel lidera a mudança

82

PEUGEOT 106 - 30 ANOS

o Jota Pê relembra a sua experiência ao volante do 106, em particular, do mítico e muito desejado Rallye

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

5 CARROS PARA QUEM DELES GOSTA, CICLOVIAS E FUTEBOL AMERICANO



Fotografia: Paulo Maria - Interslide

Este é um tema que, embora me diga muito, me deixa cada vez mais triste. O primeiro, entenda-se. Acho que há cada vez menos pessoas que gostam, efectivamente, de carros. E acho que há várias explicações para isso, se bem que vão todas dar à mesma: a demonização do automóvel, esse objecto inútil, poluidor e nocivo. Mas gostar de automóveis é bem mais do que participar em corridas ilegais e colocar a vida dos outros em perigo. Gostar de automóveis não tem de significar, igualmente, gostar apenas dos rápidos. E gostar dos rápidos não significa que conduza, diariamente, como se estivesse a fugir à Polícia, até porque a última coisa que quero é ter o meu automóvel inundado de luzes azuis e ter de parar para receber os agentes à janela enquanto me pedem um autógrafo e três centenas de moedas de euro.

Actualmente, falar de automóveis em público, mostrar, ainda que discretamente, de que gosto muito de carros, é meio caminho andado para ser ostracizado, excluído da sociedade. Os olhares dizem

tudo. Ou sou o “nerd”, o “geek”, o fanático, ou o irresponsável. E acho que isto tem conduzido a que, cada vez mais, existam cada vez menos pessoas, potenciais condutores, a querer, literalmente, conduzir. Sim, é verdade que os transportes públicos são uma excelente solução, e vivemos, também, na era das bicicletas e trotinetas eléctricas, mas a grande verdade é que há cada vez menos fãs de carros porque há cada vez menos carros para pessoas que gostam de carros e de, conseqüentemente, conduzir.

E já que abordei o tema dos ciclistas, são eles o mais recente grupo de salvadores do planeta e acusadores do irresponsável e egoísta automobilista. Tal como abordei, numa crónica anteriormente publicada sobre veículos eléctricos e o seu, muitas vezes, tendencioso condutor, também não posso generalizar quando o tema são ciclistas. Sei que os há responsáveis, justos e com bom senso, mas ultimamente não me tenho cruzado com nenhum com essas qualidades perto de uma ciclovia, muito

menos na própria ciclovia. A ciclovia está para os ciclistas, assim como o futebol americano está para o Tio Sam. Foot significa mão e eu não sabia. Juro que não sabia... O que eu gostava mesmo de saber é qual a percentagem desses ciclistas – que ao fim-de-semana trocam bitaites debaixo dos seus aerodinâmicos capacetes na Marginal de Cascais – que durante a semana vai trabalhar nas suas impressionantes montadas ou que, pelo menos, recorra ao fiel companheiro que ali ao lado passa, o comboio. Só para perceber quantos restam, quantos vão no conforto do seu confortável carro particular. Só para isso.

Como me estou, novamente, a perder e como não quero, de forma alguma, ser mal interpretado – porque gosto muito de ciclismo e de andar de bicicleta – voltemos àquilo que realmente importa, os automóveis. Cada vez mais seguros, bem equipados e evoluídos. E “desligados”. E frios, também. Meros meios de transporte com os quais é difícil criar ligação. São excelentes meios de transporte, mas onde está a emoção? Como pode alguém que se diz fã de automóveis e da sua condução ficar entusiasmado com a ideia de ir dentro do seu carro a ler, costurar, jogar ou a fazer outra qualquer actividade enquanto este o leva ao seu destino? Tenho uma relação muito mais próxima com o meu aspirador do que alguma vez terei com um automóvel que se conduza sozinho. Vou achar giro. Vou ficar impressionado com a tecnologia,

com aquilo de que somos capazes de desenvolver enquanto seres inteligentes. Mas ficar entusiasmado com a condução autónoma? Acho que preferia fazer uma endoscopia todas as sextas. E claro, para muitos, a fonte do problema, a montante deste rio de automóveis que nos levam em segurança, conforto, estilo e de forma ambientalmente responsável de A a B sem qualquer ligação, emoção ou romantismo, são as marcas e, principalmente, as pessoas que lá estão a trabalhar, todos os dias. Mas será mesmo assim? Serão as marcas e os seus designers, projectistas, engenheiros, marketeers e tantos outros elementos essenciais completamente desprovidos de qualquer ligação com o automóvel, com a sua história e indiscutível importância na vertente emocional das nossas vidas? Não acredito. A culpa é nossa. De todos nós. Gostamos de automóveis ou gostamos de dizer que gostamos de automóveis? Mais uma vez não quero generalizar, mas acho que a segunda opção ganha esta luta. “Eu fiz, fui, faço, vou e aconteço. E adoro automóveis.” Só que não. O que a maior parte adora é ter um automóvel. Isso não está errado, porque o automóvel fez, faz e fará muito pelas vidas de todos nós. Mas uma coisa é gostar de o ter porque é cómodo, outra coisa é GOSTAR de o ter. Porque SIM. E não ter vergonha de o admitir porque a moda é ter uma Bimby na cozinha e outra na garagem. Felizmente há bons exemplos de marcas no mercado actual, nomes que



Fotografia: Paulo Maria - Interslide

produzem automóveis para quem deles gosta, para quem vive para eles e para os conduzir. Assim de repente, sem entrar em superdesportivos e radicalismos mecânicos que quase os levam para o mundo da competição e dos seus carros de corrida, lembro-me de cinco. O bellissimo Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio, o eficaz Honda Civic Type R, o soberbo Alpine A110, o mítico Mazda MX-5 e o divertido Toyota GT86. E o que é que estes 5 brilhantes automóveis têm em comum? Nenhum é um SUV e nenhum é eléctrico. Coincidência? "Nop", lamento. Sim, já aqui admiti que o Stelvio Quadrifoglio é brilhante e nas próximas semanas vou conduzir o Puma ST. Outro que tenho a certeza de que vai ser espectacular. Porquê? Porque se o Stelvio é um Giulia um pouco diferente, o Puma é um Fiesta ST maquilhado de crossover. Mas aqueles 5 são especiais, garanto-vos. Pelo menos do que conheço. Porque do que não conheço, não falo, embora com muita pena minha. Mas vá, querem um SUV, mas não precisam do centímetro extra de altura livre? Tudo bem, estão no vosso direito. Gostam de automóveis eléctricos, do silêncio e do

menor impacto ambiental que estes, teoricamente, têm? Aceito, mas comprem um eléctrico sensato. Tipo um Zoe ou um Corsa. Ou um Ami, por que não? Não é para poupar? Não me venham falar de carros com 2500 kg de peso, 1000 cavalos e acelerações capazes de nos inverter o sentido da digestão. Condução autónoma? Quero é distância disso. Se quiser jogar, ler ou aprender a fazer origami, faço-o fora do carro. Gostam de pedalar, pelo vosso bem-estar, pelo ambiente, pelo convívio com os companheiros de pelotão? Excelente. É óptimo que o façam, mas se puderem, façam-no no sítio que vos está destinado. Só peço bom senso, algo que está, ou devia de estar, acima de qualquer lei ou regra. E se também eu tenho que aceitar que agora é regra não poder gostar de automóveis, então fiquem lá com os vossos tempos canhão de 0 a 100 km/h, autonomias limitadas, conversas de café em cima do selim a ocupar toda a largura da faixa de rodagem e cisnes em papel feitos do banco do "conductor" entre Carnaxide e o Saldanha, e deixem-me, simplesmente, gostar de carros. **X**



Fotografia: Pedro Francisco - Automotiva



Fotografia: Pedro Francisco - Automotiva



Fotografia: Pedro Francisco - Automotiva



Fotografia: Paulo Maria - Interslide



RAFAEL ARAGÃO

SOU UM DOS MELHORES CONDUTORES DO MUNDO



Que há maus condutores nas estradas, já todos sabemos. Mas também os há bons. Na verdade, talvez todos achemos que somos os melhores condutores do mundo. Ou, pelo menos, que fazemos parte de um restrito grupo de exímios condutores de automóveis. Mas a probabilidade é que isso seja uma falácia. A velha expressão “ainda têm de nascer duas vezes para serem tão bons quanto eu” é um clássico que ouvíamos, muitas vezes, a sair da boca do nosso pai. Não que o nosso pai não seja um bom condutor – o meu, por exemplo, é bastante bom – mas a maior parte das vezes dizem isto porque acham que conduzir rápido e fazer curvas com os pneus a chiar é sinónimo de conduzir bem. E isso não podia estar mais longe da verdade.

UMA COISA CHAMADA SOCIEDADE

Conduzir em circuito, seja qual for a modalidade, é uma coisa, e até mesmo aí há bons e maus condutores. Agora, conduzir em estrada, em sociedade, a zelar pelo código da estrada é outra completamente

diferente. E é aqui que importa. Ninguém quer saber se és muito bom a atingir o apex da curva e se sabes distinguir os vários tipos de travagem para curvar ou quando os utilizar. Se não antecipas uma passadeira, não és bom condutor.

Ninguém quer saber se és rápido a trocar de mudança ou se fazes um excelente “ponta-tacão”. Se não usas os piscas nas mudanças de direcção ou à entrada e saída de uma rotunda, não és bom condutor. Se não dás prioridade a quem deves ou, principalmente, se não facilitas o trânsito, és mau condutor. Se não percebes que as duas mãos no volante têm uma razão de ser e que são uma das primeiras coisas que podes fazer para a tua segurança (e dos outros) na estrada, és mau condutor. Se conduzes no meio das estradas, és mau condutor. Se conduzes com o nariz no rabo dos outros carros, és mau condutor. E por aí fora! Estão a perceber onde quero chegar, certo? Do que vale seres muito bom a conduzir rápido, se não estás sozinho na estrada e aquilo que realmente importa – que é conduzir

de forma extremamente segura, facilitar o trânsito e a sua fluidez – não é algo que te importe. Muitos condutores parece que estão sozinhos na estrada e, pior, muitas vezes parece que não querem saber dos outros. É capaz de não haver nada mais perigoso do que um condutor que não antecipa e acha que sabe mais do que os outros. Perceber que o perigo pode surgir em qualquer lado é meio caminho andado para o conseguirmos evitar.

PEÕES, INDICADORES E CRUZAMENTOS

Mas não basta, apenas, antecipar. É preciso avisar os outros condutores e peões. Usem os piscas. Abusem deles! Mais vale assinalar a mais do que não assinalar. E, por favor, não buzinem. Só é permitido em caso de perigo iminente ou, fora das localidades, em zonas de visibilidade reduzida para assinalar a presença. E de forma breve. Ou seja, nada daquelas “musiquinhas” que a malta stressada gosta de fazer. Pópópó pópó póóóóóóó! Mas há mais. Uma coisa que ajuda imenso a conduzir bem e a não atrapalhar o trânsito é não se armarem em “Fittipaldi” e meterem-se à sacanagem à frente dos outros e a furar filas. Não vale a pena. Até do ponto de vista da dinâmica de trânsito (ui, termos que parecem inteligentes) só estraga. Fuça para entrar, provoca travagens na fila e efeito acordeão, logo, mais fila. Não sou nenhuma autoridade, mas deixo aqui os meus dois cêntimos, como dizem os americanos. No trânsito, andem com a maior fluidez

possível. Não se cheguem ao carro da frente só porque há espaço. Isto faz com que o efeito acordeão não se elimine e para a fila acabar é necessário que os carros estejam todos a andar, mesmo que devagar. Em vez de acelerares até ao próximo carro, tenta fazer com que o teu carro “vá andando” e esteja o mais possível em movimento. Dica número dois (mas esta eu juro que quem não cumprisse devia levar com um bastão de basebol nos faróis): NÃO PAREM NO MEIO DOS CRUZAMENTOS! Mas é assim tão difícil de entender que isso bloqueia o trânsito? Não é, pois não? Então parem de o fazer.

Bom, agora que tirei isso de cima, é claro que a destreza e a fluidez na condução são importantes. Saber controlar o carro com perícia, saber o que fazer quando perdemos tracção, quando entra em subviragem ou sobreviragem, quando precisamos de travar a fundo ou acelerar rapidamente, etc. Mas nada disso se compara ao cumprir o código da estrada, sinalizar as manobras e, no fundo, respeitar os restantes condutores e peões. Sim, porque eles também fazem parte da estrada, especialmente dentro das localidades. É incrível a quantidade de “aselhas” que se vê por essas estradas fora. Não sejas, tu, um deles. Se todos conduzirmos bem e com cuidado, a probabilidade de haver acidentes baixa consideravelmente e o trânsito flui muito melhor. Ganhamos todos, se pensarmos em todos. Por isso, sim, eu sou um dos melhores condutores do mundo. X



Fotografia: Pedro Francisco - Automotiva

RENAULT ARKANA
REINVENTAR O
SEGMENTO MAIS
IMPORTANTE

POR JOÃO ISAAC

**"VISUALMENTE, ADMITO QUE GOSTEI MUITO MAIS DO
ARKANA AO VIVO DO QUE NAS FOTOGRAFIAS."**



Sim, é verdade. O novo Arkana é um SUV de segmento C, “campeonato” onde a Renault já joga com o Kadjar e onde tem, igualmente, o seu best seller Mégane. Mas o novo Arkana não quer ser mais, nem menos, quer ser, apenas diferente. A Renault também o assume: o Arkana tem nesses consagrados modelos dois rivais internos. Isto para além de nomes como o 3008, o Qashqai e muitos outros. Mas o que o Arkana tem é um design distinto, uma silhueta até ao momento apenas vista em segmentos superiores e quase sempre associada a símbolos premium. O Arkana assume-se por isso como um SUV Coupé, com um formato de carroçaria bem mais desportivo do que qualquer um dos rivais acima mencionados.

Fui conhecê-lo na sua apresentação nacional, na zona de Melides, e após 300 quilómetros percorridos neste primeiro contacto, estou em condições de avançar com algumas impressões de condução, ainda que incompletas, conclusões que guardarei para quando com ele me reencontrar para um ensaio mais prolongado. O Arkana assume-se, desde logo, como o primeiro elemento da ofensiva do plano estratégico Renaultion, o ponta de lança da era “Nouvelle Vague” da marca francesa, num segmento que representa quase 40% do mercado automóvel nacional. E ainda que o Arkana tenha acabado de chegar, é impossível não entender o entusiasmo revelado pelos responsáveis nacionais da marca após a comunicação de que o Arkana conta já com 10 mil encomendas na Europa, acumuladas em apenas três meses.

TÉCNICA

O Arkana assenta sobre a plataforma CMF-B, partilhando-a com o Captur e com o Clio. Mas isso não faz dele um segmento B, uma vez que esta avançada estrutura permite a produção de modelos com comprimentos que podem chegar aos cinco metros. O Arkana fica, obviamente, aquém, mas com 4,568 metros de comprimento e 2,720 metros de distância entre eixos, bate claramente o Captur nesta luta. Esta vantagem revela-se ao sentar-me no banco traseiro, oferecendo um pouco mais de folga no espaço livre para os joelhos do que o seu já muito bem sucedido irmão. Já o espaço em altura é, como seria de esperar, limitado pela silhueta Coupé com linha descendente do tejadilho. Ainda assim, esse dinamismo não compromete a utilização dos lugares traseiros. Com 1,8 metros de altura, sentei-me confortavelmente atrás de “mim” e ainda tinha uns dois ou três dedos de folga para o tejadilho. Também a bagageira surpreende, graças aos seus 513 litros de volume útil, espaço que se vê reduzido para 480 litros na versão híbrida. Ainda assim, o Arkana, mesmo com o seu look desportivo, coloca-se, com estes valores, em território Kadjar.

Quanto a motorizações, o Arkana é uma proposta sempre electrificada. Mais ou menos presentes, os electrões fazem do novo Arkana um híbrido, seja em configuração mild hybrid ou total. Neste primeiro contacto, comecei o teste com a motorização 1.3 TCe Mild Hybrid de 140 cavalos com caixa EDC de 7 relações. Uma unidade à estreia, com cerca de uma dezena de quilómetros no odómetro, na qual liguei



as instalações da Renault em Oeiras ao local do evento em Melides. De imediato, é notório o bom trabalho – sem qualquer surpresa – realizado pela Renault ao nível da suspensão. O Arkana não é a proposta do segmento mais orientada para o conforto, mas mostrou-se dinamicamente muito competente sem com isso prejudicar um conforto de rolamento adequado, ajudado, igualmente, pelos bons bancos. Uma vez mais, a Renault a mostrar como é possível combinar conforto para todos os dias com agilidade e dinâmica sem recorrer à magia do amortecimento variável.

CONDUÇÃO

O motor de 140 cavalos chega e sobra para o encorpado Arkana, mas fiquei curioso com o andamento extra providenciado pela versão de 160 cavalos que chega mais tarde à gama. Tal como referido no vídeo no nosso canal de Youtube, não estava previsto conduzir, neste primeiro contacto, a versão híbrida. Ainda assim, numa ligeira e bem-vinda alteração de planos, foi-me possível realizar a viagem de regresso a Oeiras a bordo de um Arkana equipado com a motorização híbrida que já tive oportunidade de experimentar no novo Clio. A sua superior eficiência revelar-se-á quando o atirar para o meio do trânsito citadino, mas a verdade é que considerando o mesmo trajecto, o híbrido revelou-se mais económico com uma média de 5,5 l/100 km, batendo o 1.3 TCe, motor com tecnologia mild hybrid que registou 6,2 l/100 km de média de consumo.

O funcionamento da inovadora transmissão Multimodo poderá exigir alguma habituação, quer pelas notórias interrupções que provoca na entrega da potência durante as acelerações mais exigentes, quer pela



sensação de esforço em que, pontualmente, coloca o motor térmico. De qualquer forma, o percurso realizado não foi, de todo, o indicado para perceber o seu desempenho quando aplicado no Arkana, bem como as situações descritas não representam o cenário de eleição de um propulsor híbrido que aponta à máxima eficiência. Na cidade, aí sim, fará todo o sentido usufruir desta motorização híbrida, com reconhecida capacidade de regeneração de energia e capaz de funcionar em modo puramente eléctrico, em ambiente urbano, até 80% do tempo de condução. Também a posição de condução elevada fará, certamente, as delícias daqueles que procuram um SUV que os coloque por cima da acção no meio da confusão citadina ou em longas tiradas de autoestrada, proporcionando, por isso, muito boa visibilidade para a frente. A altura livre ao solo é de 200 milímetros, permitindo alguma paz de espírito para enfrentar alguns caminhos menos aconselháveis a um mais convencional Mégane, por exemplo.

EQUIPAMENTO E GAMA

A bordo do Arkana RS Line que me levou até Melides, fiquei agradado com o recheio do habitáculo. Não lhe faltavam os bancos dianteiros eléctricos com aquecimento, o painel de instrumentos digital, o assistente de estacionamento, o carregador sem fios para o smartphone, bem como um extenso pacote de assistentes de condução. A gama do novo Arkana distribui-se por três níveis de equipamento, Business, Intens e o já mencionado RS Line. Todos podem ser associados a qualquer uma das motorizações disponíveis neste momento e os preços iniciam-se nos 31 600 €. A diferença de preço entre o motor TCe de 140 cavalos, de acesso à gama, e o híbrido E-Tech é de 1 500 €. O Intens representa um acréscimo de 2 100 € relativamente à versão Business, sendo que a RS Line custa mais 2 600 € do que o Arkana Intens. Importa referir que o Arkana paga sempre Classe 1 nas portagens nacionais.

Visualmente, admito que gostei muito mais do Arkana ao vivo do que nas fotografias. É, sem dúvida, um SUV com presença e, acima de tudo, distinto, rapidamente associado aos muito valorizados segmentos premium e também por isso nos quer parecer que esta é uma muito boa aposta da marca do losango. A presença, em exclusivo, de motorizações electrificadas na gama, não é, obviamente, inesperada, pois a Renault pretende em 2030 ser a marca de automóveis mais verde da Europa, bem como se compromete a lançar, até 2025, catorze modelos da família E-Tech, sejam 100% eléctricos ou híbridos, sete dos quais pertencerão ao segmento C. O Arkana abriu a porta à electrificada “Nouvelle Vague” e agora prometem não parar. **X**



VOLVO XC40 RECHARGE

PRIMEIRO CONTACTO COM O 100% ELÉCTRICO

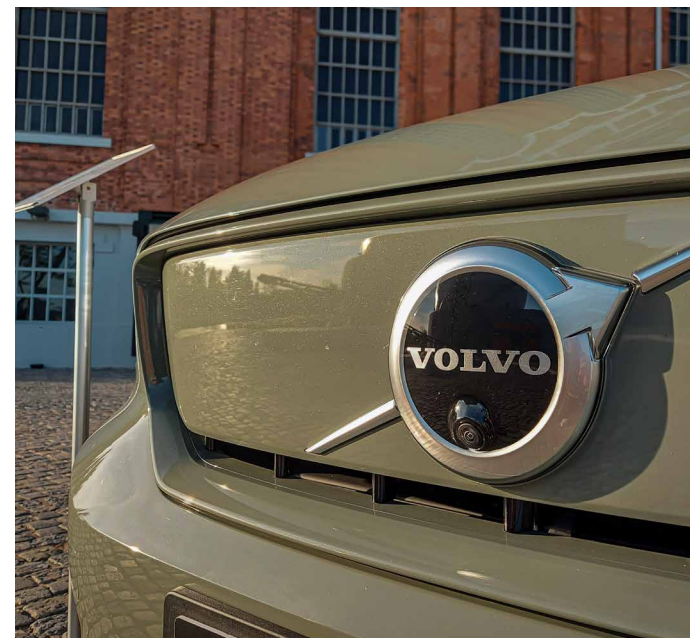
POR JOÃO ISAAC



Já aqui o escrevi diversas vezes. Se fosse comprador de um SUV, o XC40 estaria no topo das minhas escolhas. Acho-o bonito, com o tamanho certo, inconfundivelmente Volvo, mas distinto dos seus irmãos de gama. Isto para além de todos os outros argumentos de que dispõe, seja o conforto, a qualidade dos materiais ou o espaço a bordo. Mas este reencontro com o mais pequeno dos SUV suecos ficou marcado por outro argumento, também ele orientado para o conforto: o som do silêncio. O Recharge, aqui na sua versão P8, é o primeiro modelo 100% eléctrico da Volvo e por isso, se conduzir um XC40 já era uma experiência refinada, agora então pouco mais se ouve do que um resto do bem isolado ruído de rolamento dos pneus.

Exteriormente, pouco o distingue das versões com motor térmico, sendo que a diferença mais notória é a ausência da grelha dianteira porque, simplesmente, não precisa dela. Destaque igualmente para a belíssima cor Verde Sage que seria, sem dúvida, a minha escolha. Assenta-lhe muitíssimo bem. Por dentro, o painel de instrumentos digital passa a contar com informação relativa à utilização e regeneração de energia e ao centro, na habitual posição vertical, o sistema de infotainment, também ele revisto e com funcionalidades Google integradas.

Saindo do ponto de encontro definido junto do sempre bonito Museu da Electricidade, o XC40 está pronto a lançar-se à estrada ao carregar-se no travão e seleccionar-se a posição Drive no manípulo ao centro da consola. A chave é reconhecida e não há necessidade de carregar em qualquer botão para o fazermos. Esquecendo o silêncio total em que arranquei, algo a que ainda não me



habituei totalmente mesmo após conduzir vários automóveis eléctricos, não precisei de muito tempo para me sentir bem, num ambiente que já me é familiar e que, felizmente, em nada se diferencia dos habitáculos dos outros XC40.

Nesta versão P8, o XC40 conta com dois motores eléctricos, um por cada eixo, totalizando uma potência de 408 cavalos e 660 Nm de binário. Exacto, leram bem. Acham muito? Então deixem-me concordar, desde já, convosco. É muita potência. Relembro que este XC40 pesa mais de duas toneladas e que consegue limpar o sprint de 0 a 100 km/h em 4,9 segundos. Por isso que não fiquem dúvidas. Este XC40 anda que se farta! E digo mais: anda demais. Gosto, obviamente, da aceleração, bem como da liberdade adicional da tracção integral, mas eu não precisava de tanto.





O novo C40 Recharge mostrou-se em Portugal pela primeira vez

A autonomia declarada pela Volvo é de 418 quilómetros. É óbvio que, neste primeiro contacto, não o pudemos comprovar, mas nos 40 quilómetros que acumulámos no percurso Lisboa-Cascais-Lisboa, com alguns testes menos eficientes pelo meio, conseguimos uma média de consumo de 17,5 kWh/100 km. Não há modos de condução para seleccionar, apenas a função One Pedal que acentua a travagem regenerativa e que permite circular praticamente sem tocar no pedal do travão. Usei e gostei. Excepto nos momentos em que puxei pelos 408 cavalos, raramente toquei no pedal de travão na aproximação aos semáforos. Mas se puxares por ele, precisas mesmo dos travões, não te esqueças!

Este é o primeiro modelo totalmente eléctrico da Volvo, uma solução que a marca pretende que represente 50% das suas vendas já em 2025, aumentando esse objectivo para os 100% em 2030. Ainda este ano chega ao mercado o C40 Recharge, modelo 100% eléctrico que, para já, ainda só tivemos oportunidade de ver, pois fez companhia, estática, ao XC40 Recharge neste primeiro evento nacional. O seu desempenho promete ser em tudo idêntico ao do XC40 que agora conduzimos, mas o seu design distinto promete destacá-lo da oferta SUV da marca. Se o XC40 Recharge P8 te deixou a pensar, ficas a saber que está disponível a partir de 57 150 €. Em breve, traremos um ensaio mais completo. Está prometido. **X**



MITSUBISHI ECLIPSE CROSS MELHORADO E QUASE ELÉCTRICO

POR RAFAEL ARAGÃO



Fomos à apresentação nacional do novo Mitsubishi Eclipse Cross na Quinta de Sant'Ana, em Mafra, ver o design melhorado e uma tecnologia híbrida muito boa. É novo? Bem, mais ou menos. Por fora está mais fresco, embora seja o mesmo. Mas o design está, agora, mais funcional. Atrás já não temos o vidro dividido, e à frente os faróis estão mais rasgados num pára-choques redesenhado com menos cromado. A iluminação está, também, modernizada, bem como as novas jantes de 18 polegadas.

Por dentro está praticamente igual, embora o sistema de infoentretenimento com ecrã de 8 polegadas tenha sido actualizado e está bastante rápido. Os materiais estão dentro do normal, a montagem é boa e, espanta-te, tem botões! Apesar da posição de condução

ser alta, é bastante confortável e o carro, no seu todo, conduz-se muito bem.

ENTÃO O QUE É NOVO?

A motorização. Embora o 1.5 litros a gasolina ainda se venda – no design anterior – o foco vai todo para a nova motorização híbrida recarregável com 55 quilómetros de autonomia em cidade. Fora dela, é de esperar um pouco menos. Mas o melhor nem é o facto de ser híbrido recarregável. É a tecnologia que usa. São muitos anos a testar tecnologia. Mais de 50! A Mitsubishi foi a primeira a comercializar um veículo 100% eléctrico produzido em série, o i-MIEV, em 2009. E foram, também, pioneiros a transportar a tecnologia híbrida recarregável para o mercado dos SUV, com o Outlander,



que continua a ser um sucesso, com mais de 300.000 unidades em circulação. Ora, isto, aliado, também, ao know-how desportivo dos sistemas de tracção integral, culmina neste sistema PHEV. Dois motores eléctricos, um em cada eixo, com 60 kW de potência à frente e 70 atrás. A bateria é de 13,8 kWh e carrega, no limite, 80% em 25 minutos com carregamento rápido. Em carregamento normal, varia entre 7 a 4 horas para os 100%, dependendo da intensidade da corrente eléctrica.

ATÉ AQUI TUDO NORMAL

A diferença é que este Eclipse Cross PHEV funciona por defeito como um eléctrico com gerador eléctrico. O motor a combustão, de 4 cilindros e 2,4 litros – sendo o seu calcanhar de Aquiles para o mercado português – só entra em funcionamento acima de 135 km/h, quando a bateria precisa de carga (embora tenha uma reserva mínima) e como gerador, não como força motriz, ou quando precisamos de mais potência. A potência combinada é de 202 cavalos. Não tem caixa de velocidades, funcionando através de uma embraiagem que liga ou desliga a conexão ao eixo dianteiro. Funciona, mais ou menos, com a relação de uma 5ª numa caixa tradicional. Cá está: é para carregar ou, no limite, para dar uma ajuda extra. O motor eléctrico traseiro está permanentemente em funcionamento. Deste primeiro contacto, gostei da maneira como o carro se conduz. Sensato, suave, sem

percebermos das mudanças nestes vários modos e passou-me uma sensação de robustez. Já se encontra à venda, com um preço para particulares de 46.728€ em campanha e de 32.990€ para empresas, sem IVA. A única versão disponível é a “eMOTION” que traz bastante equipamento, desde faróis LED, câmara traseira, sensores de estacionamento à frente e atrás, Head Up Display, todos os sistemas de segurança actuais, ar-condicionado automático bi-zona, bancos em pele sintética e Alcantara e aquecidos. Parece-me uma óptima solução para quem procura um SUV com um sistema híbrido recarregável bastante avançado, que anuncia consumos combinados de 2 l/100 km e que serve para praticamente todas as situações. X



CITROËN C3 AIRCROSS SAI FORA DE ESTRADA, SAI!

POR RAFAEL ARAGÃO



Direcção Estremoz: saímos da sede da Stellantis, em Lisboa, em direcção ao Alentejo, para ficarmos a conhecer o renovado Citroën C3 Aircross, a proposta SUV do segmento B da marca francesa. A hora não era a mais matinal e o calor já se começava a fazer sentir. Felizmente o C3 Aircross é um carro novo, com todas as tecnologias actuais e modernas e uma que, apesar de não ser recente – é, alias, bastante antiga – funciona infinitamente melhor do que a do meu carro: o ar condicionado. No meu carro parece que tenho um soprador de folhas, cansado, que por acaso até parece dar ar fresco... só de uma conduta. Das outras sai ar quente. Não me perguntem! A primeira parte do ensaio dinâmico levou-nos por estradas nacionais

e fez-nos chegar a Estremoz. Pelo caminho atravessámos algumas localidades, sendo que algumas tinham piso empedrado, irregular, e o C3 Aircross portou-se bastante bem. Mesmo com uma suspensão tradicional, o conforto não sai a perder. Os bancos são os novos Advanced Comfort, com uma espuma de alta densidade de 15 mm, presentes em todas as versões, que conseguem absorver as irregularidades e deixar-nos muito confortáveis. A nível da ergonomia, tanto a posição do condutor, como os bancos, o volante e os comandos permitem que a condução seja boa a todos os níveis. Tudo “à mão”, simples de utilizar, e com alguns botões físicos que servem de atalhos. É assim mesmo.



CHEGANDO LÁ...

Ficámos a perceber a estratégia da marca para este modelo. Algo urbano, naturalmente – não fosse essa a utilização maior que os clientes destes carros lhes dão – mas com uma vontade de que o público veja no C3 Aircross uma solução que dê para as aventuras da vida. Off road? Perfeito. Não é para andar a trepar dunas, mas no percurso de fora de estrada que fizemos foi surpreendente ver um “carrinho” destes a portar-se incrivelmente bem. O sistema Grip Control ajuda nos vários tipos de piso, bem como o auxílio para as descidas mais íngremes, mas no geral, não houve buraco, valeta, subida e descida que ele não tivesse trilhado na boa. Ah! Antes deste percurso, ainda comemos à boa maneira alentejana. Obrigado, compadres!

O design sofreu... quer dizer, não sofreu nada, coitado. Está diferente! Que raio de expressão. A frente está quase toda diferente, com mais

ângulos e menos arredondada, novos faróis e um pára-choques com um aspecto mais robusto. Na traseira, o mesmo. Apesar destas mudanças, o carro continua a ter um aspecto divertido (fun, para os que gostam de usar expressões inglesas que também temos em português) e robusto. A tecnologia disponível neste C3 Aircross é transversal ao que existe no segmento e as vantagens, assim à primeira vista, são a habitabilidade/conforto e o espaço e luz interiores. Os motores são os 1.2 litros PureTech, a gasolina, com 110 cavalos e caixa manual ou 130 com caixa automática e o 1.5 litros BlueHDi, a gasóleo, com 110 cavalos e caixa manual ou 120 com caixa automática. Os preços começam nos 19.307€ e vão até aos 27.357€, com 5 níveis de equipamento, com o “C-Series” a ser, talvez, o mais equilibrado. Podes ainda aproveitar uma campanha de desconto de 3.100€ para clientes particulares. X



AUDI Q4 E-TRON COM AMBIÇÕES DE MUITO SUCESSO

POR RAFAEL ARAGÃO



Fomos conhecer o novo Audi Q4 e pelo que deu para perceber, o sucesso é bem capaz de estar garantido. Antes de mais, o carro tem um estilo que vai agradar à grande maioria do público. É um SUV, tem excelentes proporções, um desenho cheio de pinta e um traço inconfundivelmente Audi.

Depois, faz parte de uma estratégia grande do grupo Volkswagen para a electrificação e neutralidade carbónica para os próximos anos. Estratégia, essa, que envolve não só a produção de novos modelos eléctricos, como a própria produção de baterias e conseguir, não só, baixar as emissões, como também o preço dos veículos. É esperado que dentro de 3 a 4 anos o sector consiga preços muito parecidos aos dos carros com

motores térmicos. Ainda sem o conduzir, e só analisando os dados e especificações, fiquei com a ideia de que é uma excelente proposta. Mesmo, até, na versão de entrada, a 35, com 125 kW de potência e uma bateria para pouco mais de 320 quilómetros de autonomia. São praticamente 45 mil euros com bastante equipamento de série. Mas a melhor opção é, sem dúvida, a 40, com 150 kW e uma bateria para cerca de 520 quilómetros. É verdade que custa mais 7 mil euros e o motor é o mesmo (com a potência ajustada pois a bateria assim o permite e o mesmo binário de 310 Nm) mas a bateria é maior, com mais autonomia, o que justifica, para a marca, o acréscimo de preço.

No topo da gama, por enquanto, há o 50 quattro, com duplo motor e potência



combinada de 220 kW e os mesmo 520 km de autonomia. A vantagem? Tração integral e vectorização de binário por mais 5 mil euros. Será mais para aqueles clientes que querem o mais caro. As baterias carregam bastante rápido, dentro do que é o normal na indústria, podendo atingir 80% em cerca de meia hora e 130 km de autonomia em pouco mais de 10 minutos, para “desenrascar” se for necessário. Sendo a Audi parte do grupo VW, há acesso a um cartão com mensalidade (oferta do primeiro ano) que permite preços muito competitivos na utilização da rede de super-carregadores Ionity. Ao nível do exterior, destaque para a assinatura luminosa dos faróis dinateiros em LED que se pode personalizar entre 4 modos, e para as jantes que vão das 18 às 21 polegadas. Há, também, a possibilidade de escolher a versão estética S-Line, como é tradicional na marca, por cerca de dois mil e tal euros. Não adiciona assim tanto quanto se poderia estar à espera, embora, acredito, dê acesso a uma maior personalização. Para Setembro chegará a outra carroçaria, Sportsback, por aproximadamente mais 2000€. Tem mais 8 km de autonomia graças a uma melhor aerodinâmica, e uma mala 15 litros maior. O grande trunfo deste Q4 e-tron, para além da estética exterior e interior – em linha com a restante gama Audi – é a relação preço/qualidade-especificações. Entre os concorrentes, consegue um preço mais baixo para uma autonomia muito boa e para um carro com imensa qualidade e um óptimo posicionamento. **X**



LANCIA DELTA HF INTEGRALE

INTEGRALE DE RIEMANN

POR JOÃO ISAAC

**“A PRIMEIRA SENSAÇÃO É A DE QUE O IMPONENTE E LARGO
INTEGRALE PARECE ENCOLHER ASSIM QUE NOS SENTAMOS
AO VOLANTE.”**



Conheço este Delta Integrale há, pelo menos, 15 anos. Estudámos juntos, inclusivamente. Ou pouco estudámos, na verdade, porque este belíssimo italiano, propriedade de um amigo de longa data, era um de dois Integrale em que quase diariamente tinha o prazer de andar, quase sempre para deixar as aulas para trás, a caminho de uma qualquer esplanada, mesa de matraquilhos, Playstation ou bancada do Autódromo do Estoril. Os tempos eram outros, as preocupações muito menores e as “vistas” eram muito mais agradáveis num bar de uma faculdade de enfermagem do que no de um de uma de engenharia.

8 OU 16 VÁLVULAS?

O Delta era quase sempre o eleito para nos levar até ao destino. O Pedro oferecia-se e nós fazíamos o sacrifício, tão grande nesses dias como agora. Encaixar-me no banco Recaro, baixar o vidro, braço na janela e deixar que o Twin Cam abrisse as goelas e a wastegate espirrasse para nosso constante delírio. O caminho variava e nem sempre era o mais curto ou mais rápido. Pela simples razão de que “se formos por ali”, há sempre aquela curva, recta sem semáforos ou rotunda de alcatrão manhoso em que a traseira acordava quando provocada, levando de seguida um golpe de volante que colocava as rodas da frente na saída que queríamos. A bordo, a risada era barulhenta.

O Delta Integrale foi o meio de transporte que o Pedro escolheu para a sua vida na cidade, entre passeios, saídas e idas para as aulas na faculdade. Achou bem fazê-lo em algo bem mais especial do que num utilitário seminovo e eu não podia estar mais de acordo com a sua escolha. Os seus “dias Integrale” dividiam-se entre conduzir este belíssimo HF Integrale com motor de 8 válvulas e um impressionante Deltone, Evo I, de cor amarela. Mais radical, mais rápido e eficaz, mas sem dúvida menos elegante. Olhando para o 8 válvulas, bem como para trás, no tempo, percebo cada vez melhor a decisão – incrivelmente difícil – sobre qual dos dois vender quando chegasse o dia. O Pedro decidiu bem, acreditem.

CONDUZIR UM CARRO ASSIM É UMA EXPERIÊNCIA QUE NÃO VOLTAREMOS A TER

Mas para este trabalho proporcionou-se uma experiência diferente. Algo que, em tantos anos, só tinha feito uma vez: conduzir o Integrale. E se nessa estreia me senti

algo assoberbado pela responsabilidade, desta vez fui obrigado – fui mesmo, pelo Pedro – a carregar no pedal do acelerador com um pouco mais de força e esquecer esses medos, até porque se há coisa que o Integrale já provou, contrariando muitas das desinformadas opiniões e uma igualmente injusta reputação, é que é uma máquina resistente. Sensível, se mal tratada, peculiar e exótica até, mas resistente e fiável se devidamente estimada e utilizada. Tantos anos depois, com milhares de quilómetros feitos nas voltinhas na cidade, bem como em várias viagens feitas entre Lisboa e Barcelona e vice-versa, o Delta está aí para as curvas e foi exactamente para aí que o levei.

A primeira sensação é a de que o imponente e largo Integrale parece encolher assim que nos sentamos ao volante – de aspecto racing, como manda “a lei”, de três raios – bem instalados nos bancos Recaro que, embora desportivos, não escondem uma certa elegância tão própria dos italianos. Não é por ser uma versão desportiva que a classe deve ser mandada fora pela janela. Jamais, e eu gosto disso. Outro ponto que salta imediatamente à vista é o icónico painel de instrumentos, onde predomina o amarelo, e o check panel, tão 80’s, tão Lancia. O motor dois litros Twin Cam acorda sem esforço e o som de escape – aqui mais livre, mais rouco – não esconde uma vontade imediata deste ser explorado, ainda para mais porque já vinha quente e preparado dos apertões prévios que levou para gravarmos umas passagens. Lancei-me à estrada, conduzindo calmamente, ambientando-me a tanta e tão recheada informação, uma riqueza de sensações que os carros novos, por muito bons que sejam, não conseguem proporcionar.

O som do motor, o peso dos comandos, as vibrações mecânicas, o próprio cheiro e calor proveniente da mecânica e, acima de tudo, a herança da combinação dos nomes Lancia, Delta e Integrale, contribuem, de uma forma incrivelmente cheia, para uma experiência de condução pura e intensa, explorável a vários níveis se assim o quisermos. Por isso, comecei devagar, adaptando-me à embraiagem, à precisão do selector da caixa de 5 velocidades, equipada com short shift, bem como à direcção, surpreendentemente precisa para um carro com 33 anos e 185 mil quilómetros no odómetro. Uma ligeira folga nos primeiros graus de rotação do volante dá lugar a um eixo dianteiro preciso que só alarga a sua trajectória se entrarmos demasiado





depressa na curva, tal como me foi explicado. O segredo está em aproveitar a tracção integral, carregando, previamente, a frente com a dose certa de travões e entrando com a velocidade adequada para depois, aí sim, carregar a fundo e deixar a tracção integral, através dos diferenciais, fazer a sua magia na saída.

DE INTEGRALE NA LAGOA AZUL

E que magia essa. Ganhei confiança e assumi a responsabilidade de seguir a motivação dada pelo meu co-piloto. Assim, logo após ter deixado para trás a estrada de calçada na Malveira da Serra que dá acesso à Estrada da Lagoa Azul, espirei duas ou três relações de caixa e rapidamente estava no gancho que nos leva ao cruzamento para a Peninha. Entrei a medo, claro, pois ao domingo de manhã as estradas da Serra são uma ciclovía disfarçada. A pouca velocidade com que entrei colocou o turbo fora da sua faixa de utilização, respondendo com atraso ao que lhe pedi via pedal da direita. Culpa minha, pois estou habituado ao binário instantâneo dos motores actuais e sem experiência com motores temperamentais e com entregas de potência de outros tempos. O Pedro avisou-me e logo de seguida veio a confirmação. O ponteiro das rotações demorou, mas rapidamente deu um pulo, convidando-me a esmagar a embraiagem e espetar a terceira vigorosamente. Assim o fiz e rapidamente cheguei à curva do cruzamento. Não precisava de o voltar a fazer, mas não resisti. Reduzi novamente para segunda e reiniciei o processo. Agora com mais confiança, comecei a travar ligeiramente mais tarde e a tentar reduzir com ponta-tacão à mistura. Porquê? Não sei. Mas um Delta Integrale na Lagoa Azul pareceu-me bem. Nem quero saber se o fiz bem e se foi útil. Mas sorri, suei das mãos e ainda a meio da curva já pensava na próxima. Insisti um pouco mais e com a mesma rapidez decidi abrandar. Por respeito à máquina, ao Pedro e a quem por ali andava. Gosto de acelerar, mas gosto que corra bem. Agora que já o tinha sentido na pele, a responsabilidade voltou a falar mais alto. E a verdade é que estava tudo confirmado. O que me foi dito e o que sempre senti a partir do banco do pendura. Com o toque especial que a mecânica levou, os 185 cavalos são agora “200 e picos” e garantidamente não precisa de mais. Tal como as pessoas, aqui importa, sim, a riqueza de carácter, algo que a mecânica deste Lancia tem para dar e vender. Não seria difícil colocá-lo a andar mais, mas seria difícil usufruir da performance extra, perdendo-se o gozo de manter o motor no regime certo, explorando-o até onde tem pulmão

e, como referi, antecipando as travagens para melhor se usufruir da capacidade de tracção à saída das curvas. Ao nível da suspensão, os amortecedores mais rijos e as molas mais curtas fazem o resto da magia. Sem exageros na sua dureza, o "TE" mantém-se utilizável no dia-a-dia, sem excessiva rigidez, mas não escondendo a sua preferência por tapetes de alcatrão mais regulares. Em curva, e fazendo a associação aos tempos modernos, lembrou-me um pouco o Mazda MX-51.5, cujo saudável adorno de carroçaria é um excelente complemento à informação que nos chega às mãos via volante, comunicando-nos o que se passa lá em baixo, com progressividade e sem reacções bruscas. No entanto, aliviando-se o acelerador a meio de uma curva, o Integrale transforma-se num típico "tudo à frente", em que a deslocação de massas e atrito mecânico da elaborada transmissão aliviam a traseira, conferindo ajustabilidade ao chassis e ainda mais sorrisos ao condutor. E essa é a maior recompensa de recordar o que é conduzir um automóvel clássico, sorrir, mais ainda quando esse clássico é algo tão especial como um Lancia Delta Integrale, cuja dupla personalidade, desportiva e elegante, é simplesmente irresistível.

Seja pela marca Lancia, pelo modelo Delta ou pela versão Integrale, este é um carro icónico, de um tremendo sucesso desportivo, sobre o qual tudo já foi dito. Já nem vou por aí. Mas para mim, é um nome que tem um significado muito mais especial, pois foi, e é, mais um amigo de um grupo que, mesmo à distância, é inseparável. É o Integrale do Pedro, mas foi,



igualmente, o meu Integrale, o do André, o do Nuno, o do Tiago e o dos outros dois "Joões", quer do mais tranquilo, quer do mais acelerado. Não tenho saudades nenhuma das aulas de Análise Matemática, mas tenho saudades desses tempos em que deixávamos os livros para trás e íamos de Delta dar uso aos seus diferenciais, um plano bem mais agradável do que resolver equações com o mesmo nome. O Riemann que me desculpe, mas no mundo da engenharia, este é o único Integrale que me interessa. ✘



JEEP COMPASS LIMITED 1.3 TURBO
EVOLUIU, SEM
DÚVIDA. MAS SERÁ
QUE É SUFICIENTE?

POR JOÃO ISAAC



O que interessa saber, desde já, é que simpático muito com o Compass. Sempre foi assim. É um SUV, sem grandes aspirações a um comportamento exímio no fora de estrada, mas é, acima de tudo, um Jeep. E toda a robustez imediatamente associada a esse histórico nome da indústria de que tanto gosto, está, igualmente, presente no seu design, aqui ligeiramente revisto, o que para mim é, desde logo, um ponto muito positivo. Não era, de todo, esse o ponto fraco do Compass. Para mim, era mesmo um dos mais fortes, porque mesmo não ligando à moda SUV, o Compass sempre soube chamar a minha atenção.

MUDOU MAIS POR DENTRO DO QUE POR FORA

Por dentro, a evolução é bem mais notória. O painel de instrumentos é agora integralmente digital, como mandam as tendências, e a informação disponibilizada é muita. Ao centro, destaca-se, em posição elevada, o novo sistema de infotainment, uma unidade superior à utilizada pelo Compass anterior, quer em definição, quer em funcionamento e recheio. Aqui, destaque para a muito útil câmara de 360 graus presente na unidade de matrícula italiana que conduzi. Ainda assim, admito que apreciava o sistema que foi agora substituído, ainda que não fosse o mais intuitivo de utilizar. Mais abaixo, os botões dos assistentes de condução e uma nova consola que acumula, de forma organizada, os comandos da climatização – também podem ser operados através do ecrã táctil – e a zona para carregamento wireless de smartphones. Indiscutivelmente mais moderno, o tablier ganhou elegância, mas parece-me ter perdido robustez, quer visual, obviamente, quer ao toque, em alguns dos seus elementos.

Os bancos são ótimos, quer à frente, quer para os passageiros de trás. Gostei, também, do volante. Embora novo para este Compass de 2021, mantém o aro grosso que permite um controlo seguro e que transmite muita confiança. Ainda bem que isto não mudou, pois combina bem com a forte identidade da Jeep. Ao volante, achei este novo Compass mais dinâmico, mais responsivo nos percursos sinuosos. Mas esta agilidade parece-me ter sido conseguida à custa de uma superior dureza do amortecimento. Apesar de me ter parecido menos confortável do que o anterior Compass que guiei, não foi, de todo, uma experiência que possa apelidar de desconfortável. Foi apenas menos

confortável. Atrás do banco de trás, destaque para a abertura eléctrica do portão e para a presença de um muito útil fundo amovível que permite modificar a altura do plano de carga. Ainda na bagageira, duas luzes e uma tomada de 12 Volts complementam outras USB, USB-C, 12 V e 230 V (150 W) presentes no habitáculo. Já o pneu suplente, nem vê-lo.

O CONSUMO. SEMPRE O CONSUMO...

As icónicas sete barras verticais da grelha dianteira escondem, no exemplar ensaiado, o motor 1.3 litros Turbo, a gasolina, com 130 cavalos. Este foi o meu primeiro contacto com esta motorização sem que estivesse associada a uma transmissão automática, pelo que esperava encontrar consumos mais baixos do que em anteriores experiências. Gostei bem mais de explorar o enérgico “um ponto três” através da caixa manual, mas os consumos, ainda que mais comedidos, continuam algo elevados, principalmente se considerarmos outras propostas rivais do modelo da Jeep. O melhor registo que consegui foi 8,2 l/100 km, mas fi-lo com muito esforço. Numa condução algo mais despreocupada, em circuito misto, o valor a esperar está entre os 8,5 e os 9 l/100 km. A resposta do motor convence, mas a do acelerador merecia ser revista, pois é notório o atraso na resposta quando através dele exigimos mais do motor. Nada a que não nos habituemos e que a própria Jeep não resolva com uma nova calibração e ajustes.

Uma vez mais, neste meu reencontro com o Compass, chego ao fim com uma sensação idêntica à de anteriores experiências. É uma das propostas mais interessantes do seu segmento, com visual aventureiro a condizer com a sua personalidade SUV e, principalmente, para mim, um carácter cheio de herança Jeep. Não sei como passarão os anos pelo seu interior que me pareceu utilizar mais plásticos rijos do que previamente e acho que, como referi, a calibração do acelerador merece ser revista. Mas o Compass é espaçoso, bem equipado e com um comportamento dinâmico que me pareceu ter evoluído relativamente à última vez que o conduzi, mantendo toda a identidade do design que tanto apreciava. Evoluiu e é, sem dúvida, uma boa proposta para quem está no mercado à procura de um moderno SUV de segmento C com uma forte identidade.

O motor 1.3 litros de 130 cavalos tem um desempenho muito bom, estando mais



do que ajustado ao encorpado Compass e para quem quiser um pouco mais de potência, existe uma versão de 150 cavalos, exclusivamente associada a uma transmissão automática. Obviamente, são de esperar consumos superiores. Por isso, e mesmo sem ainda lhe ter posto as mãos em cima, não consigo não deixar de prever que a motorização 4xe, híbrida plug-in, será uma das mais interessantes, quer pela liberdade proporcionada pela tracção integral e pela performance adicional da maior potência, quer pela possibilidade de percorrer algumas dezenas de quilómetros sem emissões. Ainda assim, não podemos esquecer a manutenção da aposta nos motores Diesel, com o revisto 1.6 litros, agora com 130 cavalos. Esta unidade que guiei, de nível de equipamento Limited, tem um preço de 36.400 €. A matrícula italiana não podes ter, mas fica-lhe bem não fica? Eu gosto. **X**

Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt

FICHA TÉCNICA

Motor	1.3, gasolina
Potência	130 cv/4750 rpm
Binário	270 Nm/1560 rpm
Transmissão	manual, 6 vel.
Vel. máx.	192 km/h
0-100 km/h	10,3 seg.
Consumo	8,2 l/100 km
Preço final	36.400 €



SUZUKI SWACE 1.8 HYBRID

O SIMBOLISMO DE UM SÍMBOLO

POR JOÃO ISAAC





Não, não é um Corolla. Mas sim um Suzuki Swace, um automóvel que é, em tudo, idêntico ao modelo da Toyota. Isto porque resulta do conceito “badge engineering”, um automóvel “igual” a um outro, mas com símbolo diferente. E por que não? Talvez não o façam de forma tão assumida a nível visual, uma vez que entre o Swace e o Corolla apenas o pára-choques e o símbolo mudam, mas são inúmeras as marcas e modelos com componentes partilhados e que, embora não o pareçam, são, no fundo, o mesmo carro.

A Suzuki não tinha, até ao momento, um modelo como o Swace na sua oferta, uma versátil station wagon, e muito menos um propulsor full hybrid tão bom quanto o da Toyota. Se ficou decidido que o caminho a seguir era este, o do rebranding, então que se unam aos melhores, usufruindo de uma longa experiência presente nos eficientes sistemas híbridos da Toyota, como também no legado rico construído pelo nome Corolla ao longo de inúmeras gerações.

E por dentro a história não é diferente. O habitáculo do Swace é uma fotocópia do do Corolla. Mas mais uma vez, não é assumido? É. Se o quisessem esconder, não o teriam feito desta forma. E uma vez mais, “copiasse” por quem sabe ou por quem ainda anda a tentar? Parece-me fácil. O que não é fácil é encontrar as diferenças, mas também não foi isso que tentei fazer durante os dias que passei com o Swace.

O que tentei foi usufruir de um moderno familiar com um formato que não sendo moderno, faz sentido pela versatilidade que acrescenta. Um modelo que não está preocupado com os SUV ou em querer

parecer ser um. E a verdade é que a nível de espaço no banco traseiro e na capacidade da bagageira, deixa muitos dessa mais recente espécie a “ver navios”. O espaço atrás é bastante bom e a bagageira não só é grande (596 litros) como tem um volume muito utilizável, capaz de acomodar quase tudo o que é indispensável no dia-a-dia ou numa escapadinha de fim-de-semana.

BOM NA CIDADE, MAS NÃO SÓ

E para provar que os híbridos não brilham apenas em ambientes citadinos, decidi fazer-me à estrada. Obviamente, também o utilizei no pára e arranca da cidade, mas atirei-o para estradas nacionais e para autoestradas. Subi, inclusivamente, a Serra da Arrábida. Não me privei de usar o ar condicionado e não me preocupei em utilizar apenas o modo de condução que dá prioridade à economia. Depois disto tudo, devolvi o Swace à Suzuki com o computador de bordo a marcar 4,3 l/100 km de média final, prova de que a sua eficiência não se cinge aos malabarismos urbanos.

E para aqueles que, como eu, nunca lidaram bem com a transmissão do tipo CVT, de trem epicicloidal, da Toyota, fiquem a saber que esta me parece cada vez melhor, mais refinada no seu funcionamento. Excepto, é claro, em situações de acelerações muito fortes, bastante raras em condução normal, e por isso poucas vezes me apercebi da estranha sensação de falta de linearidade entre a aceleração do Swace e a velocidade de rotação do motor. É que já nem penso nisso, tal é o conforto e facilidade de condução proporcionada. Não é a minha solução

preferida e nunca o será, mas para esta finalidade, para ser fácil de usar e potenciar a eficiência, é inegável o seu contributo.

Ainda ao volante, é importante destacar o equilíbrio global da plataforma utilizada pelo Swace, disponibilizando ao condutor uma dinâmica competente e segura ao mesmo tempo que a suspensão, ajudada por “verdadeiros pneus” – com perfil que se vê e também ele capaz de ajudar a absorver as pequenas irregularidades do piso – e jantes invulgarmente pequenas, consegue oferecer a todos no habitáculo um muito bom nível de conforto. No interior, não gostei de encontrar um forro do compartimento da consola central que não é mais do que um pedaço de alcatifa “abandonada” no seu fundo, bem como alguns plásticos de qualidade duvidosa nos acabamentos da bagageira.

OU UM OU OUTRO. FÁCIL

A gama do Swace é bem mais simples de compreender do que a da gémea Corolla Touring Sports. Existem apenas dois níveis de equipamento, o GLE e o GLX, contra as oito versões que a Toyota propõe para a sua TS. Também a motorização híbrida é única, o 1.8 litros de 122 cavalos, uma vez que o propulsor dois litros híbrido de 184 cavalos só está disponível no Corolla. Considerando a campanha em vigor, com desconto de 5.924 €, a Suzuki propõe a versão GLX do Swace que visitou a Garagem por 28.783 € e a versão GLE, menos recheada, por 26.948 €. Se considerarmos que o Toyota Corolla Touring Sports Hybrid de acesso à gama, de nível Active, custa 28.660 €, há, efectivamente, contas a fazer e decisões a tomar no que diz respeito a equipamento se ambas as opções estiverem “em cima da mesa”.



FICHA TÉCNICA

Motor	1.8, gasolina + eléctrico
Potência	122 cv/n.d. rpm
Binário	n.d.
Transmissão	automática, tipo CVT
Vel. máx.	180 km/h
0-100 km/h	11,1 seg.
Consumo	4,3 l/100 km
Preço final	28.783 € (c/ campanha)

Artigo e galeria completa em
www.agaragem.pt



Não vejo problema nenhum no facto do Suzuki Swace ser, no fundo, um Toyota Corolla. Quase só vejo vantagens nesta associação. E digo quase porque este novo Suzuki tem, efectivamente, um grande obstáculo a vencer. Um que são dois, na verdade, o símbolo Toyota e o nome Corolla, ambos autênticas instituições no mercado automóvel nacional e em muitos outros, lá fora.

As qualidades do Corolla estão presentes no Swace e o seu preço é apelativo, mas no lugar do símbolo está o da Suzuki e não o da Toyota. E o símbolo, como tão bem sabemos, é um dos equipamentos que os portugueses mais valorizam nos automóveis que compram e

dos quais, muitas vezes, desconhecem por completo as suas origens. A origem, aqui, é excelente e o símbolo da Suzuki merece o mesmo respeito que o da Toyota. Mas isso pode não ser bom para o Swace, o facto de se basear num dos melhores do mercado. X





**VOLKSWAGEN ARTEON
SHOOTING BRAKE 2.0 TDI**

**REINVENTAR PARA
SE DESTACAR**

POR JOÃO ISAAC

Um dos formatos de carroçaria que mais sofreu com a chegada da ofensiva SUV foi a muito apreciada, pelo menos em Portugal, station wagon. As carrinhas familiares criadas a partir dos compactos ou berlinas que tantas famílias convenceu e que, nos últimos anos, têm vindo a ceder o seu lugar, em muitas das garagens onde dormem, a modernos crossovers não necessariamente mais práticos, mas quase sempre mais apelativos visualmente.

E também a Volkswagen, como não podia deixar de ser, quis uma boa parte desse mercado para si, com modelos de sucesso como o T-Cross, o T-Roc e o Tiguan, continuando, por outro lado, a apostar nas mais convencionais “carrinhas” nas gamas Golf e Passat. Já no caso do pouco visto – na minha opinião, injustamente – Arteon, a

marca alemã decidiu apostar num conceito que tendo vindo a renascer graças a marcas como a Kia e a Mercedes-Benz, o formato Shooting Brake.

Visualmente, não sei se o prefiro ao Arteon que já conhecíamos, mas isso pouco importa a quem procura o seu próximo novo automóvel, pois gostos não se discutem, como sabemos. No entanto, permitam-me uma observação: ainda que menos prático, o Arteon Shooting Brake é mais bonito do que o Passat Variant, esse sim, o seu principal rival interno, mais até do que o Arteon “convencional” cujo acesso à enorme bagageira nunca foi um problema graças à sua igualmente grande quinta porta.

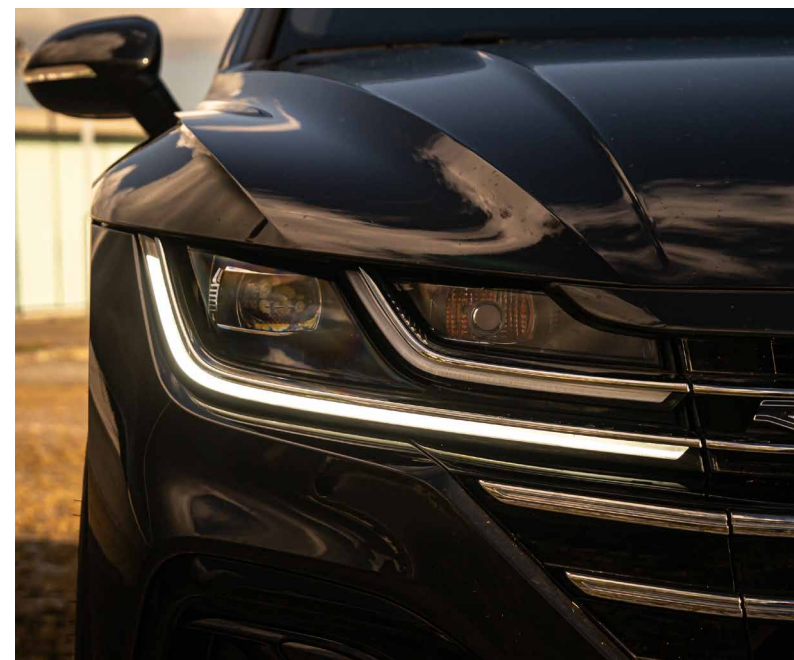
Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt

DE PERNAS BEM ESTICADAS

E já que falámos em bagageiras, fiquem a saber que a vantagem do Shooting Brake, em termos de capacidade, é mínima quando comparada com a do Arteon, batendo-o por pouco mais do que uma garrafa de água. Já o Passat Variant responde com 650 litros de volume útil e um formato bem mais prático. Em termos de habitabilidade, é injusto fazer uma comparação sem ter ambos os modelos lado a lado, mas a superior distância entre eixos – 51 milímetros – do Arteon relativamente ao Passat, fazem deste Shooting Brake um autêntico lounge para os passageiros de trás, pelo menos para dois, já que o lugar central sofre dos problemas de conforto habituais. Passando para a frente, encontramos a habitual sensação de qualidade dos produtos da Volkswagen, bem como a essencial aposta num ambiente mais digital, quer pelo painel de instrumentos, quer pelo bom sistema de infotainment. Já a solução táctil aplicada nos botões do volante e nos comandos da climatização, deslizantes, pode não ser para todos. Eu sei bem o que preferia ter encontrado, mas, uma vez mais, gostos não se discutem. Ao volante, destaco a boa posição de condução, lugar de onde apenas se lamenta não termos grande visibilidade para trás, algo que era expectável com um formato de carroçaria assumidamente desportivo.

TDI, POIS CLARO

O “nosso” Shooting Brake estava equipado com um velho conhecido destas andanças, o motor 2.0 TDI na sua configuração de 150 cavalos, aqui equipado com a mais recente tecnologia de redução de emissões. E que



bom foi reencontrá-lo. Possante, refinado e económico e, claro, Diesel, essa tecnologia alimentada a combustível oriundo do “inferno” e que, segundo nos dizem, tem os dias contados. O que eu sei é que cheguei ao fim do ensaio com uma média de apenas 5,8 l/100 km e em autoestrada, graças à DSG de 7 velocidades, o TDI vai a respirar baixinho mesmo a ritmos elevados. Os quilómetros acumulam-se com grande rapidez, a bordo do Arteon Shooting Brake e a média raramente sobe dos 6 litros. Façam-se contas e meçam-se as palavras na altura de criticar os motores Diesel.

Quanto ao comportamento, senti falta de algo que muito aprecio em praticamente todos os carros do Grupo Volkswagen, o controlo dinâmico de chassis. Na sua ausência, o Arteon mostrou-se dinamicamente muito competente e com um nível de conforto igualmente adequado, mas falta-lhe a dose extra de filtragem e de adaptabilidade que o controlo de amortecimento variável

providencia. Considerando os 57 400 € que custa, dos quais 2 900 são opcionais, parece-me um bom investimento gastar mais 1 150 € e transformar por completo este belíssimo R-Line, que passaria a contar com outra subtilidade na hora de absorver todas as imperfeições do piso.

Se achas que os 150 cavalos não chegam – garanto-te que chegam – podes sempre optar pelo TDI de 200 cavalos. Mas se pertences ao grupo de pessoas que não pode nem ouvir falar do nome Diesel por causa disto e daquilo e de outras coisas que não sei quê e tal, então podes comprar um Arteon híbrido plug-in, ligeiramente mais barato, com 218 cavalos e uma autonomia eléctrica combinada de 56 quilómetros. Tenho a certeza de que é uma excelente opção, mas volto a dizer, goste-se ou não, a sigla TDI continua a surpreender (ou não...) com um pulmão sempre cheio, um funcionamento refinado e uns consumos aos quais é impossível ficar indiferente. **X**

FICHA TÉCNICA

Motor	2.0, gasóleo
Potência	150 cv/3000-4200 rpm
Binário	360 Nm/1600-2750 rpm
Transmissão	dupla embraiagem, 7 vel.
Vel. máx.	222 km/h
0-100 km/h	9,6 seg.
Consumo	5,8 l/100 km
Preço final	57.389 €





DS 3 CROSSBACK 1.2 PURETECH

COMO ESTE, NÃO HÁ OUTRO NO SEGMENTO

POR JOÃO ISAAC

Sou fã do que a então PSA, agora Stellantis, fez com a DS Automobiles, evoluindo a sub-marca que distinguia os Citroën mais luxuosos e requintados para uma marca independente, com uma postura assumidamente premium e que, pelo menos na minha opinião, conseguiu construir uma identidade muito própria. Este DS 3 Crossback é o mais pequeno dos modelos da marca que podes comprar, assumindo a inevitável postura SUV que a cada vez mais pessoas agrada, mas aqui com uma dose extra de estilo e classe, bem mais do que é normal encontrar em propostas deste género onde é quase sempre a robustez e uma falsa sensação de liberdade para o fora de estrada a falar mais alto.

CROSSOVER, SIM. DISTINTO, TAMBÉM

Aqui não. Aqui não há músculo. Há formas. Aqui quem manda é a referida classe. Este crossover é, por isso, inconfundível. O DS 3 aposta num design igualmente decidido, urbano, na moda, mas muito mais chique. E a verdade é que funciona. Há muita coisa a acontecer, na grelha, na iluminação, no desenho do segundo pilar, no tejadilho de cor diferente e até nos puxadores, embutidos nas portas quando não são necessários. Mas volto a dizer: tudo junto, funciona! Por dentro, apesar de ser o modelo de acesso à gama da DS, o "3" não esconde o carácter premium, apostando igualmente num desenho e arrumação muito própria de todos os elementos do habitáculo, bem

Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt

como utilizando materiais agradáveis ao toque onde realmente importa. Os bancos são muito confortáveis e a posição de condução é, para mim, das melhores do segmento. Isto porque gosto de me sentir baixo e com o volante bem próximo peito e o DS 3 Crossback, mesmo sendo um crossover, permite-o.

Atrás, não se pode esperar tanto conforto. O espaço é algo limitado em comprimento e o acesso ao banco traseiro também não é facilitado pelo "buraco" relativamente pequeno que a porta deixa quando a abrimos. Já lá sentado, este DS 3 fez-me recuar umas semanas até ao ensaio do Toyota C-HR, um modelo de segmento superior que, embora ofereça, obviamente, mais espaço, sofre do mesmo problema que este francês, a pouca luz natural que entra na parte de trás do habitáculo. A originalidade do design foi a prioridade, não o tamanho das janelas. Digo o mesmo que disse no ensaio ao Toyota: são opções. Quem preferir o conforto de mais luz e janelas grandes, não pode optar por um modelo com uma estética tão dinâmica e trabalhada.

Conforto, sim, foi a prioridade na altura de definir o acerto da suspensão e a escolha de pneus. O DS 3 Crossback não está preocupado em curvar com rapidez, está sim, preocupado em curvar em conforto e em absorver buracos e quaisquer outras imperfeições com eficácia. E consegue-o, quase sempre. Conduzir ou viajar a bordo do mais pequeno dos DS é uma experiência relaxante, ideal para acalmar aqueles dias mais atribulados durante a semana de trabalho. Mas se estiveres atrasado para o



trabalho e não houver mesmo volta a dar à pressa com que tens de chegar, fica a saber que o enérgico motor 1.2 PureTech de 130 cavalos não te vai desiludir. Responde muito bem, principalmente se seleccionado o modo de condução mais desportivo, mas com isso vêm, também, consumos mais elevados, valores que, mesmo em ritmo normal, gostaria que tivessem sido mais baixos, mas raramente vi a média acumulada no computador de bordo descer dos 7,5 l/100 km.

ELÉCTRICO, DIESEL E A GASOLINA, COMO ESTE

Talvez a caixa automática seja um pouco responsável pelo consumo demasiado alto que encontrei ou talvez eu seja o maior responsável, mas o que é certo é que a EAT8 é uma boa aliada para o conforto e facilidade de condução de um dos mais distintos crossovers de segmento B do mercado, ainda que lhe tenha que apontar alguma falta de fluidez nas passagens. Já me cruzei com esta transmissão inúmeras vezes e tenho ideia de que as passagens de caixa nunca foram tão notórias como neste reencontro com um modelo com ela equipado. Ainda assim, nada de grave.

No que diz respeito à gama, podes comprar o DS 3 Crossback com motor eléctrico, versão a que a DS chama de E-Tense, ou então com motor térmico, a gasolina, como este que testámos, ou Diesel, os sempre muito poupados BlueHDi. Se o 100% eléctrico não for opção para ti e as médias mais baixas dos Diesel não te fizerem assim tanta diferença, ficas bem servido com o PureTech de 100 cavalos. Anda menos, é certo, mas não só anda o suficiente, como é mais barato. Mas também digo, até podia ter 250 cavalos debaixo do capot. Se estás atrasado para o trabalho, vais chegar atrasado na mesma, garanto-te. **X**

FICHA TÉCNICA

Motor	1.2, gasolina
Potência	130 cv/5500 rpm
Binário	230 Nm/1750 rpm
Transmissão	automática, 8 vel.
Vel. máx.	200 km/h
0-100 km/h	9,2 seg.
Consumo	7,5 l/100 km
Preço final	37.850 €





HYUNDAI I10 N-LINE

SÓ LHE FALTA O BONÉ PARA TRÁS

POR RAFAEL ARAGÃO

Começo por dizer que gosto de carros pequenos. Se não precisares de transportar uma paleta de tijolos ou uma máquina de lavar a loiça, qualquer carro citadino ou compacto serve para 90% das tuas necessidades. Se queres testar se o carro que estás a pensar comprar tem espaço suficiente, compra um leitão assado e coloca-o disposto de várias maneiras no carro. Bagageira, banco de trás, lugar do condutor, etc. Atenção que este método não é, de todo, científico, mas assim sempre ficas com um leitão assado que terás de comer, o que é positivo. Chamas os amigos e faz-se uma festa.

Naturalmente, os outros 10% que faltam são os que quase sempre determinam o carro que compramos. “Ah, porque um dia vou precisar de espaço para as crianças”. “Porque um dia vou levar muita bagagem”. “Porque um dia vou querer ir ao IKEA e preciso de trazer muitas almôndegas”. Enfim, já todos passámos por

isso. A verdade é que, ao comprar carros maiores, estamos a perder uma boa parte da experiência de condução: a de conduzir um carro pequeno.

E conduzir um carro pequeno tem a vantagem de ser sempre fixe, independentemente do motor ou capacidade dinâmica do carro. Parece sempre que vamos rápido, são super ágeis e, no fim do dia, por serem mais leves, consomem, à partida, menos combustível. Especialmente se tiverem um motor pequeno, como este Hyundai i10 N-Line. O consumo neste ensaio andou entre os 5,5 e o 6,5 litros aos 100 km.

N...LINE?

Como o nome indica, este i10 não é um puro N. Tem uma estética um pouco mais interessante que o normal, o interior tem o volante do N – muito bom – e a manete da caixa de velocidades também. E, depois, tem

um motor de 3 cilindros, 1 litro, turbo, com 100 cavalos e 172 Nm de binário. Nada mau para um citadino. Para ser um verdadeiro N, teria de receber um pouco mais de atenção no chassis e o motor teria de ir para uns 150 cavalos. Já estou a imaginar a maravilha que seria. Se este como está já é fixe!

Mas não é por não ser um N que deixa de ser divertido. Podia ser o i10 normal que também o seria. É ágil em cidade. Conduz-se super bem. Por ser pequeno cabe em qualquer lado e nunca estamos preocupados com as suas imediações. É claro que não tem as vantagens de um carro maior, familiar compacto ou SUV, mas para o dia-a-dia é ótimo.

Continua com um bom bater de porta – o teste máximo à competência qualitativa de qualquer carro – porque, depois do design, é a próxima impressão que temos do carro. O abrir e fechar a porta. Pode ser um carro espectacular, mas se depois tem um bater de porta meio “chapa com chapa” e não transmite uma sensação de hermeticidade a coisa parece que fica assim meio “meh”.

Não me vou focar muito no comportamento dinâmico. O carro anda bem, se acelerarmos ele ganha andamento, faz o barulho característico do 3 cilindros, mas facilmente conseguimos andar rápido. A curvar, apesar das jantes bonitas, nota-se que não é um N, daí o “Line”. Curva de forma normal, sem nenhum apelo desportivo, mas isso parece que adiciona ao seu charme. Consegue divertir-nos sem ser preciso ir demasiado “longe”. Só por isso já merecia o símbolo N.

Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt



PREÇO E ASSIM

O Hyundai i10 custa a partir de 13 mil euros. Para esta versão N-Line é necessário ir até aos 15.430€. Apesar de pequeno, o i10 traz bastante. Sistema de segurança como a travagem de emergência autónoma e o alerta de fadiga, um ecrã touch de 8 polegadas com um bom sistema de infoentretenimento, integração com smartphone, ficando apenas a faltar a câmara traseira. Não é um grande problema, porque como o carro é pequeno, controlam-se bem as distâncias, mas dava jeito. Ainda assim, por pouco mais de 15 mil euros, é um carro com um design muito fixe, um motor capaz de divertir e de bons consumos se andarmos com calma e que consegue transportar, na boa, um leitão assado. **X**

FICHA TÉCNICA

Motor	1.0, gasolina
Potência	100 cv/4500 rpm
Binário	172 Nm/1500 rpm
Transmissão	manual de 5 velocidades
Vel. máx.	185 km/h
0-100 km/h	10,5 seg.
Consumo	6,0 l/100 km
Preço final	15.430 €





NISSAN JUKE ENIGMA

NADA A ESCONDER, NO ENTANTO

POR JOÃO ISAAC

Voltei a encontrar-me com o Juke e ainda mais do que seu design arrojado – nesta segunda geração, a meu ver, muito mais bem conseguido, em especial nesta nova versão Enigma, ainda mais distinta – voltei a ficar impressionado com o dinamismo da sua condução, qualidade que partilha com as suas inconfundíveis linhas. O novo Juke não consegue, mesmo que o quisesse, esconder essa dinâmica, esse bom casamento entre a estética e as sensações que transmite a quem o conduz.

Começando pelo exterior, e como já tive oportunidade de referir no meu primeiro ensaio ao novo Juke, acho tremenda a evolução visual que a Nissan aplicou no seu mais pequeno crossover. Igualmente irreverente, mas a meu ver mais consensual, um compromisso que, teoricamente, é difícil de atingir, mas que aqui foi conseguido com grande sucesso. Pelo menos essa é a minha opinião. E para destacar ainda mais o seu Juke, a Nissan assina esta versão com a designação Enigma, aplicando

jantes pretas de 19 polegadas e autocolantes com padrão específico nos perfis do tejadilho e retrovisores, assinatura “Enigma” nos pilares C e consola, bem como estreado, a nível de oferta, a compatibilidade com a função Amazon Alexa.

ESCOLHER O MOTOR É FÁCIL

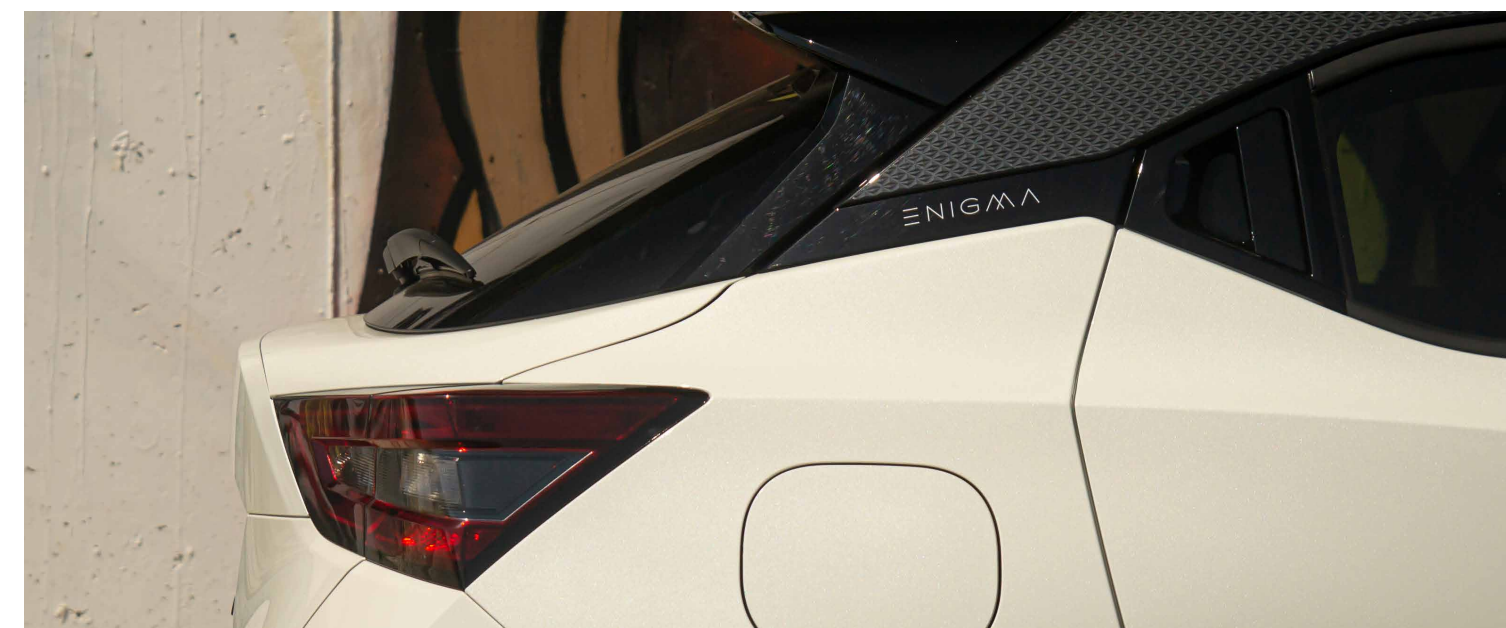
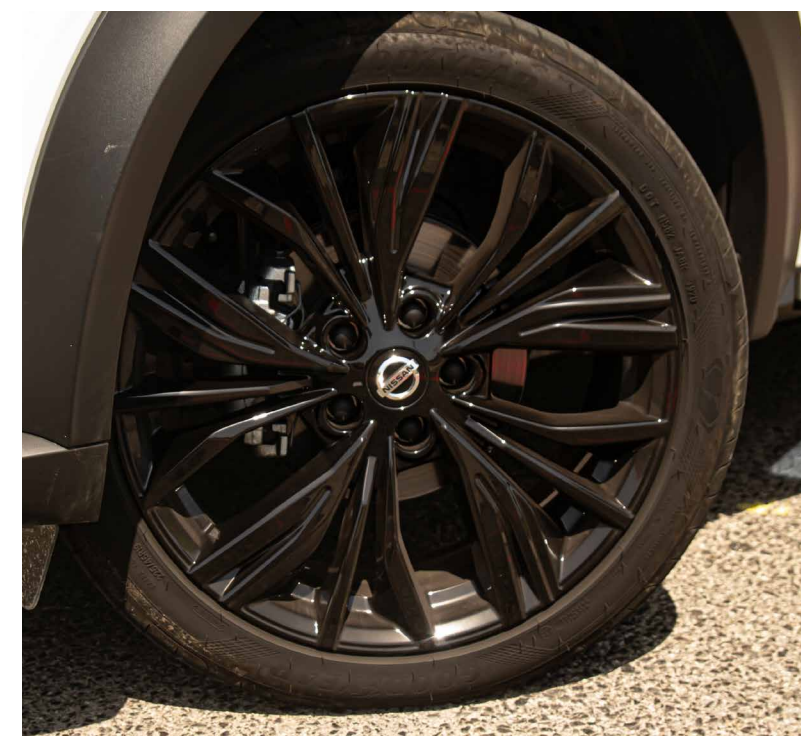
Voltando à condução, importa voltar a referir que o Juke dispõe agora de uma única motorização, a gasolina, mas igualmente que essa curiosidade está longe de ser um problema ou limitação. O 1.0 Turbo de três cilindros pode ser pequeno em tamanho, mas não o é em pulmão, mostrando-se enérgico e com desempenho mais do que suficiente para “brincar” com a agilidade do chassis do Juke, crossover que, não sendo um desportivo, é um excelente exemplo de como um moderno SUV pensado para o dia-a-dia na cidade também pode ser divertido. Quanto a números debaixo do capot, são 114 cavalos de potência e 200 Nm de binário. Para este

segundo ensaio com o Juke, testei-o equipado com uma caixa manual de 6 velocidades, bastante mais agradável do que a automática com que me estreei com esta nova geração. Ainda assim, curiosamente, consegui uma média de consumo ligeiramente mais baixa dessa vez (6,8 l/100 km), tendo devolvido este Enigma com 7,2 l/100 km registados no seu computador de bordo. Ainda ao volante, tenho de destacar a posição de condução. Não gosto de me sentir demasiado alto e o Juke permite essa configuração, mais baixa, mesmo sendo um crossover com a sua postura ligeiramente elevada. A visibilidade à boa graças aos finos pilares A e só não é melhor devido aos grandes retrovisores logo ali ao lado.

UM ENIGMA POR 22.850 €

Para os passageiros de trás, e considerando a minha altura de 1,8 metros, gostei do acesso facilitado pela ampla abertura das portas, bem como dos quatro dedos de folga para joelhos e três para a cabeça que encontrei assim que me sentei no banco traseiro. Lá atrás, não gostei das janelas demasiado pequenas (embora os vidros desçam praticamente na sua totalidade), nem do assento do banco, que me pareceu demasiado curto para suportar, em conforto, as pernas nas viagens mais longas. O túnel central é baixo e permite usar o lugar central, mas como é hábito em modelos de segmento B – bem como acima deste – o Juke não tem largura suficiente para os ombros de três passageiros, sendo aconselhável apenas para trajectos curtos.

Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt





A bagageira tem 422 litros de capacidade e dispõe de um prático fundo amovível. Para além desta versão Enigma, a Nissan propõe o seu Juke em seis níveis de equipamento, com os preços a iniciarem-se nos 19.380 € da versão de acesso, Visio, a única que não pode estar associada à caixa de dupla embraiagem de 7 velocidades, opção que custa sempre 1.600 €. Já este Enigma de caixa manual é proposto por 22.850 €, o que me parece um valor bastante justo por uma versão que, ainda que ligeiramente, se destaca dos demais Juke graças a alguns elementos específicos. Apesar do bom espaço disponível no banco traseiro, esta não é a proposta mais confortável do segmento para quem lá viaja. O consumo de

combustível também não é referencial, sendo difícil descer dos 7 litros em circuito misto. Por outro lado, não faltam argumentos ao Juke e não posso não destacar o design – ainda que seja um argumento subjectivo – bem como o seu comportamento dinâmico que combina uma direcção rápida e um eixo dianteiro muito competente com uma óptima sensação de agilidade em curva. E volto sempre ao mesmo, bem sei, mas até um crossover de segmento B, sem quaisquer aspirações desportivas, pode e deve ser divertido de conduzir. O Juke é e muito. **X**

FICHA TÉCNICA

Motor	1.0, gasolina
Potência	114 cv/5000 rpm
Binário	200 Nm/3000 rpm
Transmissão	manual de 6 velocidades
Vel. máx.	180 km/h
0-100 km/h	10,7 seg.
Consumo	7,2 l/100 km
Preço final	22.850 €



VOLKSWAGEN GOLF GTE

ELÉCTRICO

DESPORTIVO,

MAS SÓ UM POUCO

POR RAFAEL ARAGÃO

Das três versões GT, o VW Golf GTE, híbrido plug-in é, talvez, a mais interessante. Pelo menos, para mim, que ainda não andei com as outras. Mas do que pude atestar – e dado o paradigma ambiental – é a que faz mais sentido.

É MAIS OU MENOS

Mais ou menos desportiva e mais ou menos ecológica. Há versões desportivas GT do VW Golf para todos os gostos. A GTD, a gasóleo, para quem faz muitos quilómetros, a GTI, a gasolina, para quem quer uma experiência de condução mais “pura” e a GTE, híbrida recarregável, para quem quer uma solução que anda ali entre as outras duas. É eficiente, porque a autonomia eléctrica permite fazer uns 50 quilómetros 100% eléctricos e o modo híbrido ajuda a baixar os consumos

quando não há carga suficiente na bateria. É dinâmica q.b. porque o motor térmico de 1.4 litros, turbo, juntamente com o motor eléctrico, criam uma potência combinada de 245 cavalos, o que já é considerável. O chassis é bastante bom, com uma afinação mais desportiva da suspensão e com umas jantes de 18 polegadas que permitem enfrentar as curvas e as acelerações com mais coragem.

Não vamos ter a resposta mais dinâmica de todas porque nota-se que a electrónica e os sistemas de gestão do motor e caixa pendem mais para a eficiência do que para a condução. É normal! Isto é um carro que se pretende ecológico. Mas também se nota que foi “salpicado” com uns pozinhos de GT (até porque existe a versão híbrida plug-in sem ser GTE, por cerca de menos 3.500 €).

ENTÃO QUERO O “NORMAL”?

Vou ser honesto. Sim. Se queres um híbrido recarregável muito competente, eficiente e cheio de qualidade, então deves escolher o VW Golf TSI eHybrid. São 204 cavalos de potência combinada e uma afinação ainda mais focada na eficiência. A VW anuncia quase 80 km de autonomia em cidade. E fá-los!

Agora, se queres um pouco mais de desportividade, ter aquela mística GT, um aspecto mais desportivo e uma experiência de condução ligeiramente melhor, então escolhe o GTE. Eu, pessoalmente, escolhia esta opção. Não te consigo dizer se é menos confortável do que a versão normal, porque ainda não andei com ela, mas posso dizer-te que, no dia a dia, o GTE é bem confortável. Nas lombas nota-se que a suspensão está afinada mais para a rigidez, mas a rolar na estrada, mesmo com irregularidades, o conforto é notável.

Ao nível das prestações, os 40 cavalos a mais e a afinação notam-se. A velocidade máxima é de 225 km/h face aos 220 da versão normal. Não muito, portanto. Mas no sprint ganhamos 0,7 segundos. Passamos de 7,4 para 6,7 segundos dos 0 aos 100. Bem bom.

Clica [aqui](#) para veres o vídeo do ensaio ao Volkswagen Golf GTI.





E A QUALIDADE?

Isso está garantido. A Volkswagen sabe fazer carros. E sabe fazê-los para quem gosta deles. Especialmente no Golf. A marca sabe que quem compra um Golf quer um carro daqueles a sério. Daqueles que é suposto serem bons e serem-no na sua mais tradicional concepção. Nada de crossovers e SUV. Um bom hatchback à moda antiga... mas super moderno.

Um interior que transpira futuro mas ao mesmo tempo nos dá uma sensação de familiaridade. Tudo está no sítio onde é "suposto", mesmo que seja um ecrã touch enorme, não haja botões físicos e tenhamos de andar a controlar o volume o ar condicionado a deslizar o dedo de um lado para o outro. É chato ao início mas é uma questão de hábito. Os comandos no volante, com resposta háptica de vibração, são fáceis de utilizar e ajudam à sensação futurista.

A qualidade dos materiais é boa e a construção também. A consola central – que reúne os controlos da caixa, travão de mão e ignição – é que podia ter uma sensação um pouco melhor, algo que é transversal a todos os modelos do grupo. Mas é má? Nada disso.

A ergonomia foi bem pensada e tudo está à distância certa. Os bancos são assim mais em jeito de bacquets – algo que é exclusivo da versão GTE – e dão um bom suporte lateral. O volante tem um toque muito premium e a posição de condução é ótima e fácil de encontrar. De resto, tem os sistemas de segurança que já são um standard na indústria – e ainda bem – juntamente com faróis LED Matrix, emparelhamento com smartphone via wireless, diferencial electrónico (que ajuda à condução mais dinâmica), câmara multi-funções, entre muitas outras coisas.

CONCLUSÃO

Este VW Golf GTE é uma opção muito boa tendo em conta o que traz, a sua mecânica híbrida plug-in, o aspecto visual e a relação preço-qualidade. Um motor térmico de 1.4 litros ajuda, naturalmente, a reduzir os impostos, e juntamente com a autonomia eléctrica de cerca de 50 km está aqui uma solução muito boa se procuras uma mobilidade mais ecológica sem perder totalmente a desportividade que um Golf com as siglas GT deve ter. O preço é a partir de 41.532€ para particulares e 27.490€, chave na mão, para empresas. **X**

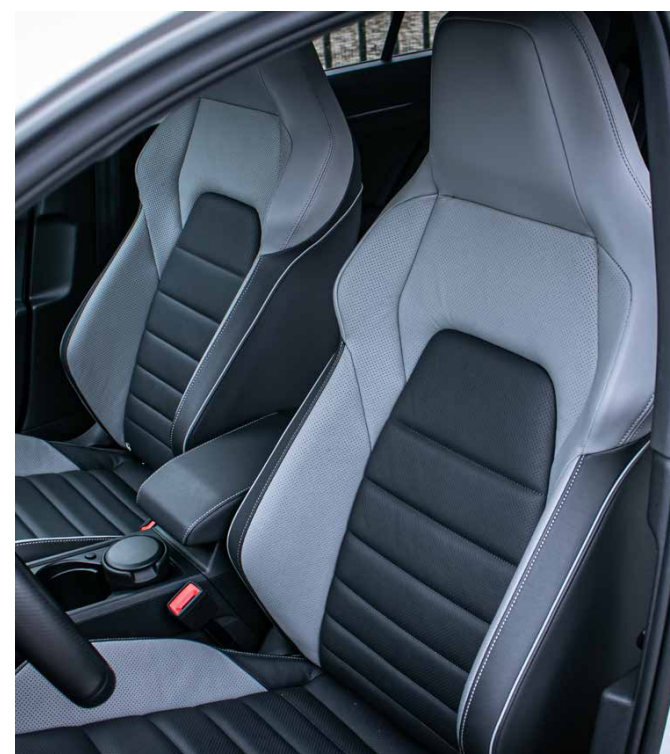


FICHA TÉCNICA

Motor	1.4, gasolina+eléctrico
Potência	245 cv/n.d. rpm
Binário	400 Nm/n.d. rpm
Transmissão	dupla embraiagem, 6 vel.
Vel. máx.	225 km/h
0-100 km/h	6,7 seg.
Consumo	4,6 l/100 km (híbrido)
Preço final	46.633 €

Artigo e galeria completa em

www.agaragem.pt





CUPRA FORMENTOR 1.5 TSI

UM CARRO SIMPLESMENTE INCRÍVEL

POR RAFAEL ARAGÃO

Incrível? Não tenhas dúvidas! E se não acreditas em mim – errado, mas percebo – vai a um stand Cupra, faz um test drive e comprova-o tu mesmo. Mas só vais perder tempo! Quer dizer, não vais, porque conduzir um Formentor nunca é uma perda de tempo. Devem contar-se pelos dedos de uma mão os carros novos, à venda ao dia de hoje, que entram na categoria de carros incríveis e quase perfeitos. Ora aqui está um bom tema para um Desafio Garagem. Equipa, que vos parece?

E digo incrível porquê, não é verdade? Boa questão. É claro que todas as adjectivações aplicadas a um carro são subjectivas. Depende de pessoa para pessoa. Do seu gosto, das suas necessidades, do quão parvas

têm de ser para não perceber o quão incrível é este carro... Epá, desculpem-me. Deixei-me levar. Depende de muita coisa, mas para mim, dentro das características que valorizo num carro, o Cupra Formentor encaixa que nem uma luva.

DESIGN

Comecemos por aqui. O carro é lindo! Tem uma proporção excelente e, embora seja meio crossover – que eu até nem gosto muito – foi feito com esse intuito em mente. Não foi um carro que tem variantes, sendo uma delas o crossover. Não. Foi feito assim de propósito e com muita atenção. E das duas, uma: ou levou muito tempo a fazer, com muito cuidado nas várias iterações do desenho, ou saiu assim à primeira. É uma característica

dos carros belos. Ou são pensados à exaustão ou são tiradas de génio. Either way, saiu brilhante. E se querem mais credenciais, não só ganhou o prémio Desportivo do Ano em Portugal, como ganhou também o Red Dot Award, internacional, para melhor design de produto.

FUNÇÃO

Mas nem só de beleza vive o homem... nem a máquina. “Tá bem” que é muito bonito, mas se não for bom, só serve de pisa-papéis. E ter um carro como pisa-papéis, não só é parvo, como não é nada prático. Usem uma panela, ou assim.

O Cupra Formentor também é prático. Podes estar descansado. Não que o vás comprar porque é prático, mas é, pronto. Tem espaço para 4 pessoas com bastante conforto e uma 5ª, ao centro, menos confortável mas capaz de uma viagem menos longa. Ao nível da arrumação, podes esperar o mesmo que num Seat Leon, com o qual partilha o interior. Não tem imensa arrumação mas não vais sentir falta de espaço. Uma ou outra vez vais praguejar porque não te cabe uma garrafa de litro e meio, mas a culpa é tua por teres comprado uma garrafa tão grande. Mas vais acampar ou o quê?!

A bagageira é suficiente para o dia-a-dia e ficamos por aqui. Não é necessário mais para o quotidiano. Se precisas de mais, o que tu queres não é um carro, é um furgão. E não te ponhas com ideias de colocar coisas no tejadilho. Se era para isso não compravas um carro tão giro... e já não tens idade para andar de licra aos domingos numa bicicleta.

COMPORTAMENTO

Se queres um Cupra Formentor para uma condução dinâmica, opta pela versão VZ, com 310 cavalos e tração às 4. Ou a versão VZ5, com o 2.5 litros de 5 cilindros, o “mini V10” de 390 cavalos. Mas isto não significa que as versões menos potentes não são divertidas. São! Mas não esperes acelerações incríveis e muitos “g” nas curvas. São divertidamente normais. Este 1.5 litros, turbo, com 150 cavalos e caixa DSG serve para o dia-a-dia, com calma até faz consumos abaixo dos 7 litros aos 100, mas também acelera se for preciso. Mas o que espanta nem é isso. É mesmo o chassis. O carro transmite uma sensação incrível. Sentimos o carro, as curvas, as sensações, e tudo isso sem perder conforto. A direcção é super directa – embora pudesse ser um pouco mais – e comunica bem. Não é um



diálogo intenso, mas nunca nos sentimos desligados do carro.

E acho que até o próprio design do carro ajuda. Gostei tanto deste carro que me senti ligado a ele de forma quase espiritual. Conduzir este Formentor foi o mais próximo que estive de ter uma armadura do Iron Man. Sem a parte irritante do mordomo virtual, embora se não tiveres cuidado nas conversas dentro do carro, ele lembra-se de te perguntar o que queres. "Hola! Hola!" é uma expressão que não deves dizer. Estes sistemas até são capazes de estar melhor, mas ainda não me convencem.

Concluo dizendo que este é, provavelmente, o meu carro favorito. Preenche todas as caixinhas. O motor provavelmente seria o híbrido plug-in de 204 cavalos, mas se tivesse de ser este também não ia mal. O híbrido é que acho que está mais dentro das minhas necessidades. É 5.000€ mais caro do que os 36.000€ deste 1.5 TSI DSG, é certo. Ainda assim, adorei o carro e dou toda a razão ao júri do carro do ano. Que carrão! **X**

Artigo e galeria completa em
www.agaragem.pt

FICHA TÉCNICA

Motor	1.5, gasolina
Potência	150 cv/5000-6000 rpm
Binário	250 Nm/1500-3500 rpm
Transmissão	auto., dup. emb. de 7 vel.
Vel. máx.	203 km/h
0-100 km/h	8,9 seg.
Consumo	7,0 l/100 km
Preço final	36.000 €





LEXUS NX 300H

SAI VELHO, ENTRA NOVO?

POR RAFAEL ARAGÃO

Como em tudo na vida, o tempo trata de substituir o que é velho – ou, neste caso, desactualizado – por algo novo, fresco e pronto para dar continuidade ao seu propósito. Ainda assim, apesar do novo Lexus NX parecer incrível – especialmente por dentro, onde foi bastante modernizado – o que ainda cá anda é muito bom. Aliás, se não fosse, não era um dos modelos mais vendidos da marca na Europa.

Desde o lançamento em 2014, já vendeu mais de 170 mil unidades, grande parte delas para novos clientes da marca, o que é um indicador de que é um modelo importante para captar clientes. Sabemos que as marcas japonesas tendem a levar o seu tempo para actualizar os carros. Por duas razões, creio: primeiro, porque faz parte da sua cultura. A calma, o evitar excesso e desperdício. Depois, porque fazem bons produtos. E se são bons,

porque razão estar “sempre” a actualizá-los? As marcas europeias faziam isso há uns 30 ou 40 anos. Agora não. É óbvio que a razão é económica. Perceberam que os clientes não se importam de trocar de carro para um mais moderno e actualizado. Especialmente nas frotas, com as empresas a trocarem de carro a cada 4 anos para aproveitar a depreciação de activos para fiscalidade. Atenção! Eu estou para aqui a falar mas se calhar até faria igual. Mas acho que a compra de um carro tem muito de emocional, por isso quando se encontra um que se goste, mas goste mesmo, acho que o devemos manter.

E O LEXUS?

Sim, vamos ao assunto que vos traz aqui. O teste ao Lexus NX 300h. Sinto, hoje, o mesmo que senti das outras vezes que o testei ao longo dos últimos anos. É um carro muito

bom. Que vai durar muitos anos e que nos dá uma sensação de luxo e qualidade muito alta. Não é o carro mais caro, nem mais luxuoso, mas tem um compromisso muito bom entre conforto e qualidade, sem esquecer da motorização. Motorização, essa, que se vê logo que é feita para o grande mercado da Lexus: os EUA. Motores com muita cilindrada pagam muito imposto e, mesmo com a tecnologia híbrida, as emissões e consumos ainda são consideráveis. Quer dizer, para um carro com este tamanho, com um motor a gasolina com 2.5 litros a fazer consumos entre os 7 e os 8 litros/100 km e com uma grande parte do trajecto em cidade, não é nada mau. Mas podia ser melhor. Isto é algo que, por exemplo, o novo NX já vai abordar. Será o primeiro Lexus com um motor híbrido recarregável. Para as voltinhas na cidade já vai ser muitíssimo mais eficiente (se o carregarmos, claro). Isso, juntamente com o motor térmico – que é bastante eficiente – para fora da cidade, faz desta uma opção muito viável quem procura um carro com um nível de qualidade e conforto acima.

MAS, E O ACTUAL?

Lá estou eu a perder-me. Desculpa. O actual é bom, como tinha dito. Tem um rolar muito confortável, embora a direcção seja um pouco mais pesada do que aquilo que eu acho que o seu tipo de cliente procura. Os materiais são de qualidade e a montagem é irrepreensível. Vai durar muito tempo sem dar chatices. Quanto à arrumação, embora a bagageira não seja gigante, tem espaço e poucas serão as vezes em que sentirás falta dele. Ainda por dentro, temos uma



Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt



consola mais tradicional, com botões – boa! – embora já se note a idade. Acho que são muitos botões, também. Aqui, acredito que o cliente queira isso. Normalmente são de uma geração que está habituada a botões e que, depois de saber onde estão, vai gostar dessa facilidade. Quanto ao motor, não esperes uma coisa super dinâmica. Nada disso. É um motor que se for preciso puxa um pouco, mas onde é bom é a rolar, sem pressas. Ganha andamento e a suavidade com que rola é incrível. A posição de condução é boa, alta como se espera de um SUV, mas sentimo-nos “no sítio”. O volante é o seu ponto mais fraco. Eu, cá para mim, enquanto não chega o novo, faria o seguinte: ofereçam a todos os clientes que queiram o NX o novo volante. É só trocar uns parafusos e fios e ficava tão melhor. Até porque, no geral, este carro não é assim tão diferente do novo. Por fora, então, continua tão actual como no primeiro dia. O preço para esta versão 300h de tracção dianteira com o nível de equipamento Special Edition é de 64.700€.

FICHA TÉCNICA

Motor	2,5, gasolina+eléctrico
Potência	197 cv/h.d. rpm
Binário	n.d.
Transmissão	automática, do tipo CVT
Vel. máx.	180 km/h
0-100 km/h	9,2 seg.
Consumo	7,9 l/100 km
Preço final	64.700 €



ADAC OPEL e-RALLY CUP

POR JOTA PÉ

E A PARTIR DAQUI NADA SERÁ COMO DANTES!

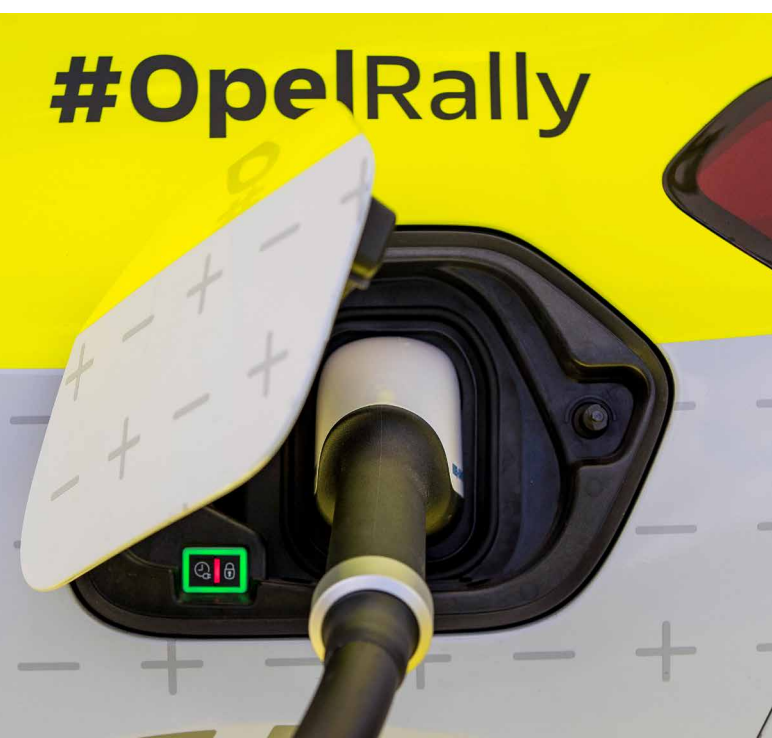
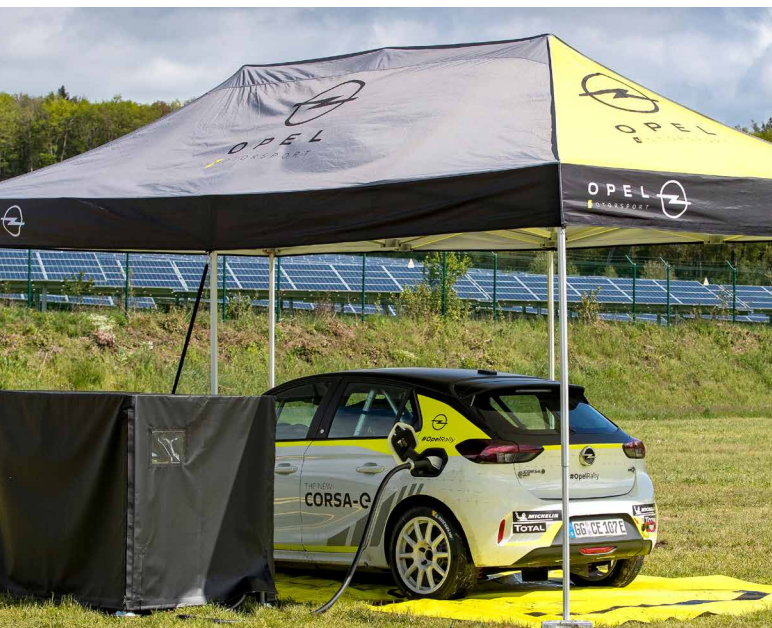


Já não há volta a dar! A electrificação dos ralis já começou e chegou com assinatura da Opel. Numa altura em que os escalões máximos da disciplina ainda só falam de hibridização para 2022, a marca de Rüsselsheim já se encontra uns quantos passos à frente da concorrência, tendo arrancado neste mês de Junho de 2021 aquele que é o primeiro troféu monomarca eléctrico do mundo: a ADAC Opel e-Rally Cup.

O pontapé da saída – estes jargões são fantásticos, numa altura em que o país tem os olhos postos na Selecção e no Euro2020 – foi dado no fim-de-semana passado quando 13 equipas, em representação de cinco países (Alemanha, Áustria, França, Holanda e Luxemburgo), se apresentaram à partida do ADAC Rallye Steweder Berg, evento promovido a jornada inaugural de uma temporada que – se a pandemia deixar – irá ter mais 6 provas, ou eventualmente 7, se se conseguir a recolocação daquele que deveria ter sido o primeiro rali do calendário, inicialmente apazado para o início de Maio, mas adiado pela (des)evolução da COVID-19. Naturalmente que se tratando de uma copa monomarca, todas contaram com os préstimos do novíssimo Opel Corsa-e Rally de 100 kW (136 cv), imprimindo um ritmo eletrizante, no sentido mais amplo do termo, nas exigentes classificativas de asfalto da região de Lübbecke. Possui o mesmo tipo de bateria do automóvel de série, com 50 kWh de capacidade, acumulador que lhe permite uma autonomia de 337 km, entretanto otimizada para a competição por acertos na gestão eletrónica do sistema de motorização, permitindo aos pilotos



Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt



optar entre três modos de funcionamento diferentes: Competição, em que o sistema debita a potência e binário máximos; Chuva, modelando a curva de binário para melhorar a tracção em pisos escorregadios; e Eco, de poupança de energia, usado nas ligações entre as especiais de classificação.

UM LEQUE DE SOLUÇÕES NUNCA VISTAS NO UNIVERSO DOS RALIS

Naturalmente que o factor novidade e o tipo de energia necessária para alimentar os Corsa-e, em alternativa os tradicionais combustíveis fósseis usados até ao presente, obrigaram a que a organização do troféu tivesse de encontrar uma série de soluções inéditas e se rodeasse de um vasto conjunto de parceiros especializados na matéria. Entre as novidades destacam-se não só essa necessária infraestrutura de carregamento, como a própria sonoridade dos pequenos Corsa-e Rally.

Começando pelo conceito do barulho, a Opel equipou o seu Corsa-e Rally com um sistema de som especial que o torna audível na estrada, para que espectadores e comissários de prova se apercebam da sua aproximação, nomeadamente nos troços especiais cronometrados. Conta com dois altifalantes à prova de água, colocados à frente e atrás, conceito inspirado no mundo náutico, cada um com 400 watts de potência máxima de saída, potencial sonoro gerado por um amplificador que recebe os sinais da sua própria unidade de controlo, vulgo “caixa negra”, e que opera com um software específico, convertendo os dados do veículo, nomeadamente as faixas de regime e a velocidade, tornando audíveis as rodas em movimento. O volume pode ser ajustado em dois níveis: um modo mais Silencioso para as vias públicas e um volume de Competição, elevado ao máximo durante as especiais cronometradas.

“A nossa intenção não foi simplesmente simular o som de um motor a combustão, mas sim criar um som eléctrico único, que se adequasse ao projecto”, comenta Jörg Schrott, Diretor da Opel Motorsport. “Estamos satisfeitos com o resultado obtido e acreditamos que a sonoridade vai também vai agradar ao público durante a especiais cronometradas, embora seja um som deliberadamente diferente do de um carro de ralis tradicional com motor de combustão.”

O conceito, até ao passado fim-de-semana inédito, está repleto de inovações e uma



delas é a infraestrutura de carregamento móvel, uma solução sustentável, que abdica da utilização de geradores, mas que se mostra igualmente potente, flexível e fácil de utilizar, a fim de estar à altura de satisfazer as elevadas exigências de um rali. Aqui prevaleceu a solução móvel dos alemães da eLoaded, recorrendo à energia da rede pública, de média ou baixa tensão, distribuída às unidades de carregamento através de um DCBus, reduzindo-se, significativamente, as perdas de energia entre a rede e a ficha de carregamento dos Corsa-e Rally. Garante-se uma potência máxima de 2,0 megawatts, em 18 pontos de carregamento, distribuídos pelas tendas das Assistências de cada viatura participante na competição, alimentando-se cada veículo com um máximo de 140 kW, podendo os Opel Corsa-e Rally ser carregados a um máximo de 100 kW de corrente contínua. As suas baterias de 50 kW/hora carregam-se a 80% em cerca de 30 minutos, confirmando-se que, mesmo durante uma assistência rápida, os carregamentos entre os troços cronometrados não revelou quaisquer condicionamentos.

“A selecção de uma infraestrutura de carregamento adequada às necessidades da ADAC Opel e-Rally Cup foi um processo muito elaborado, que demorou o seu tempo”, explica Jörg Schrott. “A infraestrutura de

carregamento móvel da eLoaded revelou-se, claramente, o melhor conceito, pelo que juntos desenvolvemos um sistema sustentável, potente e flexível”.

E A ESTREIA VITORIOSA NA ALEMANHA FESTEJOU-SE EM FRANCÊS

Para os anais da história, daquele que é o primeiro troféu monomarca do mundo realizado com automóveis eléctricos, ficou registada a vitória da dupla francesa Laurent Pellier / Thierry Salva, da equipa Saintéloc Racing. Liderando o rali de fio a pavio, venceram 6 das 8 Especiais Cronometradas, impondo-se por 33,1 segundos aos austríacos Luca Waldherr / Claudia Dorfbauer, eles que, por sua vez, deixaram os alemães Max Reiter / Lina Meter a 41,3 segundos.

Entre os participantes constava Timo Scheider, outrora duplo campeão do DTM (2008 e 2009) e também ex-piloto de fábrica da Opel. Estreando-se no mundo dos ralis com esta absoluta novidade eléctrica e aqui navegado por Tobias Braun, Scheider evoluiu gradualmente a cada classificativa disputada, vindo a terminar num impressionante 5º lugar, a apenas 7,2 segundos dos seus conterrâneos Alexander Kattenbach / Ann Felke, eles que, por sua vez, ficaram a 9 décimos de segundo do lugar mais baixo do pódio.



Totalizando 77,32 km cronometrados, das tais 8 Especiais, o ADAC Rallye Stemweder Berg viu 8 Corsa-e Rally atingirem o seu final do rali. Do lado dos abandonos, um deveu-se a acidente, três a problemas com as caixas de velocidade e o último por um problema técnico não identificado.

Jörg Schrott era, assim, alguém muito satisfeito no final do rali. Para o Director da Opel Motorsport, “a ADAC Opel e-Rally Cup teve uma estreia em grande. O Corsa-e Rally revelou uma performance brilhante, registando tempos impressionantes, com um plantel com andamentos muito próximos. A infraestrutura de carregamento também correspondeu às nossas expectativas, garantindo que o rali decorresse sem problemas. Estamos muito satisfeitos, mas isso não significa que estejamos mais confortáveis. Pelo contrário, aprendemos muitas coisas novas e continuaremos a trabalhar arduamente na otimização dos detalhes”.

Igualmente presente esteve Volker Strycek, lendário piloto de competição da Opel, que conduziu o “Carro 0”, levando ao seu lado diversos convidados VIPs, saindo à frente do pelotão de 13 equipas que quiseram dar ao Corsa-e a sua primeira vitória de sempre no mundo dos ralis. Como se disse acima, esse feito falou francês em terras germânicas!

Acrescente-se que a copa da Opel usou 8 das 12 classificativas do rali principal, pontuável para o Campeonato da Alemanha de Ralis. Até ao ponto que é possível comparação – o final da Especial nº 3, o melhor dos Corsa-e Rally tinha um tempo acumulado de 24 minutos e 54,6 segundos, enquanto o melhor dos Corsa Rally4, da categoria RC4, somava 23 minutos e 53,6 segundos! A partir daí, a copa eléctrica da Opel não pôde cumprir um total de 4 troços, pelo que a comparação torna-se impossível. Mas dá para pensar num potencial equilíbrio de andamentos quando, um dia, todas as energias – eléctricas e térmicas – puderem coexistir na totalidade de um rali!

Resta referir que a estreia do Opel Corsa-e Rally aconteceu no último fim-de-semana de Maio, no Rallye du Touquet, pontuável para o Campeonato de França de Ralis de Asfalto. Cumprindo-o como “Carro 0”, não há, também e por isso, tempos registados, nem hipóteses de fazer comparações com outras categorias, mas os responsáveis do novo troféu eléctrico mostraram-se satisfeitos, não só pela forte performance ali demonstrada,



como pela fiabilidade, cumprindo-se, sem problemas de maior, os 131 km de especiais cronometradas.

Voltando à ADAC Opel e-Rally Cup 2021, há agora um intervalo até ao dia 7 de Agosto, quando tiver lugar o Rallye Holsten, seguindo-se a única transposição das fronteiras alemãs até à República Checa, para se correr o Rally Barum (27 a 29 Agosto) pontuável para o Europeu de Ralis. Seguem-se os ralis Reifentritter Hinterland (18 Setembro), Wartburg (2 Outubro), 3-Städte (15/16 Outubro) e Sachsen (28 a 30 Outubro). No calendário está por recolocar o Rallye Sulingen, que estava inicialmente agendado para o início de Maio e que não se sabe se voltará ao calendário desta Temporada 1 da inédita copa eléctrica. X

**O “MEU” INESQUECÍVEL
106 RALLYE
NOS 30 ANOS DO
PEUGEOT 106**

POR JOTA PÊ



Os aniversários não param de se suceder. É tanto bolo & champagne que qualquer dia o pessoal não desfila, rebola! Uma das próximas festividades acontecerá a 12 de Setembro próximo, quando o Peugeot 106 cumprir 30 anos de vida, e que vida!!! O Musée de L'Aventure Peugeot já prepara uma exposição temática dedicada àquele que foi o primeiro automóvel da "Geração 6" da marca de Sochaux, desenvolvido para alargar a oferta entre os pequenos cidadãos, num segmento B que, no início dos anos 90, representava mais de um terço do mercado europeu.

Foi, à altura, apresentado como "uma esfera de simpatia envolta em sorrisos e vestida com encanto", ou como um "concentrado de elegância", mas eu que com ele privei de muito perto chamo-lhe mais "um adorável leãozinho endiabrado", ou "um peso pluma nervosinho, com genica para dar e vender"! Porquê? É só ler o que se segue...!

EU, O 106 RALLY E O "VINHO DO PORTO" DE 1993

Ainda há cerca de um mês que se correu cá o Rali de Portugal 2021, vindo-me à memória – e sim, eu já sou antigo...! – a época em que havia chegado ao sector automóvel, ainda muito longe dos actuais processos digitais e de envio online de textos ou fotografias, quando a coisa, neste último caso, ainda se fazia... por rolos! Para quem não saiba, eram uns cilindros de metal e plástico, enrolando-se no seu interior umas películas acastanhadas, que se ficassem mal colocadas na máquina ou expostas à luz deixavam a perder todo um ou mais dias de trabalho!

Estávamos a 3 de Março de 1993 – ou seja, pouco mais de ano e meio depois da apresentação do 106 original – sendo eu, na altura, um (ainda) jovem escriba, compondo textos para uma revista de automóveis hoje desaparecida, sobre (quase) tudo o que fosse motorsport. Chegara a tão ansiada data da prova maior do nosso automobilismo de estrada, pelo que lá íamos uns quantos para o terreno, para acompanhar a prova in loco, precisando-se, em especial, de alguém que pudesse servir de... estafeta!

A 1ª Etapa dessa safra de 1993 do "Vinho do Porto" – referência ao então grande patrocinador da prova – começava a uma 4ª Feira, no Estoril, terminando já noite dentro na Póvoa de Varzim, quase no extremo norte do país. Estando as rotativas de impressão em Lisboa, havia que cumprir com os timings

de produção dessa referência semanal que, à altura, saía para as bancas às 6ªs Feira, pelo que me coube ir lá acima buscar as tão valiosas imagens, tiradas pelos profissionais da altura.

Saindo de Lisboa, de manhã bem cedo nesse saudoso dia, saiu-me na rifa levar um Peugeot 106 Rallye, de 1ª geração, acabadinho de chegar ao mercado e estacionado frente à editora. Era uma unidade branca – também o havia em vermelho ou preto, as únicas 3 cores do catálogo – cor apenas cortada pelas 4 listras da decoração da então Peugeot/Talbot Sport, que uma vez aberta a porta mostrava um interior por demais espartano, em que saltava à vista o vermelho que forrava o piso, contrastante com os estofos estampados dos bancos escuros. Igualmente simplista era o equipamento, abdicando de coisinhas hoje tão comuns, resumindo-se ao essencial: à minha frente havia um volante de 3 raios (à moda antiga, sem airbag), o cluster da instrumentação (analógico, claro!) e os 3 pedais; logo à mão estava a manete da fiável caixa de velocidades e um auto-rádio. Era um soberbo chassis assente em 4 rodas e que contava com um motor...ZÃO. Já lá vamos!

Ainda com os pés assentes na terra, fiz uma primeira viagem até ao norte, já fazendo algumas festinhas ao leãozinho, em grande parte, pela A1, numa versão diminuta da versão actual (era o que havia), entrecortada com uma ou outra paragem pelo caminho, de modo a observar de perto os maquinões da altura, entre eles os oficiais Lancia Delta HF Integrale 16V, Ford Escort RS Cosworth, Mitsubishi Lancer Evo I e Subaru Legacy RS, bem como a trupe nacional, encabeçada por uma luta que neste ringue também era "Ford vs Lancia", protagonizada pelos pugilistas Fernando Peres e Jorge Bica, respectivamente.

Foi, assim, na Póvoa de Varzim e ao final desse primeiro dia, que recolhi aqueles valiosos rolos fotográficos, para que, na manhã seguinte, os pudesse trazer de volta à capital. Só que não o fiz directo, nada disso! Antes fiz uma perninha nas estradas regionais da região de Fafe, pois não há como estar ali tão perto e não ir rezar à Catedral! Serras acima, serras abaixo, estradas nacionais, regionais e outras que tais feitas como se de um rali paralelo se tratasse, tantas vezes prego a fundo, com ultrapassagens quase no limite e curvas em que se rezavam aos santinhos para que nada aparecesse em sentido contrário. Hoje, pensando bem no assunto, vemos ser uma



Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt

completa loucura, mas quando se é jovem nada nos atinge... achamos nós, no alto da nossa pseudo-invencibilidade.

Lembro-me como se fosse hoje! Esmifrei o pequenino 1.3 litros do endiabrado 106 Rallye, andando sempre perto do redline, pondo todos os seus 100 equídeos a um galopar ritmado no asfalto (e às vezes fora dele), sem que o dito alguma vez me falhasse, no frenesim do sobe e desce das rpm, nas passagens de caixa, na ligação dos pneus ao alcatrão e, principalmente, nos travões... WOWWWW... sem ABS! Este peso pluma (o conjunto nem chegava a 900 kg) era nervosinho quanto delicioso de guiar, um autêntico kart com carroçaria, a que só apetecia pedir mais e mais... e mais, levando-me de um ponto a outro enquanto o diabo esfrega um olho... dois olhos... todos os olhos! Depois, atrasado que estava e apenas com uma bucha e um café no estômago, foi atestar o leãozinho com sangue na guelra e apontá-lo a Lisboa, cumprindo a AI como se não houvesse amanhã, esperando não me cruzar com elementos indesejáveis ou os seus rudimentares radares da altura. Isto para chegar o mais cedo possível à loja de fotografias, na Avenida da Liberdade, para por os ditos rolos a revelar. Quase sempre no grito – dizia-se que o bichano atingia 195 km/h de velocidade máxima... como hoje se diz em certas comissões de inquérito “não... acho que não me lembro!!!” – recordo-me que fiz menos de 3 horas entre os algures no interior das serras de Fafe e o centro de Lisboa... Uffff!!!

Uma vez cumprido o processo químico de revelação e recolhidas as fotos, ainda em papel – qual digital qual quê, não havia cá nada disso – rumava à redacção, para as entregar à paginação, e ao meu posto de trabalho, para bater, com enorme gosto, uma prosa sobre o estado do rali à altura. Uma vez entregue a quem de direito e enganando, de novo, o estômago, olhei para o pequeno 106 Rallye, dizendo-lhe: “Bora lá outra vez???” e voltei a escalar o mapa de Portugal... em modo VRROOOOOOOOOOMMMM...!

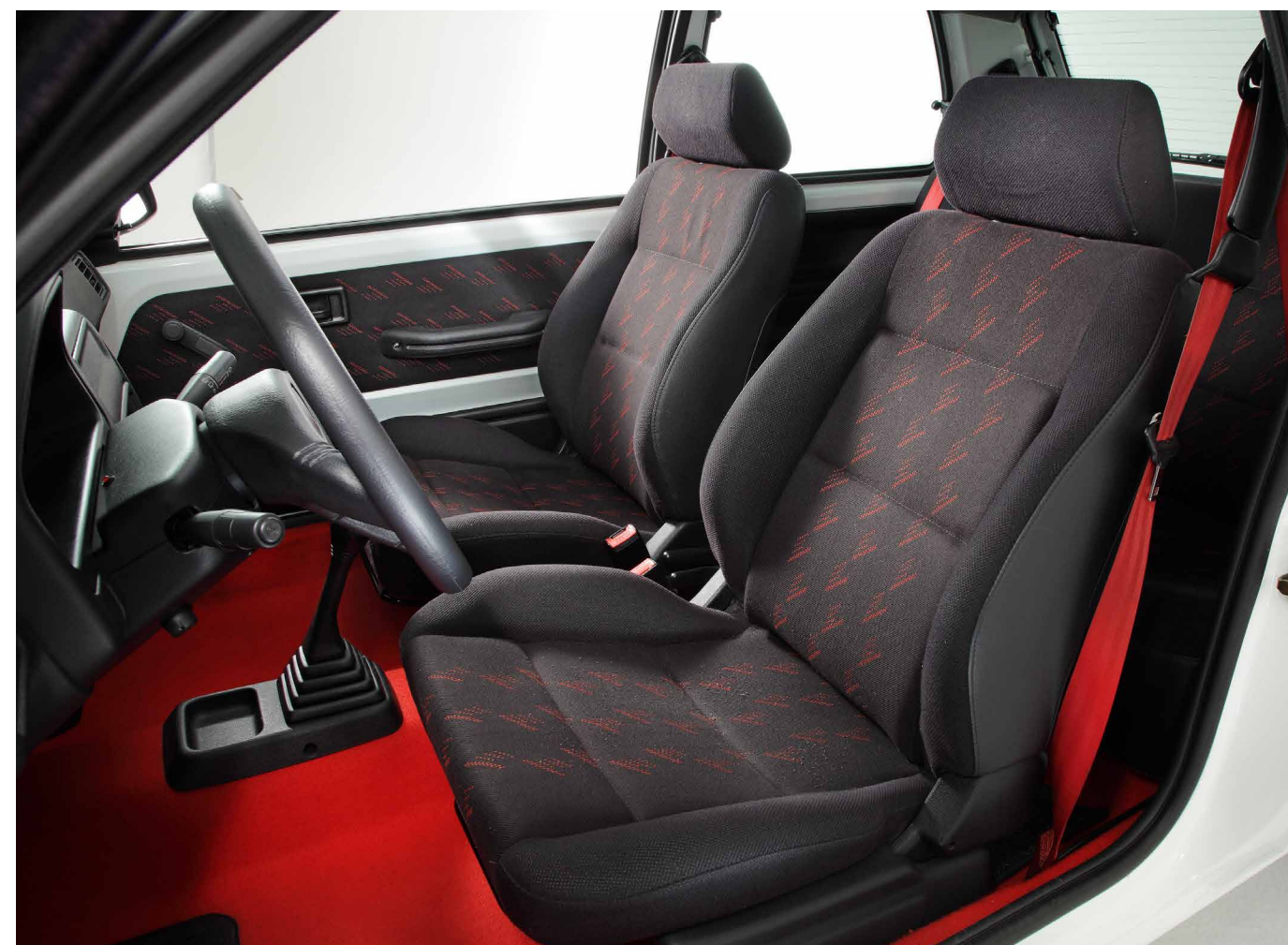
A título de remate, recordo que esta edição do que outrora foi “O Melhor Rali do Mundo” foi ganha por François Delecour / Daniel Grataloup, dupla gaulesa que no seu Escort Cosworth foi a mais lesta em 18 das 37 PEC (1 foi anulada) – sim, as hoje conhecidas como “ES” chamavam-se, na altura, “PEC”, ou Provas Especiais de Classificação – uma estrutura competitiva hoje impensável. Impuseram-

se aos seus colegas de equipa italianos Miki Biasion / Tiziano Siviero por 55 segundos, relegando para o 3º lugar o ‘Deltona’ de Andrea Aghini / Sauro Farnocchia, os melhores da casa de Turim (ficaram a 2m40s do 1º lugar), trio que bateu toda a demais concorrência. A orgulhosa posição de “Melhores Portugueses” ficaria para Jorge Bica / Joaquim Capelo, levando o Delta Integrale com as cores da Duriforte a um fantástico 8º lugar.

Quanto a mim, acho que ganhei essa competição paralela contra o tempo, sentindo-me parte dos inscritos desse outro rali disputado por todos os que, nos pára-brisas dos seus carros, tinham um autocolante a dizer “PRESS”, também ele tão particular.

106, TRÊS DÉCADAS DE UMA VIDA RECHEADA VALEM-LHE ESTATUTO DE CLÁSSICO

Voltando ao 106 que, a 12 de Setembro próximo, irá celebrar o seu 30º aniversário, tornando-se elegível para o estatuto de automóvel clássico, foi produzido inicialmente em carroçaria de 3 portas, surgindo a de 5 em 1992, tendo, no domínio mecânico, este tracção dianteira teve motores a gasolina de quatro cilindros da família TU, com cilindradas entre os 954 e 1.587 cc, e blocos Diesel de 1.360 a 1.558 cc, associados a uma caixa manual de 5 velocidades.





Segundo a marca, o 106 é um dos seus modelos que mais séries especiais teve, cerca de 20 ao longo dos 12 anos em que esteve à venda, destacando-se as versões "Roland Garros" e "Zenith" (1993), "Kid" (1994) com os bancos em ganga, "Cartoon", promovido pelo personagem Droopy (de 1996 a 1999), "Inès de la Fressange" (1997) e "Enfant Terrible" (2000). Pelo meio nasciam várias versões desportivas, como o meu saudoso 106 Rallye de 100 cv (1993), versão que apenas havia à venda em branco, preto ou vermelho, (a evolução de 1997 teria mais 6 cv), ou o 106 XSI de 95 cv (1992) e 105 cv (1995) e o 106 GTI com 120 cv, de 1996. É ainda de destacar o facto de que o 106 foi a segunda proposta eléctrica da Peugeot, depois do icónico VLV de 1941. No mundo da competição, teve troféus de velocidade e de ralis, destacando-se aqui as versões 106 Maxi e S16.

Entre estas e as versões das gamas mais tradicionais, vendidas em muitos mercados do planeta, o Peugeot 106 acumulou uma produção na ordem das 2.800.000 unidades, saída de 3 fábricas francesas – Mulhouse, Sochaux e Aulnay-sous-Bois – até à sua descontinuação, em 2003.

Para festejar este 30º aniversário, o Musée de l'Aventure PEUGEOT, em Sochaux, está a dedicar-lhe uma exposição temporária, que estará patente até ao final de 2021, ali expõem 8 exemplares. Assim a pandemia o permita, deverão realizar-se alguns encontros dedicados ao aniversariante, em conjunto com associações e clubes franceses, nomeadamente o que terá lugar a 11 de setembro. Se tiver um 106 e quiser dar um saltinho até França, acompanhe os desenvolvimentos no [portal](#) ou no [Facebook](#) do museu! **X**



GARAGEM



www.agaragem.pt

instagram - @garagem_oficial

facebook - @agaragem.oficial

youtube - Garagem