

GARAGEM



HONDA CIVIC TYPE R **NÃO HÁ OUTRO ASSIM!**

NESTA EDIÇÃO

VOLVO XC40 P8 RECHARGE - JEEP RENEGADE 4XE TRAILHAWK
FORD KUGA 2.5 PHEV - MAZDA CX-30 2.0 E-SKYACTIV G
SEAT LEON SPORTSTOURER E-HYBRID - TOYOTA RAV4 PHEV
DS 7 CROSSBACK 1.5 BLUEHDI - MAZDA 3 2.0 E-SKYACTIV X

GARAGEM

conteúdos #5

- 10**
HONDA CIVIC TYPE R
um dos melhores de sempre regressou à Garagem. Épico
- 18**
VOLVO XC40 P8 RECHARGE
o primeiro eléctrico da Volvo. Em 2030, todos vão ser assim
- 24**
JEEP RENEGADE 4XE
a mesma liberdade de sempre, agora em híbrido plug-in
- 42**
SEAT LEON SPORTSTOURER
formato familiar e motor híbrido plug-in, com 204 cavalos, à prova
- 48**
ENSAIOS
RAV4 PHEV, DS 7 BlueHDi e Mazda 3 e-Skyactiv X testados
- 60**
MCMURTRY SPÉIRLING
parece o carro do Batman, mas não é. Menos de 1000 kg, mais de 1000 cv



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

OS AUTOMÓVEIS ELÉCTRICOS NÃO GOSTAM DE CHOCO FRITO



Não é a primeira vez – longe disso, muito longe – nem será certamente a última que escrevo sobre a minha experiência com automóveis eléctricos, tecnologia que, embora esteja, actualmente, bastante mais evoluída, não sei se resolverá todos os nossos problemas ambientais associados à mobilidade (duvido muito...), bem como nela não vejo, com os meus olhos de petrolhead, qualquer emoção associada à sua utilização. Quero lá saber se o poder de aceleração é capaz de nos fazer viajar no tempo e se o binário instantâneo deixa qualquer desportivo “de joelhos” ao cair do verde numa qualquer corrida de semáforo. Zero gozo nisso.

NÃO LIMITA “NADINHA”

O que eu pretendo de um automóvel eléctrico, actualmente, é que este não limite as minhas deslocações, que me leve onde quero ir, quando eu assim bem entender. No fundo, o que o meu carro a gasolina faz, quando dele preciso para me deslocar. Admito que não sou o maior conhecedor da tecnologia eléctrica e muito menos um condutor experiente ao volante de um eléctrico, mas o maravilhoso antro

digital que são as redes sociais está cheio de entendidos na matéria, condutores que, com todas as forças e uma enorme convicção quase só superada pelo amor ao seu clube, mostram como viver com um eléctrico é fácil. Se gostam de almoçar duas vezes por dia, fazer visitas culturais a parques de estacionamento e beber imperiais em áreas de serviço, talvez sim, talvez vos seja fácil e nada limitativo.

Mas na minha opinião, não é fácil. Nada mesmo. Mas lá está, volto a frisar que tenho “poucas horas de voo” e reconheço que o problema não é tanto do automóvel eléctrico, mas sim da infraestrutura, rede de suporte que tem crescido a olhos vistos, com postos aqui, ali e mais além, uns a funcionar, outros avariados, outros em manutenção permanente, outros ocupados por carros “assassinos”, térmicos, como o Christine. Acima de tudo, os postos são insuficientes, em quantidade e qualidade, para esse dito mundo perfeito em que a gasolina e o gasóleo serão banidos pelo bem de todos nós. No entanto, com esta rede de carregamento, ainda estamos longe desse cenário ideal em que conduzir um automóvel 100% eléctrico não traz consigo

nenhuma limitação. Eu prefiro beber a imperial numa esplanada e absorver uma paisagem que não seja a de uma área de serviço, a do sentido contrário àquela onde carrego o meu eléctrico. Desculpem-me, mas andar, hoje em dia, de veículo eléctrico limita, e muito, a nossa mobilidade e liberdade.

VAMOS LÁ? MAS....

Andei, recentemente, com um novo SUV 100% eléctrico, um modelo de que gosto bastante nas suas versões térmica e híbrida, mas de que não desfrutei na totalidade quando equipado com motores alimentados a energia dita limpa. É um excelente veículo eléctrico, atenção! Não tenham dúvidas disso. Confortável, espaçoso e, inclusivamente, demasiado rápido. Mas os automóveis eléctricos não gostam de choco frito. E isso para mim é mau, porque eu gosto bastante. Era sábado, um final de tarde de verão em Lisboa a beber um “sumo de cevada” com a malta e lembrei-me que podíamos ir a Setúbal, ao choco frito. “Vamos? Não podemos é ir no meu carro porque já só tenho 25% de bateria.” Decidimos então ir num outro carro, não eléctrico, obviamente. Mas até ele, esse bandido de quatro rodas que bebe um fluido derivado do petróleo, fomos de eléctrico, ao som do seu ensurdecedor silêncio.

Procurei na aplicação de smartphone um posto de carregamento disponível na zona de Lisboa onde faríamos a troca de carro. Primeira tentativa: ocupado. Segunda



SUBSCREVE O NOSSO CANAL DE YOUTUBE

GARAGEM



tentativa: livre. Foi tão fácil que certamente alguma coisa iria falhar. Mas não, até ali, nada falhou. O posto estava, naquele dia, a funcionar. E digo naquele dia porque segundo apurei através dos comentários de outros utilizadores na aplicação, é um posto “especial”. Às vezes carrega, às vezes não e, pior ainda, às vezes deixa de carregar a meio do processo. Deve ser excelente explicar isso ao patrão – com aquele olhar fulminante, meio de esguelha, por cima dos óculos assentes na ponta do nariz – no dia seguinte para justificar o atraso: “Isaac, isto é que são horas?” “Desculpe, chefe. Deixei o carro a carregar e a meio da...” “Quero lá saber disso, Isaac. Venda essa torradeira, compre um Alfa Romeo a gasolina e resolva isso de uma vez por todas.” Ordens são ordens.

Eram umas 18h30 e o painel de instrumentos do “meu” eléctrico dizia que a carga estaria completa às 15h50. Umas 20 horas depois, mais coisa, menos coisa. Com um carregador de 3,7 kW nem podia ser de maneira diferente. Lá fomos “ao choco”, numa viagem temperada com octanas, e cerca de 5 horas depois estávamos de regresso. Dirijo-me ao posto, desligo os cabos – outro fantástico argumento utilizado pelos fãs dos eléctricos: “nunca mais sujamos as mãos com as pistolas das bombas de combustível.” Sim, porque os cabos de

carregamento nem ficam no chão, expostos aos “presentes” caninos e outras coisas – e verifico que recuperei 23% da bateria. Levei a tropa a casa, regresssei à minha, e cheguei com 25% de bateria. Que experiência tão vazia, caramba. Tudo na mesma. Ao menos o estômago estava recheado com o petisco setubalense.

No dia seguinte tentei um carregador mais potente, mas das duas uma: ou o posto não estava em condições, o que explicaria o lugar vago, ou não tive capacidades para o utilizar. Não consegui fazer o carregamento, não vi nem um electrão a pular. Nem um! Solução: seguir viagem sobre um calor abrasador, em que só apetecia ter o ar condicionado “sempre a bombar” para ajudar a fazer cair ainda mais a autonomia. Mas todas estas aventuras ao volante de um novo modelo 100% eléctrico – bastante bom, na verdade – foram excelentes. Comecei a olhar para os eléctricos de outra forma. Isto porque se não fossem estas peripécias, não tínhamos ido comer choco frito a Setúbal de Porsche 924, aquele que foi, de longe, o melhor “eléctrico” que podíamos ter levado. Um quase “quarentão”, a gasolina, com um terço da potência, mas que proporcionou uma experiência três vezes mais memorável. Andar de eléctrico não limita o dia-a-dia? Se não gostares de choco frito, talvez não limite. **X**

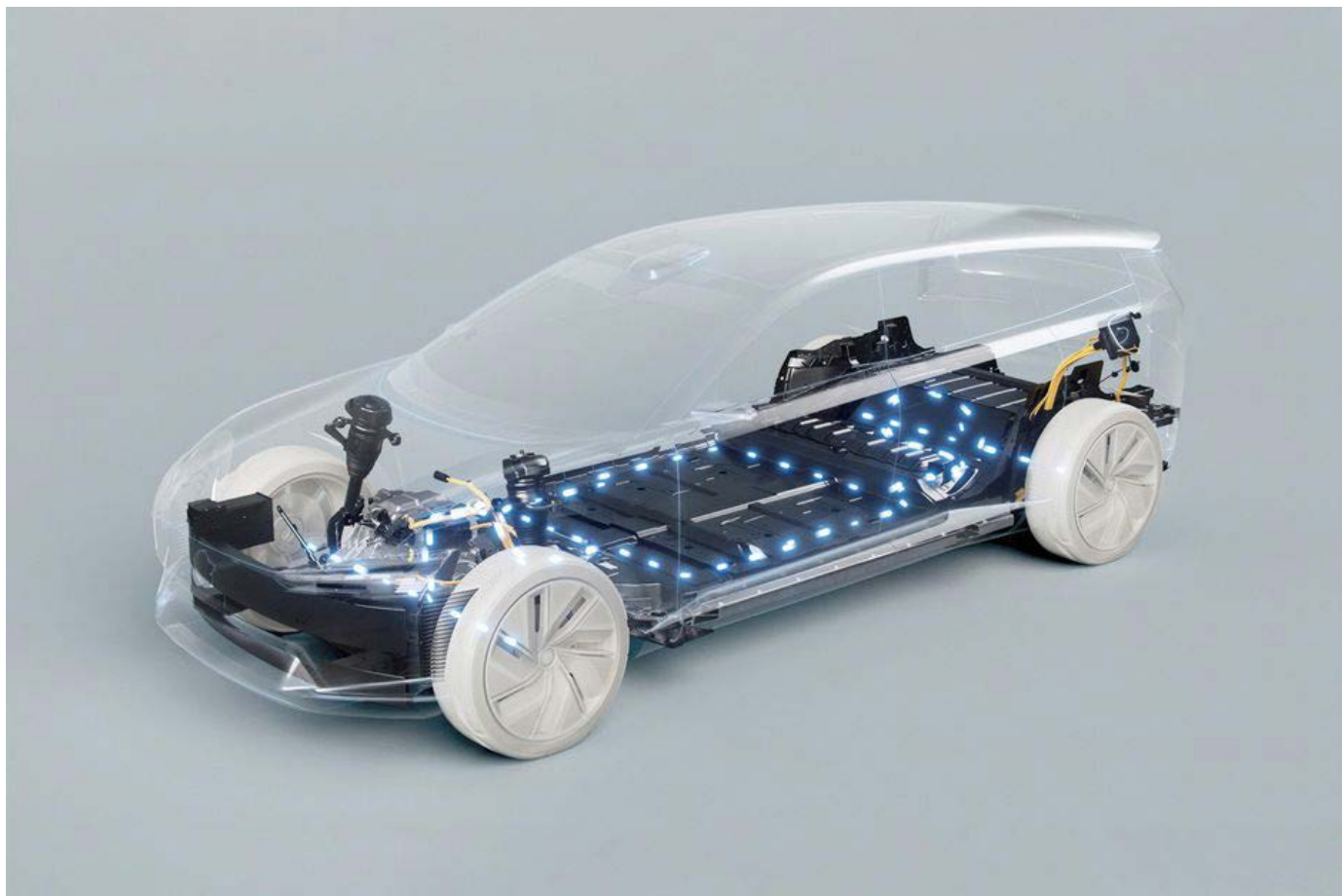






RAFAEL ARAGÃO

PAREM DE COMPRAR CARROS! A SÉRIO (MAIS OU MENOS, VÁ)



Desde o início dos tempos que a tecnologia evolui de uma de três formas: por obra do acaso, como o fogo (segundo consta, até porque nunca vi nenhuma entrevista a um neandertal a explicar o fenómeno: “... eu ‘tava ali na boa, saio para fora da caverna para tomar um banho de chuva e entretanto veio um raio e pum, mesmo em cima do meu primo Carlos. O gajo começa a arder e olha, até deu jeito para me secar”); por engano, como a penicilina de Alexander Fleming que, ao que parece, estava a pesquisar umas bactérias, chegou a hora de almoço e começou a comer uma sande de queijo flamengo com paio. Umas migalhas caíram na caixa de petri e as bactérias gostaram tanto que até lhe perguntaram se o paio era alentejano (isto nem sequer faz sentido,

por isso não liguem); ou, por fim, através de um esforço enorme por parte dos cientistas e engenheiros. Para esta crónica, é esta última que interessa.

E SE PARÁSSEMOS DE COMPRAR CARROS?

É óbvio que não estou a dizer para pararmos de comprar carros. Mas, por outro lado, estou. Passo a explicar. Se ninguém comprasse carros, as construtoras iam perceber que estavam a fazer algo errado (para este argumento vamos partir do princípio que estão). Se ninguém compra é porque o produto que temos para vender ou não é bom ou não satisfaz as necessidades do consumidor. Se formos mesmo picuinhas, o caso dos automóveis é paradigmático. Precisamos mesmo de carros? Não será mais

eficiente, económico e ambientalmente seguro andarmos de transportes públicos, táxi e Uber ou, até mesmo, alugar de vez em quando um carro? A resposta é sim. É tudo isso. Mas carros não são, apenas, meios de transporte.

São, por exemplo, mais práticos que os restantes exemplos que enumerei. E são, também, algo que nos diz muito. São emocionais, são quase uma projecção da nossa personalidade e gosto pessoal, muito como as casas. Ninguém precisa de uma casa gigante. Ninguém precisa de uma sala e cozinha em open space com 70 metros quadrados e bancadas em mármore. Mas a questão é que, quem tem possibilidade, pode dar asas à imaginação e construção.

A EVOLUÇÃO É O CAMINHO

Nos carros o caso é similar. Quem pode comprar do bom e do melhor, compra. Não vai deixar de o fazer. Mas a maioria das pessoas vai comprar algo mais singelo, algo mais dentro das suas necessidades e possibilidades. E este é o meu ponto central. É aqui que as construtoras deviam apostar tudo. Deviam estar a fazer carros mais eficientes para as massas. Já começam a pensar nisso, é certo, mas deviam ter começado por aí. Baterias mais eficientes e com mais capacidade, carros mais leves (e

já agora, baterias mais leves também) mais aerodinâmicos, construídos com materiais mais ecológicos e reciclados, capazes de serem, também, mais recicláveis, enfim, as possibilidades são imensas. E, em boa verdade, as marcas já estão a evoluir muitas destas coisas. Mas têm de apostar tudo, se queremos ver um grande salto tecnológico nos próximos dois a três anos. Um que seja capaz de “salvar” o planeta. Pelo menos tirá-lo do caminho onde o estamos a colocar. No sector automóvel e nos restantes. Por isso, parem de comprar carros... mas por outro lado, não. **X**



HONDA CIVIC TYPE R GT

**ESTE É O TEMPO DE
O CELEBRARMOS**

POR JOÃO ISAAC



***“É URGENTE RECONHECER NÃO SÓ AS CAPACIDADES DO
TYPE R, MAS TAMBÉM A SUA EXISTÊNCIA.”***



Cada vez que vejo ou, melhor ainda, conduzo um Civic Type R, fico incrivelmente feliz, mas igualmente um pouco triste. É o tipo de automóvel que não tem lugar no futuro da mobilidade ou se o tem, pelo menos no futuro da mobilidade de um apaixonado por automóveis, ainda estão por criar as condições que o permitam sobreviver. É apenas mais um exemplo daquilo que a indústria automóvel japonesa é capaz de fazer quando quer. É tão bom, mas tão bom, que os anos passam e, quer-me parecer, continua a liderar o seu segmento, infelizmente, cada vez mais reduzido.

POR ONDE COMEÇAR?

Não quero fazer deste artigo um ensaio ao Honda Civic Type R. Já o fiz, já o fizeram e já tudo foi dito sobre ele. Vou fazê-lo, novamente, mas o importante é tentar passar-vos o que este carro me faz sentir, o quão bom é, independentemente das décimas de segundo que gasta dos “0 aos 100”, da sua velocidade máxima ou dos tempos por volta quando comparado com outros brilhantes desportivos de tracção dianteira, a configuração que me importa, aquela que associo aos hot hatch de sempre e compactos desportivos como o Civic, a meu ver, bem mais radicais e soltos do que a recente moda da tracção integral e motricidade fora de série com que outros modelos vão à luta neste segmento.

Mesmo sem os conhecer a todos, tenho quase a certeza de que nenhum desses balísticos familiares 4x4 seria a minha opção sobre o brilhantismo do trabalho que a Honda fez com este seu “tudo à frente”. O motor é de outro mundo, cheio de força

desde cedo na subida da rotação, mas igualmente com uma recta final fortíssima. A meio caminho, uns médios regimes que, volto a dizer, são o “sweet spot” deste motor de quatro cilindros, capazes de dar ao Civic um ritmo muito vivo numa boa estrada onde o objectivo é comer quilómetros com rapidez. O som é rouco para quem nele viaja, mas sem incomodar, soando sempre possante e potente. Não gosto, no entanto, da artificialidade que a Honda lhe decidiu dar quando aceleramos a fundo. Para quem o ouve de fora, é surpreendentemente silencioso, o que acaba por não ser mau de todo. Tem um roncar que não deixa margem para dúvidas, mas não desata aos tiros para o ar como está tão na moda. Também acho graça ao tiroteio, atenção, mas reconheço que no meio de tantas coisas que este carro faz bem, nem pensei muito nisso. Não houve tempo.

COM JEITINHO E JUÍZO, NÃO ASSUSTA

Falo sempre dos consumos do Type R. Não porque sejam importantes para quem o conduz, mas porque chegam a surpreender, considerando que há que alimentar 320 cavalos a gasolina. Numa utilização mista, mais Civic e menos Type R, não são difíceis de conseguir médias em redor dos 8 litros/100 km. E falo sempre, também, do espaço para passageiros e bagagens, que é muito, tal como num Civic “normal”. E para finalizar os principais argumentos que fazem deste um desportivo muito utilizável no dia-a-dia, há que falar da suspensão com amortecimento variável que, no seu modo mais brando, faz do Type R um carro muito confortável, mesmo com jantes de 20 polegadas “pintadas”





por uma fina e muito aderente camada de borracha Continental.

Mas no modo que mais importa, com amortecimento mais rijo, a suspensão anula por completo qualquer movimento excessivo da carroçaria, mantendo a borracha sempre em contacto com o solo e permitindo que toda a força da mecânica seja passada ao asfalto nas acelerações a fundo. Para esse trabalho contribui, igualmente, o autoblocante que obriga o eixo dianteiro a morder o alcatrão com uma força que não deixa de impressionar de cada vez que carregamos a fundo no acelerador. Este carro anda muito, mas mesmo muito, tanto que, pelo menos eu, sinto-me algo assoberbado pela sua competência global, muito além daquilo que são as minhas capacidades. Muito rápido, mas igualmente capaz de transmitir muita confiança, com um poder de travagem à altura do vigor

com que ganha velocidade. E se a travagem é soberba, a direcção não fica atrás. Rápida e, se quisermos, pouco assistida, exige mãos e movimentos de braços decididos para se oporem à dose certa de resistência que oferece. É apontar e lá vai ele. Uma delícia de automóvel.

VAI DEIXAR SAUDADES

Outros dois elementos essenciais da condução nos quais a Honda fez um trabalho fora de série são a caixa de velocidades e os pedais. Quanto à primeira, é uma das melhores do mercado. Bastaria dizer isso, mas a sua rapidez e precisão colocam o Type R numa classe à parte, ainda que o novo punho, também em alumínio, não me tenha agradado tanto quando o antigo, esférico. E depois os pedais, bem colocados para o “ponta-tacão” – ainda que o Civic o faça por nós – mas acima de tudo



FICHA TÉCNICA

Motor	2.0, gasolina
Potência	320 cv/6500 rpm
Binário	400 Nm/2500-4500 rpm
Transmissão	manual de 6 velocidades
Vel. máx.	270 km/h
0-100 km/h	5,8 seg.
Consumo	8,0 l/100 km
Preço final	52.190 €





Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt

muito bem calibrados, permitindo dosear correctamente as travagens, bem como fazer passagens de caixa verdadeiramente decididas, mantendo uma facilidade de utilização que se agradece para os ritmos calmos do quotidiano que se querem o mais confortáveis e fáceis possível.

Esteticamente, gosto cada vez mais do Type R. Assume o que é, não se esconde e com isso é, para mim, o Civic mais bonito de todos. Eu nem sou o maior fã do design Civic, admito, pois gosto da dianteira, mas atrás está tudo um pouco confuso. Mas

neste caso tudo é diferente, pois gosto do aparato todo, gosto do tão criticado aileron, uma enorme asa que não estamos a celebrar em 2021 como celebramos a do Ford Escort Cosworth, mais de 25 anos depois. É, por isso, urgente reconhecer não só as capacidades do Type R, mas também a sua existência. O facto de ainda ser possível comprá-lo, novo. Porque não há muitos carros assim, capazes de combinar a performance que se espera de um desportivo com os argumentos de um compacto familiar. E considerando ambos os aspectos, e borrifando-me para tempos por volta, focando-me, apenas, nas capacidades do Civic Type R como um todo, não há, efectivamente, outro automóvel assim. Muito provavelmente, nunca mais vai haver. **X**



VOLVO XC40 P8 RECHARGE

**O MAIS
IMPORTANTE DOS
ÚLTIMOS ANOS**

POR JOÃO ISAAC



***“CORRENDO O RISCO DE SER AMPLAMENTE CRITICADO,
ARRISCO-ME A DIZER QUE 408 CAVALOS É POTÊNCIA A MAIS.”***



Acho que chegámos a um momento em que quase não faz sentido descrever um automóvel como sendo um SUV. Mais vale destacar um veículo quando este não o é. Também já me parece um pouco fora de tempo apelidar a sua liderança como moda. E claro, voltar a dizer que o formato pouco me diz é, igualmente, repetir o discurso. Mas como já disse no passado, existem no mercado algumas excepções, modelos que, mesmo sendo, assumidamente, um Sport Utility Vehicle, me agradam. E um dos que mais me agrada, com um design tremendo, por dentro e por fora, é o XC40 da Volvo.

EM 2030, TODOS OS VOLVO SERÃO COMO ESTE XC40, ELÉTRICOS

E como a electrificação já era uma realidade mais do que assumida na oferta da marca sueca, com várias propostas híbridas disponíveis, eis que agora chega a primeira versão 100% eléctrica, estreando-se na gama XC40, o modelo que lidera as vendas mundiais da Volvo no presente ano. Chama-se P8 Recharge e é um verdadeiro lobo em pele de cordeiro, pois debaixo da sua, ao mesmo tempo, elegante e robusta carroçaria estão dois motores eléctricos, um por cada eixo, que lhe dão uma potência combinada de 408 cavalos. E correndo o risco de ser amplamente criticado, arrisco-me a dizer que é potência a mais.

Bem sei que um XC40 eléctrico é um carro pesado e que carregar a fundo no acelerador resulta numa impressionante experiência de ganho de velocidade, uma descarga imediata dos seus 660 Nm de binário pelas quatro rodas, capaz de deixar os passageiros menos

habituaados – ou mais distraídos – incrédulos e colados ao encosto do seu banco. Um bom exemplo disso é o registo de 4,9 segundos para fazer o arranque de 0 a 100 km/h, lembrando, igualmente, que se colocado numa balança, esta vai marcar quase 2.200 kg. Mas continuo a achar que tal poder de aceleração não se justifica, principalmente se considerarmos toda a racionalidade e responsabilidade ambiental associada a uma proposta como esta, um Volvo, puramente eléctrico.

BOA AUTONOMIA, IGUAL À DECLARADA

A bateria do XC40 P8 Recharge tem 75 kWh de capacidade útil e com ela a Volvo declara uma autonomia WLTP de 418 quilómetros, alcance que pode inclusivamente superar os 500 quilómetros se maioritariamente utilizado em cidade. Durante o meu ensaio – e assumindo, desde já, que não resisti, pontualmente, a tanta potência eléctrica – registei um consumo médio de 18 kWh/100 km. E se a matemática não me falhou, isso significa, em teoria – apesar da exactidão da matemática, há muitos outros factores a ter em conta no restante consumo – que conseguiria fazer, com uma carga da bateria, qualquer coisa como 417 quilómetros. Afinal de contas, as contas exactas que tentam provar uma teoria cheia de variáveis, coincidem com os dados oficiais. O que significa, também, que os momentos em que não resisti a acelerar um pouco não foram assim tão impactantes no resultado final.

Aceder e arrancar não podia ser mais fácil. Depois de devidamente instalado, nem sequer é necessário carregar num botão para excitar os electrões. Basta colocar em Drive e arrancar.





E independentemente da muita potência, esta facilidade com que se inicia a condução de um dos mais importantes Volvo de sempre, mantém-se nos restantes momentos. A visibilidade é boa, os bancos são excelentes e toda a experiência prima pelo conforto. Atrás, apenas dois reparos a fazer, nenhum deles exclusivo deste XC40 eléctrico. Acho as janelas algo limitadas, principalmente para os mais pequenos, e o assento do banco podia ser ligeiramente mais longo, ajudando a suportar as pernas nas longas viagens. A capacidade da mala é de 445 litros, mas o Recharge tem um truque na manga, pois dispõe de 30 litros adicionais à frente, debaixo do capot, ideais para guardar os cabos de carregamento.

DESDE 57 MIL EUROS

Assumindo, com orgulho, que todos os seus automóveis serão eléctricos a partir de 2030 – e já não falta assim tanto tempo – este XC40 é, a meu ver, um dos Volvo mais importantes de sempre. A transição energética vinha já a ser feita e a bonita história da Volvo está recheada de modelos significativos, marcos importantes no seu crescimento e desenvolvimento, mas este XC40 P8 Recharge, o seu primeiro 100% eléctrico, marca o início de uma nova era e merece, por isso, toda a nossa atenção. Mereceu, igualmente, a minha. Enquanto admirador da marca e, em especial, do XC40. Se o futuro é eléctrico, não me importava mesmo nada de o partilhar com um XC40, de

Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt



preferência, menos potente, algo que, penso, beneficiaria uma proposta como esta.

Se também gostaste, então ficas a saber que através da versão Twin Plus, o P8 Recharge está disponível a partir de 57.151 €, mas para comprares um “igual” ao que conduzi, um Twin Pro com alguns extras, terás de pagar mais, 63.715 € para ser preciso, um valor elevado se considerarmos que não é, efectivamente, um automóvel para todos os condutores e respectivas carteiras, mas não muito exagerado quando analisados pontos como o design marcante, a forte imagem de marca, a indiscutível segurança, a elevada qualidade geral, a boa autonomia e, obviamente, a enorme potência disponível. Como disse, aqui

e noutros artigos, gosto muito do Volvo XC40. Este não é o meu preferido, mas no futuro, inevitavelmente, vai ser. **X**

FICHA TÉCNICA

Motor	2 motores eléctricos
Potência	408 cv/n.d. rpm
Binário	660 Nm/n.n. rpm
Transmissão	automática de 1 vel.
Vel. máx.	180 km/h
0-100 km/h	4,9 seg.
Consumo	18 kWh/100 km
Preço final	63.715 €



JEEP RENEGADE
4XE TRAILHAWK

**PARA IR ONDE
OUTROS DIZEM
CONSEGUIR**

POR JOÃO ISAAC



**“NÃO FOI O PEQUENO DESAFIO FORA DE ESTRADA QUE LHE
COLOQUEI QUE O FEZ SUAR.”**



Quando fiz o meu pedido de ensaio junto da Jeep Portugal para conduzir o novo Renegade 4xe, tive a opção de escolher entre as duas novas motorizações híbridas plug-in disponíveis, com 190 ou 240 cavalos. Acredito que a primeira seja a mais interessante para o mercado nacional, com preço mais acessível, no entanto escolhi a última, não pela potência superior, mas por estar associada ao nível de equipamento Trailhawk, de espírito mais aventureiro e com uma imagem ainda mais robusta, em linha com os valores da Jeep. E as fotos falam por si. Qualquer Renegade, mesmo sendo o modelo mais compacto da gama, tem um aspecto robusto, sólido e decidido, mas este Trailhawk destaca-se, elevando a fasquia de todas essas suas características. E num segmento como este, em que a robustez de muitas propostas se fica pela estética, com as habituais protecções de carroçaria em plástico e uma ligeiramente superior altura ao solo, o Renegade Trailhawk volta, novamente, a destacar-se, pois conta com verdadeiras capacidades todo-o-terreno.

MODOS DE CONDUÇÃO PARA TODOS OS PISOS

Para isso, dispõe, não só da tracção integral – sem veio de transmissão a ligar os eixos, pois as rodas de trás são exclusivamente accionadas pelo motor eléctrico traseiro – dos pneus mais orientados para pisos menos simpáticos, bem como do sistema Selec-Terrain, com vários modos de condução, dois deles mais “convencionais”, Auto e Sport, e outros três mais específicos de propostas

todo-o-terreno como este divertido, mas possante, Trailhawk, os modos Mud/Sand, Snow e Rock. Está, igualmente, disponível o controlo de velocidade em descidas, bem como dois modos de tracção 4WD Lock e 4WD Low. São poucos os cenários capazes de assustar este Jeep.

Não foi por isso de estranhar que o pequeno desafio fora de estrada que lhe coloquei nem o tenha feito suar. Aliás, mal o ouvi, pois o pequeno trilho onde o testei foi quase todo feito em absoluto silêncio graças aos seus motores eléctricos. E já que falei de motores eléctricos, vou passar aos consumos, quer da energia da bateria, quer da gasolina que alimenta o motor 1.3 litros de quatro cilindros. Iniciei o meu teste “eléctrico” com 66% de bateria e forcei a propulsão sem emissões através do botão “Electric”. Percorri 26 quilómetros até que o motor a gasolina desse sinal de vida, o que significa que se tivesse iniciado o ensaio com a carga total, teria feito cerca de 40 quilómetros, um pouco aquém dos 50 anunciados pela Jeep.

CONSUMO ALGO ELEVADO

Com o computador de bordo a indicar apenas 2% de carga da bateria, passei ao teste em modo híbrido, em que a gestão da regeneração e utilização da energia eléctrica fica a cargo do Renegade. Lancei-me, assim, a um percurso misto mais longo, com cerca de 120 quilómetros para apurar os consumos do 4xe quando os seus donos não carregarem a bateria, algo que, inevitavelmente, vai acontecer. Terminei com mais de 55% da



Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt





distância percorrida em modo eléctrico e com uma média final de 7,4 l/100 km. E daqui tiro duas conclusões: uma bastante positiva e outra menos boa.

Por um lado, gostei de saber que fiz mais de metade dos quilómetros recorrendo à propulsão eléctrica, mas por outro achei o consumo do motor a gasolina superior ao esperado. Não me posso esquecer que o motor 1.3 Turbo produz, por si só, 180 cavalos, mas ainda assim gostava de ter visto um valor de consumo um pouco mais apelativo, em linha com a superior eficiência desta versão 4xe. Também a resposta do acelerador me pareceu necessitar de alguma calibração adicional e a caixa automática, tal como senti noutras ocasiões, continua a revelar alguma hesitação nas suas passagens. Nada de grave, nada a que não nos habituemos ao fim de alguma utilização, mas dada a importância da chegada das motorizações plug-in à Jeep, parece-me que esta é a melhor altura para se realizarem pequenos ajustes e assim melhorar ainda mais a experiência de condução do Renegade.

RENEGADE 4XE DESDE 40.050 €

Esta é uma experiência, a meu ver, muito gira. Principalmente pela posição de condução elevada e pela colocação mais vertical do pára-brisas, diferente de tudo aquilo a que estou habituado. No habitáculo, a visibilidade é boa, os bancos são confortáveis e a lista de equipamento é vasta. O infotainment é um dos meus preferidos, com muitas funções, é certo, mas fácil de usar e com “botões” grandes. Para além disso, continuam a existir comandos físicos para a climatização e outras

funções. A consola parece meio desarrumada, mas admito que gosto da quantidade de botões, pois tudo está à mão. Atrás, há espaço suficiente para três pessoas, ainda que para viajar em conforto se aconselhem dois passageiros. A bagageira, nesta versão híbrida, perdeu um pouco de volume, passando a dispor de 330 litros, menos 21 do que o Renegade não electrificado.

Os anos passam, mas a originalidade do design do Renegade continua muito actual. E esta versão Trailhawk, agora com o benefício de uma motorização híbrida, é muito mais do que um crossover urbano. Também o é, mas é melhor que praticamente todos os seus rivais quando a ideia é ser algo mais do que estar na moda ao ser um crossover urbano, dispondo de uma verdadeira e muito utilizável capacidade fora de estrada. As novas motorizações híbridas plug-in das versões 4xe do Renegade estão disponíveis a partir de 40.050 €, mas se te agrada a ideia de um mais aventureiro e robusto Trailhawk como este “AE74AF”, terás de contar com, pelo menos, 44.894 € de preço base. **X**





FICHA TÉCNICA

Motor	1.3, gasolina+elétrico
Potência	240 cv/n.d. rpm
Binário	n.d. Nm/n.d. rpm
Transmissão	automática, 6 vel.
Vel. máx.	199 km/h
0-100 km/h	7,1 seg.
Consumo	7,4 l/100 km (40 km EV)
Preço final	desde 44.894 €



FORD KUGA 2.5 PHEV

APENAS E SÓ, UM DOS MELHORES HÍBRIDOS PLUG-IN DO MERCADO

POR JOÃO ISAAC



**"O FORD KUGA É UM MUITO BOM SUV E ESTE KUGA PHEV É
UM MUITO BOM SUV PLUG-IN HÍBRIDO."**



Não podia ter pedido uma melhor estreia com o Kuga da Ford. Não só porque este “AH73SG” foi, efectivamente, à estreia, mas também porque a minha primeira vez ao volante do SUV da Ford ter sido com aquela que é, actualmente, a versão mais apetecível, com propulsor híbrido plug-in. Mas antes de avançarmos para o teste propriamente dito, quero, desde já, tirar uma coisa do caminho: visto de frente, mas assim meio “de ladecos”, acho urgente a Ford fazer algo para tornar o Kuga mais apelativo. Para mim, não funciona, pois a frente não tem o dinamismo da traseira, muito menos nesta versão mais desportiva, ST Line X.

Como sempre, fiz esta observação simplesmente por fazer, pois podemos, ou não, gostar do visual, sem que isso signifique que o trabalho esteja mal feito. São gostos, apenas e só. Mas agora que já disse do que não gostei, vou focar-me no resto deste automóvel do qual, na verdade, gostei muito. Gostei, desde logo, porque sendo um SUV e colocando-nos no topo da acção, algo que nem sempre me agrada, compensa essa maior altura com um comportamento digno de um veículo mais baixo e, no caso deste híbrido, mais leve. O Kuga, como qualquer Ford, convence pela dinâmica, com uma boa direcção e suspensão competente, oferecendo reacções ágeis e, diria mesmo, divertidas.

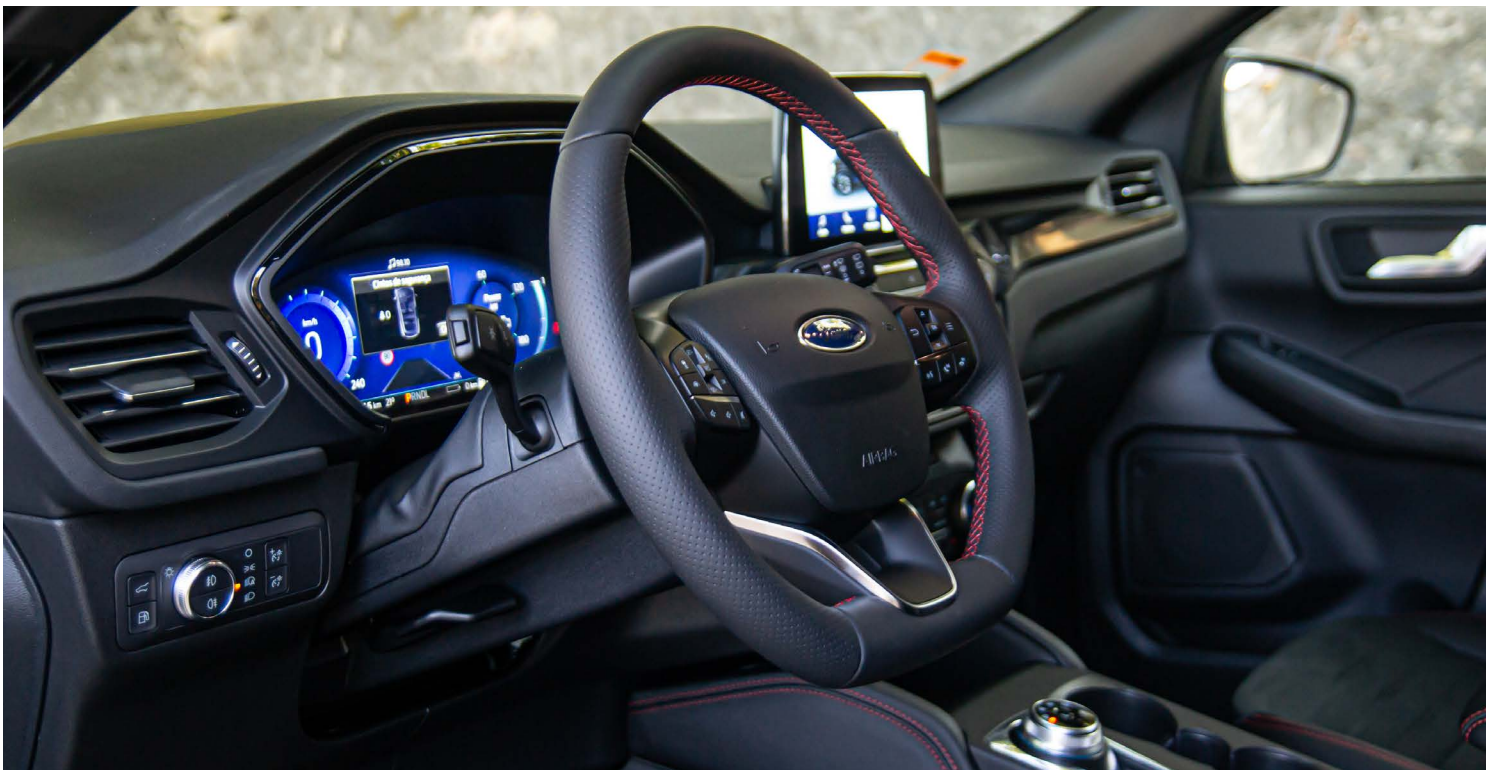
56 QUILOMETROS “ELÉCTRICOS”. SIM, SIM...

Esta versão híbrida plug-in combina um motor 2.5 litros, a gasolina, com um segundo motor, eléctrico, transformando-o, assim, no Kuga mais potente da gama. São 225 cavalos de potência – explorados por uma transmissão de variação contínua – mas, acima de tudo, a promessa de uma autonomia eléctrica de até 56 quilómetros graças à bateria de cerca de 14 kWh de capacidade. Só que neste teste a autonomia eléctrica não foi 56 quilómetros. Percorri, sim, 70 quilómetros antes de ouvir, pela primeira vez, o motor térmico. Um valor notável, parte do qual acumulado em autoestrada, ambiente onde normalmente a autonomia desaparece com uma rapidez pouco promissora. Sou sincero, não esperava atingir os 56 quilómetros, muito menos superá-los por boa margem.

Como é hábito, fiz o que não se deve fazer enquanto utilizador de um híbrido plug-in, mas em nome da ciência, não carreguei a bateria e lancei-me a 100 quilómetros de condução em circuito misto para, no fim, apanhar uma nova surpresa. Então não é que terminei o percurso com 56 quilómetros percorridos em modo eléctrico, tendo gastado 3,2 litros para percorrer os restantes 44. Isto significa que a tecnologia de regeneração de energia do sistema híbrido do Kuga é muito eficiente, utilizando-a, em bem mais de 50% do tempo para levar o Kuga para a frente sem



Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt



precisar de recorrer à gasolina para o fazer. Assim, novo teste, novo percurso. Desta vez, mais 54,4 quilómetros, dos quais 39,4 foram feitos em modo eléctrico, tendo chegado ao fim com média de 3,9 l/100 km. Confirmações confirmadas, cheguei ao fim dos primeiros 255 quilómetros com um total de 175 feitos com zero emissões e com uma média de consumo de 4 litros “aos 100”. Valores, no mínimo, surpreendentes!

MUITO DE TUDO, PARA TODOS

Surpreendente é, igualmente, o espaço e a oferta de equipamento, vertentes em que o Kuga passa com distinção, com dimensão e peso que podiam afectar a sua eficiência

energética. Mas não, longe disso. Eficiente e um familiar incrivelmente competente e recheado, com bastante espaço disponível no banco traseiro, contando, inclusivamente, com espaço suficiente para três passageiros, até porque o túnel central é bastante reduzido, para não dizer, inexistente. O pára-brisas, o volante e os bancos, dianteiros e traseiros, são aquecidos, há tomadas USB com fatura e não lhe falta um excelente sistema de som assinado pela Bang & Olufsen. Para o condutor, são destaques, por exemplo, o sistema de assistência ao estacionamento e o painel de instrumentos totalmente digital.

O preço de 46.600 € aproxima-o da barreira psicológica dos 50.000 €, isto sem considerar



os cerca de 4.400 € em equipamento opcional desta unidade, os quais o levam além desse valor. Ainda assim, considerando tudo o que oferece, o conforto, o equipamento de série, o espaço e, acima de tudo, o excelente desempenho revelado pelo motor híbrido, parece-me um valor justo, contas onde entra, ainda e até ao final do mês de Setembro, um desconto de 12,5% sobre o valor base e opções de fábrica. O Ford Kuga é um muito bom SUV e este Kuga PHEV é um muito bom SUV plug-in híbrido. No geral, do melhor que já conduzi com tecnologia híbrida plug-in. Tão bom, que foi o PHEV mais vendido na Europa no primeiro semestre de 2021. Grande estreia ao volante do Kuga. Ford, resolvam o design da dianteira, por favor. **X**

FICHA TÉCNICA

Motor	2.5, gasolina + eléctrico
Potência	225 cv/n.d. rpm
Binário	n.d. Nm/n.d. rpm
Transmissão	auto., variação contínua
Vel. máx.	200 km/h
0-100 km/h	9,2 seg.
Consumo	4,0 l/100 km (70 km EV)
Preço final	51.009 €



MAZDA CX-30

ENSAIO DUPLO AO MAZDA QUE MAIS VENDE EM PORTUGAL

POR JOÃO ISAAC



"A MAZDA ESTÁ, SEM DÚVIDA ALGUMA, NUMA MUITO BOA FASE DA SUA IDENTIDADE VISUAL KODO, ARROJADA, DINÂMICA E INSPIRADA."



Um regresso ao CX-30, a dobrar. O SUV compacto da Mazda é o modelo da marca de Hiroshima que mais agrada aos portugueses, deixando o CX-5 no segundo lugar da tabela de vendas da marca, referente ao primeiro semestre de 2021, por boa margem. E rapidamente nos apercebemos do porquê de assim ser. Desde logo, pelo design. A Mazda está, sem dúvida alguma, numa muito boa fase da sua identidade visual Kodo, arrojada, dinâmica e inspirada. Sou fã e considero o CX-30 um dos modelos mais bonitos da sua classe. E não sou o único, pelos vistos, pois topei muitos olhares indiscretos de quem com ele se cruzou, até mesmo no mais discreto tom Azul Crystal do CX-30 com caixa manual, por oposição ao mais vistoso Soul Red Crystal da unidade com caixa automática.

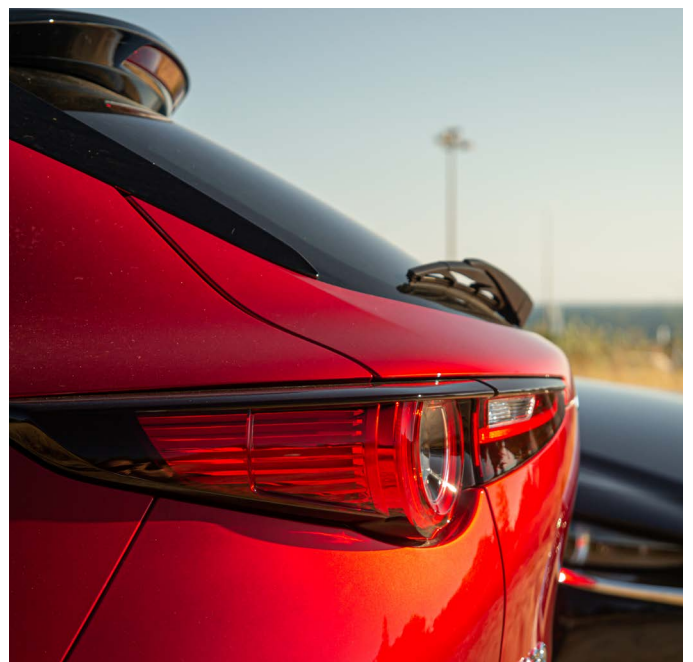
CORES E CAIXAS

Por esta altura, já será óbvia a justificação para este encontro de irmãos, uma comparação de transmissões e não de cores, claro. Estas são, na verdade, as únicas diferenças que os separam, pois ambos partilham a versão Evolve Pack Active & Sport, bem como o motor 2.0 e-Skyactiv G, a gasolina, portanto, com 150 cavalos. Como é hábito na Mazda, não entram turbos nesta equação, cuja mecânica atmosférica – apenas ajudada pelo sistema mild hybrid – está mais do que altura da dimensão e peso do CX-30, uma experiência de condução que me agradou bastante mais do que a combinação do motor Skyactiv-G de 165 cavalos no maior CX-5 que testámos, na sua nova versão Homura.

Por isso, a bordo do CX-30, destaco a resposta imediata do acelerador, aqui prolongada por uma subida de rotação igualmente linear, mas com uma rapidez bem superior à sentida no excelente, mas “pesadão”, CX-5. A caixa manual do CX-30 conta com relações muito longas, não sendo por isso difícil exceder o limite de velocidade em autoestrada ainda antes de engrenarmos “uma quarta”. Para as longas viagens, é óptimo, pois significa que o motor de quatro cilindros vai a respirar baixinho a velocidades de cruzeiro legais, favorecendo os consumos. O tacto da caixa manual é, como a Mazda já nos habituou, muito bom, apenas batida, internamente, pela perfeição da caixa do brilhante MX-5. Já no canto vermelho, o CX-30 vai a jogo com uma caixa automática, também de 6 relações, apontando a uma condução mais confortável e relaxada, mas dispondo, igualmente, de patilhas no volante para quando o condutor tiver saudade de alguma interacção extra na experiência. Este dispõe, ainda, de um modo Sport que deixa a caixa mais alerta, prolongando, igualmente, a subida de rotação antes de passar à mudança seguinte. Mesmo sem a rapidez de uma mais dinâmica caixa de dupla embraiagem, esta transmissão do tipo conversor de binário consegue responder rapidamente quando solicitada através do acelerador, mas destacando-se, claramente, pela sua suavidade de utilização.

Artigo e galeria completa em
www.agaragem.pt





OS NÚMEROS QUE MAIS IMPORTAM

Quanto a consumos, e considerando que a Mazda declara 5,9 e 6,4 l/100 km para os CX-30 manual e automático, respectivamente, confirmei, como seria de esperar, que o de caixa manual gasta efectivamente menos que o de caixa automática, mas ainda assim mais do que é declarado para este. Ou seja, em circuitos idênticos – idênticos, não iguais, atenção – consegui um consumo final de 7,2 l/100 no CX-30 azul e 7,6 l/100 no seu irmão mais vistoso. Mas quer com um, quer com outro, fiquei com a sensação de que uma utilização maioritariamente urbana, facilmente coloca as médias acima dos 8 litros “aos cem”, obviamente mais fácil de se atingirem a bordo do CX-30 com caixa automática. O que volta a não ser novidade

é a sensação de qualidade a bordo, assim como um correcto acerto de suspensão que sabe ser muito confortável, também ajudado por pneus com perfil adequado, mas que consegue, também, oferecer uma condução surpreendentemente dinâmica para um SUV familiar, onde os passageiros de trás não se podem queixar da falta de espaço, considerando o segmento de mercado onde o CX-30 encaixa. A posição de condução não é exageradamente alta, o que, para mim, é uma vantagem. Por isso, como aprecio o conforto, mas ainda mais



uma condução dinâmica, mais ligada, com maior interação com o veículo, concluo o seguinte: O vermelho é lindíssimo e a caixa automática combina bem com o conforto de utilização e carácter estradista do CX-30, mas gosto muito de azul escuro e de uma boa caixa manual, campo onde a Mazda se destaca, e muito, por fazer um excelente trabalho. Para mim, o vencedor vem do canto azul. Por 33.484 €, é cerca de 2.500 € mais barato e gasta menos. Só vantagens. Para mim, claro. **X**

FICHA TÉCNICA

Motor	2.0, gasolina
Potência	150 cv/6000 rpm
Binário	213 Nm/4000 rpm
Transmissão	man. 6 vel. (auto. 6 vel.)
Vel. máx.	198 (194) km/h
0-100 km/h	8,8 (10) seg.
Consumo	7,2 (7,6) l/100 km
Preço final	33.484 (36.011) €



**SEAT LEON SPORTSTOURER
E-HYBRID FR**

**A INEVITÁVEL
EVOLUÇÃO**

—
POR JOÃO ISAAC
—



**"A COMPETÊNCIA GLOBAL DO LEON É ELEVADA E
TODOS OS ARGUMENTOS DESTE CORAÇÃO HÍBRIDO SÃO
COMPLEMENTADOS PELO CHASSIS DCC."**



Longe vão os tempos em que o “sonho” da malta nova era comprar um SEAT Leon com motor TDI. Um modelo que, pelo seu design desportivo, excelente performance e grande potencial de evolução com simples modificações, foi o sonho de muitos jovens condutores mais acelerados, digamos. Também eu, enquanto feliz proprietário de um Ibiza TDI, sonhei em dar esse salto. Acabei por nunca o fazer, mas quando chegou a altura de substituir o Ibiza com quase 400 mil quilómetros por uma “nova” máquina, o Leon TDI foi, obviamente, hipótese. Um Leon de 3 ou 5 portas, porque embora reconheça a versatilidade de uma carrinha como esta Sportstourer, sempre preferi os anteriores.

OUTROS TEMPOS, OUTRAS PRIORIDADES

Mas apesar da excelente experiência que tive com o mítico motor a gasóleo da Volkswagen, possante, económico e praticamente indestrutível, a verdade é que senti algumas saudades do som e agradabilidade de utilização de um simples motor a gasolina, tecnologia que é, actualmente, a base do grande número de propulsores híbridos do mercado. E embora ainda seja possível adquirir um Leon com motor TDI, em versões de 115 ou 150 cavalos, estes vão perdendo terreno para esta grande aposta na electrificação do motor a gasolina 1.4 TSI de 150 cavalos, resultando neste híbrido plug-in, e-Hybrid, com 204 cavalos de potência. Para além dos motores, também as carroçarias evoluíram e é agora possível comprar um Leon híbrido em formato station wagon, carroçaria que se estreou com a terceira geração do modelo espanhol.

Para este Leon Sportstourer e-Hybrid FR, a SEAT declara uma autonomia WLTP, em ciclo combinado, de 64 quilómetros e mesmo não os tendo atingido, não posso estar desiludido com os 50 quilómetros que percorri em modo eléctrico com 90% de carga da bateria, momentos em que debaixo do pé temos disponíveis 102 cavalos de potência. Para os restantes momentos, de condução em modo híbrido, são de esperar consumos entre os 5 e os 6 l/100 km, mas por favor, se optarem por esta motorização híbrida plug-in do Leon, carreguem a bateria para usufruírem, na plenitude, das vantagens que traz. É, também, importante destacar a suavidade com que o motor térmico adormece e com que, de seguida, volta a acordar. De uma maneira geral, a “máquina” está muito bem oleada.





AMORTECIMENTO VARIÁVEL É ENORME MAIS-VALIA

A competência global do Leon é elevada e todos os argumentos deste coração híbrido são complementados pelo chassis DCC, com controlo electrónico do amortecimento, tecnologia que permite afinar, consoante as condições do piso ou o desejo do condutor, a firmeza do amortecimento. E com isto – apesar do número algo exagerado de configurações disponíveis – é possível conduzir um Leon muito confortável, em linha com a sua vertente mais familiar, ou um outro bastante mais firme, com uma dinâmica que o coloca entre os melhores. A caixa DSG de 6 velocidades, tal como a suspensão, está à altura das exigências, quer ao nível das transições suaves que apreciamos nas “voltinhas” diárias, quer com rapidez adequada para momentos mais entusiasmantes ao volante.

E porque um bom português gosta de uma boa carrinha, pois há sempre coisas para carregar e grandes viagens a fazer no verão, então o mais versátil dos Leon pode mesmo ser o que mais sentido faz no nosso

mercado. Na bagageira estão disponíveis 470 litros de volume, bastante menos do que as versões puramente térmicas, com 620 litros, mas oferecendo, igualmente, uma óptima acessibilidade para ali colocar objectos grandes e pesados. Ainda por dentro, e sabendo que me estou a repetir, não aprovo a colocação dos comandos da climatização no infotainment. Só o repito porque gostava que a SEAT voltasse atrás nesta decisão numa próxima oportunidade, aquando da actualização da desta geração.

Ainda que ligeiramente menos versátil do que as versões não electrificadas do Leon Sportstourer, este e-Hybrid pode muito bem ser o melhor Leon da actual gama de compacto espanhol. O formato é, ainda, muito apelativo para o cliente português e o propulsor



híbrido, ainda que faça o preço subir, é, para além do mais potente, sem dúvida aquele que melhor responde às exigências feitas a nível ambiental, com emissões reduzidas justificadas por uma autonomia eléctrica que ronda os 50 quilómetros por carga da bateria. Num mercado dominado por SUV e crossovers, por vezes não tão práticos quanto levam os potenciais clientes a acreditar, o Leon Sportstourer é mais um bom exemplo de que quando o tema é praticidade, é difícil bater uma station wagon. Disponível a partir de 39.602 €, a “nossa” bonita Sportstourer tem um preço final de 42.319 €. **X**

FICHA TÉCNICA

Motor	1.4, gasolina + eléctrico
Potência	204 cv/n.d. rpm
Binário	350 Nm/n.d. rpm
Transmissão	dupla embraig. de 6 vel.
Vel. máx.	220 km/h
0-100 km/h	7,7 seg.
Consumo	5,2 l/100 km (55 km EV)
Preço final	42.319 €

Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt





TOYOTA RAV4 PHEV

HÍBRIDO EM EVOLUÇÃO 2.0

POR JOÃO ISAAC

Híbrido já o era, mas agora o RAV4 é, igualmente, plug-in. Isto significa que, mantendo toda a facilidade de utilização e eficiência que já lhe era reconhecida, passa a contar com o argumento de uma circulação sem emissões que pode chegar, em condições ideais, aos 75 quilómetros. Uma evolução mais do que bem-vinda. Mas já lá vamos.

Já há algum tempo que não conduzia um RAV4, cuja mais recente geração tive o prazer de conhecer na sua apresentação internacional em plena Catalunha, a norte de Barcelona. Foi um dia estupendo em que nem a neve faltou para ajudar a retirar umas primeiras e muito boas impressões do então novo RAV4. Os anos passaram, mas o RAV4 está tão bom – ou melhor – como eu me lembro dele. Um carro grande naquilo que realmente importa, no conforto e espaço oferecido, mas que se conduz facilmente, como qualquer Toyota híbrido mais compacto. Lembro-me que nem o trânsito no meio de Barcelona me deixou

desconfortável. A posição de condução elevada ajuda imenso, solução que certamente agradará aos fãs do segmento dos SUV, sendo possível ver a estrada a partir do primeiro andar.

Os bancos são muito bons, todos com função de aquecimento excepto o central, lugar que no RAV é bastante utilizável, fruto do muito espaço disponível para quem viaja atrás. E para esses, as boas novidades não se ficam por aqui. Há tomadas USB para todos, encosto reclinável e janelas que abrem totalmente, uma característica pouco valorizada, e se calhar por isso cada vez menos vista. Para o condutor, estão disponíveis vários modos de condução: Eco, Normal, Sport e Trail. Todos eles seleccionáveis através de um comando rotativo, excepto o Trail, com botão dedicado. Por ali perto, na consola, estão igualmente colocados os botões para selecção da

Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt

propulsão pretendida: 100% eléctrico, híbrido, automático e ainda uma configuração que força o carregamento da bateria através do motor térmico. Depois de algum tempo ao volante, a sua interpretação é fácil, mas estes botões podiam ter uma identificação mais óbvia, pois o “EV” destacado, “HV”, “Auto EV/HV”, com setas para um lado e para o outro, acabou por me fazer alguma confusão no início.

UM DOS TOYOTA MAIS POTENTES

No que diz respeito ao motor, este RAV4 PHEV é o segundo Toyota mais potente que podes comprar, apenas batido pelo GR Supra com motor de três litros. No total são 306 cavalos, número que resulta da combinação do motor 2.5 litros a gasolina com outros dois, eléctricos, distribuídos pelos dois eixos. A bateria tem 18,1 kWh de capacidade e com uma carga completa, em ciclo combinado, superei a autonomia declarada pela Toyota, pois só depois de percorridos 83 quilómetros ouvi, pela primeira vez, o motor a gasolina. O modo eléctrico pode ser utilizado até aos 135 km/h.

Depois de esgotada a bateria, o modo híbrido encarrega-se de oferecer a eficiência já reconhecida ao RAV4 híbrido. Não me foi, de todo, difícil manter o computador de bordo na casa dos 5 l/100 km, tendo inclusivamente completado alguns trajectos curtos, na cidade, com uma utilização da componente eléctrica em cerca de 80% do percurso. Para quem não resiste ao argumento “segundo Toyota mais potente do mercado”, fiquem a saber que a aceleração de 0 a 100 km/h faz-se em apenas 6 segundos.



Aproveitei, igualmente, o argumento da tracção integral inteligente para o fazer trepar um pequeno caminho acidentado, utilizando, para isso, o modo Trail. Depois de aprender a dosear a entrega da potência eléctrica, o RAV4 superou, com alguma dificuldade, o pequeno desafio que lhe coloquei. E essa dificuldade, quanto a mim, ficou a dever-se à suspensão que nem sempre conseguiu manter as rodas no chão, conduzindo a cortes de potência quando estas ficaram a rodar livremente. Ainda assim, com um pouco de insistência e balanço, desafio superado.

NO RAV4, CONFORTO ACIMA DE TUDO

Já no alcatrão, o piso de que o RAV4 mais gosta, a experiência é sempre muito confortável e relaxante, apontada a uma utilização familiar, com um carácter de bom estradista que faz dele uma excelente proposta para quem precisa de espaço e passa muito tempo a viajar entre destinos longínquos. Por outro lado, a suavidade da suspensão, ainda que bem-vinda, nem sempre me pareceu à altura das quase duas toneladas de peso.



FICHA TÉCNICA

Motor	2.5, gasolina + eléctrico (2)
Potência	306 cv/n.d. rpm
Binário	n.d. Nm/n.d. rpm
Transmissão	automática, tipo CVT
Vel. máx.	180 km/h
0-100 km/h	6,0 seg.
Consumo	5,2 l/100 km
Preço final	61.800 €

Não só porque a suspensão foi, por vezes, surpreendida por buracos ou depressões com as quais não conseguiu lidar, mas também porque, durante travagens fortes, em que a transição entre a travagem regenerativa e a hidráulica é bastante sensível, é muito fácil afundar a frente, conduzindo, assim, a uma antecipada entrada em cena do ABS, com direito a quatro piscas e tudo. Bem sei que esta não é a prioridade do RAV4, mas os mais de 300 cavalos estão lá, por isso, um melhor controlo dos movimentos da carroçaria, em detrimento de um tão bom conforto, parece-me justo.

Resta falar, um pouco, da gama disponível. Assim, importa dizer que o RAV4 Plug-in está disponível em quatro níveis de equipamento: Comfort, Square Collection, Premium e Lounge. Os preços começam nos 55.800 €, mas para chegares ao “nosso” Premium, terás de pagar 61.800 €. É muito dinheiro, reconheço, mas a experiência da Toyota em motorizações híbridas é indiscutível, bem como o espaço, equipamento, conforto e autonomia eléctrica disponibilizados pelo RAV4 Plug-in. ✘





DS 7 CROSSBACK 1.5 BLUEHDI UM SUV À FRANCESA, PARA UM GOSTO BEM PORTUGUÊS

POR RAFAEL ARAGÃO

Toda a gente gosta de SUV. Se forem portugueses, então, gostam de SUV e gasóleo. Pela lógica, este DS 7 vai fazer as delícias de muitos clientes nacionais.

VENHA O DIESEL... ENQUANTO DER

Começamos já por aqui. A motorização mais apelativa ao mercado nacional é qualquer uma a gasóleo. Qualquer uma. Desde o pequeno utilitário que vai fazer muitos quilómetros ao serviço de um estafeta, ao completamente inútil e gigantesco sedan de 100.000€ que vai fazer poucos quilómetros ao serviço de um executivo que sente necessidade de compensar pela falta de algo. Há razões para isso. Para o Diesel, entenda-se; para o resto,

não faço ideia. As vantagens fiscais para as empresas. E, considerando que a maior parte das vendas de veículos em Portugal são feitas a empresas, percebemos a razão. Mas isso está a mudar (e ainda bem). Esperemos que a fiscalidade continue a acompanhar a mudança e não se acobarde daqui a uns tempos.

Este DS 7 é um verdadeiro carro de luxo. Já vamos analisar o porquê. Por agora, queria falar do motor, pois sendo o já conhecido 1.5 BlueHDI, é mais simples de o explicar. Um quatro cilindros a gasóleo, com 130 cavalos e caixa automática de 8 velocidades. Muito competente e capaz de consumos muito bons, ainda que este SUV seja pesadote, como

Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt

o são praticamente todos. Meter um motor destes num familiar compacto é garantia de consumos na ordem dos 5 litros/100 km. Neste SUV, mete mais um litro, vá, e se andares a puxar por ele, seja na autoestrada, seja em cidade, mete-lhe mais outro. Ainda assim, como disse, competente.

CONDUÇÃO E CONFORTO

Não posso deixar de referir a condução antes de passar ao conforto e ao luxo. Não há, de todo, pretensões dinâmicas num carro deste tipo. Não pode haver! Agora, o que pode – e deve – haver, é algum cuidado na hora de dar aquilo que os clientes estarão à espera. E no caso deste DS 7, acredito que estejam à espera de um carro que seja fácil de conduzir e que não seja “teimoso”. Se é direita, que vire logo à direita “e sem me dar trabalho”. Se eu quero ir em frente, ele que avance e sem hesitar. Ou seja, que leve esta ideia de luxo e conforto também para a condução. Os carros devem servir-nos a nós, e não ao contrário. Nunca gostei de carros caprichosos. Uma coisa é temperamento. Outra é capricho. O DS neste departamento foi impecável.

Quanto ao conforto, é algo que se mistura com os parágrafos seguintes, do luxo e equipamento. Mas não destoa. Confortável, sem ser necessário recorrer ao equipamento, como já te vou contar. Bom amortecimento, em autoestrada parece um tapete, em cidade é cuidadoso dentro do possível e as viagens são feitas com muita serenidade.

AGORA O LUXO

Esta é a verdadeira razão de compra de um DS. Sim, o estilo e o design é arrojado, ok, mas dependente, sempre, do gosto pessoal de cada um. Eu gosto. Mas é no interior que recebemos aquilo por que pagámos. Digam um equipamento e o DS 7 tem. A versão que testei tinha o nível de equipamento Rivoli, o que significa que tem praticamente tudo. Só não tem, por exemplo, um micro-ondas e é porque não faria muito sentido, porque raras são as pessoas que tomam o pequeno-almoço ao volante. Eu desaconselho, por exemplo. Aliás, acho que só lhe falta mesmo um porta-luvas ou a arrumação debaixo do braço refrigerada. Mas isso é porque, lá está, talvez não seja uma coisa que as pessoas hoje em dia





procurem. O meu já-a-precisar-da-reforma-fiat-bravo tem um espaço dentro do apoio de braço para colocar uma garrafa até meio litro que refrigera quando o ar condicionado está ligado. Se o usei várias vezes? Não, mas usei algumas e gosto de saber que se for necessário está lá. E eu não gosto de água fria. Gosto dela assim mais para o natural-fresco. Picuinhas, eu sei.

Agora, se estamos a falar de bancos traseiros reclináveis, por exemplo, tem. E tem, também, os da frente eléctricos, aquecidos, refrigerados e com massagens. Mais? Sistema de som HiFi FOCAL Electra que é bem bom. Vidros acústicos, para reduzir ainda mais o ruído exterior, faróis de nevoeiro LED e faróis DS Active LED Vision todos inteligentes. Câmera 360° e assistência ao estacionamento, e todas

as outras coisas mais normais que a maioria dos carros já traz. Tudo com qualidade, como o interior forrado a pele demonstra e uma qualidade de construção muito boa.

Tudo coisas que seria de esperar que custassem muito ou que só estaríamos à espera noutras marcas. A verdade é que não é propriamente barato, ainda para mais tendo em conta o motor que tem, assim mais pequeno (mas eficiente, que é o que importa). Algo como 55.000€. Não é barato, eu sei, mas para esta qualidade, conforto e nível de equipamento, um SUV concorrente do segmento C custaria normalmente mais uns 10 a 15 mil euros. Se isto significa que o DS é pior? De todo! Significa, sim, que existe uma opção de luxo para quem sabe tomar decisões inteligentes. **X**



FICHA TÉCNICA

Motor	1.5, gasóleo
Potência	130 cv/3750 rpm
Binário	300 Nm/1750 rpm
Transmissão	automática, 8 vel.
Vel. máx.	195 km/h
0-100 km/h	10,7 seg.
Consumo	5,0 l/100 km
Preço final	55.000 €



MAZDA 3 2.0 E-SKYACTIV X

MAS É QUE É MESMO MUITO BOM!

POR RAFAEL ARAGÃO

Que o nosso sistema fiscal penaliza muito os carros com cilindradas altas já todos sabemos. E embora já seja considerável, 2 litros não é propriamente alto – para os americanos e árabes deve ser a cilindrada de um corta-relva. Para nós, no entanto, já faz com que o preço de um excelente carro, como o Mazda 3 com o motor e-Skyactiv X, fique a concorrer com marcas mais estabelecidas.

Mas o que importa aqui dizer, primeiro de tudo, é que se procurares um carro com um motor 2 litros vais pagar mais. E não vais receber um motor tão eficiente e tecnológico como o e-Skyactiv X. Especialmente numa altura em que toda a gente só pensa em SUV.

PREÇO

Comecemos por tirar isto de cima. Este Mazda 3 e-Skyactiv X com 186 cavalos, caixa manual, estofos em pele e nível de equipamento Excellence, custa 38.640 €. Um preço bastante bom! Ainda para mais tendo em conta o que recebemos. Pessoalmente,

creio que a versão com Evolve Pack Active + Sport será a melhor. É o mesmo carro mas sem os bancos em pele e o tecto de abrir eléctrico e um preço incrível de 34.400€. Se compararmos com a concorrência, então, percebe-se que é dos melhores.

E não digo isto apenas pelo preço. A qualidade de materiais e construção são premium. O carro é confortável e conduz-se tão bem e é tão bom que a pergunta que eu faço sempre é: mas porque raio as pessoas não compram o Mazda 3? Especialmente com este motor. É um 2 litros, mas fiz um consumo médio na ordem dos 6,6 l/100 km. Valor mais altos que um Diesel, é certo, mas que são equiparáveis a um “mil e duzentos” em cidade. Em cidade, sobe para os 8 mas fora dela e a ritmos calmos, baixa bastante. Se preferires um motor mais singelo, mas o mesmo carro, tens a versão e-Skyactiv G com um 2 litros de 150 cavalos por menos 2.000 e poucos euros.

Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt

MOTOR

Claro que o “problema” é o motor. Aliás, os impostos que esta cilindrada sofre. Se a Mazda fizesse um motor mais pequeno, com turbo, o preço seria muito mais interessante e aí, então, não haveria concorrência. Mas a Mazda tem outros mercados em mente. Mercados que não penalizam a cilindrada. Isto não significa, atenção, que não estejam atentos ao futuro, nomeadamente aos eléctricos – o MX-30 é muito bom – e aos híbridos. Estão quase a chegar novidades, pelo que sabemos.

Este e-Skyactiv X tem o auxílio de um motor híbrido ligeiro, mas tem o mesmo “problema” dos outros híbridos ligeiros todos. Aquilo não se sente e a eficiência que permite não justifica os custos de produção. Mas é um 2 litros atmosférico com quase 190 cavalos, o que significa que é uma delícia de conduzir. Acelera progressivamente e se o esticarmos ao redline o som é uma maravilha. Mas é nos médios regimes que ele se porta como deve ser. A sua tecnologia imita um carro a gasóleo sempre que possível, em regimes baixos e médios e só quando se puxa mais por ele é que recorre à ignição por faísca. Isto dá-nos níveis de eficiência muito bons, sem sacrificar a condução ou disponibilidade do motor.

O binário é de 240 Nm às 4000 rotações, mas nunca sentimos falta de força a partir das 2000. Isto permite usar o motor quase como um Diesel. Consegue conduzir-se perfeitamente à volta desses regimes. Parece mesmo um motor a gasóleo. Os ganhos em eficiência são bons, sem perdermos qualidade de



condução. O consumo mantém-se aceitável se conduzirmos normalmente e de forma suave e temos potência para as alturas em que é necessário. Basta pisar o acelerador e sentir o motor a ganhar rotação. Não é a mesma coisa que um MX-5, mas vê-se que no caso da Mazda, na casa deste ferreiro o espeto é de ferro. Uma aplicação curiosa de um ditado popular, mas que faz todo o sentido.

A caixa de velocidades é suave e com uma utilização "à la roadster", com uma embraiagem que se controla quase com a

mente. Isto faz com que quase nos sintamos com uma caixa automática. São mestres neste campo, não há nada mais a dizer.

DESIGN

Aqui, embora seja subjectivo, é indiscutível que toda a gente olha. Admito que possa parecer estranho à primeira vista, mas isso é por falta de hábito. Ver uma obra de arte pela primeira vez também nos deixa assim confusos. Para mim, o design está maravilhoso. Praticamente não tem arestas, mas ao mesmo tempo todo ele está



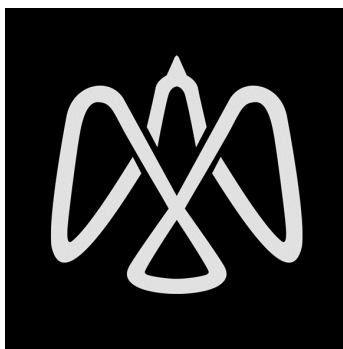
perfeitamente seccionado. Não consigo explicar muito bem. É uma espécie de “não devia funcionar mas funciona tão bem que até dói”.

A Mazda sabe fazer carros, não tenhas dúvidas. Sabe desenhá-los e tem uma mecânica de excelência. Queria (e quero) ver mais carros destes nas estradas. Nós merecemos. Deixo uma ideia à Mazda. Peguem no Mazda 3, tal e qual como está, e espetem-lhe um motor eléctrico assim com 200 cavalos com umas baterias para uns 400 quilómetros. **X**

FICHA TÉCNICA

Motor	2.0, gasolina
Potência	186 cv/6000 rpm
Binário	240 Nm/4000 rpm
Transmissão	manual de 6 velocidades
Vel. máx.	216 km/h
0-100 km/h	8,1 seg.
Consumo	6,6 l/100 km
Preço final	38.640 €





MCMURTRY SPÉIRLING A BASE DE UM FUTURO TROFÉU ELÉCTRICO, MAS NÃO SÓ!

POR JOTA PÉ



Muitos apelidaram-no de “Batmobile do Goodwood FOS”, fruto do visual dark & mean da sua mini-carroçaria em carbono dar-lhe uns ares aos veículos do franchise “Batman”, mas o McMurtry Spéirling é muito mais do que um simples protótipo para encher as vistas. A comparação fica-se por aí já que esta criação não só não conta com nenhum dos gadgets que ajudam o popular super-herói nascido dos comics norte-americanos a sair de situações mais apertadas, como tem outros muito mais contemporâneos, com um olhar no futuro do motorsport de circuito!

Trata-se de uma proposta 100% eléctrica destinada a servir de base a potenciais copas (ou troféus) de velocidade em circuito, um projecto que ainda está em fase de desenvolvimento e que foi desvendado ao mundo – what else?! – no passado Goodwood Festival of Speed 2021, na sequência de um convite da organização do evento. Primando pela diferença, conquistou os olhares e captou o interesse dos muitos que o viram quer em exposição, quer a acelerar pelo traçado da Rampa de Goodwood, tendo ao volante os seus dois pilotos de testes: Derek Bell, profissional que dispensa apresentações e que, entre outros, conta com 5 vitórias em Le Mans, 3 em Daytona e um duplo título de Campeão do Mundo de Sport-Protótipos (hoje WEC), e Alex Summers, Campeão Britânico de Rampas e candidato a novo título em 2021.

Realizado na sede da start-up britânica McMurtry Automotive, este projecto ultra-secreto foi agora desvendado após 3 anos de design, construção e desenvolvimento, uma miniatura de competição – são apenas



Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt



3,2 metros de comprimento por 1,5 de largura e 1,05 de altura, para uma distância entre eixos de 2 metros – que representa, segundo a start-up, o pináculo da excelência tecnológica em termos do desenvolvimento e rumo da futura geração de inovação no sector automóvel. Em particular, espelha o potencial futuro das provas de circuito 100% eléctricas.

MAIS DE 1.000 CV PARA MENOS DE 1.000 KG DE PESO

Integrado na categoria “Cars of the Future” no FOS 2021, o Spéirling cativou não só quem o viu passar, como quem o ouviu colocar no chão os mais de 1.000 cv anunciados da mecânica McMurtry e-Axle, associada a um pack de baterias de 60 kWh (mais de 800 volts) e a uma transmissão às rodas traseiras, com a equipa de desenvolvimento a dar-lhe uma sonoridade que não desagradou aos petrolheads presentes, mesmo os mais cépticos sobre esta estranha, mas inevitável, realidade da electrificação do desporto motorizado.

O principal conceito do McMurtry Spéirling assenta numa ventoinha eléctrica com mais de 80 cv de potência e de uma cuidada aerodinâmica sob o piso, conjugação que permitirá gerir cerca de 500 kg de downforce, não obrigando ao recurso a outras soluções como spoilers ou asas. Isto para lidar com a sua equilibrada relação peso/potência de 1 cv por kg (valor tirado por aproximação, pois o peso do conjunto foi referido como cerca de 1 tonelada), ou a velocidade, dita superior a 320 km/h, atingindo-se os 300 km/h em menos de 9 segundos!

Para tal contribuiu um dos factores por excelência do seu apertado caderno de encargos, o baixo peso, alcançado pelo recurso profuso a elementos em carbono, da coque aos elementos de deformação e à carroçaria.

“Quebrando o ‘status quo’ do que um futuro eléctrico ‘deveria’ parecer, o Spéirling foi projectado para mudar a forma como pensamos. Espelho da inovação original das corridas de automóveis, agora ressuscitada através da tecnologia de ponta, e entregue com simplicidade, o Spéirling assume uma presença surpreendentemente diferente. Não é apenas um ‘hypercar’, é-o na sua classe individual, sem restrições ditadas por qualquer regulamentação. É um verdadeiro carro para ser conduzido, para uma experiência mais estimulante, crua e emotiva,” refere os responsáveis da McMurtry.

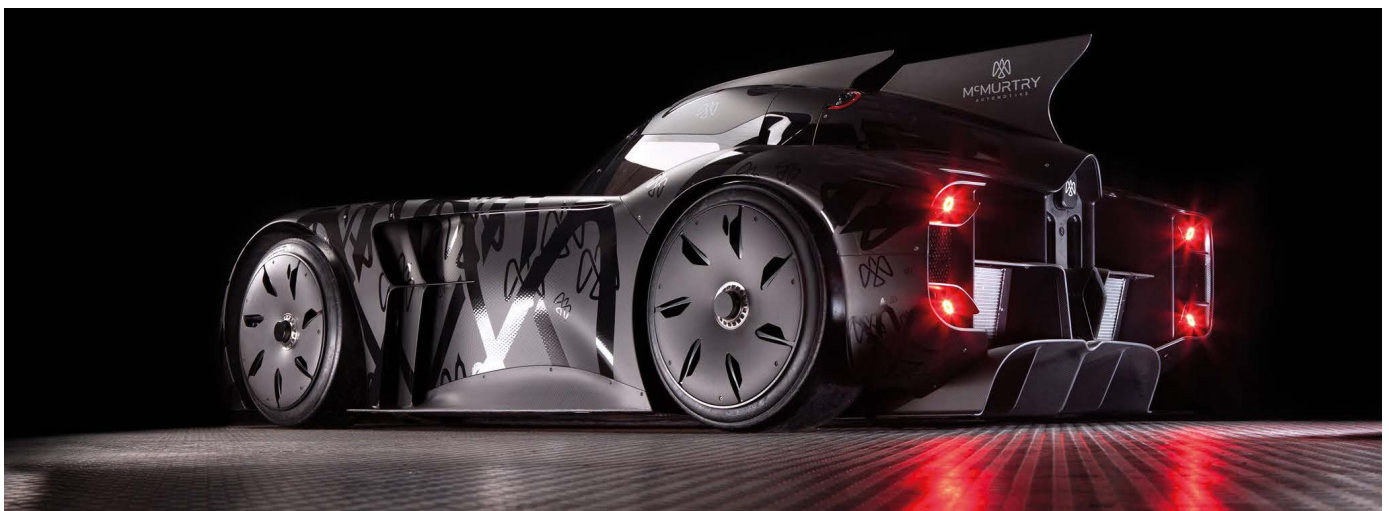
PARA JÁ RECORDES DO MUNDO, DEPOIS TALVEZ UMA GYMKHANA

Pensado exclusivamente para a competição, a sua bateria permitirá um intervalo de 30 a 60 minutos de utilização de energia em pista por cada carga realizada, representando uma autonomia máxima de 560 km, tudo isto segundos números avançados pela start-up, segundo a regulamentação WLTP. Está, por isso, posta de parte a sua homologação para circulação na via pública.

Para já, o estranho Spéirling ainda não conta com uma agenda totalmente definida, mas algumas coisas já ficaram em carteira: foi alvo de uma primeira análise, ainda muito sumária, feita por Travis Pastrana, nele se sentando para ver se cabia (o cockpit é para

pilotos com uma altura máxima de 2 metros) com vista a uma potencial utilização numa das suas futuras "Gymkhanas"; segundo a start-up, também se irão tentar bater alguns recordes do mundo, não se definindo ainda quais.

Uma coisa é certa, o seu potencial cresceu significativamente após esta estreia em Goodwood (pode vê-lo em acção neste [vídeo](#), a partir dos 3m14s). Teremos, assim, de aguardar para voltar a ouvir falar deste pequenino e irrequieto monolugar carroçado eléctrico de corridas! "Acrescentar potência torna-te mais rápido nas rectas, subtrair peso torna-te mais rápido em todo o lado", Colin Chapman, designer e fundador da Lotus Cars, entre outros. **X**



Chassis	Full carbon monocoque with integrated battery, carbon crash structures and carbon bodywork
Driver size	Maximum driver height 6'7
Safety	Designed to comply with the standards of the highest levels of motorsport
Suspension	Multi-link with active ride height control
Brakes	Carbon
Wheels and tyres	Bespoke construction. Front: 210/640-R19 on 9.5" width wheel. Rear: 240/640-R19 on 10.5" width wheel
Drivetrain	McMurtry E-axle, RWD
Power	1 hp:1 kg power to weight
Fan power	More than 80 hp
Battery capacity	60 kWh
Battery voltage	Over 800 V
Track driving range	30-60 mins
Road equivalent range	WLTP 350 miles
Charge rate	Up to 600 kW peak (pitstop quick charge)
0-300kph	Estimated under 9 seconds (as presented)
Top speed	Over 200 mph
Downforce	More than 500 kg from 0 mph
Length	3200 mm
Wheelbase	2000 mm
Width	1500 mm
Height	1050 mm
Mass	Under 1 tonne

GARAGEM



www.agaragem.pt

instagram - @garagem_oficial

facebook - @agaragem.oficial

youtube - Garagem