

GARAGEM



HYUNDAI I30 N DCT

VICIANTE!



NESTA EDIÇÃO

ENTREVISTA A JOANA FIDALGO, ENGENHEIRA NA JLR
CARAMULO MOTORFESTIVAL DE ABARTH SCORPIONEORO
FOMOS ATÉ AO DOURO E FIZEMOS A N304 NO NOVO C3

ENSAIOS

CITROËN C3 AIRCROSS 1.5 BLUEHDI - PEUGEOT 3008 HYBRID4
RENAULT MÉGANE E-TECH HÍBRIDO PLUG-IN
SEAT ATECA 1.5 TSI - SEAT IBIZA 1.5 TSI DSG - SEAT TARRACO E-HYBRID

equipa garagem

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

joão isaac - joao.isaac@agaragem.pt

jota pê

rafael aragão - rafael.aragao@agaragem.pt

GARAGEM



conteúdos #6

8

APRESENTAÇÃO

fomos conhecer os novos Citroën Ami, Toyota Yaris Cross e VW Polo

14

HYUNDAI I30N

regressámos a um dos melhores. Agora com caixa automática

40

ENSAIOS

conduzimos três novidades. São todos SUV. Pedimos desculpa.

52

ENTREVISTA

à conversa com Joana Fidalgo, Engenheira de estratégia de propulsão na Jaguar Land Rover

58

CARAMULO MOTORFESTIVAL

o maior festival nacional de clássicos está de volta. Fomos lá, de Abarth Scorpioneoro

62

LAZER

levámos o Citroën C3 até ao Norte de Portugal e testámos o seu conforto nas curvas à beira do Rio Douro





JOÃO ISAAC

A IMPORTÂNCIA DA CARRINHA BRANCA. OU CINZENTA



Não vale a pena dizer que nunca nos aconteceu, por muitos cavalos que tivéssemos disponíveis debaixo do pé no momento: já todos sentimos a pressão de ter uma carrinha de mercadorias a encher-nos o retrovisor ao ponto de conseguirmos ver a cor dos olhos de quem a conduz. E por muito que se acelere, não há como fugir, mais vale assumir e deixá-la passar. É assim com qualquer carrinha, pequena ou grande, especialmente se for branca, como sabemos. Esta não era, mas mesmo assim o velocímetro estava escalado até aos 240 km/h.

Admito que gosto de quase tudo o que tenha quatro rodas. Mas antes que me venham disponibilizar um trolley ou uma maca para fazer um ensaio, refiro-me a automóveis, obviamente. E dentro daqueles que raramente conduzo ou em que nunca pus as mãos, tenho um gosto especial por carrinhas. E não é por serem os veículos mais rápidos que andam na estrada. Mas sim porque têm um propósito que não é apenas levar-nos de A a B, é levar coisas de A a B, coisas essas que nos são, muitas vezes, essenciais.

“ISSO É TUDO EM LED?”

Uma carrinha tem uma função e por isso quem a conduz tem uma missão. Seja para o transporte de alimentos, de mobiliário ou encomendas, é um veículo que terá, ao fim de poucos anos, umas quantas centenas de milhares de quilómetros percorridos, muitas vezes com a mesma pessoa ao volante. E para pessoas como eu que adoram conduzir, as melhores aventuras e memórias são construídas ao volante, nesses momentos, com o fiel companheiro de trabalho, incansável, por vezes desgastado e que, ainda assim, cumpre e chega ao fim do dia de trabalho sabendo o que o espera no seguinte.

Gosto de carrinhas, volto a dizer. Por isso pedi à Renault o novo Kangoo. Um dos modelos com que mais nos cruzamos no nosso dia-a-dia, um dos nomes que melhor exemplifica o que acima referi. Carros de trabalho com 300 mil ou mais quilómetros acumulados em meia dúzia de anos, imagino, cheios de histórias para contar. Por isso sentei-me ao volante e imaginei-me em trabalho, não como jornalista automóvel, mas sim como motorista de entregas, como dono

de um negócio em que uma carrinha como o Kangoo é uma essencial ferramenta de trabalho. Quis fazê-lo porque gosto de carrinhas e porque não tendo experiência, posso apenas imaginar o quão cansativa pode ser uma vida de trabalho na estrada, repetitiva e stressante. O Kangoo deve, por isso, ser o companheiro perfeito para tornar a vida mais fácil, ajudando a simplificar as tarefas do dia-a-dia, como as operações de carga e descarga, bem como proporcionar o fundamental conforto e a segurança que se espera quando se fazem centenas de quilómetros diariamente. Posso dizer que nesta curta e estreada experiência, o Kangoo mostrou que está apto a esses mais exigentes desafios. Não tenho dúvidas.

Exteriormente, o Kangoo recebeu, inclusivamente, elogios de quem o viu estacionado à minha porta. Uma frente “modernaça” com iluminação LED não passou despercebida a quem com ela se cruzou. Mas é no interior que estão, a meu ver, os seus maiores argumentos. Não vou avaliar o Kangoo enquanto comercial, não tenho conhecimentos para o fazer, e também não o vou comparar com os ligeiros de passageiros que normalmente conduzo. No entanto, é inevitável não fazer uma ligeira ligação a esses veículos, porque ao volante, o Kangoo conduz-se com a mesma facilidade que um Clio.

O ETERNO 1.5 DCI, POIS CLARO

O motor 1.5 dCi, neste caso com 95 cavalos, dispensa apresentações. Disponível, resistente e poupado, continua a ser o motor certo para o Kangoo. A posição de condução é confortável, o manípulo da caixa está logo ali ao lado e até a direcção e o comportamento dinâmico deixaram uma impressão bastante positiva. Tomadas USB e inúmeros sítios para guardar todas as

papeladas e ferramentas de trabalho mais pequenas não faltam a bordo do Kangoo. O acesso ao compartimento de carga é excelente. Atrás, é possível abrir as portas a 180 graus, e o acesso lateral é facilitado pela ausência de um pilar quando abrimos ambas as portas. Iluminação LED, uma tomada de 12 V e vários pontos de fixação completam a oferta para que a carga seja, também ela, transportada em conforto.

Não me vejo a encher os retrovisores dos carros à minha frente ao ponto de o símbolo da Renault da grelha do “meu Kangoo” desaparecer do campo de visão do condutor que estou a seguir, mas conduzir uma carrinha não só quebrou a rotina de que tanto gosto, como foi a experiência positiva que tanto esperava. Não quero com isto dizer que todos os condutores de carrinhas conduzem que nem uns loucos, mas alguns deles, sim. Sei que não sou o único a pensar isso e, sem querer parecer irresponsável, a achar piada à piada do condutor de uma carrinha branca.

Há 30 ou 40 anos, um condutor de uma carrinha não tinha o conforto do ar condicionado e tecnologia como um ecrã e câmara traseira que fazem o trabalho de um retrovisor, bem como uma ligação Android Auto que em muito facilita o trabalho de quem anda na estrada, mas a verdade é que há 30 ou 40 anos as exigências e dificuldades eram outras. Não sei se maiores ou menores, mas diferentes. Actualmente, com a crescente adesão ao comércio electrónico, não são apenas os smartphones, computadores, redes móveis e elaboradas cadeias logísticas e, principalmente, quem os concebe, que devem merecer o nosso respeito. O condutor da carrinha, branca ou cinzenta, também. E o Renault Kangoo, obviamente. X



SUBSCREVE O NOSSO CANAL DE YOUTUBE

GARAGEM





RAFAEL ARAGÃO

INDO EU, INDO EU, A CAMINHO DE VISEU...



Não encontrei o meu amor, mas confirmei que os híbridos plug-in são mesmo bons! Especialmente o Volvo S60 T8 Polestar Engineered que levei nesta viagem.

A PREMISSA

Muito simples. Uns grandes amigos meus iam casar na zona da Guarda e eu tinha de arranjar maneira de lá ir. Coisa simples, naturalmente, pois o nosso país é bastante pequeno e há transporte para quase todo o lado. Melhor, ainda, quando nesse fim de semana temos agendado um teste ao Volvo S60 T8 Polestar Engineered. O ex-libris da marca sueca. Sim, não é o mais caro nem o maior, mas, para mim pelo menos, é o mais espectacular.

Só para esclarecer o título, não encontrei o meu amor porque ia comigo no carro. E fomos para Viseu porque temos lá casa e assim escusávamos de pagar alojamento. Só para não acharem que o título foi ali posto à toa. Nada disso! Aqui na Garagem fazemos as coisas com pés e cabeça. E, às vezes, com os pés na cabeça! Continuando. Ora, com o casamento à porta e uma viagem de mais de 300 quilómetros até à

casa na zona de Viseu e outra, depois, de 70 e tal até ao local da cerimónia, foi tempo de preparar o trajecto. Preparar, para conseguir extrair a maior eficiência de um carro que pesa 2500 kg e tem 415 cavalos de potência. É que estes dois números juntos assustam um pouco. Assustam, porque começo logo a imaginar consumos na ordem dos 15 litros aos 100 km. Ora, portanto, fazendo as contas, num fim-de-semana em que ia fazer cerca de 900 km, ia consumir um total de 135 litros de gasolina. Ou, se quisermos falar em euros, 230. Mais portagens. A viagem começava a assustar.

A VANTAGEM (E O PROBLEMA)

Felizmente, este Volvo S60 T8 Polestar Engineered tem um motor eléctrico de quase 90 cavalos e bateria suficiente para cerca de 50 km em modo 100% eléctrico. Isto significa que nos primeiros quilómetros gastei zero. Ok, gastei zero porque vinha carregado e atestado pela marca, mas numa situação em que eu fosse o proprietário (que situação incrível) teria gasto cerca de 1,5€ a carregar a bateria. O problema surge nos quilómetros seguintes, em que não há

(muita) carga na bateria. Há o suficiente para o funcionamento híbrido, que ajuda bastante, mas não há máxima eficiência. Isto é que se diz dos híbridos plug-in. “Ah, depois de esgotar as baterias aquilo consome que é uma vergonha”. Em cidade, é capaz, até porque estamos a falar de um carro tão pesado quanto um rinoceronte. Mas em cidade é para andar com as baterias carregadas, pá! Se não tens possibilidade de carregar as baterias, compra outro carro. É simples!

A SOLUÇÃO

Só que eu fiz uma coisa muito interessante. Ora, os carros são mais eficientes fora de estrada. Em auto-estrada e vias rápidas. A andar, portanto. Felizmente, este S60 T8 permite que o motor carregue as baterias (tal como outros modelos). Aproveitei, portanto, a estrada aberta e aqueles 130 km/h suaves e cliquei no botão (no incrível ecrã central de infoentretenimento) que dá a indicação ao motor para carregar as baterias. Em duas horas de viagem pela A1 já tinha mais de 30 km de autonomia eléctrica. Chegado a Viseu e tinha 50 km. Tudo isto com um consumo extra-urbano de 7,3 litros aos 100 km. Tanto quanto um “1500”. É que para além de carregar as baterias, o sistema híbrido continua em funcionamento.

Isto fez com que andasse em cidade/aldeia sempre em modo eléctrico. O ideal seria carregar as baterias num carregador, mas no interior do país ainda é complicado de os encontrar e os carregadores rápidos, para além de serem para utilizar só de vez em quando (em viagens longas por exemplo) são muito mais caros que os carregadores normais ou domésticos. A tomada doméstica também não consegui usar porque não levei a extensão de 25 metros que tenho. Mas o carro tratou do carregamento e terminei a viagem com um consumo de 7,3 litros num carro com mais de 400 cavalos. E a Volvo, para os novos modelos, vai aumentar a potência do motor eléctrico dos quase 90 para os quase 150 e duplicar o tamanho das baterias, elevando a autonomia eléctrica para os 100 km, tal como a Toyota tem no seu RAV 4 Plug-in (que, com o seu carregador de bordo de 6,6 kW dá uma carga completa em 2 horas e meia).

E faz sentido. Para o comprador que tem um apartamento, por exemplo, ou não consegue carregar as baterias com facilidade, o ideal é ter autonomia suficiente para alguns dias e capacidade de carregar em andamento. Porque se tem pouca autonomia e não consegue carregar as baterias como gostaria, se não tiver de as carregar tantas vezes, consegue utilizar o modo eléctrico de forma mais eficiente. Se calhar talvez nem fosse necessário aumentar a capacidade das baterias. Bastaria, apenas, aumentar a potência do motor eléctrico. Se o motor não precisar de fazer tanto esforço para mover o carro, não necessita de utilizar tanta energia.

A CONCLUSÃO

Sendo assim, fui de viagem, os meus amigos casaram num festa muito feliz e animada, e eu fiquei feliz por eles e por ter conseguido utilizar um híbrido plug-in incrível sem gastar muito... o ambiente e a minha carteira. Não precisava de ter sido no fantástico Polestar Engineered com os seus 4,6 segundos dos 0-100km/h, jantes de 20 polegadas, suspensão desportiva (e muito confortável) e travões brutais, mas ainda bem que foi. Eram uns 69.000€ bem gastos. Ou 63.000€ se optasse pela versão T8 normal. **X**



CITROËN AMI

UM QUADRICICLO ELÉCTRICO PARA A MOBILIDADE URBANA

Cada vez mais a mobilidade nos centros urbanos é um tema importante e o sector automóvel está atento. Como tal, a Citroën apresentou o Ami ao mercado nacional. 75 quilómetros de autonomia e cerca de 7.350€.



Longe vão os tempos dos velhinhos e lentos “papa reformas”. Os quadriciclos que podiam andar nas estradas e conduzidos pelos mais novos e mais velhos, mas mais conhecidos pelos últimos. Aliavam a simplicidade e o tamanho reduzido com a praticidade de serem conduzidos com carta B1 e a partir dos 16 anos.

Não sendo o primeiro quadriciclo eléctrico do mercado, em Portugal é uma quase-novidade. Pelo menos dos grandes construtores é a primeira. Antes de falar mais do Ami, convém dar algumas informações. A autonomia é de 75 km (e durante a apresentação nacional pude confirmar que é um valor bastante fiável) e carrega em 3 horas numa tomada doméstica normal. Também pode carregar num posto público, com um adaptador. A velocidade máxima está limitada a 45 km/h e pesa menos de 500 kg. Tem dois lugares, um ao lado do outro,

sendo o do passageiro ligeiramente recuado para dar espaço para carga. Para um carro tão pequeno, com cerca de 2,41 metros de comprimento e 1,39 metros de largura, a capacidade de carga é considerável.

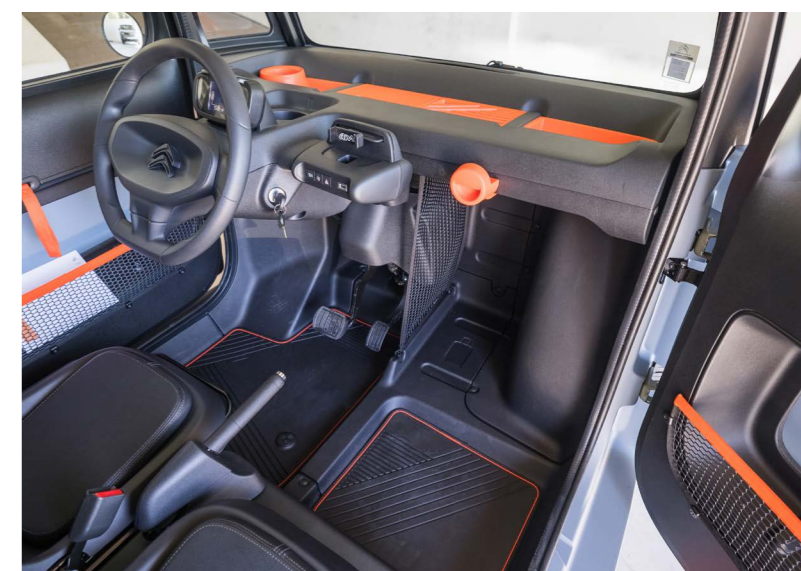
CONDUÇÃO E VERSÕES

Andar com um carrinho destes, como deves imaginar, é incrível. Primeiro, estás sentado praticamente no eixo traseiro e tens o carro todo a tua frente – sendo todo um eufemismo, porque tem o tamanho de metade de um carro tradicional. Mas isso só adiciona à diversão. Andar na estrada deve ser algo responsável, mas há qualquer coisa nos carros pequenos, especialmente num eléctrico com menos de 500 kg que me deixa a sentir como uma criança. Sempre com cuidado comigo e com os outros, claro, mas acelerar com isto num semáforo e estar dentro do carro a desejar que uma berlina

de luxo saia da frente “para eu passar” é incrível. Acelera muito bem até aos 20 km/h e depois continua estável até à velocidade máxima. Não é muito alta por isso chega lá depressa. Resumindo, gostei muito da experiência e via-me a ter um carrinho destes para as voltas dentro da cidade. Prático, divertido e cheio de espaço.

Estão disponíveis quatro versões. A base, passível de ser ligeiramente personalizada, duas mais “equipadas” e uma de trabalho. Esta última é muito interessante do ponto de vista profissional e prático. Um lugar e capacidade de carga de 140 kg e 260 litros de volume de carga. Isto, mais a autonomia, e está encontrada a solução quase perfeita para entregas urbanas de pequenos volumes. Serve tanto para o negócio local como para a empresa nacional ou internacional a operar em locais mais urbanos.

Já se pode encomendar, sendo que a Citroën pretende que os clientes façam a compra totalmente através dos meios digitais. Poderás conhecê-lo nos concessionários e nas lojas FNAC, mas a finalização da compra, digamos assim, será totalmente online. Os preços começam nos 7.350€ para a versão base “AMI AMI” e acresce 400€ para um pouco mais de personalização nas 4 versões “MY AMI” e para a versão de trabalho “MY AMI CARGO”. X



TOYOTA YARIS CROSS

CROSSOVER PARA O SEGMENTO MAIS APETECÍVEL

A Toyota acaba de lançar no mercado português o Yaris Cross, para concorrer no segmento B-SUV, dos compactos com aspecto mais offroad, que é um dos que mais vende e cresce. Tem argumentos, a começar pelo motor híbrido.



Um dos seus principais argumentos é, sem dúvida, a plataforma TNGA que partilha com o Yaris. Está mais alto e com mais espaço, mas o chassis é o mesmo. O que significa que ao nível dinâmico não deverá ficar aquém das expectativas. Depois, sob a mesma plataforma, o novo motor híbrido 1.5 litros, a gasolina, com 116 cavalos e capacidade de andar até 80% do tempo em modo eléctrico em cidade. Isto significa que deverá fazer consumos entre os 4 e os 5 se formos gentis com o pedal. Fora da cidade, é natural que suba um pouco, mas nada de mais.

Se com o Yaris híbrido conseguimos fazer consumos na ordem dos 4, este, apesar de cerca de 70 kg mais pesado (o mesmo que andar sempre com um adulto lá dentro, digamos) não deverá andar longe dessa possibilidade. Dependerá, lá está, da tua condução.

Para além disto, o argumento maior será, diria, o facto de ser um mini-SUV, carroçaria que é a que mais vende. Não esperes um SUV "à séria", mas terás, sem dúvida, um carro com bastante espaço de arrumação e bagageira (400 litros) e mais elevado em relação ao solo do que o Yaris (cerca de 17 cm). O design também está fixe, na minha opinião, e vai buscar um pouco do RAV-4, o que inspira confiança fora de estrada. Se as jantes de 18 polegadas das versões mais equipadas não ajudam, com as de 16 das versões de entrada o caso já muda de figura.

CONDUÇÃO E EQUIPAMENTO

Fomos conhecê-lo a Óbidos a convite da Toyota e até lá chegar fizemos o percurso de autoestrada. A versão que conduzimos era a Premier Edition, "com tudo" e com as jantes de 18 polegadas, e o consumo ficou nos 6 litros/100 km para uma velocidade

normal para autoestrada. Depois, ao chegar perto de Óbidos, o percurso passou a ser urbano, com curvas, subidas, solavancos e o comportamento do Yaris Cross manteve-se como esperado. Plantado ao solo, a agarrar bem as curvas e a absorver quanto baste as irregularidades. Não seria a configuração que eu escolheria, com as jantes maiores, mas a Toyota prevê que as duas versões mais vendidas sejam a Comfort Plus e a Square Collection. A primeira com jantes de 16 polegadas e a segunda com 17. De resto, volante em pele, sensores de chuva e

luz, câmara traseira e todos os sistemas de segurança incluídos no Toyota Safety Pack 2 de série em todos os modelos.

A Square Collection adiciona faróis traseiros em LED, vidros traseiros escurecidos, ligação wireless ao smartphone, chave inteligente com arranque automático e tejadilho em cor diferente. O Comfort Plus tem um preço chave na mão de cerca de 26.700€ e o Square Collection de 29.700€. A Premiere Edition, disponível por 12 meses, custa 33.700€ e traz quase todos os opcionais deste Yaris Cross. X



VOLKSWAGEN POLO

46 ANOS DE ESTILO, AGORA MAIS DIGITAL

O Volkswagen Polo está renovado, com o design ligeiramente actualizado e um motor a gás. Traz mais equipamento de série e ainda este ano chegará o GTI.



Fomos à apresentação do renovado VW Polo. Ainda que não seja um substituto do Golf, está cada vez mais equipado de série e, agora, a marca pretende que seja mais digital e conectado, pois é essa a tendência do mercado. A apontar para um público jovem, o slogan “prova que podes” deixa antever um posicionamento mais arrojado e moderno.

MAIS EQUIPAMENTO

A começar pela digitalização e conexão, o renovado Polo traz, agora, de série, um painel de instrumentos digital, um novo volante que, sendo praticamente igual ao da restante gama, não traz os botões hápticos com vibração. Traz faróis e luzes traseiras em LED de série e a marca anuncia as maiores cotas de habitabilidade interiores do segmento. Depois, terá disponível pela primeira vez em algumas versões a condução autónoma nível 2. Junta o novo Cruise Control adaptativo e preditivo (que adapta a velocidade em relação ao carro da frente, de forma automática, e

reconhece os sinais de trânsito para saber a que velocidade pode andar) ao Lane Assist – de série em todas versões – para criar um novo sistema de assistência.

PRIMEIRA IMPRESSÃO E VERSÕES

Feita a apresentação, fomos dar uma pequena volta para o conhecer melhor. A versão que conduzimos foi a Life, aquela que, à partida, mais irá vender. Motor 1 litro, turbo, com 95 cavalos, caixa manual de 5 velocidades e um preço de cerca de 20.000€. A condução era o esperado. Sem qualquer problema. Não foi um percurso particularmente dinâmico e fizemos metade em autoestrada, metade em cidade. Comporta-se bem. Confortável, sem grandes ruídos, uma boa construção e o único senão que me chamou a atenção foi o uso excessivo de plásticos rígidos. Neste segmento é o normal, é certo, mas podiam ter usado um pouco menos. Apostar no tecido, talvez. Não que isso influencie a longevidade, até porque se há algo que os 46 anos de existência nos

mostram é que qualquer Polo dura muito, muito tempo. Este também irá durar.

O consumo, sendo um motor pequenino, irá ser comedido se andarmos devagar, mas daqui a uns tempos iremos fazer um ensaio mais prolongado para te falarmos mais acerca deste renovado Polo. Quanto às versões, a VW propõe, agora, para o Polo, 4 níveis de equipamento: Polo, Life e os Style e R-Line em paralelo, não sendo um incremento do outro. Até ao final do ano chegará o topo de gama GTI. Para além do equipamento de série que já te contámos, há, ainda, também de série, o sistema de áudio Composition Media com monitor de 6,5 polegadas, uma interface para telefone Bluetooth, espelhos retrovisores exteriores ajustáveis eletricamente e aquecidos, e vidros elétricos em todo o veículo.

MOTORES E PREÇOS

Relativamente aos motores, são todos de 1 litro de cilindrada e mantém-se as opções atmosféricas e turbo. A novidade é o motor a gás natural. Na lista abaixo poderás ver os motores e os preços base. X

Gasolina

- 1.0 80 cv – 18.640 euros
- 1.0 TSI 95 cv – 19.386 euros
- 1.0 TSI 95 cv Life – 20.286 euros
- 1.0 TSI 95 cv Life DSG – 22.383 euros
- 1.0 TSI 95 cv Style – 22.184 euros
- 1.0 TSI 95 cv Style DSG – 22.878 euros
- 1.0 TSI 95 cv Style DSG – 24.239 euros
- 1.0 TSI 110 cv R-Line DSG – 25.702 euros
- 1.0 TSI 95 cv R-Line – 22.878 euros

Gás natural

- 1.0 TGI 90 cv Life 21.898 euros



HYUNDAI I30 N

**SEM O SER, É
TALVEZ O MELHOR
DE TODOS**

POR JOÃO ISAAC



Dizem que à terceira é de vez. No caso do Hyundai i30 N, espero bem que não o seja. Entenda-se, a última vez que o conduzo. No segmento dos compactos desportivos, familiares de segmento C com “cabedal” de respeito debaixo do capot, as opiniões dividem-se. Não porque as opções sejam em grande número – que o são, mas não tantas quanto desejaria – mas principalmente porque são várias as propostas a cujos argumentos é impossível ficar indiferente. É algo que se estende a outros segmentos do mercado. Carros maus? Não há disso. Há sim, carros diferentes, com estéticas mais ou menos actuais, com prioridades diferentes, mas todos eles com as suas qualidades, nem que seja o preço, talvez o argumento mais importante de todos para o actual comprador particular português. Tudo isto para dizer que o fabuloso i30 N concorre num segmento onde estão modelos como o Renault Mégane R.S. Trophy e o Honda Civic Type R. E já todos sabemos do que eles são capazes. A Renault sabe, como poucos, fazer um desportivo de tracção dianteira e os 300 cv disponíveis nesta quarta geração Mégane, bem como tecnologia como o eixo traseiro direcional 4Control fazem do Mégane mais potente um carro mesmo muito especial. Dos três, visualmente, é bem capaz de ser o meu preferido, com uma pose em estrada incrivelmente marcante, em grande parte explicada pelos acentuados alargamentos da carroçaria. A escola francesa está, assim, muito bem representada.

DOIS, MAIS DO QUE QUATRO

Da terra do sol nascente chega uma proposta mais radical, mais potente e, recorrendo aos dígitos de um crónometro e a um bom circuito ou troço, provavelmente o mais rápido. Não posso garantir, mas admito que o possa ser. Considerando o chamado “full package”, o Civic Type R é, pura e simplesmente, o melhor automóvel desportivo de tracção dianteira do mercado. E aqui toco num ponto que é, para mim, essencial: a tracção dianteira. São várias as marcas a apostarem, e bem, na eficácia da tracção integral para poderem colocar motores ainda mais potentes nos seus compactos desportivos. Não sou contra essa solução. É, até, uma bonita homenagem a modelos como o Lancia Delta Integrale, Subaru Impreza WRX e Ford Escort Cosworth, mas todos eles falham ao cumprir a receita do hot hatch: ter apenas tracção dianteira. Assim, modelos como o GRYaris, o Volkswagen Golf R e o Mercedes-AMG A45 S, nem sequer os considero neste falso comparativo com o recentemente actualizado Hyundai i30 N, agora disponível com uma nova transmissão de dupla embraiagem de 8 velocidades. Um hot hatch deve, a meu ver – e para além de transmitir a sua potência apenas ao eixo dianteiro, como referi – manter um aspecto relativamente discreto. E entre o Mégane, o Civic e o i30, o coreano leva vantagem. Tem os detalhes essenciais que o destacam dos irmãos mais tranquilos, a obrigatória risca vermelha, as jantes maiores, as pinças de travão também em vermelho e outros que ajudam a completar a sua pinta desportiva.



Mas é, no fundo, um i30. Sem ter os ombros incrivelmente salientes e uma asa traseira digna da saga Velocidade Furiosa.

AGORA COM CAIXA AUTOMÁTICA

Um desportivo pode até ser mais rápido com uma moderna transmissão automática. Este é, tirando 0,5 segundos na aceleração de 0 a 100 km/h comparativamente à versão manual. Mas décimas de segundo é coisa que pouco me importa. Acho bem mais gratificante pressionar a embraiagem e engrenar a relação de caixa seguinte do que pressionar uma patilha no volante. Mas se esta é uma das novidades do i30 N, faço, com todo o gosto, o sacrifício de o conduzir novamente. E deixem-me dizer que as notícias são bastante boas. A caixa DCT de 8 velocidades porta-se muito bem a “ritmos i30”, com passagens suaves e fluídas, mas está igualmente à altura das exigências quando o ritmo evolui para “i30 N”. Gostei também do feeling das patilhas, mas preferia-as fixas na coluna de direcção, em vez de solidárias com o volante. E, obviamente, como bom e rebelde hot hatch que é, o i30 N sabe ser barulhento. Uma delícia para os puristas da mecânica, um terror para os vizinhos mais vegan.

E já que abordei a mecânica, falando da caixa DCT, aproveito para dizer que bem mais notório do que o aumento de 5 cavalos na potência – este i30 N tem agora 280 cavalos – é o pulo registado no binário, com quase 400 Nm. Não tem, ainda, o pulmão revelado pelo explosivo motor do Honda, mas gostei da sua maior linearidade de entrega, tornando a condução desportiva bem menos intimidante do que a bordo do Type R. O

comportamento do i30 N é surpreendente, mesmo que este não tenha a agilidade proporcionada pelo eixo traseiro do Mégane, nem a maior amplitude de amortecimento que a suspensão do Honda proporciona. O francês assume a sua postura radical com uma suspensão rija, de taragem fixa, mas os asiáticos vão mais além, contando com amortecimento variável, tecnologia que, no caso do Civic, o transforma num familiar verdadeiramente utilizável no dia-a-dia. Gosto deste meio-termo do Hyundai.

VICIANTE

Levei-o às minhas curvas de eleição e os cerca de 4 ou 5 quilómetros que unem a primeira à última não foram feitos com a mesma rapidez com que ali passei há umas semanas no Type R. Mas se senti falta de mais, seja lá do que for? Não, nem um pouco. O Type R é o Civic mais bonito da gama, mas não é, ainda assim, um carro com uma estética para todos os dias. O i30 N é esse carro. E digo mais: no habitáculo, a qualidade de construção do H coreano supera a do H japonês. A diferença de 40 cavalos nota-se, com uma superior rapidez do Honda, quer em recta, quer em curva. Mas a forma como o Hyundai entra nas curvas não deixa de ser surpreendente e altamente viciante, admito. Neste meu pequeno percurso de teste, faço normalmente duas passagens, uma de habituação à máquina e outra já mais confiante, a explorar um pouco mais as capacidades do chassis. No caso deste i30 N – com as devidas precauções para com a máquina, pois há que estimar – fiz o dobro. O “N” não esconde o seu gosto por levar alguma velocidade acumulada nas rectas para dentro das curvas. Os travões dão confiança para atrasar o pisar do pedal e o primeiro toque que lhe damos permite carregar ligeiramente as rodas da frente, aliviando as de trás, com o eixo a deslizar ligeiramente à medida que travamos um pouco mais. O rodar da traseira aponta o i30 N na direcção certa e o eixo dianteiro, bem plantado, responde com precisão ao que lhe pedimos via volante. O acelerador é depois esmagado e o diferencial autoblocante trata do resto, mantendo o i30 na trajectória certa e puxando-o para frente. Os movimentos da carroçaria são controlados com eficácia pela dureza da suspensão. E tudo isto, muito provavelmente, a dois terços das suas capacidades, quiçá menos.

Pode até não ser o melhor de todos. Mas tem launch control, shift lights, suspensão



assumidamente rija, risca vermelha na carroçaria, jantes de 19 polegadas, medidor de força G, cronómetro com registo de tempos por volta, bacquets desportivas e um escape do mais sonoro que existe. Tudo isto somado a uma capacidade acima da média de devorar curvas, principalmente se pressionado um dos botões colocados no volante para selecção de um dos modos de condução mais desportivos, mantendo, ao mesmo tempo, a habitabilidade de um i30 convencional, com um indispensável e completo sistema de infotainment e “luxos” como os bancos e volante aquecido. Repito, pode até não ser o melhor, ou o mais rápido, mas é o que melhor veste o fato de hot hatch, o que melhor representa um conceito com várias décadas, no seguimento de modelos históricos como o Alfasud Ti, o VW Golf GTI e o Peugeot 205 GTI. A caixa automática surpreendeu-me. Mas o “meu” i30 N de eleição tem caixa manual. E é azul, como este. **X**



FICHA TÉCNICA

Motor	2.0, gasolina
Potência	280 cv/5500-6000 rpm
Binário	392 Nm/2100-4700 rpm
Transmissão	auto. dup. emb., 8 vel.
Vel. máx.	250 km/h
0-100 km/h	5,4 seg.
Consumo	9,8 l/100 km
Preço final	49.800 €

SEAT IBIZA 1.5 TSI FR DSG

REENCONTRO COM UM RENOVADO “VELHO” AMIGO

—
POR JOÃO ISAAC
—



Para muitos, um utilitário como outro qualquer. Para mim, o nome que me trouxe a liberdade aos 18 anos, que me acompanhou nas fases seguintes da minha vida, e que ainda hoje me leva em passeios de fim-de-semana, em “formato clássico”. Falo do Ibiza, um eterno best seller da SEAT que vê esse seu estatuto cada vez mais ameaçado pelo sucesso do Leon, maior e mais familiar, bem como pelo trio de SUV composto pelo Arona, Ateca e Tarraco. O Ibiza terá sempre um significado especial para mim e por isso, os recentes rumores da sua hipotética e futura substituição por um 100% eléctrico com outro nome, deixa-me algo triste.

Usufuí, por essa razão, em pleno deste reencontro com o Ibiza, nesta sua quinta geração agora renovada, na medida certa. E digo na medida certa porque, esteticamente, estelbiza, tal como todos os que o antecederam, é um automóvel cujo design foi tão bem conseguido que os anos parecem não passar por ele. Considerando os seus rivais, também gosto bastante do visual – e condução! – do Ford Fiesta, mas basta pô-los lado a lado para ver qual nasceu e envelheceu melhor. Para mim, pelo menos, é óbvio. Talvez por isso a SEAT se tenha limitado a limar umas arestas aqui e ali, o que se agradece. A designação “Ibiza”, atrás, essa sim, mudou de visual.

POR DENTRO, GRANDES DIFERENÇAS

Não sou daquelas pessoas que se preocupa muito com a qualidade dos plásticos. Um plástico é um plástico, mas reconheço que se for mais macio, denota um maior cuidado na escolha dos materiais utilizados no habitáculo, ainda que, exceptuando para efeitos de análise e comparação, não ando por aí a conduzir carros e cravar os dedos e as unhas em tudo o que é carro. Isto tudo para dizer que o Ibiza tinha, até agora, uma grande quantidade de plásticos duros e esse era, provavelmente, o seu maior “defeito”, pelo menos perante alguma da sua feroz concorrência. E foi precisamente aí que a SEAT dedicou mais tempo.

O tablier, na sua parte superior, é agora feito com um material bem mais agradável e transmite essa tão valorizada sensação de qualidade. Para além disso, foi completamente redesenhado. O ecrã táctil do infotainment está colocado em posição elevada e deixou de estar embutido no tablier. Prefiro o sistema novo, mas acho que visualmente o anterior resultava melhor, estava “arrumado”. Felizmente, ao contrário do Leon, o Ibiza mantém uma pequena consola com os comandos da climatização, colocada mais

abaixo, junto do carregador sem fios para smartphones. Nada de novo e ainda bem que assim é. Destaque, ainda, para as saídas de ar laterais que são agora redondas e que contam com iluminação.

UM SEGMENTO B OU B+

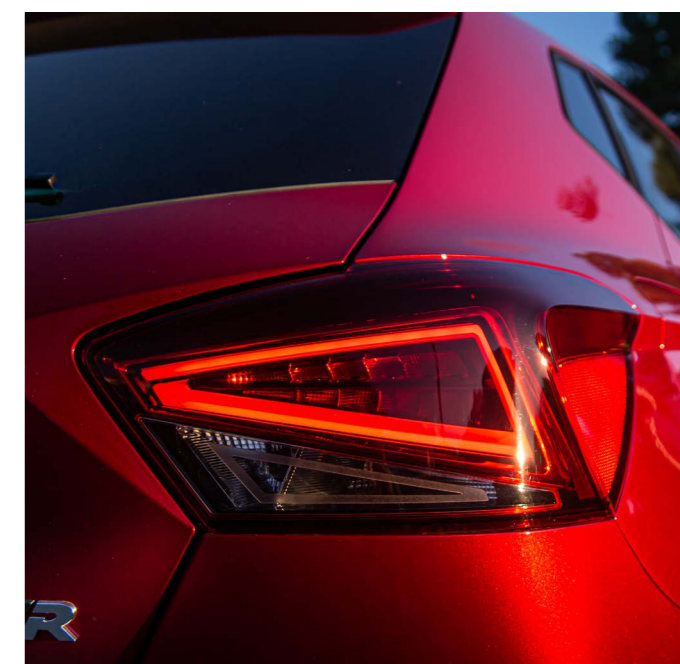
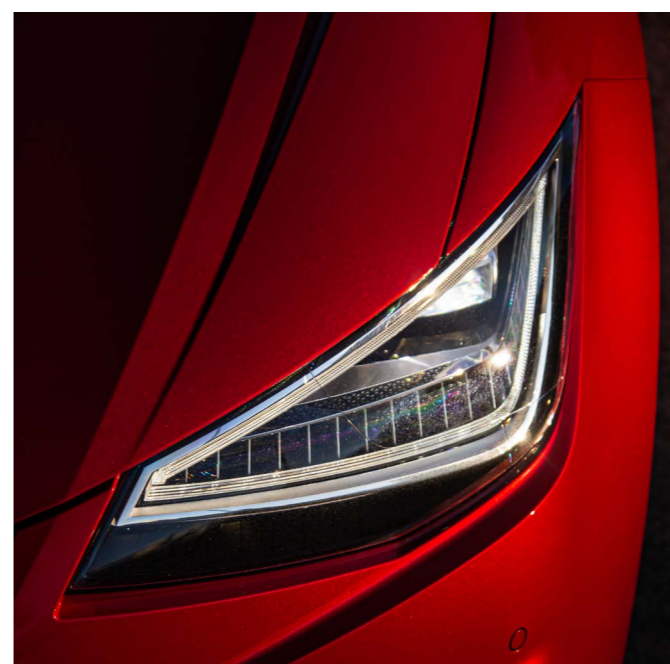
Mantendo-me no interior, o Ibiza sempre se destacou pela habitabilidade, mesmo desde as primeiras gerações. E em 2021, 37 anos depois do seu lançamento, mantém esse argumento. Sendo um modelo de segmento B, não se espere encontrar um salão de baile no banco de trás, mas dois passageiros viajam com bastante conforto e com um espaço livre para pernas que poucos rivais conseguem igualar. A bagageira é também das maiores do segmento e conta com o sempre útil, mas nem sempre presente, fundo amovível. Se o espaço interior é uma prioridade na compra e se um utilitário é a única opção possível, pois os familiares de segmento C já se tornam demasiado caros, então o Ibiza é, sem dúvida, um forte candidato a um dos melhores do segmento.

Mas os pontos fortes do Ibiza estão longe de se resumir à boa habitabilidade e a um design bem conseguido. Para quem gosta de conduzir, o Ibiza é, igualmente, uma excelente proposta. São várias, no segmento, pois na verdade não há maus carros. Há, sim, abordagens diferentes. Reconheço que o Ford Fiesta tem o chassis mais divertido do segmento, e sei que não há outro tão confortável quanto o Citroën C3. Pelo meio, um excelente Renault Clio, com conforto e dinâmica na dose certa. Mas o Ibiza pisa de uma forma diferente, mais crescida. Ágil e divertido, mas sempre com uma grande sensação de segurança. E para elevar ainda mais a fasquia, este que guiei estava equipado com amortecimento variável, com duas afinações possíveis.

E foi nesta sua grande vantagem perante a concorrência que encontrei algo que gostaria que fosse diferente: uma maior amplitude de capacidade da suspensão. Isto porque o Ibiza, sem ser desconfortável, nunca quis ser confortável. Sempre teve outras prioridades. Por isso, podendo contar com amortecimento variável, ao toque de um botão, gostava que o modo Normal proporcionasse um rolamento mais fluído, mais filtrado, já que no mais desportivo, tudo fica, como esperado, mais tenso, com uma dureza que lhe permite curvar com grande dinamismo. O que proponho é simples: um modo normal assumidamente confortável, quando equipado com amortecimento variável.



Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt



O MAIS POTENTE DO MOMENTO

Quanto ao motor, com este 1.5 TSI de 150 cavalos este é o Ibiza mais potente à venda actualmente. E são 150 cavalos que lhe assentam muito bem, ainda que o 1.0 TSI seja a escolha racional, obviamente, com pulmão suficiente para divertir e com consumos mais baixos. Ainda assim, graças também ao facto de poder trabalhar apenas com metade dos cilindros em situações de pouca exigência da mecânica, não foi difícil devolver o Ibiza à SEAT com o computador de bordo a marcar 6,5 l/100 km. Para o que este Ibiza anda, é um valor surpreendente. A ajudar à experiência, com conforto, bem como com dinamismo, se assim o quisermos, está uma caixa DSG de 7 velocidades, rápida, suave e com patilhas no volante.

Com o nível de equipamento FR, o Ibiza está disponível a partir de, sensivelmente, 22.000 €. Por esse valor, compras um Ibiza 1.0 TSI com 95 cavalos e caixa de 5 velocidades. Ficas bem servido, mas se quiseres mais potência, 110 cavalos, bem como uma caixa de 6 velocidades, terás de investir mais 2.400 €. Já com 110 cavalos e caixa DSG, a SEAT pede mais 1.600 € do que a versão com caixa manual. Está, também, disponível o motor 1.0 TGI, a gás natural, com 90 cavalos, por 22.050 €. Para quem tem acesso fácil a um posto de abastecimento, é,

sem dúvida, uma proposta tentadora. Já este topo de gama 1.5 TSI está sempre associado à caixa de dupla embraiagem e tem um preço base de 27.620 €. Considerando os extras desta unidade, como, por exemplo, as jantes de 18", o pacote Condução & Segurança, com navegação e painel de 9,2", bem como o painel de instrumentos digital, o preço chega aos 33.375 €.

Iniciando as despedidas deste ensaio a um "velho" conhecido pelo qual tenho muita estima, gostei que a SEAT se tivesse focado naquilo que deixava o Ibiza em maus lençóis quando comparado com os seus mais directos e modernos rivais, os materiais do habitáculo. A evolução é notória e permite-lhe agora ir a jogo com mais e melhores argumentos, até para se impor à concorrência interna do Leon e Arona. Não tenho dúvidas de que este é o melhor Ibiza de sempre, ainda que, por muito que goste de potência, ache as versões com motor 1.0 TSI um melhor negócio. E se a dinâmica é tão boa como sempre foi, chegou a altura de fazer do Ibiza um carro que sabe ser tão confortável como os melhores. Com o amortecimento variável é possível. Gostei deste Ibiza, mas gostei ainda mais de reviver as memórias. Até pode ser o último da história, mas para mim, o Ibiza jamais desaparecerá. ✘

FICHA TÉCNICA

Motor	1.5, gasolina
Potência	150 cv/5000-6000 rpm
Binário	250 Nm/1500-3500 rpm
Transmissão	dupla emb., 7 vel.
Vel. máx.	216 km/h
0-100 km/h	8,2 seg.
Consumo	6,5 lt/100 km
Preço final	29.700 €



Ibiza

RENAULT MEGANE E-TECH
HÍBRIDO PLUG-IN 160 R.S. LINE

DEPOIS DOS
ELÉCTRICOS, OS
HÍBRIDOS

POR RAFAEL ARAGÃO



A Renault tem feito um excelente trabalho na electrificação dos seus modelos. Não sendo uma marca com história neste mundo dos híbridos, é uma marca que tem provado ao longo da última década que sabe fazer carros eléctricos. O Zoe é um exemplo disso. Mas, no campo dos híbridos, tem mostrado soluções muito interessantes e eficientes.

Ora, se sabe fazer carros eléctricos, saberá, à partida, fazê-los em versão híbrida. E se puder ser recarregável, melhor ainda. E assim é. Este Renault Megane E-TECH Hybrid Plug-In, tem não só um nome enorme, como uma mecânica como deve ser. Um motor 1.6 litros, a gasolina, auxiliado por um motor eléctrico e um gerador acoplado, cuja potência combinada é de 160 cavalos. Não é tanta quanto outros concorrentes do segmento, mas propõe-se a ser mais eficiente.

Para isto, usa um gerador de alta voltagem ligado ao motor e à caixa automática sem embraiagem, que lhe permite andar quase 80% do tempo em cidade em modo eléctrico. Este é o funcionamento das versões híbridas simples. Nesta, recarregável, utiliza também um motor eléctrico com quase 70 cavalos e uma bateria de 10 kWh para conseguir uma autonomia de 50 quilómetros em modo eléctrico. Carrega-se em cerca de 3 horas e pouco numa tomada doméstica ou uma simples de rua.

Parece muita coisa para fazer um carro andar, mas as vantagens são muitas. Para começar, o consumo e emissões, se carregarmos a bateria, são muito, mas muito baixos. Depois, a caixa automática sem embraiagem elimina

completamente a manutenção e desgaste desta. No conjunto, é tecnologia que, apesar de se pagar, no longo prazo, compensa.

PRESTAÇÕES E CONSUMOS

Naturalmente, um carro com esta tipologia mecânica não é feito para grandes prestações. É feito, isso sim, para eficiência máxima e consumos/emissões mínimos. E assim é! No nosso ensaio, depois de esgotar a bateria, o sistema de gerador mantém as capacidades híbridas e, apesar do peso maior desta versão (mais 250 kg que as versões unicamente a combustão), conseguimos consumos no ordem dos 4 litros/100 km, o que é incrível e mostra que, mesmo sem as baterias carregadas, conseguimos usufruir da eficiência do híbrido. Esta é, para mim, a grande vantagem deste Renault Megane E-TECH híbrido recarregável.

Carregá-lo também não é nenhum “bicho de sete cabeças”. Como tem uma bateria relativamente pequena, carrega rápido, o que diminui o tempo de ocupação de um carregador e a ansiedade de saber se está tudo a correr bem. É uma espécie de melhor de dois mundos. Não carregaste as baterias? Sem problema. O carro funciona em modo híbrido simples. Carregaste as baterias? Excelente, tens 50 quilómetros “grátis”. Se conduzires com cuidado e inteligência, então, tens ainda mais.

A velocidade máxima é de 175 km/h e a aceleração até aos 100 km/h é de 9,4 segundos. Nada de outro mundo, portanto. Mas esses números não dizem nada. Um



Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt

carro não é para andar a acelerar. Mas se for preciso, o binário combinado é de 350 Nm, o que é muito bom e permite acelerar num instante. Faz boas recuperações e basta pisar o acelerador para nos despacharmos. A caixa não é feita para estas brincadeiras, mas responde bem. Um tanto ou quanto hesitante numa condução mais dinâmica, mas em condução normal parece manteiga.

CONDUÇÃO E CONFORTO

Aqui, nada a apontar. A qualidade dos materiais é boa e a construção ainda melhor. A versão que testámos foi a R.S. Line, que lhe dá um exterior mais desportivo e, no interior, os bancos estilo bacquet dão um óptimo suporte, embora os cotovelos fiquem assim a bater nos apoios lombares. Quanto à tecnologia, há de tudo. Todos os sistemas de segurança exigíveis nos dias de hoje, um sistema de infoentretenimento com ecrã enorme, um software bastante mais rápido do que as primeiras versões e um painel de instrumentos digital. Não é o meu favorito, porque não tem o desenho mais tradicional, nem dá para alterar os mostradores para uns de ponteiro, mas é fácil de ler e tem toda a informação essencial.

Conduzir este Renault Megane é tão fácil quanto parece. Uma direcção precisa que pode ser ajustada para mais ou menos rija, os bancos suportam bem o corpo e,



juntamente com a suspensão, amortecem bem as imperfeições. As jantes de 18 polegadas, opcionais, ficam-lhe bem e não comprometem muito o conforto. As 17, de origem, acredito que ajudem mais neste aspecto.

O chassis deste Megane é incrível. A palavra é mesmo essa. E o curioso é que não é preciso andar com a versão R.S. Trophy para o comprovar. E aqui está a prova de que é bom. Nos modelos mais comuns e simples, mostra-se muito bom em curva e na postura que assume. Plantado em estrada, sem sentirmos a carroçaria a adornar demais, nem a sentir a suspensão demasiado rija. Está tudo no ponto certo.

O que me leva, talvez, à conclusão deste ensaio. Gosto muito da versão R.S. Line deste Megane. Tem muita presença e um aspecto desportivo, mas não precisa. E, apesar de perdermos algum equipamento (o infoentretenimento com ecrã enorme e os bancos, por exemplo), a versão Limited ou Intens serão a melhor opção. Manténs este motor mas poupas entre 4 a 5 mil euros. Se preferires esta versão R.S. Line, o preço é de 40.000€, assim arredondado. Um bom preço, sem dúvida, mas talvez um pouco overkill para o propósito deste motor eficiente. **X**

FICHA TÉCNICA

Motor	1.6, gasolina + 2 eléctricos
Potência	160 cv/h.d. rpm
Binário	n.d.
Transmissão	automática, multimodo
Vel. máx.	175 km/h
0-100 km/h	9,4 seg.
Consumo	4,9 lt/100 km
Preço final	38.600 €



CITROËN C3 AIRCROSS 1.5 BLUEHDI

ROUPA DE CIDADE, PARA SUJAR NO CAMPO

POR JOÃO ISAAC



Depois de termos estado na apresentação nacional, voltámos a encontrar-nos com o actualizado C3 Aircross, o crossover de segmento B da Citroën, um modelo cujos argumentos foram agora modernizados para enfrentar a forte concorrência, seja ela interna, sob a forma do Peugeot 2008, ou a conterrânea através do Renault Captur, ou a vizinha, graças ao SEAT Arona. Isto para enumerar apenas três dos rivais do C3 Aircross, naquele que é um dos segmentos obrigatórios para qualquer marca com fortes ambições comerciais.

E um dos truques que este Citroën esconde na manga é uma superior capacidade para o fora de estrada, algo pouco comum neste segmento de mercado, embora a superior altura ao solo de todos crossover urbanos possa indicar o contrário. O C3 Aircross é uma das raras excepções em que o aspecto robusto e aventureiro se traduz, na realidade, numa maior liberdade de utilização comparativamente ao citadino no qual se baseia, neste caso o C3, modelo que levámos, recentemente, em viagem até ao Norte de Portugal.

Assim, para aqueles que procuram um pequeno SUV para a cidade, mas cuja ideia de férias e escapadinhas de fim-de-semana é ir até ao campo, o C3 Aircross é capaz de ser a escolha ideal. Não só a altura ao solo transmite a tranquilidade necessária para enfrentar caminhos mais desagradáveis,

como o sistema Grip Control se encarrega de gerir a tracção – apenas às rodas da frente – através dos vários modos seleccionáveis, específicos para vários tipos de piso. Para além disso, conta ainda com a função de controlo da velocidade em descida. Não estamos na presença de um verdadeiro todo-o-terreno, atenção, mas a sua versatilidade de utilização é inegável.

E versátil é, igualmente, um adjectivo que posso prolongar ao habitáculo, em grande parte idêntico ao do C3 com o qual convivi há um par de semanas, mas mais espaçoso, principalmente nos centímetros livres em altura. O banco de trás é reclinável e deslizante, permitindo optar por oferecer mais espaço para as pernas dos passageiros ou um maior volume de carga na bagageira. Ainda atrás, destaque para as janelas que abrem totalmente. Os bancos são tipicamente Citroën, ou seja, muito confortáveis. A suspensão, como seria de esperar, não é diferente, embora esta me tenha parecido com amortecimento ainda mais suave no caso do irmão C3.

Quanto a motores, se vais fazer muitos quilómetros nas tuas deslocações diárias e escapadinhas aventureiras de fim-de-semana, então a vantagem deste Diesel é inegável. Quando associado à caixa manual, o motor 1.5 BlueHDi produz 110 cavalos, mas no caso deste C3 Aircross Shine com caixa automática EAT6 a potência é de 120 cavalos.



Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt



Os consumos são baixos – terminámos o ensaio com 5,3 lt/100 km – mas o motor 1.2 PureTech, a gasolina, mesmo tendo um pouco mais de sede, é uma unidade bem mais agradável de utilizar e que não exige tanto da insonorização durante as fases de aceleração como este Diesel. Bom, sem dúvida, mas apenas justificável se passares mais tempo ao volante do que é normal.

A gama do novo C3 Aircross distribui-se por quatro níveis de equipamento: Feel, Feel Pack, Shine e Shine Pack. Pelo meio, destaque ainda para a edição especial C-Series, a única disponível, para além da “nossa” versão Shine, com a combinação motor Diesel e caixa EAT. O Citroën C3 Aircross é, sem dúvida alguma, um dos crossovers de segmento B com mais personalidade, bem como com uma capacidade, acima da média, de se aventurar fora do alcatrão. Mas o meu C3 Aircross ideal é a gasolina, com 130 cavalos e a “mesma” caixa automática EAT de 6 velocidades. Custa 24.450 euros, quase menos 3.000 euros do que este ligeiramente mais poupado BlueHDi. Fácil. **X**

FICHA TÉCNICA

Motor	1.5, gasóleo
Potência	120 cv/3750 rpm
Binário	300 Nm/1750 rpm
Transmissão	automática, 6 veloc.
Vel. máx.	188 km/h
0-100 km/h	10,1 seg.
Consumo	5,3 l/100 km
Preço final	27.350 €





SEAT ATECA 1.5 TSI

SENTE-SE FALTA DE ALGO ELÉCTRICO

POR RAFAEL ARAGÃO

A pesar de bom, este Seat Ateca fica a pedir um motor eléctrico. Seja 100% ou em versão plug-in. Ainda assim, para quem procura um SUV a gasolina, a proposta é interessante.

AO ATECA!

Naturalmente, a Seat está um pouco dependente da estratégia do grupo-mãe, Volkswagen. Não é por isso, no entanto, que fica a perder. Fica, apenas, um pouco atrás na hora de lançar modelos. Primeiro saem os VW e, só depois, os modelos das restantes marcas do grupo. Entende-se. Ainda assim, tendo em conta o momento em que a indústria está, fazia sentido a Seat já ter uma proposta 100% eléctrica, especialmente na gama SUV.

Este Seat Ateca, ainda assim, mostra que tem capacidade para muito. Para começar, é um SUV muito competente e, não fossem as jantes de 19 polegadas desta versão Xperience, dava para andar fora de estrada na boa. Mas, mesmo assim, dá-lhe bem! Os

sensores em todo o lado apitam muito, mas isso é porque não percebem que um pequeno arbusto não é ameaça nenhuma. Mas mais vale prevenir que remediar. A suspensão absorve bem os impactos e irregularidades, e o motor com esta caixa DSG supera os trilhos mais irregulares, especialmente com a ajuda do selector de modos de condução e tracção que ajuda a superar os pisos mais difíceis.

ESTÉTICA E MOTOR

Quanto ao design, como disse num teste ao Seat Tarraco há umas semanas atrás, não está tão proporcional quanto o seu irmão maior. Mas não está mau, especialmente com este redesenho. E prova disso é a quantidade de Ateca que se vê por essas estradas fora. O preço ajuda nessa decisão, claro, com a versão mais barata a custar

Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt

30.600€. Esta versão Xperience tem um aspecto mais elegante, em vez do estilo mais “desportivo” da versão FR e, com este motor 1.5 TSI de caixa automática DSG, o preço é sensivelmente o mesmo. As diferenças são praticamente estéticas, apenas, mas prefiro a versão FR, com os detalhes em preto em vez dos cromados desta versão.

Já que falei do motor, aproveito para te dar os números. Motor 1.5 litros, turbo, com 150 cavalos e caixa DSG de 7 velocidades. 250 Nm de binário e 200 km/h de velocidade máxima. Este motor é capaz de desligar dois cilindros sempre que as condições necessárias estão reunidas, o que o torna um pouco mais comedido nos consumos e emissões. Sinto que podia desligar mais, mas vai depender sempre do teu estilo de condução. Se tiveres o pé mais leve, vais conseguir resultados mais eficientes. No tempo em que estive com ele, consegui um consumo na ordem dos 7,5 litros. Não é o mais eficiente, mas não é nada de outomundo, estando em linha com o que a marca anuncia.

CONDUÇÃO E CONFORTO

A resposta do motor é linear, apesar do turbo, mas quando ele dispara sente-se um pouco. Mesmo com a caixa a ajudar à suavidade. Não é uma questão. É, simplesmente, uma observação. Não influencia em nada o conforto e a condução mas não é o tipo de motor para o “para-arranca”. Prefere estrada aberta, sem dúvida. Daí a minha afirmação do título. Como quem compra um carro deste vai, muito provavelmente, utilizá-lo em cidade, fazia sentido que, mesmo que não fosse um 100% (que nesta plataforma não ficava nada mal), houvesse um híbrido plug-in como o do Tarraco.

Quanto ao equipamento e conforto, o caso é igual aos restantes Seat, com a diferença de que este Ateca tem os tradicionais botões para a climatização e controlo de rádio. Também tem o ecrã táctil, mas não abdicou dos botões de atalho. Que maravilha! Os olhos nem “saem” da estrada. Algo que, certamente, a Seat e o grupo VW irão rever para os próximos modelos, provavelmente já 100% eléctricos.

O carro tem conforto e, se tivesse de escolher um Ateca, optaria por umas jantes mais pequenas. Não digo de 17 polegadas, para não ser careta, vá, mas pelo menos umas de 18. Um perfil de pneu maior sempre absorve um pouco mais as irregularidades, ao contrário destes largos e baixos 235/40



R19. A condução é suave e fácil, sendo que a posição de condução não é a minha favorita. Um “problema” de quase todos os SUV, mas para quem gosta, é bom. Um pouco mais alto e “sentado” sempre ajuda a ver melhor a estrada.

Os sistemas de segurança estão todos lá e o restante equipamento, para além do

infoentretenimento já com o software actual da marca, conta com sistema de som Beats, carregador de smartphone wireless e integração com o mesmo, entre outros. Uma proposta de 37.000€ que está à medida da concorrência mas que peca, apenas, por falta de uma alternativa electrificada. Mas certamente que estará para breve. **X**

FICHA TÉCNICA

Motor	1.5, gasolina
Potência	150 cv/5000-6000 rpm
Binário	250 Nm/1500-3500 rpm
Transmissão	dupla emb., 7 vel.
Vel. máx.	200 km/h
0-100 km/h	8,6 seg.
Consumo	7,5 l/100 km
Preço final	37.000 €





PEUGEOT 3008 HYBRID4

SERÁ QUE É PRECISO TANTO?

POR RAFAEL ARAGÃO

A pergunta coloca-se, apenas, porque há uma versão menos potente deste Peugeot 3008 Hybrid e, naturalmente, mais barata. Mas se este for a referência, a coisa é boa.

O grupo Stellantis está a apostar forte na electrificação e, na minha opinião, muito bem. E estão a fazer uma coisa inteligente: nada de modelos novos para as motorizações eléctricas. Todos os motores “cabem” no mesmo carro. Isto ajuda a democratizar e facilitar a escolha. Mas os híbridos também não estão nada mal. Que o diga este SUV Peugeot 3008 Hybrid4.

MOTOR

Começamos pela parte que, aparentemente, menos interessa ao consumidor, a avaliar pelo número de vendas da Peugeot. Não que não seja importante – pelo contrário – mas se a marca está a vender SUV e crossovers que nem pãezinhos quentes, é caso para dizer que talvez a mecânica (ou falta dela) seja o factor menos importante, até porque

as outras marcas também têm motores. O design, afinal de contas, ainda é o factor que mais vende, por muito que os construtores queiram que não seja. Claro que temos de analisar aquilo que faz mover os carros, mas, também nesse campo, a Peugeot tem estado a dar cartas. Têm vendido muitos carros com motorização Diesel e a gasolina, mas a percentagem de carros eléctricos já é bastante considerável. E os híbridos?

No caso deste 3008 Hybrid4, os híbridos estão bem de saúde e recomendam-se, apesar de ser necessário reforçar que, se tens um híbrido recarregável, convém recarregá-lo. Já se falou tanto disto, mas sinto que nunca é demais reforçar. O motor deste SUV que testámos são, na verdade, 3. O térmico, 1.6 litros a gasolina, turbo, com 200 cavalos e dois eléctricos, um para cada eixo, que elevam a potência combinada para 300 cavalos e 520 Nm de binário. Permitem, como o nome indica, tracção às quatro rodas. É aqui que coloco a minha questão inicial. Existe uma versão menos potente,

apenas com tracção dianteira, que usa o mesmo motor de combustão a gasolina, com menos 20 cavalos e apenas um motor eléctrico para uma potência combinada de 225 cavalos e 360 Nm de binário. Custa menos 5.000€ e, na minha opinião, é a opção acertada. Poupa-se na compra e o objectivo de rolar em modo 100% eléctrico mantém-se por praticamente 50 km. Depois, caso fiquemos sem carga na bateria, temos não só um motor ligeiramente menos potente como por ter menos um motor eléctrico no eixo traseiro, menos peso, o que ajuda a baixar o consumo. Agora, se a tua cena é potência, binário e tracção às quatro, então siga para este. A caixa, em ambos os casos, é uma automática de 8 velocidades.

NÚMEROS

Claro que com tanta potência vem sempre aquela coisa do “e quanto é que dá?”, como se isso fosse o mais importante. Não sendo, os números são bastante bons ainda assim. “0 aos 100” em 5,9 segundos – valor que deixa muito desportivo em sentido – e velocidade máxima de 235 km/h mais coisa menos coisa. Já o consumo, é zero se andarem com carga na bateria – o que é relativamente fácil se não o puxarem e conduzirem com calma e a aproveitar a travagem regenerativa – mas contem com uns 8 ou 9 litros/100 km se só andarem com o motor térmico. Eu andei com o eléctrico até esgotar e depois entreguei o carro a fazer abaixo dos 4,

com quase 100 km feitos. Da minha curta experiência, facilmente se carregava o carro durante a noite e se aproveitava melhor o eléctrico.

E POR DENTRO?

Começamos pelo único reparo assim de maior que lhe tenho a fazer. Para um carro que custa mais de 50.000€ (52.475€ com o equipamento Allure Pack) os manípulos dos piscas e limpa pára-brisas deviam ter um toque e utilização menos “plástica”. Não vão soltar-se nem nada que se pareça, mas têm aquele bater algo barato. Mas é só isso, porque o resto dos materiais são óptimos. O pormenor do tecido no tablier, a ocupar a sua quase total extensão, dá uma sensação





muito boa, relaxante, até. Faz parecer que estamos num lugar mais confortável que o habitual, o que é muito bom. O design é o conhecido da Peugeot e se há quem não goste, eu gosto. Futurista q.b. e os botões da climatização parecem saídos de uma nave espacial. Sendo eu um fã de ficção científica, não há como não gostar. Ao nível da segurança, tem tudo o que é de esperar de um carro moderno, sendo que o infotainment, não sendo o mais intuitivo, tem uma utilização simples. Uma ou outra opção são mais difíceis de encontrar, mas isso para um comprador que o utilizará durante mais

tempo não será problema de maior. Quanto ao conforto, os bancos em tecido têm um toque muito confortável e regulam bem a temperatura. A condução é fácil, com uma direcção que não é nem muito nem pouco pesada, a caixa automática facilita e o rolar é suave. As jantes de 19 polegadas não ajudam, mas dão estilo. Resumindo, uma boa opção, mas a versão menos potente seria a minha escolha, pois sendo igual em tudo tendo, apenas, menos alguma potência e tracção dianteira, parece-me mais adequada para o dia-a-dia. X

Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt



FICHA TÉCNICA

Motor	1,6, gasolina+ 2 eléctricos
Potência	300 cv/h.d. rpm
Binário	520 Nm/h.d. rpm
Transmissão	automática, 8 vel.
Vel. máx.	235 km/h
0-100 km/h	5,9 seg.
Consumo	7,8 l/100 km (50 km EV)
Preço final	52.475 €



SEAT TARRACO E-HYBRID

O BOM GIGANTE!

POR RAFAEL ARAGÃO

Bom, se o carregares, senão fica só “O Gigante”. Este Seat Tarraco híbrido plug-in é um carro super completo e com capacidade de ser muito, mas muito bom. Vamos começar por referir o elefante na sala. E não estou a falar do carro, apesar de ser bastante grande. É um híbrido recarregável com 245 cavalos, fruto de um motor a gasolina de 1.4 litros, turbo, com 150 cavalos e um eléctrico. Isto tudo, numa carcaça que pesa quase 1800 kg. Não é super pesado, mas “ai de ti” que não andes com a bateria carregada. Sujeitas-te a ver um pequeno “mil e quatrocentos” a ter de arrastar um autocarro.

GIGANTE

Exageros humorísticos à parte, o carro é muito bom. Não posso dizer o contrário, quando eu gostei imenso de andar com ele. Em todos os aspectos. Até no design, com uma proporção incrível que eu adorava ver no Ateca, o seu SUV irmão mais pequeno. E, ainda que seja um carro maior do que eu alguma vez irei precisar (e mesmo quando precisar, dará de certeza mais jeito alugar um furgão ou carrinha de trabalho), eu gosto. Que eu não gosto de SUV, na generalidade,

já sabes, mas eu gosto de carros grandes. Porque se é para ser SUV, então que seja como deve ser. Grande, com espaço e, não fossem as enormes jantes de 20 polegadas, com capacidade offroad.

Carros como este Tarraco e como o Volvo XC90 ou KIA Sorento, por exemplo. Carros que foram pensados para ser grandes, para levar bagagem ou uma família grande. Agora, fazer carros que são só mais pesados que os equivalentes compactos, que levam na mesma 5 pessoas com o mesmo espaço interior e uma bagageira ligeiramente maior, não faz sentido. Só estamos a gastar mais materiais na construção e a adicionar peso que influencia directamente no consumo.

MAS UM BOM GIGANTE

Ser, apenas, grande pode não dar muito jeito. Afinal de contas, o tamanho não é o mais importante. E nos carros também. Mas neste caso em concreto, o Seat Tarraco revela-se um bom gigante. Em todos os aspectos. Conforto, qualidade de materiais e construção, tecnologia e motor.

Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt

Deste último, apesar de já termos falado, convém reforçar algumas coisas. Se ganhava em ter um motor térmico com mais cilindrada? É capaz. Mas depois os impostos entravam na equação e o carro já não custava “só” 50.000€ – que é um preço incrível para o que o carro tem e, em comparação com concorrentes, é talvez o melhor preço. E o consumo já ia subir mais. Não que ele assim consuma pouco, mas se o utilizarmos como foi desenhado, com a bateria eléctrica carregada para os 50 km de autonomia e para a conjugação híbrida, o consumo fica bastante baixo.

A marca anuncia 1,8 litros aos 100 km, e se for utilizado como deve ser, assim é. Até menos, se tiveres o cuidado de o carregar. Se não o carregares, conta com 6, 7 ou 8 litros, dependendo do nível da carga da bateria e consequente apoio híbrido.

DE RESTO

Voltando à qualidade de construção, materiais e condução, também só tenho coisas boas a dizer. Quer dizer, há sempre algo a melhorar, é verdade. Mas para um carro que foi pensado para a família e para o turismo, a coisa está boa. Espaço é o que não falta, tanto para passageiros como para bagagem. Com 5 lugares, ficamos com 700 litros de bagageira. Se rebateres a segunda fila de bancos passa para 1775 litros, o suficiente para abastecer uma queima das fitas... durante uns 5 minutos.

Quanto à condução, nada a apontar. O tipo de motor ajuda a que não tenhas de te preocupar com nada e a caixa DSG de 6



velocidades nem se dá por ela. Claro que um carro deste tamanho não se conduz tão facilmente quanto um pequeno, mas a comparação não precisa de ser feita, porque tirando a atenção que é necessário ter às distâncias e passeios, é simples de conduzir. O conforto está em linha com os restantes modelos da marca e não perde muito em comparação com os concorrentes mais caros. As jantes de 20 polegadas não ajudam a absorver as irregularidades do piso, mas só mesmo em estradas mais estragadas é que vais dar por isso.

A tecnologia e segurança é a mesma que podes encontrar noutros modelos da marca como o Leon e não falta nada, desde os faróis LED ao sistema de infoentretenimento com touchscreen bem grande. No geral, é um carro muito competente na sua função e que, por um preço abaixo dos 51.000€ é um bom negócio. Se quiseres pagar menos, podes escolher a versão Xcellence por menos quase 1.500€ ou, se o híbrido não for a tua "cena", tens opções mais baratas para as versões a gasolina ou Diesel. ✘



FICHA TÉCNICA

Motor	1.4 gasolina + eléctrico
Potência	245 cv/n.d. rpm
Binário	400 Nm/n.d. rpm
Transmissão	dupla emb., 6 vel.
Vel. máx.	205 km/h
0-100 km/h	7,5 seg.
Consumo	7,0 l/100 km (50 km EV)
Preço final	50.839 €



JOANA FIDALGO

UMA PORTUGUESA EM INGLATERRA, A VIVER OS AUTOMÓVEIS, NO TRABALHO E FORA DELE



Segundo nos contou, a engenharia, os motores, os automóveis e as motos levaram-na para Inglaterra e também eles a mantêm por lá. Divide a sua paixão pelas duas e pelas quatro rodas, bem como o seu tempo pela definição do que serão os motores no futuro e a emoção da condução das suas máquinas mais analógicas. Estivemos à conversa com Joana Fidalgo, Engenheira de estratégia de propulsão na Jaguar Land Rover e uma das colaboradoras oficiais da app The Intercooler.

Fala-nos um pouco de ti, Joana. Sei que tens formação e experiência em engenharia. Podes partilhar connosco como tem sido o teu percurso? Saíste de Portugal há muito tempo?

Eu sempre tive um pouco de fascínio por carros e motores, que foi exacerbado quando fiz 16 anos e tive a minha primeira mota. Quando chegou a altura de decidir o que queria estudar na universidade, eu estava um bocado indecisa e decidi consultar uma orientadora vocacional que na altura me disse que eu deveria seguir para artes ou letras, mas para nunca me dedicar à engenharia.

Ora, eu não gosto que me digam o que fazer e decidi que tinha que enfrentar o meu “pavor” com a matemática e que ia ser engenheira. Estudei bastante, as minhas notas melhoraram muito e acabei por entrar em Engenharia Automóvel no Instituto Politécnico de Leiria, que era a minha primeira opção.

Quando terminei o curso, queria muito ganhar alguma experiência fora do país. A minha irmã tinha feito Erasmus e eu queria ter uma experiência semelhante. Por isso decidi fazer um mestrado em Motorsport Engineering em Inglaterra. Enfie-me num avião em 2011 e sempre achei que iria por um ano e que voltaria com o mestrado feito, mas acabei por me apaixonar pelo país, pelas pessoas e pelas oportunidades e fiquei.

A nível de carreira, cheguei a fazer um estágio ainda em Portugal, na altura na PSA em Mangualde, onde começou o meu amor pelo lado da produção automóvel. Depois em Inglaterra, quando acabei o mestrado, acabei a trabalhar para o Grupo BMW como Engenheira de diagnóstico e validação de motores Diesel na Fábrica da MINI em Oxford, bem como com algumas experiências em Munique e Leipzig. Após 5 anos, voltei à escola e desta vez para fazer um Mestrado, em part-time, em Gestão e Negócios enquanto trabalhava full-time e comecei a interessar-me mais pelo lado estratégico e pelas decisões a longo termo, acabando por começar a trabalhar para a Jaguar Land

Rover como Engenheira de estratégia de propulsão, a planear o que acontece a nível de motores nos próximos 5 a 10 anos.

Estando a viver no estrangeiro, como vês a cultura automóvel em Portugal quando comparada com a realidade britânica?

Em Inglaterra, sempre fui muito privilegiada por viver no que eles chamam o Motorsport Valley. A região à volta de Oxford e as Midlands é a zona onde podemos encontrar a maioria das equipas de Fórmula 1 e algumas das fábricas de produção das grandes marcas. Mas a maior diferença que vejo na cultura automóvel é a diversidade. Como ver carros exóticos estacionados ao lado de carros japoneses dos anos 90, Triumph clássicos ou muscle cars da década de 1960. Há menos preciosismo, também, os preços dos carros usados são diferentes e as pessoas usam os carros como deve ser. As modificações aos carros também não são tão legisladas como em Portugal, por isso há muito mais liberdade para as pessoas desenvolverem os seus projetos. Os Porsche clássicos são frequentemente usados em trackdays... Um amigo meu usa um Jaguar XK120 como o carro do dia-a-dia em Londres, faça chuva ou sol...

Qual foi o teu primeiro carro e como começou a paixão pelo Suzuki Cappuccino? Que outros carros e motos tens na tua garagem?

O meu primeiro veículo foi uma Honda CBR 125, cor de laranja, quando fiz 16 anos. O meu primeiro carro em Portugal foi o VW Polo GTi da minha Mãe, que depois acabou por ser trocado por um MINI Cooper D R56 quando comecei a fazer mais quilómetros por causa da universidade.

O Suzuki Cappuccino foi uma compra por impulso. Era de um amigo meu e eu adorava seguir as aventuras dele com o carro. Um dia ele mandou-me uma mensagem a dizer que estava a pensar vender o Cappuccino e eu respondi, imediatamente, a dizer que ficava com ele. No dia seguinte acordei a pensar se

teria cometido um erro porque já tinha um carro e uma moto e não tinha espaço para estacionar outro veículo, mas apaixonei-me pelo Cappuccino assim que o vi e não houve volta a dar.

De momento não tenho nenhuma moto, mas espero mudar isso para o ano que vem. Agora tenho o Cappuccino como o meu carro de fim de semana e projeto, e tenho um BMW M3 E46 como carro do dia a dia.



Garagem de sonho: só podes escolher 5. Uff... Difícil!

- 1 - Porsche GT1 seria um dos meus unicórnios.
- 2 - Lamborghini Countach para os passeios de fim de semana.
- 3 - Mercedes-AMG E63 versão carrinha para o dia-a-dia.
- 4 - Suzuki Cappuccino completamente restaurado.
- 5 - Ducati 916 para os poucos dias de sol.

Fórmula 1 ou Ralis, o que preferes? Quem é o teu piloto de eleição?

Fórmula 1. Felizmente, durante estes anos, tive a oportunidade de conhecer alguns pilotos. Nos dias de hoje, o meu preferido é o Max Verstappen. Pelas suas capacidades de condução, é incrível à chuva e nota-se uma grande evolução em termos de maturidade nos últimos anos. De todos os tempos, é o Senna. Mas também temos excelentes pilotos portugueses, como o Gonçalo Gomes, o Pedro Salvador, ou o António Félix da Costa...

Destino e “máquina” para a viagem perfeita?

Adorava levar o meu Suzuki Cappuccino e o Honda NSX do meu namorado numa roadtrip pelo Japão. Era uma das minhas viagens de sonho e infelizmente tive que cancelar por causa da Covid, mas está na minha lista (sem os carros, infelizmente). Há 2 anos fizemos

uma roadtrip pela Europa, incluindo o Stelvio Pass, num Porsche 996 GT3. Este ano ainda gostaria de fazer a estrada NC500 que passa pela Escócia no meu M3...

Há quanto tempo começaste a escrever sobre carros/motas? Como surgiu a tua colaboração com o projeto “The Intercooler”?

Comecei a escrever um bocado por brincadeira. Eu sempre gostei de escrever quando era mais nova, sempre foi a minha forma de me expressar criativamente, mas nunca achei que teria uma oportunidade de escrever em inglês por não ser a minha primeira língua e achar que estaria sempre em desvantagem.

Entretanto comecei a envolver-me num projeto de uns amigos meus, um pub dedicado aos automóveis chamado Caffeine & Machine, e eles queriam publicar artigos no website deles e precisavam de alguém com carta de moto para testar e escrever sobre as motos. Eu nunca digo que não a um desafio e decidi arriscar pela experiência. O trabalho não era pago e exigia que eu tratasse da logística toda à volta das motos ou tirar dias de férias para conseguir criar o conteúdo, por isso não era sustentável a longo prazo, mas ajudou-me a criar mais confiança na minha escrita. Entretanto comecei a criar uma rede de contatos nas redes sociais, principalmente através do Instagram e do Twitter, e um dia vi um Tweet de alguém a fazer uma pergunta de engenharia – e respondi. Sem saber, era de um dos fundadores do The Intercooler. Eles entraram em contato comigo para ver se era algo em que eu estaria interessada e agora sou uma das colaboradoras oficiais da app.



Como vês a chegada dos elétricos, em cada vez maior número? Achas que são a solução de que precisamos e serão, também, capazes de transmitir as mesmas emoções do que um automóvel com motor de combustão interna?

A chegada dos elétricos é um pouco agriçoce. Por um lado, é urgente reconhecer que a nível ambiental há medidas que têm que ser tomadas. Os carros têm sido, um bocado, o bode expiatório – é certo que introduzir tecnologias mais limpas será sempre algo positivo, mas não é a única solução para um problema que é muito mais complexo. Têm que haver medidas de sustentabilidade em todos os setores: barcos, aviões, fabricação, etc... É toda uma cadeia.

Eu gostava muito de ver mais desenvolvimentos à volta da gasolina sintética, para conseguirmos manter a atual frota na estrada por mais tempo e com menos poluição, mas a nível energético e de investimento, não é algo muito atrativo para as empresas se os governos avançarem com proibições de circulação de motores de combustão em cidades, por exemplo. O hidrogénio também é uma alternativa interessante, mas a infraestrutura não “está lá” ainda e usam muita da tecnologia dos elétricos, por isso se calhar fará mais sentido

nos pesados.

Pessoalmente, acho que as emoções de um veículo elétrico serão muito diferentes das de um veículo com motor de combustão interna – da mesma forma que conduzir um carro com motor de combustão interna lançado em 2021 traz emoções muito diferentes das de um carro com motor de combustão interna lançado em 1990. Para mim as emoções já se perderam há algum tempo: já não há tanto aquele lado analógico, a condução hoje em dia é muito filtrada, os carros fazem barulhos falsos pelo sistema de som, os rateres e barulhos de escape são fabricados pela programação e o modo Sport é uma invenção de Marketing para nos tentar trazer um pouco disso de volta. Claro que há exceções à regra, mas são cada vez menos. Por isso é que prefiro conduzir carros dos anos 90/início dos anos 2000.

Com os carros elétricos perdem-se muitos dos estímulos que são normalmente associados com a emoção. Não há aquele cheiro a gasolina, ou o barulho do motor, as vibrações... Por isso é que a maioria tenta compensar com performances loucas. Claro que isto inicialmente é atrativo para quem gosta de conduzir depressa, mas ninguém precisa dum carro que faça 2 segundos dos 0 aos 100 km/h ou 600 cv para levar os miúdos



à escola. Acho que as marcas ainda estão a tentar perceber como criar diferenciação e atrair clientes num mundo totalmente novo.

Achas que das gerações mais novas ainda vão sair muitos “petrolheads” ou sentes que os mais novos já não ligam muito a motores?

As novas gerações começam a ver o conceito de mobilidade de forma um pouco diferente. A Covid veio mudar tudo um pouco, mas a malta mais jovem tem uma maior consciência ambiental e tem havido um interesse acrescido em mobilidade partilhada. Acho que haverá uma altura em que as novas gerações não vão ligar muito a motores, da mesma forma que nós hoje em dia partilhamos tudo na cloud e já ninguém quer saber de disquetes. A certa altura será uma evolução natural, ter um carro de combustão interna será algo do passado ou um hobby quando de repente não pudermos conduzir em cidade nenhuma ou quando os governos

decidirem aumentar os impostos da gasolina para preços (ainda mais) proibitivos... Mas ainda temos uns 15 anos, digo eu...

Por outro lado, acho que por haver um pouco este sentimento de que os motores têm os dias contados, tem havido um bocado mais interesse, no imediato. Quase como as pessoas quererem aproveitar ao máximo enquanto podem e isso inclui, também, os jovens.

Projectos para a “Joana Fidalgo do futuro”?

Está tudo em aberto. Vou começar um novo desafio profissional agora, mais na área de chassis e estou bastante entusiasmada para começar a aprender mais sobre esse lado, porque acho que depois dos carros elétricos vai haver um foco maior em sistemas de ajuda ao condutor e assim. A nível da garagem, tenho muito que fazer nos meus carros, mas gostava de voltar ao mundo das motos em breve, fazer mais viagens... X



CARAMULO MOTORFESTIVAL 2021

DE ABARTH 595 PARA MATAR SAUDADES DAS VISTAS, DOS SONS E DOS CHEIROS

POR JOÃO ISAAC



Já há alguns anos que não ia ao Caramulo Motorfestival. Em 2020 não se realizou, mas também não compareci em duas ou três das edições anteriores. Surgiu, quase sempre, qualquer coisa no caminho que à última hora me impediu de ir, mas este ano, o que surgiu foi um convite inesperado, a possibilidade de ir até à Serra do Caramulo e ao Motorfestival a bordo de um Abarth 595. A máquina em questão, um Scorpioneoro – sem dúvida, uma das minhas edições preferidas – já me era familiar, pois já tinha tido o prazer de a experimentar. Não foram, por essa razão, necessárias as habituais apresentações. Depósito atestado, baterias carregadas, garrafas de água na mochila e fiz-me à estrada, curioso por perceber como me sentiria ao fim do dia, 700 quilómetros depois, feitos num pequeno 500 vitaminado, cuja suspensão não está, de todo, pensada para o conforto em longas viagens. E a verdade é que a dureza da suspensão nunca foi um problema, nem mesmo durante os quilómetros em que, em plena estrada nacional 1, o pequeno Abarth enfrentou um tapete negro digno de um filme de terror. Ágil como poucos, fintar estes obstáculos a bordo do Scorpioneoro até se tornou divertido, cortando com a monotonia de um limite de velocidade, por vezes, exageradamente baixo.

SCORPIONEORO EM FAMÍLIA

Para além da “boleia” a bordo do diabólico escorpião – cuja experiência de condução podem ler, ou reler, aqui – juntei-me, já em plena paisagem do Caramulo, ao grupo de mais de 50 Abarth que ali se agruparam, num de inúmeros passeios que se





realizaram naquele fim-de-semana, a partir de vários pontos do país, até ao regresso do Motorfestival.

No caso do passeio Abarth, que celebrou o 72º aniversário da marca do escorpião, este foi promovido pelo Abarth Club Lusitano. Estive à conversa com o seu presidente, José Pereira, que me explicou como o clube nasceu, em Junho de 2020, e como, rapidamente, se tornou um clube oficial, reconhecido pela Abarth, apenas um ano depois. O que começou por ser um encontro de um pequeno grupo de amigos, entusiastas da marca, evoluiu para o agora Abarth Club Lusitano, que conta já com 366 membros.

Quase todos os fins-de-semana encontram-se para o obrigatório café ou paragem no “santuário”, nome com que designam o Autódromo do Estoril. Encontros mensais, mais elaborados, começam, igualmente, a fazer parte da agenda, bem como longos passeios pelas melhores estradas de Portugal, tendo o clube já percorrido a fabulosa N222, à beira Douro, no interior Norte do país. Deixo aqui o meu agradecimento pela simpatia com que me receberam, pelo que se tens um Abarth e queres partilhar a tua paixão com outros entusiastas, não deixes de visitar as redes sociais do Abarth Club Lusitano.

RAMPA ACIMA, A BORDO DO STELVIO QUADRIFOGLIO

No que diz respeito ao evento, o Caramulo Motorfestival é paragem obrigatória para qualquer “petrolhead” que se preze. Não vim surpreendido porque já esperava muito, mas regressei com uma sensação que há muito não tinha. Matei saudades de um dia que é cansativo, mas incrivelmente recheado, com as máquinas que nem sempre vemos, com aquele cheiro que muitos não entendem, com o calor dos motores em descanso, subida após subida, como o V6 do Stelvio Quadrifoglio em que subi a Rampa do Caramulo, como passageiro, fechando um dia que teria preferido mais longo.

E não sei o que me impressionou mais. Se a velocidade com que o SUV da Alfa Romeo despachou as curvas até “lá acima”, num constante tiroteio de octanas dos seus escapes, se a quantidade e qualidade dos modelos expostos no recinto do Motorfestival. Cruzei-me, pela primeira vez, com um belíssimo Facel Vega, bem como com o impressionante Bugatti EB110. No meio de uns 30 Ferrari, quase todos vermelhos, cruzei-me com um dos meus

Cavallino Rampante de eleição, o fantástico 456, na sua configuração perfeita: caixa manual, pintura em azul escuro, com interior bege. Só este justificou a viagem.

Mas ali há um pouco, ou muito, na verdade, de tudo, para todos. Das quatro às duas rodas, dos exóticos e raridades, até aos modelos até há pouco tempo, comuns. Estar, lado a lado, com um Lamborghini Miura. Ver dois Ford Focus RS, da primeira geração, juntos. Ver passar um Giulietta Spider com duas senhoras de lenço na cabeça, assistir ao momento em que uma criança diz ao Pai: “Olha Pai, este Mercedes tem dois turbos!” Acho que não é preciso prolongar-me nas descrições, pois penso que a ideia geral já passou.

No entanto, assisti, nos dias seguintes ao festival – ainda hoje, quase uma semana depois – ao descontentamento de algumas pessoas que ali se deslocaram, pelo facto de a organização não ter cumprido, na totalidade, com aquilo que, supostamente, prometeu.

Não sei, nem tão pouco quero saber, quem tem razão. Mas usar as redes sociais para expressar algum descontentamento, que pode até ser justificável, é lamentável. Há canais próprios para isso e fazê-lo publicamente, é, ao contrário deste evento, deselegante e pouco glamouroso.

Todos aqueles que foram, todos os que queriam ir e não puderam, todos na organização e, acima de tudo, todos aqueles que estiveram ao sol, todo o dia, desde as caras bonitas que embelezam a linha de partida, às forças de autoridade, passando ainda por quem controlou as entradas no recinto e a subida das máquinas rampa acima, foram eles quem mais contribuíram para esta celebração do automóvel. E o automóvel vive momentos difíceis. Toda a indústria, na verdade. O regresso do Caramulo Motorfestival deve ser, por isso, duplamente celebrado. Voltámos a poder estar juntos. E voltámos a provar que a paixão pelo automóvel está viva. X



C3 1.2 PURETECH E O NORTE DE PORTUGAL

A ESTRADA N304 E O CONFORTO D'OURO DA CITROËN

POR JOÃO ISAAC



Para sair de casa, sem dela sair. Este foi o título que dei ao artigo que resultou do ensaio à mais recente geração do Citroën C3, francês que visitou a Garagem em Fevereiro deste ano. E este é, muito provavelmente, o melhor utilitário do mercado. E porquê? Porque como referi, por muito que goste da muito superior capacidade dinâmica de outras propostas do mercado, aquilo que um utilitário tem de ser, para além de ter espaço e equipamento adequado para a correria diária, é ser confortável. E o C3 é-o, e muito. Um carro de segmento B tão confortável quanto o teu lugar preferido no sofá lá de casa. Neste aspecto, o C3 não tem rival. Procurem e experimentem. Garanto-vos, não tem rival. E para muitos condutores e famílias, em

mercados inflacionados como o nosso, um utilitário é, inúmeras vezes, o único automóvel lá de casa. Também por isso, esse utilitário deve saber lidar com algo mais do que ir buscar os miúdos à escola, ir às compras ao fim do dia e fazer a A5 duas vezes por dia, viagens intervaladas por uma estadia na selvajaria da cidade. Por isso, neste reencontro com o novo C3, usei-o para sair da cidade e levei-o a conhecer Portugal, a sítios que também eu não conhecia e a outros, felizmente, bem mais familiares, mas aos quais é sempre bom regressar.

DE AVEIRAS A VILA REAL, SEM AUTOESTRADA

Malas feitas, depósito atestado, família a

bordo e apontámos a Norte. Saí de Lisboa pela A1, mas abandonei-a logo em Aveiras. Se o objectivo é passear, mais do que chegar imediatamente ao destino, então prefiro fazê-lo fora das autoestradas. A condução é muito mais interessante usando as estradas nacionais, a paisagem passa mais devagar e a oportunidade de encostar para um café pode ser posta em prática com muito maior frequência. Por isso, parei logo na Batalha para a primeira “bica” do dia. O C3, estacionado logo ali, repousava o seu motor 1.2 Turbo a gasolina, quando ainda lhe faltavam uns 400 quilómetros para poder descansar a sério, durante a noite, em Vila Real.

Energias repostas, aponte o “double Chevron” a Coimbra de forma a apanhar o IP3 até Tondela, um trajecto que fiz duas semanas antes, para ir até ao Caramulo Motorfestival, dessa vez a bordo do primo italiano do C3, o Scorpioneoro. Nova paragem, já em Tondela, para mais uma dose de cafeína, ritual repetido por muitas das pessoas que ali passam nas suas viagens pela tão actualmente na moda Nacional 2. Com o plano a cumprir-se conforme traçado, seguimos para o almoço em Lamego, onde o bacalhau e o cabrito souberam “a pato”, forrando o estômago para a etapa final da viagem, uma tarde que se adivinhava recheada de curvas.

BISCOITO, BISCOITO E MAIS BISCOITO

Curvas essas que surgiram logo após a saída de Lamego, na aproximação à belíssima Régua, onde o rebuçado e o biscoito são iguarias obrigatórias para qualquer visitante. As vendedoras à beira-rio vendem os primeiros, em pequenos sacos, por apenas 1 euro, e o delicioso biscoito comprei no café da estação de comboio, edifício cujos azulejos, por si só, valem a pena a paragem, seja de carro ou de comboio. Dali, já na margem norte do rio Douro, levei o C3 até Mesão Frio, terra natal da minha Mãe, para que pudéssemos rever a família mais distante com a qual não estávamos há já alguns anos. Reencontros feitos e emoções controladas, regressámos à Régua para apanhar o caminho mais longo, o que não conhecíamos, e aquele que é, quase sempre, o melhor.

Assim, e regressando à margem sul do inconfundível Douro, iniciei a passagem pela incrível estrada N222, outra daquelas obrigatórias, em Portugal, para quem as curvas são o cenário de eleição, numa paisagem ímpar no nosso país. Dali ao Pinhão, apenas lamentei a quantidade de carros e motas, grupos de entusiastas que,



tal como eu, foram ali por aquilo mesmo, pelo caminho. Segundo me disseram, o melhor da N222 nem é a secção por onde passei, por isso o meu regresso é inevitável, mas nesta ocasião, não podia mesmo prolongar o percurso e por essa razão regresssei à margem norte do rio. Após uma intensa e desafiante subida atrás do camião mais rápido de Trás-os-Montes, destemidamente conduzido serra acima, aproveitei para atestar o C3, cujo depósito tinha ainda bastante combustível, mas poupando tempo para o dia seguinte, com uma viagem de regresso, em princípio, mais longa do que a de ida.

Chegámos a Vila Real ao final da tarde, com o C3 a ter direito a pernoitar na garagem do hotel, após 500 exigentes quilómetros, de constantes variações na topografia, com várias subidas em estradas rurais, sem nunca ter mostrado qualquer falta de pulmão do pequeno motor turbo. Deixei-o no merecido descanso com o computador de bordo a mostrar 6,1 l/100 km de média. Já no hotel, partilhámos as impressões da nossa experiência a bordo do C3 e todos concordámos com o quão surpreendente o pequeno Citroën é, um carro de cidade que se mostrou um competente estradista, com motor à altura das exigências e um conforto de rolamento bem acima da média, quando considerado o seu segmento. O consumo, incluindo na equação a presença da caixa automática e o peso de três adultos e respectivas malas de fim-de-semana, também merece destaque.

DIA 2: N304

Para o segundo e, infelizmente, último dia de viagem, o plano incluiu, obviamente, regressar a casa, mas não sem antes me afastar mais um pouco, “subindo” ainda mais o nosso Portugal até Mondim de Basto. A ideia era visitar o Santuário da Nossa Senhora da Graça, no topo do Monte Farinha, mas uma prova desportiva estragou, parcialmente, o plano. E parcialmente porque, como já disse anteriormente, é quase sempre melhor o caminho do que o destino. E o caminho foi, simplesmente, sublime. Saí de Vila Real e procurei a saída do IP4 que me levaria à aldeia de Campeã para entrar na fabulosa N304, para muitos, uma das, senão mesmo a melhor estrada de Portugal, inclusivamente para a imprensa estrangeira que ali andou a “acelerar” e gravar alguns conteúdos e a declarou como uma das dez melhores estradas do mundo para conduzir.

E a verdade é que rapidamente percebemos

porque. As casas das pequenas povoações começam a escassear e assim que chegamos ao topo e deixamos para trás o arvoredo, parecemos entrar numa nova dimensão, uma imensidão montanhosa, mais despida de árvores, cujas encostas são rasgadas por uma perfeita sinfonia de curvas, um tapete negro ladeado por uma barreira de pedras que nos separa de uma queda de várias centenas de metros. Não resisti a parar o C3 no topo, antes de me atirar aos convidativos quilómetros que me esperavam na descida até Mondim. Lá em cima, rodeados por pouco mais do que as enormes turbinas eólicas, as palavras eram poucas para descrever a vista.

O intuito era desfrutar da estrada, mas isso não significa que iria haver ritmo animado no percurso. A bordo do C3, a ritmo tranquilo, de passeio em família, é também possível desfrutar de uma das melhores estradas do mundo para conduzir. E de que maneira. A estrada toda para nós – lembro-me de em cerca de 30 ou 40 quilómetros termos visto uma velhinha pick-up amarela, nada mais – serpenteando por entre as sombras dos vales e as encostas mais expostas, inundadas pelo sol da manhã, ao mesmo tempo que, de vez em quando, conseguia ver por cima do ombro o planalto onde há pouco tempo tínhamos estado parados. Ainda antes da chegada a Mondim, coloquei ao C3 um novo desafio, levando-o pelo desvio até às Fiskas do Ermelo, uma das maiores quedas de água da Europa e um dos pontos de interesse no Parque Natural da Serra do Alvão. Um ponto de paragem obrigatória ao longo da N304.

A descida até Mondim de Basto levar-nos-ia, como referi, ao único ponto da viagem que não correu como previsto, a impossibilidade de trepar um outro monte, até à Senhora da Graça. Por isso, dali como previsto, apontamos a Amarante, cidade que gosto sempre de visitar, e de seguida definimos o GPS para o Porto, onde nos seria mais fácil encontrar um restaurante para almoçar, o que provou ser verdade dada a quantidade de restaurantes fechados que fomos encontrando pelo caminho. Sinais, preocupantes, dos tempos. O C3 continuava a surpreender e mesmo com o imenso trânsito em plena cidade do Porto, bem como com uma maior utilização do ar condicionado neste segundo dia de viagem, o computador de bordo continuava a mostrar uma média ligeiramente acima dos 6 litros “aos 100”.

Voltámos a atravessar o Douro e saímos de Gaia em direcção a Espinho para, a partir daí, tentar evitar autoestradas, bem como a



mais comum estrada nacional 1. Optámos, assim, pela N109, via que nos levou, em ritmo de passeio, até Aveiro, seguindo-se depois a Figueira da Foz, Leiria e, novamente, a Batalha. Para a última etapa, e porque a hora de jantar aproximava-se, optei pela A8 para voltar a entrar em Lisboa. Não só encurtou a distância, tal como pretendido, como o pôr-do-sol, por cima de São Martinho do Porto e Óbidos, e as mágicas cores que dele resultam, pintaram de forma perfeita um final de dia e de viagem memoráveis. O C3 foi mais do que um utilitário. Foi um familiar. Mais confortável do que muitos que o dizem ser, e não precisou de ser um SUV para os caminhos mais degradados, nem de ter um motor Diesel para terminar os 1030 quilómetros com uma média de 6,1 lt/100 km. Venha o próximo! X



GARAGEM



www.agaragem.pt

instagram - @garagem_oficial

facebook - @agaragem.oficial

youtube - Garagem