

GARAGEM



NISSAN QASHQAI

TUDO O QUE MUDOU E O QUE FALTA MUDAR
NUM DOS SUV MAIS AGUARDADOS



NESTA EDIÇÃO

- COMPARATIVO 100% ELÉCTRICO
VOLKSWAGEN ID.4 - SKODA ENYAQ - AUDI Q4
- CLÁSSICOS: AUSTIN ALLEGRO 1500 SUPER
- FOMOS A TURIM CONHECER O HERITAGE HUB

ENSAIOS

FORD MUSTANG MACH-E - KIA CEED 1.0 T-GDI - KIA RIO 1.0 T-GDI
MITSUBISHI ECLIPSE CROSS PHEV - VOLVO V60 CROSS COUNTRY

GARAGEM



equipa garagem

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

joão isaac - joao.isaac@agaragem.pt

jota pê

rafael aragão - rafael.aragao@agaragem.pt

conteúdos #8

4

CRÓNICAS

quase sempre assuntos sérios, dos quais gostamos, explorados à nossa maneira, sincera e descontraída

8

COMPARATIVO

frente a frente, o trio de eléctricos do Grupo Volkswagen: Audi Q4, Skoda Enyaq e VW ID.4

14

ENSAIOS

Nissan Qashqai, Ford Mustang Mach-E, Kia Ceed, Volvo V60 Cross Country, Kia Rio e Mitsubishi Eclipse Cross. Conduzimos todos

52

CLÁSSICOS

Ao volante de um esquecido e injustamente mal-amado: o Austin Allegro

58

THE ITALIAN JOB - PARTE 2

fomos de férias a Itália e fomos conhecer o fantástico Heritage Hub, em Turim. De perder a cabeça...



JOÃO ISAAC

UM MX-5, UM CLÁSSICO, QUEIJO DA SERRA E UMA QUASE CONSTIPAÇÃO



Voltei à serra da Estrela e, uma vez mais, fui de Mazda MX-5. Começa a ser hábito, para não dizer vício, de cada vez que tenho oportunidade de conduzir um MX-5, apontá-lo a um dos meus locais preferidos no nosso país. Mas se a viagem teve várias coisas em comum com a última que ali fiz, desta vez foram três as novidades. Por um lado, troquei a capota de lona do soft top pela rígida da versão RF. Por outro, fui, também, na companhia de três amigos. Não a bordo do MX-5, por razões óbvias, mas divididos entre o Mazda e um outro modelo de conceito em tudo idêntico, um Porsche 924 que, felizmente, já passou (e passará mais vezes) pela Garagem. Ambos leves e com óptima distribuição de peso, ambos com potência adequada a uma condução divertida. Pareceu-nos a melhor desculpa para os juntar e ir à Serra da Estrela “em comboio”. O pior foi a terceira novidade...

ALERTA DE MAU TEMPO

Não sou assim tão velho, mas já o posso dizer: “No meu tempo”, quando chovia bem, não havia alertas a avisar a malta por antecipação. Havia previsões, claro, mas este

pandemónio de alertas coloridos que tanta cor dão a um dia que é, quase sempre, apenas cinzento, nem sempre tem justificação. Agora há alertas, e ainda bem, mesmo que, por vezes, as previsões tenham a precisão de um tatuador de rua em Vladivostok no pico do Inverno. Mas desta vez o alerta não só foi relativamente preciso, como mais do que justificado. Esteve um temporal tremendo no fim-de-semana em que agendei a viagem de MX-5 à Estrela. Capota aberta? Nem pensar nisso! Bem isolados no pequeno habitáculo do RF, com ar condicionado e bancos aquecidos disponíveis, lá fomos nós à aventura, juntamente com o belíssimo 924. Estes outros alertas que passo a descrever têm vindo a ser emitidos, em força, nos últimos anos. E estes, mais do que os restantes, justificam-se e estão, quase garantidamente, certos. Falo dos avisos que nos têm vindo a ser feitos relativamente às questões ambientais, assunto que marca as nossas vidas diariamente e que, tudo indica, eliminará do panorama automóvel os modelos com motor de combustão interna. O automóvel, parece-me, está a ser um pouco o bode expiatório de toda a discussão e a

opção eléctrica a ser-nos vendida como uma solução para todos os males. Não vou entrar por aí, mas admito que algo tem de ser feito, também, nos automóveis. E se o caminho é eléctrico, então que o percorramos, sem me fazerem sentir mal por não ter, ainda, um eléctrico. E isto significa, como avançam alguns rumores, que este MX-5 será o último não electrificado, assim, o último de raça pura, num mercado já de si manchado por uma grande artificialidade de sensações e exageros de potência. O MX-5 é uma proposta única e por isso não lhe resisto. Como disse no passado, numa boa estrada como as da Serra da Estrela, poucos são os automóveis capazes de superar o que ele oferece.

FOTOGRAFAR? TALVEZ NA PRÓXIMA...

O temporal que enfrentámos pode até justificar-se pelas alterações climáticas e não apenas só porque sim, por ser um temporal como outro qualquer. Não vou, nem quero entrar nessa discussão antes que me acusem de negar algo que é óbvio e para o qual é urgente fazermos algo. Mas também não nego que, embora nos tenha impossibilitado de desfrutar na totalidade

das nossas máquinas, bem como de as fotografar na sempre impressionante paisagem natural da Estrela, o mau tempo trouxe alguma emoção extra à aventura na estrada, pelo desafio maior que representa para a dupla homem e máquina. E se é verdade que retiro imenso prazer de uma condução tranquila, neste caso ainda mais prudente devido à muita chuva, também é verdade que senti falta de “apertar” mais com o MX-5. Porque embora já saiba do que ele é capaz, não me canso de o explorar de cada vez que me dão essa oportunidade. Mas desta vez custou-me ainda mais devolvê-lo à Mazda. Pois mesmo depois de quase 800 quilómetros, entreguei-o a pensar que a próxima oportunidade de o conduzir, caso se proporcione, talvez seja a última em que o MX-5 seja tão bom quanto pode ser, antes de se electrificar numa nova geração. Até lá, é desfrutar do brilhante ND e de modelos como o cada vez mais apetecível Porsche 924. O plano saiu furado. Foi chegar à Torre, comprar um queijo, ficar ensopado e regressar a casa. O MX-5 já foi, o temporal acabou e o queijo da serra já era. Mazda, podemos agendar um MX-5 para ensaio? É que o queijo era mesmo bom. **X**



SUBSCREVE O NOSSO CANAL DE YOUTUBE

GARAGEM





RAFAEL ARAGÃO

HÍBRIDOS RECARREGÁVEIS: SERÃO A SOLUÇÃO QUE APARENTAM?



Quando testo um compacto familiar hatchback – um segmento cada vez mais raro graças ao advento dos SUV – fico contente. Por duas razões: a primeira, por gostar destes carros. Acredito que são o equilíbrio certo entre espaço, tamanho e necessidade. São suficientes para a maioria das viagens para a maioria das necessidades. Segundo, porque fico contente que ainda se continue a apostar nestas configurações. Os SUV até são interessantes e entendo que muita gente goste deles. Grandes, espaçosos, dão uma sensação de segurança e dão um certo estatuto que, antigamente, estava reservado às grandes berlinas de segmentos superiores. Ainda assim, acho que são um desperdício. De materiais, de espaço, de combustível (com um peso maior é invariável que consumam mais) e não creio que esta tendência vá abrandar. As marcas continuam a apostar neles e cada carro novo que é anunciado vem sempre acompanhado pela sigla SUV. Se não for SUV parece que não serve, que é secundário, que ninguém vai comprar. Ora, eu diria que as pessoas compram o que houver, dentro da oferta. Se

as marcas não têm outro tipo de carros, as pessoas compram o que há. Naturalmente, as margens de lucro são superiores quando os carros são mais caros. E isto é uma tendência que terá efeitos complicados no sector e no ambiente. Já se fala, até, que os utilitários e citadinos vão acabar. Uma pena, diria um, pois são, muito provavelmente, os carros mais adequados para a mobilidade. Na minha opinião, devíamos estar a apostar em eléctricos compactos altamente eficientes e a dar tudo para evoluir tecnologicamente as baterias o mais possível, juntamente com painéis solares nos carros e outras coisas mais.

Atenção, os carros eléctricos têm mais de 100 anos! Leste bem. Quando os carros surgiram, havia para todos os gostos. A vapor, que demoravam muito tempo a “aquecer” (mas na volta até dava para fazer chá pelo caminho), a combustão, barulhentos e muito poluentes e eléctricos. É certo que custavam cerca de duas vezes mais que os térmicos e as baterias não eram incríveis, mas venderam-se muitos e as pessoas gostavam. Suaves, silenciosos e não poluíam as cidades. Havia estações para

trocar as baterias por outras já carregadas e tudo! E os cientistas estavam a desenvolver a tecnologia. Devagar, é certo, dentro das limitações da ciência da época. Mas o crescente aumento da exploração petrolífera fez com que as marcas comesçassem a apostar nos motores térmicos. Não só eram mais baratos como o combustível começou a ser, também ele, muito barato. Daí que as marcas e a tecnologia tenham passado para o “lado mau” da força.

Surge o Ford Model T e pronto, esqueceram-se completamente dos eléctricos. Durante quase 60 anos ninguém quis saber dos eléctricos, claramente melhores que os térmicos. E é aqui que “entra ao barulho” o Cupra Leon e-Hybrid com que andei há uns dias. Perdoem-me o resumo histórico, mas tem uma razão de ser. Os motores térmicos evoluíram muito porque todos os intervenientes do sector apostaram neles. Essa é a solução para os eléctricos. Se queremos recuperar os mais de 60 anos em que quase ninguém quis saber deles, temos todos de passar a apostar tudo – e tudo mesmo – nestas soluções. Esquecer os interesses do petróleo e olhar para o interesse da tecnologia. Tecnologia, essa, que terá outras aplicações benéficas para a sociedade, ao contrário do petróleo. O meu telemóvel, que eu me tenha apercebido, não funciona com sem chumbo aditivada.

O Cupra Leon é um pouco o resultado desse interesse. Já muitas marcas apostam nos eléctricos, mas é bom ver uma marca com um cariz mais emocional e dizer “alto, que também há emoção nos electricidade”. E se o motor 1.4 litros, turbo, a gasolina, de 150 cavalos não é assim nada de especial,

juntando-lhe o eléctrico a coisa muda um pouco de figura. 245 cavalos e um gostoso binário de 400 Nm são números que já impõe respeito. E se a isto juntarmos os cerca de 50 quilómetros de autonomia totalmente eléctrica a coisa fica ainda mais gostosa. O melhor de dois mundos, eu diria.

A autonomia eléctrica devia ser maior (100 quilómetros, vá) mas pode ser que daqui a um tempo a aumentem e o motor a gasolina podia ser mais “nobre” (um 1 litro todo tecnológico e poupado ou um 2 litros todo tecnológico e poupado), mas tudo somado, temos um carro incrível a nível mecânico. Suave, com uma condução muito boa – o chassis do Leon foi muito bem trabalhado – com uma direcção bastante directa e sem perder o conforto que esperamos de um carro que custa mais de 40 mil euros. O irmão Seat Leon e-Hybrid é melhor? Não. É diferente. Mas se quiseres poupar uns 3 mil euros, vai para o Seat que também ficas contente. Até porque, convenhamos, não vais andar para aí a acelerar feito maluco. Se for preciso pisar o acelerador, tanto um como o outro respondem muito bem, apenas com um ligeiro atraso da caixa a reduzir, mas que é compensado com o motor eléctrico. O push que o carro tem durante os primeiros 5 segundos é muito rápido. Tão rápido que ao fim desse tempo já estás em infração.

Se os híbridos recarregáveis são a solução? Não creio. Mas que são parte dela, especialmente para uma transição faseada – importante para a economia e sociedade –, isso não há dúvida. Todos os carros deviam ter autonomia eléctrica. Dos citadinos aos SUV de luxo. Mas principalmente os citadinos... se não pararem de os fazer. X



IRMÃOS DE ELECTRÕES

SERÃO ESTES OS SUV ELÉCTRICOS CERTOS?

Testámos os três SUV irmãos de “sangue eléctrico” do grupo VW para tentar chegar não ao melhor, mas ao que mais sentido fará para as tuas necessidades. Temos respostas, um favorito e um veredicto tudo menos científico.



VOLKSWAGEN ID.4



SKODA ENYAQ iV



AUDI Q4

Começo por fazer um aviso: este teste foi tudo menos científico e tem por base a opinião de uma pessoa que não só não é fã de SUV como, apesar de gostar muito de eléctricos, tem perfeita noção de que estes só fazem sentido para um pequeno grupo de pessoas.

Posto isto, vamos por partes. Avaliei o design, sempre alvo de escrutínio e tão subjectivo e pessoal que mais valia ter avaliado duas pedras da calçada. O resultado seria sempre o mesmo: tu gostas, eu não gosto, mas há quem goste e, no fim de contas, o objectivo é esse mesmo. Suscitar emoções. Depois, uma vez que a plataforma destes três SUV é igual, de pouco vale comparar coisas como dinâmica de condução (apesar de cada marca dar o seu toque), motorizações e por aí fora. São praticamente iguais, sendo que, neste comparativo, apenas o Audi tinha tracção integral fruto de dois motores, um em cada eixo. Tanto o Skoda como o VW tinham, apenas, um motor no eixo traseiro. Por fim, vamos lá para dentro e aí, sim, existem diferenças que podem “ganhar ou

quebrar”. Começemos.

DESIGN E ESPAÇO

Cá está, o expoente máximo da subjectividade. Aqui, o comparativo terá de ser feito por ti. Eu apenas posso dar os meus dois tostões de opinião pessoal. Mas o veredicto poderá surpreender! Gostei dos três. Viram? Nota-se que cada um deles tem um público-alvo em mente. Dos três, o que menos me impressionou foi o VW ID.4 e talvez tenha sido de propósito. Será o carro com o objectivo de apelar a mais gente, daí ter um design atrativo mas mais genérico. É futurista e arrojado, mas não perde alguns elementos que a maioria das pessoas gosta como as curvas e proporções. Não é feio. Nada disso! Mas é muito baunilha, entendes? Baunilha é muito bom, mas já todos conhecemos bem esse sabor. Está em linha com o resto da gama ID, mas sinto falta de algum arrojo. O Skoda ENYAQ apela, claramente, a um público mais familiar, com um aspecto algo agressivo mas a fazer lembrar as minivan que durante

muitos anos foram o go to das famílias por todo o mundo. Uma traseira mais alta, pronunciada, e a deixar de lado o aspecto coupé que muitas marcas procuram. Isto apela, claramente, a quem procura mais espaço – que o tem – tanto para a bagagem como para passageiros. Neste aspecto, o Skoda, com os seus 585 litros de bagageira, vence os seus irmãos que têm menos 40 litros no caso do VW ID.4 e menos 60 litros no caso do Audi Q4.

Apesar disto, o Skoda ENYAQ não perde beleza. Na minha opinião, com a configuração certa – especialmente a versão Sportline – ganha uma presença incrível. Quase desportiva. As jantes grandes ajudam a criar esta sensação e a secção frontal com as arestas pronunciadas até à traseira, também. No entanto, o vencedor do melhor design é o Audi Q4. Nota-se que quer apelar a um público mais exigente e esta exigência transita, como já vamos ver, para o interior. Mas, ainda assim, conseguiram um SUV com uma estética muito proporcional e emocional sem que o preço ficasse muito alto. Quer dizer, isso também é relativo, mas assim de repente, para o mesmo preço, só me lembro de um SUV que também acho muito bonito. Foi um excelente trabalho da Audi.

Todo o design faz lembrar os restantes membros da gama e-tron, o que é muito positivo, sem que pareça inferior, dado que é a “versão de entrada” da gama eléctrica. A frente é imponente, com a grelha a ocupar muito espaço mas, depois, as linhas do capot juntamente com os faróis arrumam tudo com proporcionalidade. Dos três, é o que me remete mais para os SUV tradicionais, com aquela tipologia de dois volumes. Talvez seja isso que me capte mais a atenção. Ninguém quis fazer deste SUV outra coisa que não fosse um SUV. As protecções em preto brilhante dão um ar ainda mais robusto e as linhas são as mais musculadas dos três, com as ancas por cima das rodas a sobressair. Mas como todo o sim tem o seu senão, isto não são favas contadas e é aqui que a porca torce o rabo (tentei meter o máximo de expressões numa só frase). É bonito, mas tem alguns ângulos que não o favorecem. Creio que é do tamanho. Tentaram criar um SUV espaçoso mas compactado e isso obrigou a estender o carro mais do que seria ideal. Um pouco mais curto e ficava quase perfeito. Mas para isso teriam de ter uma plataforma dedicada, o que, nos dias de hoje, é impensável.



INTERIORES E CONFORTO

Aqui o vencedor é fácil. Pelo menos para mim. A Skoda está com uns interiores incríveis. Tanto no design, como na ergonomia, qualidade e conforto. Sempre primaram por serem carros equilibrados, com uma boa relação preço/qualidade. Mas o design, que era o seu calcanhar de Aquiles, é coisa do passado. Têm o melhor design interior do grupo, sem sombra de dúvida. Elegante mas sem perder arrojo, com conforto, ergonomia e boa qualidade. Transmite uma sensação de cockpit que me agrada muito.

O Audi só não ganha porque, apesar da qualidade de materiais e construção a que sempre nos habituaram, não senti que estava "com o carro". Não em relação ao espaço, que nesse campo estão todos bem

modelos da marca e é uma maravilha. Bem como a organização da consola. Tudo com um aspecto simétrico e focado nem no condutor nem nos passageiros, mas na ergonomia. Um ecrã central de boas dimensões (nem grande nem pequeno, mas a pender para o grande, vá), alguns comandos físicos por baixo dele, tudo a conseguir criar uma sensação de pertença. Daí que a vitória neste parâmetro vá para o Skoda ENYAQ.

Quanto ao conforto, todos estão praticamente iguais, não só porque a plataforma é a mesma, mas porque as marcas fizeram um bom trabalho ao nível da suspensão e bancos. Bom apoio, confortáveis e a suspensão consegue absorver bem o que as jantes grandes com os pneus de perfil baixo deixam passar. São



servidos, mas acho que o design da marca funciona melhor em carros mais baixos, onde fica tudo um pouco mais harmonioso. No Q4, a consola parecia fora do seu habitat natural. Os botões físicos são altamente favoráveis, mas a consola dos controlos da caixa é demasiado protuberante, sem necessidade. Os grafismos do painel de instrumentos, apesar de bons, têm uma leitura difícil. Devem agradar aos clientes da marca, que já estão habituados, mas novos clientes podem não achar graça. Neste aspecto, o VW ID.4 estava muito bom. Informação simples e precisa, sem nada que não seja essencial à condução. O resto da informação pode ser consultada no ecrã central do infoentretenimento. Voltando ao Skoda, tenho de referir o incrível volante. Está presente nos restantes

ótimos para rolar em estrada aberta, mas em cidade também surpreendem, até mesmo nos diâmetros de viragem e facilidade de conduzir. Neste campo qualquer um é uma boa escolha.

MOTOR E EFICIÊNCIA

Aqui houve diferenças, claro, até porque o Audi Q4 vinha com a motorização topo de gama 50 quattro com um motor em cada eixo e uma potência de 299 cavalos. O peso e potência acrescidos pesam no consumo e autonomia. Ainda assim, conseguimos tirar algumas ilações. Tanto o VW ID.4 como o Skoda ENYAQ tinham um único motor de 204 cavalos no eixo traseiro. As baterias, em todos os casos, eram as maiores, de 77 kWh. Relativamente aos consumos, os vencedores foram, sem surpresa, o Skoda ENYAQ e o VW



ID.4 com valores em torno dos 18 kWh/100 km. Todos eles andaram mais de 50% do tempo em ambiente urbano, o que ajudou. Ainda assim, muitas vezes o consumo andou perto dos 20 kWh/100 km. Já o Audi Q4 raramente baixou dos 24 kWh/100 km. Nenhum destes valores é de estranhar. Para baixar dos 20 ou, até, dos 18 kWh/100 km era necessário que os carros fossem mais leves, sendo que todos pesam mais de duas toneladas. Se procuras consumos mais baixos terás de ir para os compactos. O VW ID.3, Cupra Born, Peugeot e-208 e por aí. Ainda não há muitas opções nesses segmentos e nem todas as marcas os têm, mas isso vai começar a mudar. É natural que os fabricantes fossem começar pelos SUV, pois são o que os clientes procuram neste momento.

Mas voltando ao comparativo, não sendo um consumo excelente, não é mau. Com estas baterias, permitem andar entre os 400 e os 480 quilómetros, o que é bastante bom para a maioria das deslocações. Excepto no caso do Audi Q4. Para obteres uma melhor autonomia terás de escolher uma versão com, apenas, um motor no eixo traseiro. Essa seria uma comparação mais justa. Assim, posso concluir que, não sendo uma autonomia e consumos excelentes, são aceitáveis para o tipo de carro.

PREÇO E EQUIPAMENTO

Neste teste, o Skoda ENYAQ era o que trazia mais equipamento. O preço, portanto, estava mais alto. Tinha cerca de 13 mil euros em opcionais, ente os quais o tejadilho panorâmico, pack climate,



pack convenience, e outros packs que o recheavam de equipamento. O preço base desta versão 80 é de 46.440€ e já traz bastante equipamento de origem. Todos eles estão bem equipados de série, digase de passagem, com todos os sistemas de segurança, um infoentretenimento muito completo e sensores/câmara de estacionamento. Os bancos do VW e Audi são em tecido (o que eu até aprecio). Por cerca de 2.000€ consegues equipar todos eles com bastantes opcionais.

O VW ID.4 vinha da versão 1st e um preço base de 45.223€ mais 2.000€ de opcionais. O Audi Q4, por ser a versão topo de gama, tinha um preço base de 57.356€ e de extras trazia, apenas, a pintura metalizada e as jantes, totalizando mais cerca de 1.500€. Neste campo do preço, o vencedor é o VW ID.4, embora o Skoda ENYAQ traga mais equipamento de origem por um preço similar. Se compararmos os preços base para versões equivalentes, o VW vence, seguido do Skoda e, depois, do Audi. Nesta gama de preços, acredito que uma diferença de 2 ou 3 mil euros não seja o factor de decisão.

Chegamos ao fim deste comparativo e esperamos ter-te ajudado ou, pelo menos, não te ter dificultado a decisão. Claramente que a escolha entre um destes três SUV "irmãos de sangue eléctrico" recairá sobre a preferência e emoção. Todos eles têm coisas a favor e contra e o maior destaque será, naturalmente, o design. No geral, gostei bastante dos três. Já o meu favorito é o Skoda ENYAQ. É, para mim, o mais equilibrado dos três. Bom design, espaço, bom equipamento, confortável, consumo equilibrado e boa relação preço/qualidade. Mas teria de escolher a versão Sportline. ✘



JÁ NOS SEGUES NO
INSTAGRAM?

GARAGEM



**NISSAN QASHQAI 1.3 DIG-T
PREMIERE EDITION**

**NÃO ESTÁ APENAS
MELHOR, ESTÁ
MUITO MELHOR**

POR JOÃO ISAAC



Já o disse no passado e volto a fazê-lo para introduzir as minhas impressões de condução do novo Qashqai: nunca percebi o fenómeno. O que tinham as anteriores gerações do Qashqai, por muito bonitas, confortáveis, espaçosas e eficientes que fossem, aos olhos e mãos de cada um, para justificar a loucura ao seu redor e, cada vez mais, perante uma maior e melhor concorrência? Reconheço-lhes qualidades e argumentos, mas daí a justificar a afirmação “Quero muito um Nissan Qashqai”, bem como os seus números de vendas, isso já é outra história. Mas agora que chegou a terceira geração, assente sobre uma nova plataforma – e com ela a já esperada electrificação – adianto, desde já, que há motivos mais do que suficientes para suportar, do lado dos condutores, o desejo de comprar um “Qashqai dos novos”, e do lado da Nissan, a ambição de que esta nova interpretação do seu SUV prolongue uma história de sucesso iniciada em 2007, com mais de 3 milhões de unidades vendidas desde então.

Exteriormente, gosto bastante do que a Nissan fez com as linhas do seu best seller. Pegou na receita que tão bem tem funcionado e modernizou-a, agradando a quem valoriza uma imagem actual e mais dinâmica, mantendo, ao mesmo tempo, a assinatura Qashqai para apelar aos condutores que queiram trocar o seu Qashqai de primeira ou segunda geração por esta bem mais evoluída e, como referi,

electrificada. Isto porque debaixo do capot, até à chegada da versão híbrida e-POWER, o Qashqai está sempre equipado com o motor 1.3 litros turbo, a gasolina, com tecnologia mild hybrid. Disponível em duas versões, com 140 ou 158 cavalos, calhou-nos a menos potente, nesta versão Premier Edition, associada a uma caixa manual de 6 velocidades.

POTÊNCIA QUE CHEGA E SOBRA

Todos os contactos que tive com este motor, noutros modelos do grupo, foram bastante positivos, e a bordo do Qashqai, o pequeno “um ponto três” voltou a deixar boas impressões. Suave, disponível e linear – aqui também ajudado pelo ligeiro empurrão eléctrico da tecnologia mild hybrid – dá ao Qashqai um andamento à altura das suas capacidades dinâmicas, nesta geração, muito superiores ao que até agora lhe era possível. A nova plataforma CMF-C, aliada a uma nova escolha de materiais de construção da sua carroçaria, agora mais rígida, assim o permite. O novo Qashqai rola de forma muito mais “crescida”, revelando, por um lado, robustez e conforto, bem como, por outro, uma competência dinâmica que nunca tinha encontrado em ensaios prévios com o SUV da Nissan. Com a presença eléctrica, este novo é também mais eficiente – ainda que o valor final de consumo de 7,5 l/100 km esteja longe das médias bem mais agradáveis que os eternos 1.5 dCi, a gasóleo, conseguem fazer.



Para além do bom andamento conferido pelo motor, o chassis está agora apto a responder àqueles que procuram agilidade e uma postura bem mais dinâmica em estrada, não só pelos movimentos controlados da carroçaria, bem como por uma direcção muito mais agradável. E tudo isto sem prejudicar o conforto de rolamento que, na unidade ensaiada, com jantes de 18 polegadas, deixou boas impressões. A suspensão traseira só ganha uma geometria independente nos Qashqai com jantes de 20 polegadas, mas não sei se os benefícios não serão contidos pela maior dimensão das rodas. Gostei, por isso, do equilíbrio entre conforto e dinâmica mostrado por esta unidade, uma afinação “muito Renault” que me agradou bastante.

HÁ SEMPRE ALGO A MELHORAR

É verdade. Apesar da evolução ser indiscutível, há sempre pequenas coisas a melhorar e o novo Qashqai não é excepção, estando igualmente, longe de ser o único modelo novo a sofrer deste mal: um banco traseiro pouco confortável. Seja no segmento premium, ou em propostas idênticas – tais como outro SUV japonês que tenho estacionado lá fora enquanto escrevo este artigo – são inúmeros os ditos familiares com um banco traseiro que é, literalmente, curto. E curto porque não tem comprimento suficiente para suportar as pernas. Há espaço para a cabeça e para os joelhos, uns bons quatro ou cinco dedos de folga no caso do Qashqai – até porque cresceu em todas as direcções, inclusivamente na distância entre eixos – mas as pernas dos passageiros de trás vão

sempre muito “soltas”, o que é uma pena. Por outro lado, a acessibilidade ao banco traseiro merece aplausos, com portas que abrem a quase 90 graus, uma maravilha na hora de sentar os mais pequenos nas suas volumosas cadeirinhas. A bagageira cresceu e mantém o versátil piso composto por dois painéis, uma boa solução para conter volumes mais pequenos.

Mais à frente, uma boa posição de condução, confortável e elevada, como um cliente-SUV tanto valoriza, e uma notória evolução ao nível dos materiais, bem mais agradáveis ao toque. A digitalização é igualmente destaque a bordo do novo Qashqai, através do heads-up display, do painel de instrumentos de 12 polegadas (com várias apresentações disponíveis), bem como do novo infotainment com ecrã táctil de 9 polegadas, muito superior às versões anteriormente testadas, quer em qualidade gráfica, quer em facilidade de utilização. Ainda no que diz respeito a equipamento, valorizei, e muito, a presença do tejadilho panorâmico e a iluminação adaptativa, excelente para quem viaja muito durante a noite. Tomadas USB são quatro e não lhe falta o carregamento sem fios de smartphones. A tecnologia Pro Pilot, de condução semi-autónoma está, igualmente, presente.

A gama Qashqai está disponível a partir de 32.450 euros com a versão Acenta. Acima, os níveis de equipamento N-Connecta, Tekna e Tekna+. E até à chegada do híbrido e-Power, este DIG-T é o único motor disponível na gama, pois o Diesel “teve de abandonar. Tinha uma consulta.” No entanto, associada à versão mais potente, de 160 cavalos, o Qashqai pode contar com



caixa automática, bem como com tracção integral. Globalmente, o novo Qashqai representa uma grande evolução. A todos os níveis. O design moderno afasta-o da geração anterior, sendo, indiscutivelmente, um Qashqai. Tive, inclusivamente, pessoas a baterem-me à janela para me fazerem perguntas sobre ele e se estava satisfeito. Já a condução, essa então, deu um salto ainda mais considerável quando comparada com as sensações algo “desligadas” que o modelo que saiu recentemente de cena proporcionava. Estou muito longe de ser comprador de um SUV, mas o novo Qashqai surpreendeu-me. Não está apenas melhor, está muito melhor. **X**

Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt

FICHA TÉCNICA

Motor	1.3, gasolina
Potência	140 cv/5000 rpm
Binário	240 Nm/1650-4000 rpm
Transmissão	manual de 6 velocidades
Vel. máx.	196 km/h
0-100 km/h	10,2 seg.,
Consumo	7,5 l/100 km
Preço final	desde 32.450 €



FORD MUSTANG MACH-E

**SERÁ ESTE O
“GAME-CHANGER”
QUE FALTAVA?**

POR RAFAEL ARAGÃO



Para começar, nada como um pouco de polémica. Na minha opinião, este carro é um Mustang. Não é o clássico coupé muscle car, mas é um SUV eléctrico que mantém o espírito do original: fazer o que os outros fazem, mas com mais estilo e, possivelmente, melhor. Enquanto algumas marcas andam a fabricar eléctricos com mais potência que um camião TIR, mais tecnologia que um satélite e um preço tão alto que faz as finanças salivar, a Ford decidiu fazer as coisas um pouco diferentes. É um SUV – também não vão ser parvos, não é? – é eléctrico e é bastante user friendly (desculpem-me a carrada de inglesismos que estou a usar).

POR PARTES

É óbvio que iam começar por um SUV. Então se toda a gente anda por aí louca por eles, não havia a Ford – uma das maiores construtoras – de fazer também um e ir buscar uns bons dólares de paixão? Pois claro! Mas isso não significa que tivesse de fazer um SUV normal. E assim foi. Pegaram num crachá bem conhecido e espetaram-no na frente (e traseira, e volante, e ecrã) deste Mach-E. Os aficionados ofendidos começaram logo a brandir e o departamento financeiro da marca de Detroit a esfregar as mãos com a quantidade de free publicity que iam ter. Mas isto, só, não chegava. Tinha de ser bonito. E se a beleza é relativa e pessoal, eu dou a minha opinião, embora ninguém me tenha pedido: é incrível! Giro, com umas linhas elegantes mas desportivas, sem serem demasiado agressivas, ao mesmo tempo que tem uma fluidez espantosa. O carro, parado, parece que está a andar. E não sou só eu que acho, a avaliar pela quantidade de gente que virava a cabeça ao vê-lo passar e pelos cinco turistas italianos que “apanhei” à volta dele quando vim de um almoço. Afinal os “mericans” também sabem desenhar. Depois, a parte que deu início a este projecto: ser um carro eléctrico. Ora, sendo que há duas baterias disponíveis (77 ou 98 kWh) e duas motorizações (motor traseiro ou um em cada eixo, ambas com diferentes potências), há-de-haver um Mustang Mach-E para todos os gostos. O que testámos foi o de tracção integral com 351 cavalos e a maior bateria, com uns anunciados 540 km de autonomia. Bons números, mas a autonomia ficou aquém.

SERÁ QUE CHEGA?

Já muitos anunciaram que o Mach-E tem uma eficiência muito boa e que se comporta

muito bem em estrada. Ora, eu não andei propriamente a testar as suas capacidades dinâmicas, mas, sim, a sua utilização no dia-a-dia. Aquela que, para 90% dos utilizadores, interessa. Não consegui baixar o consumo para menos de 18/19 kWh, o que daria uma autonomia para esta bateria long range de cerca de 490 km, mais coisa menos coisa. Anunciava menos, ainda assim. O que não é mau, atenção. Mas para tanta bateria, estava à espera de mais. Preciso de testar a versão normal, com o motor traseiro e com a bateria de 77 kWh para comparar. Acredito que, com a condução que fiz, a versão Base seria mais eficiente. Quanto o testar, voltamos aqui.

Continuando, seguimos para o interior. E, aqui, a Ford bate todos “aos pontos”. Tem um ecrã gigante onde se controla tudo à la Volvo e Tesla? Tem, sim, senhor. Tem botão físico para controlar o volume à la “como deviam ter todos os carros”? Tem, sim, senhor. Tem botões dedicados para a climatização? Não, mas os que tem no ecrã funcionam muito bem, embora estejam posicionados um pouco abaixo demais do que seria ideal. Mas, no geral, o controlo centralizado de todas as funções é rápido, bastante intuitivo e de fácil leitura.

A posição de condução é muito boa, bem como o conforto, mas para mim acho que devia ser possível baixar mais o banco. Fico um pouco alto demais para o meu gosto. O conforto compensa essa “falha”, mas fica a nota. De resto, todos os outros lugares são muito confortáveis e todo o ambiente a bordo do carro é super convidativo. Arejado, muita luz (o tecto panorâmico fixo ajuda bastante) e uma excelente sensação de espaço, sem ser demais, se me faço entender.

VÁ, E É RÁPIDO?

Anuncia uma velocidade máxima de 180 km/h – o que é normal dado ser um carro cujo propósito é ser eficiente – e o sprint em pouco mais de 7 segundos. Nada mau, mas, ainda assim, não são estes números que impressionam. Os carros eléctricos são incríveis é nas recuperações, aquelas acelerações dos 50 aos 100 km/h, por exemplo para entrar nas estradas e autoestradas. Aí é que eles te colam ao banco. É verdade que nos semáforos também são bons, mas em última análise, não são carros desportivos. Os que o são, percebe-se porque pouco mais altos são do que uma criança. Agora estes SUV eléctricos grandotes são bons é a ser mais ou menos bons em tudo. Têm mais espaço que a maioria, são rápidos q.b., são eficientes, etc.



A nível dinâmico, não me pareceu ser super como tem sido dito, mas para SUV esteve muito bem. Plantado em recta e em curva, sem perder uma onça de conforto, que é, aliás, um dos seus pontos mais fortes, a par do design.

CONCLUSÃO?

Os sistemas de segurança estão lá todos, bem como uma data de equipamento de origem, como o meu favorito volante aquecido, os bancos aquecidos, retrovisores aquecidos, faróis LED dianteiros e traseiros, telemóvel como chave (e dá para programar um código para abrir o carro que se insere clicando em números no exterior do pilar B), pára-brisas em vidro laminado, carregamento de smartphone sem fios, entre outros.

Tudo isto por um preço base de 66.600€, com a possibilidade de adicionar o pack Tech ou Tech + que adiciona mais uma data de equipamento. Mas eu diria que o equipamento base já é super completo. A versão com a bateria mais pequena custa cerca de 57.300€. Por este preço, podes comprar a versão Base, só com tração traseira mais a bateria de 99 kWh, ou por pouco menos de 50.000€ a versão com a bateria de 77 kWh. A meu ver – e ainda sem a ter testado – esta será a melhor escolha preço/qualidade. A versão GT, com os seus quase 490 cv e autonomia para quase 500 km custa 74.600€.

Pode não ser o game-changer que esperava, mas é um eléctrico acima da média por um preço interessante. Não é para as massas, e esse é o seu problema, ainda que esteja a vender que nem pães quentes. Pode ser que a Ford, entretanto, faça um Focus-E. Aí, se calhar, a conversa já será outra. **X**

FICHA TÉCNICA

Motor	eléctrico
Potência	351 cv/n.d. rpm
Binário	580 Nm/n.d. rpm
Transmissão	automática, 1 vel.
Vel. máx.	180 km/h
0-100 km/h	5,1 seg.
Consumo	18,5 kWh/100 km
Preço final	66.600 €

Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt



KIA CEED 1.0 T-GDI SPORT

UM POUCO MAIS DE MOTOR, UM POUCO MENOS DE CONSUMO

POR JOÃO ISAAC



Tive a sorte de ter estado presente na apresentação internacional da actual geração do Kia Ceed – que por acaso se realizou em Portugal, na Praia do Carvoeiro, e, como podem imaginar, foi muito agradável – e recordo-me perfeitamente das boas impressões com que regressei a Lisboa, ao volante do Ceed. As de um automóvel globalmente muito competente e ao qual me habituaria muito facilmente nas minhas deslocações diárias. Sensivelmente três anos depois, voltei a encontrar-me com o Ceed, agora com visual retocado e tecnologia actualizada para enfrentar a sempre aguerrida concorrência.

NÃO MUDOU ASSIM TANTO E AINDA BEM

Esteticamente, fiquei contente por constatar que o Ceed continua a ser ele próprio, com ligeiras alterações visuais que mantiveram intactas as suas linhas gerais, onde o grande destaque, para mim, continua a estar no bem conseguido perfil, a quase meia-lua criada pelas janelas em combinação com o característico pilar traseiro. As jantes são novas e existem também novas cores na gama. Outro ponto positivo é igualmente a adopção do símbolo novo, mais limpo, mas bem mais moderno que a velhinha oval da KIA. Importa referir que as actualizações deste Ceed de 5 portas prolongam-se às restantes versões da família do modelo, Ceed SW e Proceed.

Por dentro, o design do tablier do Ceed pode até não ser o mais moderno e arrojado, mas isso agrada-me. Tudo está onde devia estar e há botões, imagine-se, para ligar e desligar os acessórios, bem como comandos rotativos para ajuste da temperatura. Assim, nota positiva para a ergonomia, bem como para os materiais empregues, em linha com o que se faz no segmento. Também gostei dos bancos, de desenho simples, mas confortáveis, e que tão bem complementam a boa posição de condução. O painel de instrumentos é totalmente digital, mas a informação, ao contrário de outras soluções da concorrência, é apresentada de forma clara, mantendo-se, nesse aspecto, fiel aos mostradores analógicos. O infotainment deste Ceed não tinha o ecrã de maiores dimensões, mas não senti falta dele. A integração com Android Auto, através de ligação sem fios, dá imenso jeito, assim como o carregamento sem fios, a quem tenha um smartphone compatível.

Passando à condução, ou quase, senti falta, isso sim, de acesso e arranque sem chave. Não foram poucas as vezes que tentei abrir a porta sem recorrer à chave. Maus hábitos. Depois

de instalado e de rodar a chave no canhão de ignição para acordar o motor 1.0 T-GDi, a experiência ao volante prima pela facilidade e conforto. Esta é, aliás, a prioridade do Ceed e isso nota-se, como referi anteriormente, pelos bancos, mas também pela direcção leve, que não é exageradamente rápida e “nervosa”, bem como pelo tacto da caixa, fácil e directo. A suspensão conta com uma afinação muito equilibrada entre conforto de rolamento e eficácia dinâmica, mas dando, como disse, mais prioridade ao primeiro. O Ceed tem um comportamento muito são e seguro, mas não chega para entusiasmar. Aliás, nem os pneus Michelin Primacy o permitem. A plataforma do Ceed tem muito potencial, mas de Sport, só o visual, porque este é um Ceed racional, para todos os dias.

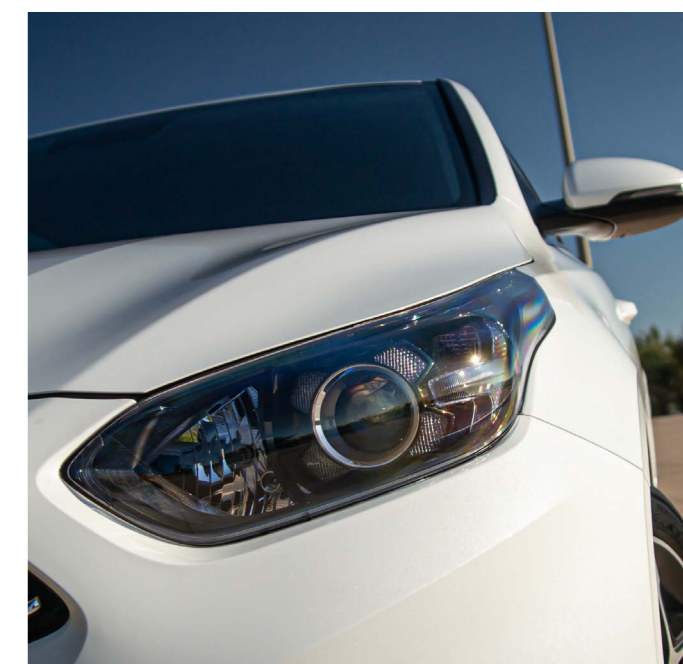
BOM NA CIDADE, BEM MELHOR FORA DELA

O motor 1.0 T-GDi, de três cilindros a gasolina, é já um velho conhecido da Garagem, aqui na sua versão de 120 cavalos. Esforçado, enérgico e com vibrações contidas, peca pelo consumo algo elevado em circuito misto – entre 7 e 8 litros/100 km – principalmente se considerarmos outras propostas equivalentes do segmento. Onde o consumo baixa bastante é em ambiente de autoestrada, percursos onde as longas relações de caixa – demasiado longas, diria mesmo – fazem a rotação cair bastante. Em cidade, onde passei 60 ou 70% do tempo, gostava de ter tido à disposição uma caixa mais curtinha, o que também teria ajudado o pequeno 1.0 litros e teria feito mais justiça ao por vezes demasiado optimista indicador de mudança. Com estes 120 cavalos, nunca achei o Ceed um automóvel submotorizado, mas tenho saudades do bastante mais agradável – e não necessariamente mais guloso – 1.4 T-GDi de 140 cavalos que experimentei no seu primo Hyundai i30 e que agora evoluiu para um novo 1.5 T-GDi de 160 cavalos. Esse, sim, seria o motor a gasolina certo para este Ceed Sport. Mas claro, com esse “enorme mil e quinhentos”, a fiscalidade portuguesa até batia palminhas a quem por ele optasse ao invés de escolher este pequeno “mil”.

Já o tenho dito e volto a dizer: os coreanos estão de saúde e aconselham-se, mas falta-lhes afinar os motores T-GDi para assim fazer baixar um pouco os consumos. Devolvi-o à Kia com o computador de bordo nos 6,5 l/100 km, mas dos 500 km que fiz, uns 200 foram a 120 km/h com a longa 6ª relação do Ceed a manter o motor nas 2500 rpm. Em cidade, onde os Ceed desta vida mais tempo passam, a história teria sido diferente. O Kia Ceed é



Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt



uma muito boa proposta do Segmento C e ainda não referi aquele que é, talvez, o seu maior argumento, para além da garantia de 7 anos ou 150 mil quilómetros: o preço. À data deste artigo, a Kia promove um desconto de 5.300 euros, passando este Ceed Sport a estar disponível por 20.050 euros. Caramba, no nosso país, é muito carro por tão pouco dinheiro. Para ser ainda melhor, só Kia ter conseguido desligar, permanentemente, o incrivelmente chato assistente de faixa de rodagem, algo em que não fui bem "suceedido". X

FICHA TÉCNICA

Motor	1.0, gasolina
Potência	120 cv/6000 rpm
Binário	172 Nm/1500-4000 rpm
Transmissão	manual, 6 vel.
Vel. máx.	190 km/h
0-100 km/h	11,2 seg.
Consumo	7,5 lt/100 km
Preço final	20.050 € (campanha)



MITSUBISHI ECLIPSE CROSS PHEV

AS APARÊNCIAS ILUDEM

POR JOÃO ISAAC



Depois de termos estado na apresentação nacional do novo Mitsubishi Eclipse Cross, pudemos agora ter um contacto mais prolongado com o mais compacto irmão do best seller Outlander. Nesta nova interpretação, está sempre associado a uma motorização híbrida plug-in.

Lançado originalmente em 2017, o Eclipse Cross posicionou-se entre o mais pequeno ASX e o já mencionado e maior Outlander. Destacou-se por uma estética assumidamente arrojada, principalmente na traseira, com uma janela composta por duas secções interrompidas por uma faixa de luz horizontal. Em Portugal não se vêem muitos Eclipse Cross e imagino que a estética demasiado fora da caixa seja um dos principais motivos para isso. Ainda assim, a Mitsubishi refere que entregou quase 67.500 unidades a clientes europeus até Outubro de 2020.

LINHAS QUE NÃO SÃO PARA TODOS

Mas foi precisamente nessa irreverente traseira que a Mitsubishi focou os seus esforços para actualizar a estética do seu SUV médio, agora com visual menos agressivo. A meu ver, está bastante melhor. A postura SUV, mais elevada, é, no entanto, compensada por uma carroçaria que procura ir buscar algum carácter desportivo a umas linhas coupé. A ideia é boa e há vários modelos que o conseguem fazer com relativo sucesso visual. Mas a linha descendente do tejadilho, combinada com a ascendente linha de cintura, criam, em determinados ângulos, um efeito visual algo estranho, a de que o topo do pilar A é uma zona exageradamente elevada relativamente ao resto da carroçaria. Já na frente, gosto bastante mais do que vejo, linhas decididas e diferentes do habitual, mas no geral, bem conseguidas. Há muita coisa a acontecer, muita informação, mas no que diz respeito ao exterior, a secção dianteira é, para mim, o ponto alto do Eclipse Cross.

CONSERVADOR, MAS COM VANTAGENS

E se por fora o Eclipse Cross é um SUV de design inconfundível, já no interior, o habitáculo transmite uma sensação quase simétrica à do exterior. O arrojo e definição das linhas da carroçaria não são aqui prolongados, num ambiente menos inspirado e mais anónimo, mas que tem, por outro lado, a vantagem de não chocar. Tudo é mais convencional e aplauda-se a presença

de comandos físicos para a climatização. A qualidade dos materiais é boa e a construção transmite solidez, mas quer o painel de instrumentos, quer a consola, revelam a idade do projecto. O infotainment pode até não ter o grafismo mais moderno, mas é fácil de utilizar, com “botões” grandes para que o condutor não tenha que desviar, por muito tempo, os olhos da estrada. Também a lista de equipamento de segurança convence, disponibilizando, por exemplo, o alerta de desvio de faixa e os máximos automáticos. Ainda por dentro, a posição de condução do Eclipse Cross é, como seria de esperar, elevada. E isto mesmo colocando o banco na posição mais baixa. O volante tem boas regulações, mas também ele sofre do problema apontado a outros elementos do tablier, o seu design, já algo “gasto” pela passagem do tempo. Os bancos são confortáveis e têm função de aquecimento e, ainda à frente, o espaço para a cabeça chega a parecer exagerado.

Atrás, os passageiros laterais vão encontrar espaço adequado para pernas e cabeça e quem se sentar ao meio, embora não tenha que conviver com um túnel de transmissão intrusivo, nunca vai tão bem instalado. Isto deve-se, em grande parte, ao apoio de braço central no encosto do banco. A bagageira tem cerca de 400 litros de capacidade, um volume algo curto para uma proposta familiar como esta. Porém, esta é uma limitação que se compreende dada a presença do motor eléctrico traseiro. Sim, o Eclipse Cross PHEV tem tracção integral. Mas já lá vamos.

SISTEMA HÍBRIDO

Herdeiro do bem-sucedido Outlander, o sistema híbrido do novo Eclipse Cross destaca-se pela sua capacidade de funcionar de diferentes formas. Uma delas, como é habitual, é a propulsão totalmente eléctrica. É possível forçá-la através de um botão na consola e na qual os motores eléctricos, um por cada eixo, vão buscar energia à bateria. A ficha técnica diz que o Eclipse Cross consegue percorrer até 55 quilómetros em ciclo urbano sem emissões de escape. Durante este teste conseguimos acumular pouco mais de 40 quilómetros. Em modo puramente eléctrico, a velocidade máxima é de 135 km/h e as sensações são bastante boas, com silêncio a bordo e uma boa resposta ao pedal do acelerador a contribuírem para a serenidade de utilização.

Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt



No entanto, na vertente híbrida, o sistema – composto pelos dois motores eléctricos, com 82 e 95 cavalos, por um gerador, pela bateria de 13,8 kWh e por um motor 2,4 litros, a gasolina, com 98 cavalos – admite outros dois tipos de funcionamento, em série ou em paralelo, sem que o condutor tenha qualquer controlo sobre a situação.

SÉRIE OU PARALELO?

Quem manda é o cérebro do Eclipse. Este decide se o motor de combustão carrega as baterias e a propulsão é sempre eléctrica ou se, em paralelo, o motor de combustão assume a propulsão do eixo dianteiro, sendo ajudado pela unidade eléctrica da frente (o motor traseiro continua a funcionar). O excedente da energia produzida pelo motor “dois ponto quatro” é aproveitado pelo gerador para carregar as baterias. Não há caixa de velocidades na cadeia cinemática, sendo o acoplamento do motor às rodas feito através de uma embraiagem, ficando o sistema a funcionar como se de uma longa relação directa se tratasse.

O condutor pode ainda escolher o modo Save para poupar autonomia eléctrica, o modo Charge para forçar o carregamento da bateria através do motor térmico, bem como escolher entre seis níveis de travagem regenerativa através das patilhas no volante. Quanto a carregamento externo da bateria, é possível fazê-lo através de uma tomada doméstica, em 3,5 a 5,5 horas, ou num ponto de carga rápida, recuperando 80% da capacidade em 25 minutos.

A transição entre os modos híbridos é imperceptível e o funcionamento do sistema convence pela amplitude de situações que cobre, bem como pela constante prioridade que dá à propulsão eléctrica. A entrada em cena do motor térmico, quando necessário, é muito suave.

CONSUMOS E CONCLUSÕES

A Mitsubishi anuncia uma média de apenas 2 litros/100 km, considerando os 55 quilómetros de autonomia eléctrica. Ou seja, um consumo de 2 lt/45 km que se traduz num “consumo híbrido” declarado de 4,4 lt/100 km, valor do qual andei longe. O melhor que consegui foi 6,5 lt/100 km.

A potência combinada é de 188 cavalos, a velocidade máxima é 162 km/h e a aceleração de 0 a 100 km/h faz-se em 10,9 segundos. Três valores que podem não impressionar, mas que são, todos eles, adequados à utilização confortável e tranquila a que o

Eclipse Cross aponta. E esse carácter sereno está igualmente presente na resposta da direcção e na afinação da suspensão. Ambas claramente orientadas para o conforto e menos preocupadas em trazer dinamismo às quase duas toneladas que o Eclipse pesa. Ainda assim, não lhe faltam os modos de condução Eco e Normal, bem como outros três que o ligam ao fantástico Lancer Evolution: os modos Tarmac, Gravel e Snow. Também inspirado nesse mítico modelo, o sistema activo Super All-Wheel Control promete uma melhor tracção e um controlo superior das trajectórias.

São vários os elogios a fazer ao Eclipse Cross, sendo que o maior deles é uma sensação geral de qualidade, de durabilidade e resistência. Tenho a certeza de que este “AJ97ZD” funcionará tão bem daqui a 15 anos ou 200 mil quilómetros como funcionou agora, praticamente novo. É, tenho a certeza disso, uma compra segura. Mas para o comprares, nesta única versão eMotion, terás de “eclipsar” 53 mil euros. Uma “grande nota” para um carro que, como qualquer outro que se baseie num projecto mais antigo, tem, igualmente, as suas falhas.

A maior falha é, quiçá, uma crise de identidade, o de querer parecer algo que não é. Arrojado por fora, mas conservador por dentro, com inspiração desportiva, mas com performance eficiente, o Eclipse Cross é um modelo de simetrias. Um modelo em que toda a tecnologia inteligente híbrida contrasta com os seus consagrados, mas antiquados genes, como a sua plataforma. A combinação é estranha, tal como o design que não é, efectivamente, para todos. O produto é bom, competente e fiável, disso não tenho dúvidas, mas com este preço, não lhe prevejo uma vida fácil no nosso mercado.

X

FICHA TÉCNICA

Motor	2.4, gasolina + 2 eléct.
Potência	188 cv/n.d. rpm
Binário	n.d. Nm/n.d. rpm
Transmissão	automática
Vel. máx.	162 km/h
0-100 km/h	10,9 seg.
Consumo	6,5 lt/100 km (híbrido)
Preço final	53.000 €



VOLVO V60 CROSS COUNTRY B4

**PARA CONDUZIR
NOS MELHORES
E PELOS MAUS
CAMINHOS**

POR JOÃO ISAAC



Não me considero uma pessoa aventureira e tenho quase a certeza de que já comecei um artigo, num passado relativamente recente, desta forma. Sou, por isso, uma pessoa pouco aventureira e repetitiva. Mas se há aventuras de que gosto, e de as repetir sempre que possível, são aquelas que envolvem longas viagens de carro, com um destino o mais longínquo possível. E digo isto sem ter feito uma dessas viagens inesquecíveis, daquelas que nos levam a atravessar meia dúzia de países, ou que nos fazem trepar os Alpes, cruzar o Norte de África ou explorar a Escandinávia. Não fiz, mas espero fazer. E quando chegar o dia, se me derem a escolher o veículo perfeito para a aventura, escolheria algo como esta Volvo V60 Cross Country. O nome diz tudo. Esta é a carrinha ideal para atravessar países.

BOA ESTRADISTA. E PORQUÊ?

Para já, porque é um automóvel esteticamente muito apelativo. E numa road trip em paisagens de cortar a respiração, o automóvel tem de ser fotogénico. Este é, e muito. Exteriormente, prefiro quase sempre uma berlina, mas não resisto a uma boa carrinha Volvo, especialmente com esta decoração Cross Country, um autêntico convite à viagem. E porque para além das protecções da carroçaria, esta V60 conta com mais 75 milímetros de altura livre ao solo, folga que nos dá outra paz de espírito quando estamos a explorar território desconhecido ou, simplesmente, a ultrapassar as absolutamente letais lombas recentemente colocadas um pouco por todo o concelho de Cascais. Amigas dos mecânicos, inimigas dos cárteres. Aqui na cidade, de nada vale o modo Offroad, mas no fora de estrada

faz, certamente, toda a diferença.

Também a suspensão, mesmo sem amortecimento variável, está mais do que à altura do que se exige numa proposta deste género, mostrando-se sempre muito confortável, sendo claramente essa a sua prioridade. Este não é um automóvel para ser conduzido com pressa e também a direcção leve e pouco rápida revela esse perfil mais estradista do que dinâmico. O motor, o único disponível na Cross Country, é o B4, um “dois litros” Diesel com 197 cavalos, 420 Nm de binário e tecnologia mild hybrid para arranques de motor suaves e uma maior eficiência. Ainda assim, sem me chocar, teria gostado de ver uma média de consumo inferior aos cerca de 8 litros/100 km com que fechei o ensaio. Também a insonorização do motor podia ser um pouco mais eficaz, passando ao habitáculo menos daquele ruído tipicamente Diesel, embora a mecânica seja suave no seu funcionamento. Suave, mas ao mesmo tempo possante se assim o exigirmos, explorada pela boa caixa automática de 8 velocidades, capaz de manter o motor a rotação baixa a ritmos de autoestrada quando só queremos encurtar as longas distâncias.

BONS BANCOS. SIM E NÃO

Um carro de família, para viajar, com um excelente conforto de rolamento, tem de contar com bons bancos. E na melhor tradição Volvo, este não é excepção. À frente, pelo menos. Confortáveis, com bom suporte e bonitos, características que infelizmente não se prolongam ao banco traseiro. Bonito até pode ser, mas não é particularmente confortável. Ao meio, compreende-se que o



túnel central estrague um pouco os planos, mas os lugares laterais, embora ofereçam muito espaço para pernas e cabeça, não têm suporte suficiente para as pernas. Já não é o primeiro Volvo em que me deparo com isto e acho deviam adicionar uns centímetros ao assento ou, talvez, fazê-lo um pouco mais elevado na sua extremidade. Mais atrás, muito espaço para bagagens – de altura reduzida, mas com acesso facilitado pela porta com abertura automática – bem como um pneu suplente escondido debaixo do piso. É assim

mesmo Volvo. Só vos falta não cobrarem 148 € por ele.

E continuando a falar de números com um símbolo de € à frente, poupava os quase 600 € pedidos pelas jantes de 19 polegadas – as jantes de 18 polegadas de série são bonitas e fica-se assim, em teoria, com mais perfil de pneu para os melhores “maus caminhos” – bem como não gastava os quase 3.400 € pedidos pelos estofos em couro dos bancos e pelos seus ajustes eléctricos. Do Park Assist não prescindia, assim como do enorme

tecto panorâmico. Os 4.000 € que acabei de te poupar, podes gastá-los no soberbo sistema de som Bowers & Wilkins, isso sim, um grande complemento para a já de si excelente experiência a bordo. Quanto a totais, a Volvo V60 Cross Country está disponível a partir de 58.844 €, sendo que o preço final desta unidade aproxima-se dos 67.000 €. É aproveitar enquanto existe. Quer o tradicional e anti-SUV formato carrinha, quer a autonomia providenciada por um depósito com 70 litros de gasóleo. Road trip de Inverno? **X**

FICHA TÉCNICA

Motor	2.0, gasóleo,
Potência	197 cv/4000 rpm
Binário	420 Nm/1750-2750 rpm
Transmissão	automática., 8 vel.
Vel. máx.	180 km/h
0-100 km/h	8,2 seg.
Consumo	8,2 l/100 km
Preço final	66.977 €

Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt



KIA RIO 1.0 T-GDI

QUEM NÃO ARRISCA, NÃO PETISCA

POR JOÃO ISAAC



Nunca tinha conduzido um KIA Rio, um cenário que não podia continuar inalterado. E como gosto de propostas pensadas para o comum dos mortais, os carros de todos os dias, para todas as ocasiões, para quem só tem “espaço na garagem” para um único automóvel, esta era uma falha que há muito queria corrigir. Aproveitei o balanço, e no seguimento do ensaio ao novo Ceed, agendei, igualmente, um dos novos Rio para finalmente o experimentar. Recentemente actualizado, o Rio não é, de todo, um dos modelos do seu segmento com que mais nos cruzamos na estrada. O que lhe falta, então, para começar a ser uma opção mais considerada? Será que esta mais recente modernização lhe deu o que efectivamente precisa para se impor perante a concorrência? Chega de perguntas. Avancemos para as respostas, ponto a ponto.

DESIGN

Eu gosto do Rio, mas isso pouco importa para o seu desempenho comercial. Quem tem de gostar, no geral, é o seu público-alvo e não apenas um tipo que gosta de pouca irreverência e arrojo. Esse é, provavelmente, o problema do Rio, o facto de ser, assumidamente, um modelo com um design demasiado conservador quando comparado com que a concorrência faz. Assim de repente, lembro-me do Toyota Yaris e do Peugeot 208. A clássica silhueta hatchback tem linhas bem definidas e, globalmente, transmite uma sensação de proporcionalidade que me agrada bastante, mas reconheço que lhe falta alguma

“chama”, alguma emoção, principalmente num Rio branquinho como este que me calhou, sem contrastes estéticos como por exemplo um friso colorido de uma versão GT Line ou equivalente. Uma avaliação sempre muito subjectiva mas que é, queiramos ou não, um dos factores de maior importância na hora de escolher um carro novo, se o seu design é, ou não, apelativo, se mexe, ou não, connosco e nos faz, de imediato, tomar uma decisão. Eu gosto, mas repito, percebo que o Rio não seja esse automóvel.

HABITÁCULO

Passando ao interior, o Rio volta a não apostar num design futurista ou exageradamente elaborado, mas aqui, tenho de admitir, novamente, de que gosto bastante do resultado final. Mais ainda do que o conservadorismo que as suas linhas dão à carroçaria. É simples, é certo, mas acho-o apelativo. É um carro moderno, mas pensado para ser usado, onde tudo está no sítio certo. A climatização tem botões físicos, o infotainment é fácil de usar, existem zonas muito acessíveis para colocar o smartphone e afins, o painel de instrumentos tem uma leitura clara e a posição de condução ideal é fácil de encontrar. Esta última, no entanto, só não é melhor porque o banco do condutor não é o mais confortável. Nas “voltinhas”, não é grave, mas em viagens maiores, nota-se. Já os materiais são rijos, todos eles, sem excepção. Atrás, sem ser uma referência no segmento, há espaço adequado para dois adultos, bem como na bagageira, onde só lamentei a ausência de um fundo amovível. O pneu suplente estava lá.

Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt



MOTOR E CONDUÇÃO

No que ao motor diz respeito, encontrei neste Rio o que já esperava encontrar. Um pequeno, mas enérgico 1.0 T-GDi de 100 cavalos com as mesmas virtudes e defeitos identificados em contactos prévios. O “pulmão” está lá, com potência e binário mais do que ajustados a um carro da sua dimensão e peso, mas o consumo final de 6,2 lt/100 km não é representativo de uma utilização maioritariamente citadina que habitualmente leva este valor para os 7 lt/100 km e onde, arrisco-me a dizer, os Kia Rio mais tempo passam. E se os benefícios de uma transmissão com relações longas se traduzem em baixo ruído de funcionamento e médias mais contidas em ambiente de autoestrada, em cidade não lhe reconheço



grande contributo. Isto para além de achar que as relações estão também demasiado “distantes”, obrigando a subir a rotação para não provocar uma queda muito grande de regime – para fora da zona onde o motor gosta de respirar – ao passar à mudança seguinte, algo que só me incomodou entre 1ª e 2ª, ao arrancar. E arrancar é uma coisa que fazemos muito no meio da cidade. Já em movimento, a condução do Rio destaca-se pelo conforto, quer pelo de utilização, sempre fácil, bem como pelo de rolamento, com uma suspensão branda que se mostrou à altura dos buracos, lombas e “cenas” que dominam as nossas estradas. Também os pneus, com um perfil considerável, contribuem para esse conforto a bordo. A direcção é leve, bem como o comando da

caixa de seis velocidades, ajudando, e muito, para a facilidade de condução que acima referi.

PREÇO E EQUIPAMENTO

As campanhas da KIA são irresistivelmente tentadoras, colocando o preço base do Rio nos 15.000 euros se optares pelo motor 1.2 a gasolina, um quatro cilindros a gasolina com 84 cavalos. Mas não optes. Escolhe antes este três cilindros sobrealimentado, muito mais “cheio”, e que, com o mesmo desconto de 3.250 euros, pode ser teu a partir de 17.050 euros, na versão Drive, a única disponível. Se o quiseres com caixa automática DCT, a KIA vai pedir mais 1.800 dos teus euros. O preço é excelente e a garantia de 7 anos também, mas o Rio tem, como vimos,

outros argumentos, como o enérgico, mas algo gastador, motor T-GDi, bem como um óptimo nível de conforto. Mas concluindo, e respondendo à pergunta inicial, sobre o que lhe falta para começarmos a ver mais “Rios” na rua, diria que o tal conservadorismo do seu design o anda a prejudicar. Falta-lhe arriscar, mostrar-se mais, quer por dentro, quer por fora, e assim saltar à vista perante a concorrência. Acho que sobre a qualidade do produto e sobre a actual imagem de marca da KIA já não há nada a acrescentar, mas o Rio parece-me um pouco deslocado perante modelos mais recentes como o Ceed, o XCeed e o impressionante EV6. Talvez na próxima geração. Só espero que não exagerem, porque, repito, gosto do Rio assim. **X**

FICHA TÉCNICA

Motor	1.0, gasolina
Potência	100 cv/4500-6000 rpm
Binário	172 Nm/1500-4000 rpm
Transmissão	manual de 6 velocidades
Vel. máx.	188 km/h
0-100 km/h	10,4 seg.
Consumo	6,2 l/100 km
Preço final	17.050 € (c/ desconto)



AUSTIN ALLEGRO 1.5 SUPER**O INCONTROLÁVEL
PODER DO
“WORD OF MOUTH”**

POR JOÃO ISAAC



Não perdi um episódio do Top Gear dos últimos 20 anos. Sou um fã assumido do programa, mas há que separar os factos daquilo que é, puramente, entretenimento. Passar a ideia de que um determinado automóvel é o “best car in the world” ou o “worst car ever made” é, quase sempre, isso mesmo, entretenimento, mas deve ser, igualmente, bem sustentada. São afirmações demasiado fortes para serem consideradas sérias e cujo objectivo é divertir fanáticos de automóveis como eu, para consumir essa informação e para com ela ser, lá está, entretido.

SAI ADO16, ENTRA ADO67

Um dos modelos que mais sofreu com este, por vezes, doloroso entretenimento, foi o Austin Allegro. É verdade que está longe de ser um carro isento de falhas, mas está ainda mais longe de ser pior carro de sempre. E não o digo por ter uma ligação especial com o modelo, tal como descrevi num artigo recentemente publicado, mas porque efectivamente não o é. E agora que tive a oportunidade de conduzir um, acho que já estou numa posição mais confortável para tentar reconstruir um pouco da sua imagem, há muitos anos injustamente denegrida por um discurso divertido, mas pouco suportado por factos, quase sempre tendo por base o poder do passa-palavra e com raros argumentos associados que lhe tragam sustentação.

O Allegro surgiu no mercado em 1973 como substituto do muito bem-sucedido 1100/1300, modelo conhecido internamente como ADO16 e que foi comercializado sob as marcas

Austin, Morris, MG, Wolseley e Riley, o chamado “badge engineering” no seu melhor. O novo ADO67 tinha por isso uma missão de grande responsabilidade, a de substituir um nome de sucesso que, apesar da idade do projecto, ainda apelava aos clientes do segmento, pelo menos no mercado britânico. O futuro do Allegro não se adivinhava fácil, e não foi, muito menos quando, logo na fase embrionária do seu desenvolvimento, começaram a ser feitas alterações ao projecto inicial, quase sempre motivadas pela redução de custos, bem como por decisões superiores que forçaram a utilização de componentes já existentes.

FIEL AO DESIGN ORIGINAL, MAS SÓ ATÉ ONDE O DINHEIRO DEIXOU IR

Esteticamente, o produto final pouco ou nada tem a ver com as linhas idealizadas por Harris Mann, e segundo consta, o designer do Allegro – igualmente responsável por modelos como o Triumph TR7 e o Austin Princess – admitiu não estar nada agradado com o visual do automóvel que viria eventualmente a ser comercializado. Também eu reconheço que olhando para alguns dos esboços do Allegro, o resultado final podia ser bem mais emocionante, mas também é verdade que o objectivo não era produzir um veículo excessivamente dinâmico e desportivo. Por isso, gosto da proporcionalidade – ou para alguns, da falta dela – do Allegro, do facto do pára-brisas não ser tão inclinado como era para ser e assim resultar num tejadilho mais alto, bem como de ter uma traseira, talvez, antiquada, um falso hatchback ao estilo do Alfasud. Aos meus olhos, o Allegro é, sem dúvida, um mal-amado com alguns



problemas de crescimento que afectaram a sua reputação, isso é certo, mas tem carácter e tem personalidade. Goste-se ou não, o Allegro não se parece com outro carro qualquer. E algo que há muito ansiava, era por as mãos num Allegro, uma vez que nele apenas fui passageiro, entre 1985 e 1991. Foi, na verdade, o primeiro automóvel em que alguma vez me sentei, de fralda, imagino, o Allegro 3 de 1980 do meu Avô. Trinta anos depois, finalmente, sentei-me ao volante e conduzi um Allegro, uma unidade da primeira série, com matrícula de 1975. Este "DS-20-26" é um 1500 Super, estando por isso equipado com o motor E-Series, com 1485 cc de cilindrada, árvore de cames à cabeça e um carburador SU para uma potência a rondar os 70 cavalos. A convite do seu dono, fomos acordá-lo da sua hibernação pandémica e levá-lo a passear para lhe tirar o pó e secar as humidades. Com pouco mais do que uma chave de parafusos e uma de bocas, à boa moda antiga, retirou-se o filtro de ar e disparou-se um pouco de spray de travões para a admissão. Insistimos com motor de arranque e o motor de quatro cilindros acordou e fez-se ouvir, e de que maneira, dentro da garagem.

TEMPO DE O LEVAR PARA A ESTRADA

Este é o momento de ficar a conhecer, verdadeiramente, o Allegro. E já ao volante, começo mesmo por aí, pelo seu volante que não é um círculo perfeito, mas um quadrado de cantos arredondados, com o objectivo de ajudar o condutor a passar os joelhos por baixo e a facilitar a aderência das mãos ao aro. Ainda na fase de pré-produção, esta foi uma característica amplamente criticada pela imprensa especializada, mas à boa maneira da British Leyland, "siga". E, digo eu, ainda bem. Não me parece que facilite em nada, nem no acesso, nem na sua utilização, mas prejudica? Nada. Aliás, nem pensei no seu formato mais quadrado enquanto o conduzia. No entanto, ainda recentemente a Aston Martin fez o mesmo num dos seus modelos e não só não vi tantas críticas negativas, como o volante está longe de ser o maior problema estético daquele habitáculo. Já o Allegro, viria, mais tarde, a perder este original volante, felizmente presente neste Super de combinação feliz, amarelo com tejadilho em vinil. Tão bom.

Para um automóvel a aproximar-se dos 50 anos, achei a posição de condução



estranhamente actual. Foi bastante fácil ambientar-me à condução e apenas senti falta do retrovisor do lado do pendura. Outros tempos, outras prioridades. Debaixo do capot, o Allegro foi apenas mais um dos modelos ingleses que recorreu ao mítico motor A-Series, mundialmente famoso pela sua presença no eterno Mini de Issigonis, mas contou igualmente com os préstimos deste maior E-Series. E a maior cilindrada faz-se sentir na boa disponibilidade nos baixos regimes, rolando bem a baixa rotação e contando, inclusivamente, com uma caixa com 5 velocidades, fazendo deste Allegro um excelente estradista. A transmissão terá, certamente, algum desgaste acumulado nos últimos 46 anos, mas não andei, em momento algum, perdido à procura de uma mudança para engrenar, permitindo passagens suaves e descontraídas, sem aquela pausa do típico pensamento: será que está engrenada? A suspensão Hydragas, neste bem nivelado Allegro, já foi alvo de restauro e trabalhou bem para manter um bom conforto a bordo durante este breve, mas há muito desejado passeio.

Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt

SEM DÚVIDA ALGUMA, O ALLEGRO NÃO É O PIOR DE SEMPRE

Se acreditarmos em tudo o que nos dizem, na televisão, nos livros e revistas, no mais recente mundo virtual onde abunda a informação, bem como a desinformação, há relatos de rodas que saltaram fora devido a problemas nos rolamentos e de vidros que se partiam quando os carros eram levantados por um macaco. Não duvido que alguns destes episódios sejam verdade, duvido, isso sim, da quantidade de episódios que aconteceram realmente. Mas o mal estava feito, internamente, por más decisões, e amplificado, mais tarde, por uma comunicação social que tudo fez pelas audiências, prejudicando uma imagem já de si sensível e convidando, como disse antes, ao pouco sustentado passa-palavra que rapidamente coroou o Allegro como um dos piores de sempre. Se não acreditei nisso na altura, então agora não tenho quaisquer dúvidas de que era puro entretenimento. Conduzir um automóvel como o “meu” há muito estimado Allegro, com todos os possíveis defeitos e peculiaridades de um modelo lançado em 1973 é, sem dúvida, entretenimento ainda melhor. Vamos ter saudades de um dos “piores de sempre”. Eu já tenho. **X**





**THE ITALIAN JOB
PARTE 2 - TURIM**

**HERITAGE HUB,
MIRAFIORI**

POR JOÃO ISAAC

Como sabem, a Garagem esteve “de férias” em Itália. E digo “de férias”, entre aspas, porque a Garagem não é um trabalho, pelo menos daqueles chatos, embora nos consuma tempo e cabelo, é algo que fazemos com imenso prazer, mesmo em tempo, dito, de férias. Apontámos, assim, a Itália para ir conhecer o Museo Storico Alfa Romeo em Arese, numa história que podem ler – ou reler – ao clicar aqui. No entanto, ainda na fase dos preparativos para esta muito aguardada viagem, em conversa com os responsáveis da Alfa Romeo em Portugal, foi-me dito que embora ainda não estivesse aberto ao público, havia a possibilidade de estender as minhas férias a Turim para ficar a conhecer outra Meca – em Itália há várias – dos petrolheads, neste caso, o fantástico Heritage Hub. Um enorme pavilhão onde o braço italiano da Stellantis, a FCA, guarda a sua inestimável colecção de automóveis.

A curta viagem de metro e a pequena caminhada que separavam o meu hotel em Turim do Heritage Hub foi substituída por algo com muito mais estilo, o Alfa Romeo Giulia do responsável de Comunicação do Departamento Heritage, Umberto Hardouin, que fez o favor de me dar uma boleia ao melhor estilo italiano. Depois de ultrapassada a segurança do complexo de Mirafiori, o Giulia parou mesmo em frente à entrada do Hub, uma visão que tinha bastante presente das várias fotografias que fui vendo ao longo dos últimos meses. Mas desta vez era real, não era uma imagem no monitor do computador onde escrevo este mesmo texto. Eu estava em Mirafiori e a uns escassos vinte metros de todo aquele património automóvel. São mais de 300 carros, protegidos num espaço

– outrora a Officina 81 de Mirafiori – onde não só estarão, em breve, expostos de uma forma que faça justiça à sua importância, bem como onde a direcção pretende realizar outro tipo de eventos, desde workshops, convívios e até, imagine-se, pequenos concertos de jazz.

POR ONDE COMEÇAR?

Passar as portas e ter um primeiro vislumbre da imensidão e riqueza daquele espaço foi como levar um possante e sonoro estaladão na cara. Estava, assumidamente, desorientado, mas felizmente foi-me feita uma primeira visita guiada, bem como me foi explicada que a disposição final dos carros estava ainda a ser estudada. Tal como as grandes faixas penduradas da cobertura indicam, o Heritage Hub está em construção, e por isso, pediram-me, igualmente, compreensão pelo pó que alguns modelos tinham. Como podem imaginar, foi um problema muito complicado de ultrapassar e ponderei não realizar a visita...em três horas, como me foi pedido. Por mim, passava ali o dia, mas a agenda do Hub estava preenchida com outros trabalhos e visitas de jornalistas, pelo que apenas tive oportunidade de cumprimentar Roberto Giolito, Director do departamento Heritage da FCA e o responsável pelo design de modelos como o FIAT Multipla, com um breve “ciao” e um “grazie” pela oportunidade de estar naquele espaço. Com tempo, a conversa teria sido incrivelmente interessante, pois gostava que ele me explicasse como é possível que, actualmente, goste de me cruzar com um Multipla na rua.

Não posso, obviamente, falar com detalhe de todos os automóveis que ali vi. Não posso, sequer, mencioná-los todos. Mas tentarei,



na medida do possível, descrever um pouco do muito que ali vi, num sítio a que terei de regressar, inevitavelmente. Comecei por ver de perto dois carros que não podiam ser mais diferentes. O estudo EVC2, com o motor Triflux, desenvolvido para substituir o Delta S4, e o concept do Fulvia, uma moderna interpretação do que poderia ter sido o eterno modelo da Lancia na actualidade. Por ali estavam, igualmente, diversos carros dos Carabinieri, onde até o mais actual, um Punto da primeira geração em versão base, tinha imensa piada. Estudos e concepts com base no Panda eram imensos, inclusivamente um que mais não era do que uma carroçaria assente numa estrutura tubular com a base rolante de um tractor, um pequeno monster truck para a cidade.

NÚMEROS MÁGICOS: DO 600 AO 037

Ter estado ao lado do primeiro 600 produzido foi, também, um momento especial. Original e gasto pela passagem do tempo, não esconde os anos que tem no desgaste da pintura da sua carroçaria e na humidade que se instalou no seu interior. Está perfeito assim. Perto dele, o primeiro 126 produzido na fábrica de Cassino. E já que estamos numa de FIAT, que bom foi ver, todos juntos, exemplares praticamente novos de modelos do meu tempo: Cinquecento, Seiscento, Punto GT e 188, Barchetta, Croma, Bravo, Tipo, Coupé, Multipla...A lista é interminável. A Alfa Romeo estava bem representada, com alguns 4C, 8C, Giulietta e SZ, por exemplo, mas com um museu exclusivo, não é, de todo, a marca mais presente no Heritage Hub. Essa marca, quer-me parecer, é Lancia.

Foi por esta altura, ainda com a visita a cerca de 25%, que o simpático Umberto me perguntou qual era o meu plano e me alertou para a agenda apertada do Hub, pelo que seria melhor acelerar o passo e assim conseguir ver tudo. Foi o que fiz, e apontei à Abarth e a algumas das máquinas do mundo da competição que por ali estavam, desde um 124 Spider Abarth a um Lancia 037, passando ainda por um magnífico Stratos. Isto para mencionar apenas alguns, poupando-vos à longa descrição de tudo o que de maravilhoso havia naquela secção central menos preenchida. Para o fim ficou aquela que me pareceu, como referi, a marca do grupo mais representada, a saudosa Lancia. E o melhor é, simplesmente, enumerar alguns dos modelos e deixar que as fotografias vos transmitam aquilo que por palavras é difícil de pôr. Y e Y10, Delta, Dedra, Prisma, Fulvia,





S4 e Thema. Só estes bastariam, carros que marcaram a minha geração, mas há por ali muito mais pontos de interesse. Terminei a visita num tempo recorde de três horas, tentando não interferir com os compromissos agendados pela equipa do Hub para aquela tarde. Deixei a coleção com a mesma sensação com que me preparo para terminar este texto, a de que algo ficou por fazer. Lá, por ver e absorver, aqui, por dizer e transmitir. Aproveitei o máximo que pude uma oportunidade que não sei quando se repetirá, isso tentei fazer. E já de regresso ao Giulia do Umberto, e porque há sempre mais qualquer coisa relacionada com automóveis para ver em Turim – uma maravilhosa cidade também para quem não é doente por automóveis como eu – pedi-lhe um último favor: “Em vez de regressar ao hotel, pode, por favor, deixar-me em Lingotto?” Uma vez mais, dei por mim a bordo de um “Alfa”, a fingir o trânsito como só um condutor italiano sabe. Que dia! E que “férias”! **X**



**CLICA NO LOGO DA GARAGEM
PARA LERES A PARTE 1 DO
ESPECIAL THE ITALIAN JOB,
POR DENTRO DO MUSEO
STORICO ALFA ROMEO, EM
ARESE**

GARAGEM



GARAGEM



www.agaragem.pt

instagram - @garagem_oficial

facebook - @agaragem.oficial

youtube - Garagem