

# GARAGEM



AO VOLANTE DO ELÉCTRICO  
MAIS BARATO DO MERCADO

## DACIA SPRING



### NESTA EDIÇÃO

- DACIA DUSTER EM DOSE DUPLA  
ECO-G 100 BI-FUEL E 4X4 BLUE DCI 115
- CLÁSSICOS: ROVER 111 SLI

### ENSAIOS

CUPRA FORMENTOR PHEV - FIAT TIPO CROSS 1.0 - HYUNDAI TUCSON HEV  
RENAULT ARKANA TCE 140 EDC - RENAULT CAPTUR TCE 140 EDC

# 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 #9

4

### CRÓNICAS

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

8

### DACIA SPRING

conduzimos aquele que é, muito provavelmente, o eléctrico mais interessante do mercado

16

### ENSAIOS

Renault Arkana, Cupra Formentor, Renault Captur, FIAT Tipo Cross e Hyundai Tucson. Conduzimos todos

44

### ESPECIAL DUSTER

Ao volante de duas versões do SUV da Dacia: ECO-G 100 Bi-Fuel de tracção dianteira e 4x4 com motor Diesel de 115 cavalos

50

### CLÁSSICOS

conduzimos um Rover 111 e rapidamente nos apercebemos como os cidadãos actuais são exageradamente grandes



## JOÃO ISAAC

### CITROËN AMI O CONCEITO É BRILHANTE. A BOA DISPOSIÇÃO, UMA CONSTANTE



**N**ão me venham dizer que este automóvel é limitativo. Por favor, não o façam. E não mo digam por dois motivos: primeiro, porque o Citroën Ami não é um automóvel e, em segundo lugar, porque é claro que é limitativo. É óbvio. O que esperavam? Bancos aquecidos, sistema de som premium, ar condicionado e bancos rebatíveis? Esqueçam. Aqui não há disso. Dois lugares, dois pedais, um volante e pouco mais. É o que há. É o que é preciso. Mas tão pouco é tanto que é até complexo explicá-lo por palavras. Porque se é verdade que limita em alguns aspectos, é brilhantemente libertador noutros.

O que há para desfrutar, a bordo do Ami, é uma experiência de condução totalmente diferente daquilo a que estamos habituados. Refrescante, simplificada e, acima de tudo, ecológica. “Epá isso é um mata-velhos!” e “A Citroën fez um papa-reformas!” são expressões comuns. Ouve-as, com maior ou menor variação, diversas vezes. Mas ambas são, igualmente, mentira. Isto porque, dificilmente, à velocidade a que anda, o Ami matará algum velho. Ou alguém menos velho. E também porque a maior parte dos condutores de quadriciclos por quem passo não têm sequer

idade para votar, quanto mais para terem reforma. Têm sim, idade para terem borbulhas na cara e um início de bigode.

#### SEMPRE A FUNDO, DENTRO DOS LIMITES

Com um pequeno motor eléctrico de 6 kW – o equivalente a 8 cavalos e 1 pónei – o Ami é, igualmente, o pior inimigo das máquinas fotográficas de berma, pois a sua velocidade máxima é de 45 km/h. A descer o viaduto da rotunda do Relógio, em Lisboa, consegui dar 51 km/h e em nenhum outro momento vi o pequeno painel de instrumentos estar sequer perto de mostrar um número que superasse essa marca. É um veículo que nos protege de excessos, ou quase, não vá a descida ser longa e convidativa para ver até onde o Ami consegue ir quando a gravidade decide dar um empurrão. Protege-nos, também, do mau tempo, algo que as soluções de duas rodas não conseguem.

A autonomia declarada é de 75 quilómetros. Uma vez mais, não escrevi “apenas” porque um veículo que ocupa uma área inferior a 3,5 metros quadrados não pode esconder uma grande bateria. Tem a capacidade adequada, isso sim, para a utilização a que

se destina. Uma utilização tranquila, de casa para o escritório, para ir ao ginásio ou tomar café, poupando a carteira e o ambiente. É esse o objectivo do pequeno Ami. Também o carregamento da pequena bateria de 5,5 kWh promete ser rápido, podendo ser feito numa tomada doméstica comum de 220 V em cerca de 3 horas.

#### O AMI A FAZER AMIGOS

Estando classificado como um quadriciclo, o Ami pode ser conduzido por jovens a partir dos 16 anos. É por isso para adolescentes e adultos, mas tão fácil de utilizar que até uma criança o podia guiar. Dizer que brilha na cidade é desnecessário, pois foi para isso que ele nasceu. Mas brilha, também, de uma forma diferente. Porque a bordo do Ami, em plena Lisboa, apercebi-me, por mais do que uma vez, da frase “olha-me para aquele carro!” O Ami tem tanta área vidrada, a toda a sua volta, que foi fácil ler os lábios de quem nele reparou e trocou comigo um sorriso e um aceno ao ver-me passar. É divertido de conduzir e divertido de ver passar.

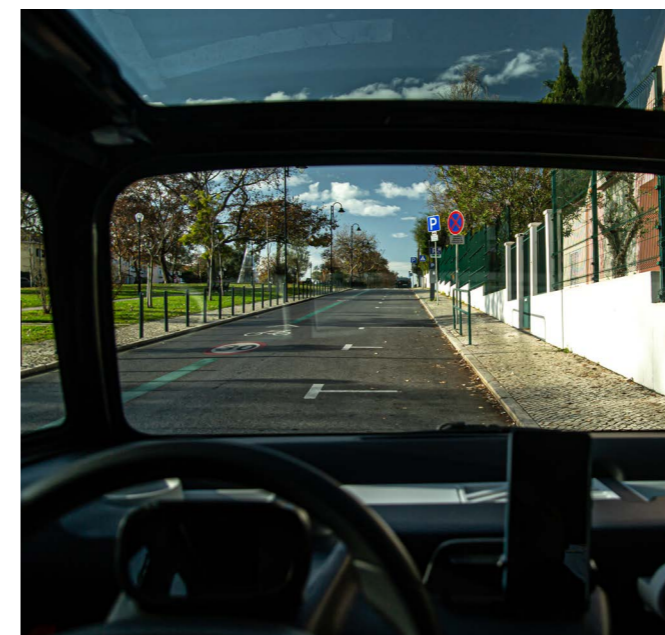
Ao volante, vamos sentados bem atrás no habitáculo, com o distante pára-brisas – tão distante quanto 2,4 metros de comprimento permitem – lá na frente, a proporcionar uma grande montra do trânsito lisboeta. Imaginem conduzir uma bicicleta tandem, sentados no lugar de trás. É idêntico, mas com temperaturas baixas, menos arejado, felizmente. O raio de viragem e a manobrabilidade que o Ami possibilita é absolutamente ridícula. Ridícula por ser quase inacreditável. Estacionar em paralelo é tão fácil, mas tão fácil, que não consegui à primeira. Tirei mal as medidas. E

quando consegui, olho para trás e apercebo-me que o Ami acaba ali. Não há mais carro. Mas há espaço para outro igual atrás do meu. E espaço para quem me viu chegar ter mandado uma gargalhada por não ter conseguido colocar o Ami onde cabiam dois, à primeira.

#### UMA IDEIA FORA DA CAIXA, MAS DENTRO DE UMA

O seu interior, acessível por portas de abertura antagónica, é surpreendentemente agradável. Num dia de Sol, apesar de ter ventilação e das suas janelas poderem ser ligeiramente abertas, acredito que a experiência, rodeada de vidro, se torne um pouco quente demais. Mas a verdade é que os trajectos do Ami serão sempre curtos. E apesar de ser, igualmente, curto em tamanho, há espaço à frente das pernas do passageiro para colocar uma mala de viagem, bem como diversos compartimentos e zonas de arrumação no topo do tablier para colocar as indispensáveis tralhas do dia-a-dia. O travão de estacionamento é “à antiga” e do lado esquerdo do banco do condutor estão os botões “D”, “N” e “R”. Nada mais é necessário. Até os puxadores e manípulos de porta são umas tiras plásticas. Funciona, não funciona? Então para quê complicar?

O Ami não consegue fazer o que outros veículos fazem, é verdade, mas faz coisas diferentes, de uma forma especial. Pode até, para alguns, não ser bonito. Ser uma apenas caixinha com uma roda em cada canto. Um quase brinquedo, caro também, com um preço base de 7.750 €. Pode ser isso tudo. Feio, caro e limitativo. Mas mais do que isso, o Citroën Ami é brilhante. É descomplicado. É ambientalmente responsável, divertido e, muito provavelmente, necessário no futuro da mobilidade urbana, na particular e na dos serviços de entregas na cidade, por exemplo. Pode até não servir a todos os propósitos, a todos nós ou não justificar o investimento para o que oferece. Pode, pura e simplesmente, não agradar, não se impor, não ser a solução de que precisamos. Mas aquilo que são as suas limitações, são igualmente os seus argumentos. O tamanho reduzido, a simplicidade de construção e a performance contida. Mas o seu maior argumento é outro. O Citroën Ami fez-me sorrir durante 75 lentos quilómetros. E num mundo sobre rodas por vezes demasiado sério e cada vez mais rápido, fico assim muito feliz pela existência do Ami. Leva-nos a quase todo lado, abrandando-nos o ritmo e colocando-nos um sorriso na cara. X





## RAFAEL ARAGÃO

### SEAT IBIZA UM ATÉ SEMPRE E UM ATÉ JÁ



○ Seat Ibiza – e os restantes compactos – têm os dias contados... pelo menos da forma como os conhecemos. É uma pena, especialmente no caso do Ibiza, um nome com tanta história. O próximo compacto da marca espanhola será eléctrico, mas não trará o nome Ibiza, o que é de lamentar. Foi aqui, precisamente aqui... aliás, em Barcelona, que nasceu o primeiro Seat totalmente desenvolvido pela marca. Corria o ano de 1984 e muitos de nós ainda não eramos nascidos. Eu ainda não, o Isaac estava quase. Mas isto serve para quê, perguntas, e perguntas muito bem. Primeiro, para dizer que o Isaac está a ficar velho, segundo, para mostrar que o Seat Ibiza, a que tanto estás habituado a ver na estrada, é um carro com muita história. E é uma pena que a marca se vá “ver livre” dele. Não vai deixar de ter um compacto, é certo, mas vai terminar com o nome e legado Ibiza, o que é uma pena. Sim, eu sei que a vida continua e as coisas não podem durar para sempre, mas há certas coisas que deviam. O nome Ibiza é uma delas. Há necessidade de lhe trocar o nome só porque vai passar a ser

eléctrico. Ibiza já é eléctrica há muitos anos, o carro é que agora iria passar a ser. Quanto muito, agora que o carro será 100% eléctrico é que o nome faz mais sentido.

#### VALERÁ A PENA?

Ainda pouco se sabe acerca dos compactos 100% eléctricos do grupo VW, mas tenho a certeza que serão bons. Pelo menos, a julgar pelas restantes propostas de outros segmentos. E como o grupo não sabe fazer maus carros – tirando um ou outro, vá – a coisa promete.

Se avaliarmos a concorrência, então, sabemos que a Seat – e não só – tem mesmo de subir a bitola com os seus novos compactos. Primeiro – e na minha opinião – são os carros certos para uma mobilidade eléctrica e urbana. Aquela que iremos passar a fazer mais de metade das vezes. Segundo, porque os compactos 100% eléctricos que por aí já andam são muito bons.

A receita é relativamente simples: autonomia em cidade para cerca de 300 a 400 km e entre 100 a 150 cavalos de potência. Como estes carros serão mais leves, não precisam



de grandes baterias. Facilmente se atingem consumos na ordem dos 13 kWh/100 km ou até mais baixos, o que significa que bastam cerca de 40 kW de bateria. A potência, enfim, será a que quiserem, uma vez que os motores eléctricos são sempre pequenos e potentes. O preço, esse, espero que ande em torno dos 22 a 25 mil euros, senão não fará sentido. E mesmo assim não sei!

#### NO ENTANTO...

Se ainda não estiveres pronto para te despedires deste incrível Seat Ibiza, ainda vais a tempo de o comprar. E é uma boa compra. Confortável, boa dinâmica, prático e com vários motores à escolha. Estive uns dias com a versão FR – a que todos querem, obviamente – com o motor a gasolina de 1 litro, turbo, com 110 cavalos e caixa manual de 6 velocidades. E não precisava de mais. A sensação ao volante é sempre boa, como mandam as regras na casa Seat, o carro tem um design sóbrio mas actual e os consumos estiveram dentro do normal, que é como

quem diz, em torno dos 6 litros/100 km. Um pouco mais em cidade, um pouco menos fora dela.

Ao nível do equipamento, tinha tudo o que se pede de um carro moderno, com entradas USB-C para carregar o telemóvel e ligá-lo ao infotainment, os sistemas de segurança actuais, controlos no volante, ar condicionado automático, etc. O conforto é o normal, como se espera de um compacto. Nem muito, nem pouco, e só sentes desconforto ao fim de umas duas ou três horas de condução. A posição de condução é boa e a condução, em si, também. O carro tem um bom comportamento, directo, dinâmico q.b. e comunica bem com o condutor.

Resumindo, uma boa despedida para o icónico Seat Ibiza por cerca de 21.000€. Resta saber o que o futuro compacto 100% eléctrico da fábrica de Martorell nos irá reservar. Estou curioso com o nome. Será Seat Enchufe? X



**DACIA SPRING COMFORT PLUS**

**MENOS É MAIS. O  
ELÉCTRICO MAIS  
BARATO É O QUE  
FAZ MAIS SENTIDO**

POR JOÃO SAAC



Já o disse variadíssimas vezes, mas nunca é por demais dizê-lo. Falta racionalidade a uma grande parte dos eléctricos actualmente no mercado. Pareço uma agulha de gira-discos presa infinitamente no mesmo sulco, mas se, aos meus olhos, um eléctrico dificilmente será um automóvel emocional, então para que servem 400 cavalos de potência e acelerações fulminantes? Não é, certamente, para salvar o planeta. Porque para ter 400 cavalos, tem de ter uma bateria maior a acompanhar a potência e isso conduz, inevitavelmente, a pesos absolutamente ridículos expressos em toneladas. No fundo, é como se fosse sempre Natal para os eléctricos. Chocolates, fatias douradas, troncos, filhoses, bolo-rei e sonhos. E depois, só mesmo em sonhos se atinge a tão desejada eficiência. E claro, o preço dispara para valores cuja lista de adjectivos não inclui, uma vez mais, a palavra “racional”.

#### SOLUÇÃO PERFEITA? NÃO SEI QUAL É

O preço é por isso essencial para se democratizar a tão defendida mobilidade eléctrica “limpa”. E coloco “limpa” entre aspas porque essa limpeza poderá vir a sair-nos cara daqui por 15 ou 20 anos. O planeta que tanto queremos proteger dar-nos-á a resposta quando ele entender. Espero que os danos não sejam ainda mais gravosos do que aqueles que lhe incutimos nas últimas décadas.

Não sei qual é a solução ideal, nem tão pouco lanço búzios e baralho cartas no meu perfil de Facebook, prevendo o futuro através do oculto a troco de dinheiro. Mas se o fizesse e decidisse comprar um eléctrico com esses lucros, dificilmente o gastaria em algo mais potente e com maior autonomia do que aquelas oferecidas pelo automóvel eléctrico mais barato do mercado, o Dacia Spring. Não tenho garagem, nem postos de carregamento num raio de 4 quilómetros. Teria, por isso, de o carregar através da janela, assim como um vizinho aqui da rua faz, com uma extensão que desce do terceiro andar. Espero, muito sinceramente, que ele a use igualmente para, em rappel, descer de manhã ao ir para o trabalho. Porque essa é toda a emoção que vai ter uma vez que conduz um eléctrico no quotidiano. E a meio dessa super extensão eléctrica está a ligação entre as duas metades, o que é óptimo porque o vizinho do primeiro andar pode precisar de aspirar a varanda.

#### 27 KWH. SIM, E CHEGA BEM

Já o “meu” Spring, com a sua bateria de cerca de 27 kWh, precisaria assim de umas 14 horas para a carregar totalmente. É muito? É, claro. Se tivesse uma wallbox de 7,4 kW fazia o mesmo em 5 horas ou, melhor ainda, carregava 80% da bateria em 30 minutos num posto DC de 30 kW. Mas são “apenas” 14 horas porque o Spring tem uma bateria pequena. Imaginem se tivesse 40



kWh ou, como o eléctrico do meu vizinho, 64 kWh. Dois dias para o carregar, e isto se o aproveitador do primeiro andar não decidir ligar ali o aspirador.

Mas como o Spring é pequeno, com as dimensões perfeitas para o dia-a-dia na cidade, é igualmente leve. E como é leve, não precisa de um motor muito potente, que por sua vez não exige uma bateria maior do que a que o equipa para declarar uma autonomia em ciclo combinado WLTP de 230 quilómetros, valor que pode atingir os 300 quilómetros se conduzido maioritariamente em ambiente urbano.

#### **DESDE 17.000 €**

E como “isso tudo”, o Spring é assim o eléctrico mais barato do mercado, com preço base de 17.000 € ou de 18.500 € para o “nosso” Comfort Plus, valor ao qual é preciso adicionar 550 € para que o Spring suporte o carregamento rápido. É óbvio que para ter um preço tão apelativo – à melhor maneira da Dacia – não se podem esperar encontrar no Spring os melhores materiais, nem a melhor qualidade de construção. Mas calma lá. Não é esse o objectivo? Ser barato e ser uma opção válida para as deslocações diárias? E, verdade seja dita, equipamento não lhe falta, com, por exemplo, ar condicionado, sistema de navegação e assistente de travagem. A sério.

O que o bem-disposto Spring oferece é uma condução eficiente, segura, fácil e descontraída, apostando no visual actualmente obrigatório se quer ver concretizadas as suas ambições comerciais, a de um moderno crossover, com uma altura ao solo suficientemente elevada para que

lombas e buracos não sejam uma constante preocupação. A suspensão mostrou-se, em determinados pisos, um pouco mais rija do que esperava, mas nada que comprometa o conforto que se espera num veículo destas dimensões.

Condução simplificada, sem preocupações. O habitáculo promete levar quatro passageiros, sendo que os dois de trás não podem abusar dos doces de Natal. Cabem, claro, mas o Spring é, no fundo, um veículo de segmento A. A bagageira tem um volume bastante aceitável, oferecendo 270 litros de volume, mais do que suficiente para os cabos de carregamento, para as mochilas dos miúdos, bem como para as compras da semana.

Ao volante, a tarefa do condutor não podia ser mais simples. Apesar de ser preciso rodar a chave no canhão de ignição – algo já pouco comum nos dias de hoje e com o inconveniente desta ficar muito perto do joelho – e do travão de estacionamento ser à moda antiga, de seguida é apenas necessário rodar o selector ao centro da consola para “Drive” e arrancar. Dois pedais e uma direcção leve é tudo o que precisas para atacar a cidade.

#### **CONDUTOR VAI “LÁ EM CIMA”**

Já a posição de condução está longe de ser perfeita, não havendo muitas regulações possíveis, mas o Spring não foi pensado para longas viagens. A visibilidade é boa e a manobrabilidade exemplar, graças às dimensões contidas e a um raio de viragem anormalmente pequeno. Chegar a um lugar de estacionamento e pensar “Será que cabe?” deixa de ser normal. Cabe de certeza



absoluta e é fácil, até porque nem lhe falta a câmara traseira. Sim, porque o Spring mede 3,73 metros e esta é, por isso, essencial. O motor eléctrico tem 44 cavalos e 125 Nm de binário. Parece pouco, eu sei. Mas não é, garanto-vos. A velocidade está limitada a 125 km/h. Só que, na verdade, não está, porque com o poder mágico de uma descida consegui dar 131 km/h. Mas isso pouco importa porque estamos legalmente limitados a 120 km/h. Ou seja, o Spring pode meter-te em apuros se não tiveres cuidado. O poder de aceleração é mais do que convincente para acompanhar a “lufa lufa” citadina, mesmo no modo ECO em que a potência se vê reduzida a 30 cavalos. Já em autoestrada não aconselho a sua utilização.

#### MENOS DE 10 KWH/100 KM

Quanto a consumo, mantendo-me na cidade, consegui uma média de 9,7 kWh/100 km, o que coloca a autonomia nos 280 quilómetros. Com alguma autoestrada pelo meio, a média subiu para 11 kWh/100 km, valor que continua a ser o mais baixo que alguma vez encontrei num eléctrico. É claro que o condutor de um Dacia Spring tem de fazer algumas cedências. Seja pelo espaço, pelos materiais ou pela performance mais limitada. Mas o que Spring prova é que no pesado mundo dos automóveis eléctricos, a leveza tem, como esperado, um papel preponderante na eficiência. E se eficiência e uma, em teoria, reduzida pegada ambiental são os

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

#### FICHA TÉCNICA

<b>Motor</b>	eléctrico
<b>Potência</b>	44 cv/n.d. rpm
<b>Binário</b>	125 Nm/n.d. rpm
<b>Transmissão</b>	1 velocidade
<b>Vel. máx.</b>	125 km/h
<b>0-100 km/h</b>	19,1 seg.,
<b>Consumo</b>	11,0 kWh/100 km
<b>Preço final</b>	19.050 €

principais motivadores da electrificação dos automóveis, então que os façam mais pequenos, já que a tecnologia das baterias, essa, é ainda volumosa e pesada.

#### O “LOTUS DOS POBRES”

Já Colin Chapman o tinha dito e provado no passado. É aplicar a filosofia que este sempre defendeu, na medida do possível, aos eléctricos do presente. Tal como a Dacia fez com este “Lotus Spring”. E se como resultado da sua compacidade, leveza, potência adequada e respectiva eficiência, o preço é, também, reduzido, a mobilidade eléctrica chega assim a mais pessoas. Mais do que a infraestrutura, em expansão, e do que as mentalidades, em conversão, o maior obstáculo à condução de um 100% eléctrico é esse mesmo, o custo, o dos automóveis e, claro, o da energia para os fazer andar. **X**





**RENAULT ARKANA TCE 140 EDC**

**UM SUV C, COM  
BASE B E VISUAL  
COUPÉ**

**POR JOÃO ISAAC**



Como prometido, depois de ter estado na sua apresentação nacional, voltei a encontrar-me com o Renault Arkana para um ensaio mais prolongado. Também o Rafael já teve oportunidade de o fazer há umas semanas, tendo estado ao volante da versão híbrida E-Tech. Por isso, para este reencontro, escolhi a também eletrificada – porém em configuração mild hybrid – versão TCe com motor 1.3 Turbo, a gasolina, com 140 cavalos, associada a uma transmissão EDC de 7 velocidades.

Esta motorização nunca será tão eficiente quanto a E-Tech, já que essa recorre a um propulsor híbrido “a sério”, capaz de fazer o Arkana andar sem quaisquer emissões de escape. Mas este TCe poderá ser uma melhor proposta para quem não passe assim tanto tempo na cidade. Ou para aqueles que não fazem assim tantos quilómetros para justificar o maior investimento no Arkana híbrido, cerca de 1.500 € para versões equivalentes. Até ao momento, a título de curiosidade e com poucos meses de serviço activo no mercado nacional, o Arkana E-Tech leva ligeira vantagem sobre o TCe aqui analisado.

#### MAIOR DO QUE O CAPTUR

Assente sobre a plataforma CMF-B do Captur, o Arkana aponta, no entanto, ao segmento C. Para além de uma silhueta mais premium, a de um SUV com linhas de coupé, o Arkana aposta numa maior distância entre eixos, bem como num maior comprimento total, com benefícios ao nível do espaço para pernas no banco traseiro e na bagageira. Isto apesar do Captur contar com um banco traseiro deslizante que permite jogar com o espaço

livre lá mais atrás. A bordo do Arkana, e apesar do visual desportivo da secção traseira, os passageiros de trás não precisam de viajar encolhidos, havendo espaço suficiente para a cabeça.

Na frente, para condutor e passageiro, destaco a sensação de qualidade transmitida pelos materiais, bem como os efeitos positivos que a decoração desportiva deste R.S Line trazem ao habitáculo. Principalmente a linha vermelha que se mostra um pouco por todo o lado, bem como os plásticos do tablier com efeito de fibra de carbono. Os bancos, com função de aquecimento, são bastante confortáveis e, também eles, contribuem para o maior dinamismo deste Arkana de inspiração desportiva.

#### UM POUCO MAIS RIJO, UM POUCO MAIS DINÂMICO

A posição de condução é assumidamente elevada e não é, desde logo, a indicada para quem procure uma maior ligação com a condução. Esse parece ser um dos objectivos desta inédita proposta da Renault. Ser mais emocional, com um comportamento que, sem o podermos apelidar de envolvente ou desportivo, parece sempre mais focado na dinâmica do que, por exemplo, o do Captur. Porém, não me parece que a aparente maior rigidez de amortecimento beneficie assim tanto a sua agilidade. Isto porque a Renault sabe muito bem como definir um amortecimento equilibrado entre conforto de rolamento e movimentos controlados da carroçaria, parecendo-me, por isso, desnecessária. Ainda assim, o conforto a bordo mantém-se em bom nível.



O motor “um ponto três turbo” já me era familiar, mas gosto sempre de o reencontrar. Suave, disponível e possante, dá ao volumoso Arkana um andamento muito interessante através dos seus 140 cavalos e 260 Nm de binário. É, igualmente, silencioso, só se fazendo ouvir, e bem, a partir dos médios-altos regimes, onde raramente vamos. A caixa EDC está também à altura do que se exige numa utilização normal, contando com patilhas se pretendermos ter outra liberdade de utilização. Os consumos não são brilhantes, mas também não são chocantes ao ponto de dizer já que o híbrido é melhor opção, tendo fechado o ensaio com uma média combinada de 7,5 l/100 km.

### O ESTILO PAGA-SE

Falando de preços, e considerando a versão R.S Line que conduzi, a Renault pede 36.900 € pelo Arkana quando equipado com o motor TCe 140 associado à caixa EDC. É um produto com qualidades indiscutíveis, recheado e com um bom e potente motor, mas que, na verdade, o que tem de mais diferenciador relativamente ao popular Captur é o seu estilo muito próprio, normalmente associado ao segmento premium. No entanto, um popular Captur, com nível de equipamento equivalente e com a mesma combinação de motor e caixa, tem um preço base de sensivelmente 30.000 €. Bastante menos, portanto. E também há em versão híbrida. Aliás, o Captur pode até ser plug-in, tecnologia que traz consigo outros argumentos. No meio de várias virtudes e alguns pontos menos bons, o grande problema do Arkana é, muito provavelmente, a existência do Captur. **X**

---

### FICHA TÉCNICA

<b>Motor</b>	1.3, gasolina
<b>Potência</b>	140 cv/4500-6000 rpm
<b>Binário</b>	260 Nm/1750-3500 rpm
<b>Transmissão</b>	auto. dup. emb., 7 vel.
<b>Vel. máx.</b>	205 km/h
<b>0-100 km/h</b>	9,8 seg.
<b>Consumo</b>	7,5 l/100 km
<b>Preço final</b>	36.900 €

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



**CUPRA FORMENTOR E-HYBRID VZ**

**O MELHOR  
FORMENTOR PARA  
O QUOTIDIANO**

POR JOÃO ISAAC



**E**nquanto fã da antiga Cupra, a designação aplicada pela SEAT nos seus modelos mais desportivos, torci o nariz ao nascimento da nova Cupra, agora uma marca independente, com direito ao seu próprio e já inconfundível símbolo. Pouco tempo depois, tenho de admitir que mudei de opinião. Gosto do que tem vindo a ser feito e gosto, mesmo sendo um SUV ou CUV, do primeiro modelo exclusivo da marca, o Formentor. Dentro do seu género, visualmente, é de longe dos meus preferidos e não se parece com nenhum outro modelo do seu segmento. E passando quatro ou cinco dias na sua companhia, foi tempo suficiente para ver que agradou, também, a quem o viu. Não foram poucos os olhares de aprovação e outros tantos aqueles mais curiosos com um dos mais recentes símbolos do mercado automóvel.

Mas uma das coisas que mais aprecio no design do Formentor é a sua capacidade de esconder, sob as linhas de uma carroçaria elaborada, compacta, dinâmica e agressiva, um habitáculo verdadeiramente espaçoso, confortável e prático. Obviamente, esse não é o principal objectivo de uma proposta como esta, mas ao abrir as portas e ao aceder ao seu interior, não consigo não ficar surpreendido. A posição de condução é excelente, baixa e pouco SUV, o que para mim é um ponto muito positivo, complementada ainda pela óptima sensação de domínio sobre a estrada dada pelo longo capot horizontal. O volante também me agradou bastante, quer visualmente, quer em tacto, contando ainda com função de aquecimento. Os bancos integrais são estupendos – e igualmente aquecidos – mas são menos simpáticos para quem viaja atrás, retirando visibilidade a quem só vai a desfrutar da viagem.

#### **ESPAÇO A BORDO, SIM**

Atrás, apesar da altura reduzida do Formentor, há muita folga para cabeça e joelhos, bastante mais do que seria expectável. O desenho do banco podia ser melhor, com um assento mais extenso para dar mais suporte às pernas, mas é, ainda assim, melhor do que o de outras propostas assumidamente mais familiares. O lugar do meio nem é dos mais desconfortáveis de usar, mesmo com o túnel central elevado, mas o maior obstáculo a sentarem-se três pessoas no banco traseiro é a largura para os ombros. Por ali, não faltam ainda duas tomadas USB-C, bem como o controlo independente da temperatura e as respectivas saídas de ar da climatização. A bagageira, nesta versão híbrida plug-in, vê a sua capacidade ser

reduzida de 450 para 345 litros. No entanto, no que diz respeito a versatilidade, é possível rebater os bancos a partir de trás, criando um plano de carga sem degraus. A abertura da porta pode ser feita através de um movimento com o pé debaixo do pára-choques.

Voltando à frente, a escolha de materiais está em linha com o que é habitual nas gamas intermédias das marcas do grupo, com plásticos mais macios na metade superior do tablier, ganhando dureza à medida que vamos descendo e percorrendo a consola central. Os elementos em bronze funcionam, a meu ver, muito bem na decoração do habitáculo dos Cupra. O painel de instrumentos é digital e com várias opções de personalização, talvez até demasiadas. Mas a riqueza do conteúdo não deixa de ser impressionante. Não gostei, no entanto, de ter de voltar a seleccionar a minha configuração preferida de cada vez que acedi ao menu dos assistentes de condução. E não foram poucas as vezes, sempre para desligar o útil, mas intrusivo assistente de manutenção na faixa de rodagem.

#### **CLIMATIZAÇÃO, ALI, NÃO**

Algo que considero ser urgente alterar é a solução encontrada para o controlo da climatização, quase totalmente integrada no ecrã táctil do infotainment. Abaixo deste, é possível regular a temperatura das duas zonas numa pequena barra sensível ao toque, mas não sendo iluminada, é incrivelmente complicado utilizá-la durante a noite. E a quase total inclusão das restantes funcionalidades e controlos no sistema de infotainment obriga a desviar a atenção da estrada. O sistema tem um grafismo muito bom e é muito completo, recheado de conteúdos, mas considero essencial iluminar a barra acima referida, bem como, numa próxima oportunidade, incluir botões fixos de atalho. Este está longe de ser um defeito do Formentor, sendo uma solução quase transversal a todos os mais recentes modelos das marcas do grupo. Voltem atrás, por favor.

Ainda no que diz respeito a tecnologia, o Formentor que conduzi dispunha de carregamento sem fios para smartphones e um pacote muito completo de assistentes de condução, com o já mencionado assistente de faixa de rodagem, mas também com assistente de estacionamento, travagem activa, alerta de ângulo morto e reconhecimento de sinais de trânsito. Estão ainda disponíveis quatro modos de condução e um deles, o Individual, permite-nos combinar, a gosto, as configurações do amortecimento, peso da



direcção, resposta do motor e som do motor, entre outros. Foi-me assim possível ter o amortecimento na afinação mais confortável (das quinze disponíveis), uma direcção com peso intermédio, de afinação Sport e o motor no seu modo mais reativo e radical, o Cupra. Para mim, esta é a combinação ideal para se usufruir da performance do motor, reduzindo ao máximo os efeitos do mau piso e das lombas que enfrentamos diariamente.

### OS NÚMEROS DO FORMENTOR

Mas se o mau piso não for uma constante, e se estiverem reunidas as condições para se explorar um pouco mais as capacidades dinâmicas do Formentor, então não há como não ficar impressionado com o seu comportamento, mesmo que nesta versão híbrida plug-in o Formentor tenha engordado cerca de 150 kg relativamente à versão com motor 2.0 TSI, a gasolina, com “os mesmos” 245 cavalos. A direcção é rápida e um convite constante a explorar o chassis do Formentor, sempre ágil e capaz de nos colocar com um sorriso na cara. A caixa DSG, quando associada à motorização híbrida e tal como já tínhamos sentido a bordo do Leon, não gosta de ser apressada nas reduções através das patilhas, o que é uma pena, pois retira confiança ao levar velocidade para dentro das curvas. Já a entrega de potência é decidida, mas interrompida, pontualmente, por ligeiras perdas de tracção causadas pelo pulmão eléctrico adicional. O binário máximo disponível é de 400 Nm e os sempre apreciados números da velocidade

máxima e aceleração de 0 a 100 km/h são, respectivamente, 210 km/h e 7 segundos. Se a aceleração é apenas 0,2 segundos mais lenta quando comparada com o Formentor TSI de 245 cavalos, a velocidade máxima fica bem aquém dos 238 km/h declarados pelo TSI. Mas isso pouco importa, diga-se. O que importa a quem compra um Formentor e-Hybrid – com um motor a gasolina 1.4 TSI de 150 cavalos e um eléctrico de 116 cavalos a trabalharem em conjunto – na maior parte do tempo, é a sua eficiência. A autonomia eléctrica declarada é de 54 quilómetros, valor que não consegui atingir, tendo percorrido 37 quilómetros com 88% de carga da bateria com um consumo energético de 21 kWh/100 km. Já em modo híbrido, em que a gestão da regeneração e utilização da energia fica a cargo do Formentor, e sem grandes preocupações com economia, registei médias entre os 6,5 e os 7,0 l/100. A título de curiosidade, forcei o carregamento da bateria através do motor térmico e recuperei 9 quilómetros de autonomia em 10 que percorri, mas o consumo disparou, como esperado, para os 11,4 l/100 km.

### GAMA É AMPLA E ESTE É, PROVAVELMENTE, O MELHOR PARA O DIA-A-DIA

O Formentor 1.5 TSI já passou pela Garagem e deixou boas impressões. Não guiámos, ainda, o 2.0 TDI, cuja economia e agradabilidade de utilização não serão, certamente, uma surpresa. Numa vertente mais desportiva, adorei conduzir o VZ de 310 cavalos e com tracção integral e estou em pulgas para me



sentar a bordo do novo VZ5 com motor de cinco cilindros e 390 cavalos. Algo me diz que vai superar o VZ 310 como o meu Formentor de eleição, mas tenho de admitir que os argumentos deste e-Hybrid VZ são inegáveis. Sendo um plug-in, permitirá percorrer entre 40 a 50 quilómetros puramente “eléctricos”, sem estarmos ansiosos com autonomia. É rápido (bastante, até), mas pode ser poupado. É exímio na dinâmica e sabe, também, ser confortável. É suficientemente potente para divertir, sem chocar na hora de o abastecer com gasolina e é, como todos os Formentor, visualmente distinto e desportivo, sem com isso comprometer a habitabilidade que se procura num moderno crossover, SUV ou CUV (já nem sei) familiar.

Tem os seus pontos menos bons, obviamente. A bagageira é ligeiramente mais pequena do que a dos Formentor não híbridos e soluções como a inclusão dos comandos da climatização no infotainment e a barra invisível para controlo da temperatura merecem ser revistos ou, no mínimo, testados por quem está a pensar comprar um Formentor. Era o

que eu faria. Até porque é bem fácil perceber aqueles que estão tentados, quer do ponto de vista do design, quer da condução. A Cupra continua no bom caminho, a apostar numa exclusividade abrangente, seja em modelos, seja em tecnologias de propulsão. O Formentor e-Hybrid VZ está aprovadíssimo e pode estar do teu lado se pagares os 46.076 € de preço base deste híbrido mais potente. O “nosso” Verde Camouflage custa 48.499 €. VZ5, cá te espero! X

### FICHA TÉCNICA

<b>Motor</b>	1.4, gasolina + eléctrico
<b>Potência</b>	245 cv/n.d. rpm
<b>Binário</b>	400 Nm/n.d. rpm
<b>Transmissão</b>	auto. dup. emb., 6 vel.
<b>Vel. máx.</b>	210 km/h
<b>0-100 km/h</b>	7,0 seg.
<b>Consumo</b>	6,7 lt/100 km (híbrido)
<b>Preço final</b>	48.499 €

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

**RENAULT CAPTUR TCE 140 EDC**

# **O CROSSOVER PERFEITO PARA O DIA-A-DIA?**

POR JOÃO ISAAC



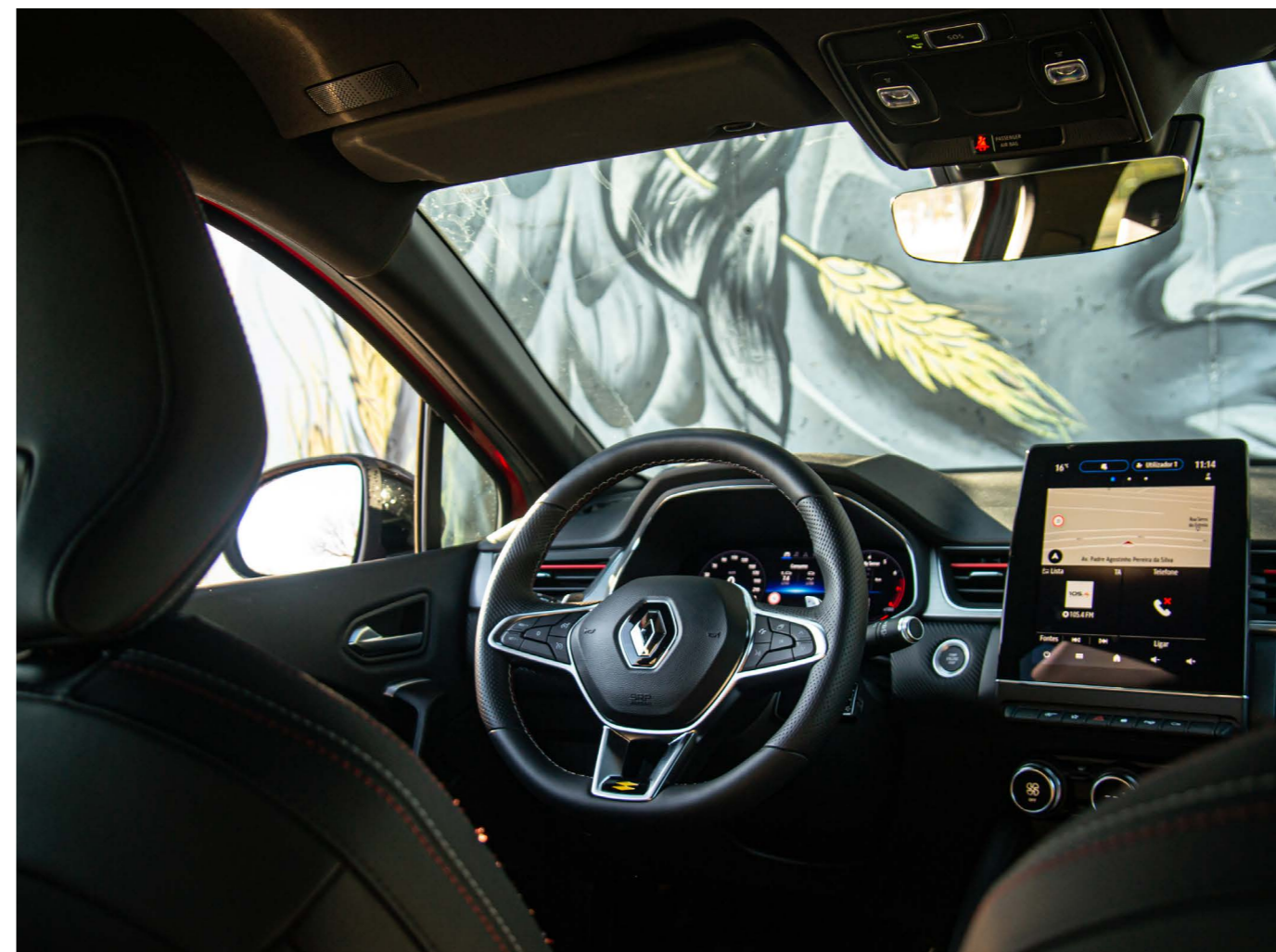
Já que o Renault Captur pertence ao segmento da moda, escolhi para título deste artigo uma pergunta, o tipo de título que está, também, na moda. Actualmente, qualquer ensaio automóvel que se preze tem de começar com uma questão. O leitor, espera o autor, fica assim mais curioso com o conteúdo do artigo. Ou então não. Isto porque, por vezes, a resposta é mais do que óbvia, matando o convite e sem incentivar a leitura do texto até ao fim ou a ver o vídeo até que se chegue à altura das conclusões. Por esta altura já perdi alguns dos leitores que tentei cativar, imagino. Por isso, decidi chamar a vossa atenção – espero eu – com uma pergunta, com este assumido e tão recorrente “semi-click-bait”. Detesto, admito, mas usei. Se não os vences, junta-te a eles. Mas uma pergunta precisa de uma resposta, algo que posso, até, não conseguir dar. E isto porque para além de eu não ser cliente do segmento SUV/crossover, o Captur pode até responder às minhas necessidades, mas não às tuas. Por outro lado, se considerarmos a utilização que o automóvel tem no dia-a-dia – a maior parte deles, pelo menos – em termos de lotação utilizada e distância percorrida, um segmento B é, quase de certeza, o que

melhor encaixa na equação. Se calhar é, até, demais, mas pronto. Se só se pode ter um automóvel, então que não nos limite quando precisarmos de mais e de melhor. É por isso que gosto bastante deste segmento de mercado, onde o Captur é um dos nomes mais relevantes.

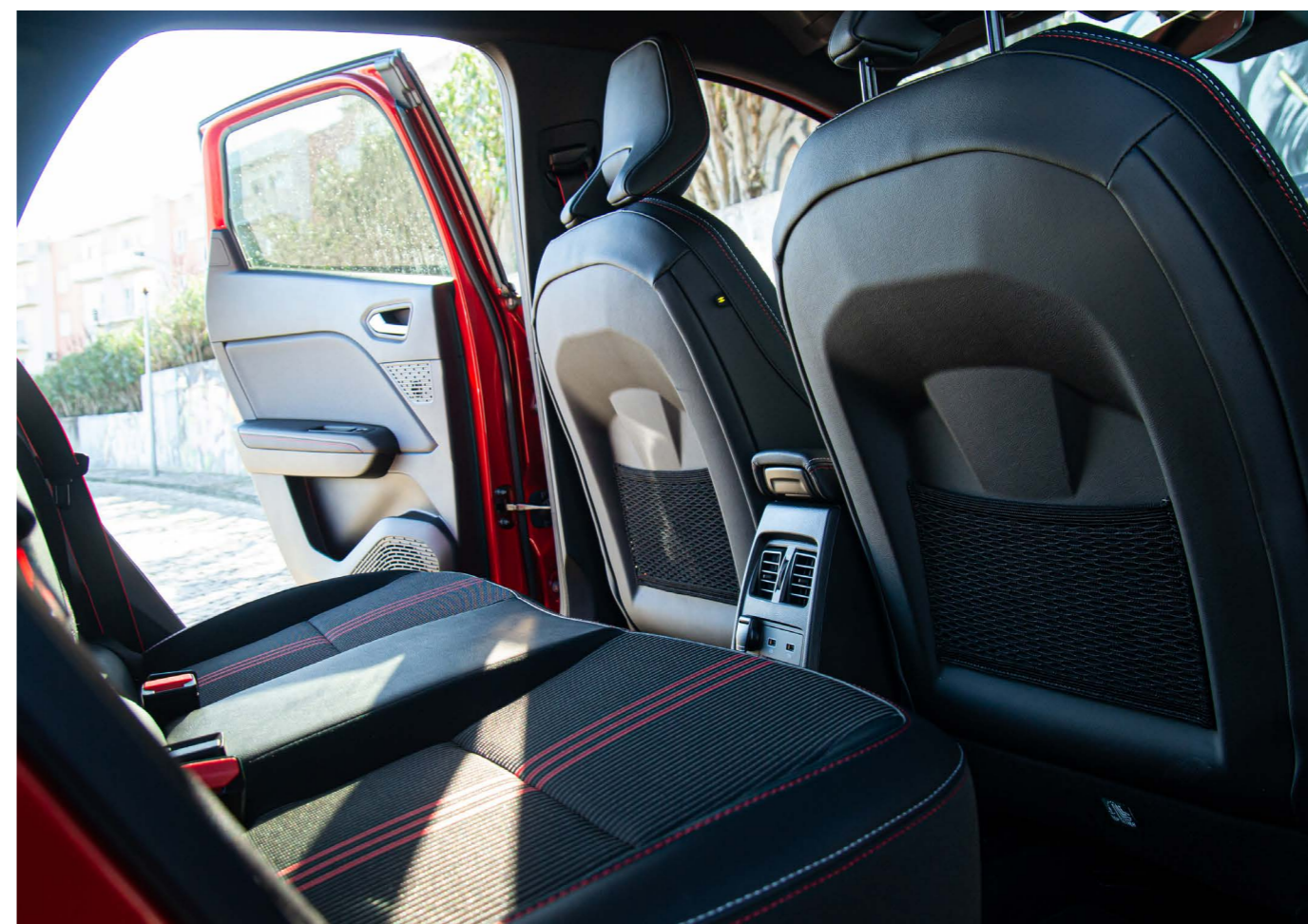
### **DESIGN NO PONTO, HABITÁCULO CONFORTÁVEL E VERSÁTIL**

Começando pelo design, este está, para mim, no ponto. Há propostas mais arrojadas, bem como outras mais conservadoras, quer por dentro, quer por fora, mas como não gosto de dar demasiado nas vistas, nem de conduzir um automóvel anónimo, considero o trabalho da Renault muito positivo neste aspecto. É um Captur, não há como enganar, até porque, para os mais distraídos, está bem explícito o seu nome na porta da bagageira. Mas as suas modernas linhas, desportivas, até, dão-lhe bastante personalidade, mais ainda quando pintado numa cor forte, o que considero essencial no “meu Captur”.

No habitáculo, elemento que realmente importa num automóvel no quotidiano, é obrigatório destacar os materiais do Captur, um grande salto em qualidade se



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





considerarmos a primeira geração. A posição de condução não é exageradamente alta, algo que agrada. Para ser melhor, gostaria que o volante estivesse mais na vertical, mas aceito, “because crossover”. Os bancos são confortáveis e a visibilidade é bastante boa, um ponto importante ao circular em cidade, no meio do trânsito, das esquinas, das passadeiras, das motas das entregas e das trotinetes a 240 km/h em plena Av. Fontes Pereira de Mello.

Relativamente aos bancos de trás e à bagageira, o Captur esconde um útil truque: o banco desliza. Esta solução não é inédita, mas são cada vez menos os modelos que a propõem. Por isso, consoante as necessidades do dia, é possível transportar dois adultos com bom espaço livre ou aumentar o volume disponível para transportar carga na bagageira, espaço que varia entre os 422 e os 536 litros. Excelentes valores para o seu segmento e uma funcionalidade que é verdadeiramente prática e versátil.

#### HÍBRIDO, SE PUDE SER

O motor deste Captur com identificação “AI38MT” é o excelente 1.3 Turbo de 140 cavalos, a gasolina e com tecnologia mild hybrid, que recentemente elogiei no ensaio ao Arkana. No entanto, e por muito que goste do andamento que dá ao Captur, bem como do conforto de utilização da caixa EDC, a gama contém motorizações bem mais apelativas do ponto de vista da eficiência para o dia-a-dia. Algo que coloque o consumo combinado num valor mais baixo do que 7,2 l/100 km, o mínimo que consegui e que não deixa de ser simpático se pensarmos no quão bem este Captur anda. Mas menos seria ainda melhor.

Por isso, o “Captur perfeito” para todos os dias diria que é dos dois mais seriamente electrificados: o híbrido com 145 cavalos – que por 29.800 € custa menos 200 € que este TCe 140 EDC – ou, para quem tenha acesso a um ponto de carregamento e assim usufruir das suas reais vantagens, a versão híbrida plug-in de 160 cavalos. Este último, considerando o mesmo nível de equipamento, R.S. Line, requer um investimento maior, “atirando-se” para os 35.840 €, mas respondendo, igualmente, com uma autonomia eléctrica que, segundo a Renault, pode chegar aos 65 quilómetros. E mesmo que em condições reais sejam 50, quantos quilómetros fazes por dia? Pois. Pensa bem.

#### O MEU CAPTUR PERFEITO PARA O DIA-A-DIA

Tentando responder à pergunta inicial, sim, o Captur tem tudo para ser o crossover perfeito para o quotidiano. Tudo o que referi e, claro, uma longa lista de equipamento de conforto e segurança. Mas o ideal para se usar todos os dias, não é um Captur com este motor. Por muito que goste de potência, e por muito boas que sejam as capacidades do chassis do Captur, este é um modelo que aponta a uma utilização tranquila, em segurança e conforto. Por isso, tenho que ser racional e aconselhar uma das opções híbridas, disponíveis a partir de 33.840 €. Ou, por que não, a sempre apelativa opção Bi-Fuel, a gasolina e a GPL, com preço base de 22.590 €. Os crossovers acabam por ser um pouco como o fenómeno do “click-bait”. Toda a gente lá cai, eventualmente. Nem que a isso seja obrigado porque já são poucos os modelos que não andam de “calças arregaçadas”. Até pessoas como eu, a quem a “loucura crossover” passa ao lado, um dia, quem sabe, convertem-se. Se tiver mesmo de ser, no meu segmento de eleição, o Captur é um forte candidato. X



#### FICHA TÉCNICA

<b>Motor</b>	1.3, gasolina
<b>Potência</b>	140 cv/4500-6000 rpm
<b>Binário</b>	260 Nm/1500 rpm
<b>Transmissão</b>	auto., dup. emb., 7 vel.
<b>Vel. máx.</b>	196 km/h
<b>0-100 km/h</b>	9,2 seg.
<b>Consumo</b>	7,2 lt/100 km
<b>Preço final</b>	30.000 €



**FIAT TIPO CROSS 1.0 TURBO**

# **BOA EVOLUÇÃO DE UM VALOR SEGURO, AGORA EM FORMATO CROSSOVER**

POR JOÃO ISAAC



**E**stava verdadeiramente ansioso de conduzir o renovado FIAT Tipo. Porque bem mais importante do que ser um modelo entusiasmante de conduzir, este é o tipo de automóvel que as pessoas compram. Um familiar para todos os dias que dispõe dos níveis de habitabilidade, potência, equipamento e segurança que se esperam encontrar num modelo compacto de segmento C sem com isso custar rios de dinheiro, algo que as famílias agradecem. Mas, como tentarei mostrar, o preço apelativo não é tudo o que o Tipo tem para oferecer.

Sempre gostei da família Tipo, disponível com quatro ou cinco portas, bem como na versátil carroçaria station wagon. E sei que não sou o único a reconhecer-lhe méritos, pois são imensos os Tipo com que nos cruzamos diariamente nas estradas portuguesas. E se é verdade que o preço é um dos seus maiores argumentos, acho injusto analisá-lo tendo isso como base. Se considerarmos o que custa relativamente ao que oferece, o Tipo é um vencedor. Mas não quero ir por aí. Quero explorá-lo, ponto a ponto, e avaliá-lo, independentemente do que custa.

#### **PRIMEIRO, O DESIGN**

A informação pode, até, ser-vos pouco útil, mas gosto do design do Tipo. Gosto da combinação de modernidade com discrição e gosto, também, da subtileza desta actualização. Um toque aqui, na iluminação, um toque ali, na grelha e no símbolo e está feito. O Tipo continua a ser o Tipo, inovando, porém, com a adição desta nova versão Cross de inspiração crossover. Talvez não seja o meu Tipo de eleição, mas entendo perfeitamente a decisão



da FIAT ao fazer esta aposta. E a verdade é que os elementos exclusivos da carroçaria, bem como a maior altura ao solo – cerca de quatro centímetros – dão-lhe, sem dúvida, mais personalidade, aquela tão procurada “pinta” aventureira e irreverência urbana.

#### **UM TIPO DIGITAL**

Passando ao habitáculo, a inevitável digitalização é agora uma realidade a bordo do Tipo. O painel de instrumentos é parcialmente digital, contando com um completo display central personalizável de 7 polegadas, mas ainda complementado por instrumentação semianalógica. Um desses elementos é o conta-rotações, cuja solução me parece melhorável, dando pouca leitura, uma vez que está escalada de 500 em 500 rpm. Ao centro e no topo do tablier, destaca-se o novo sistema de infotainment Uconnect 5, com display táctil de 10 polegadas e idêntico ao do Novo 500, com ligação sem fios ao smartphone. Gostei do grafismo e da facilidade de utilização, sendo, sem dúvida, um dos pontos em que a modernização do Tipo é mais notória.

Quanto a materiais, apesar dos plásticos rijos utilizados nos forros das portas, estes recorrem a napa na zona dos apoios de braços, bem como é utilizado um material bastante macio no topo do tablier. Já no que diz respeito a qualidade de montagem, há ainda alguma margem para melhorar ao nível das folgas entre elementos, como no topo do pilar A, mas nada que coloque em causa a utilização bem como a boa sensação transmitida pelo habitáculo. Esta é em grande parte explicada pela boa habitabilidade, com os passageiros de trás a não sentirem falta de centímetros livres, quer para as pernas, quer para a cabeça. Também os bancos são bem desenhados, com suporte adequado para as pernas. Muito bem, FIAT. As portas traseiras são grandes, facilitando, igualmente, o acesso. Já a bagageira pode até não ter soluções inteligentes e inovadoras, mas responde com 440 litros de volume útil. Roda suplente, infelizmente, não está. Mas devia. E não devia custar 350 euros.

#### **UM TIPO SOBREALIMENTADO**

A gama continua a apostar na – cada vez mais, mal vista, mas poupada – tecnologia Diesel, através dos motores 1.3 e 1.6 Multijet, mas vê o “velhinho” 1.4 litros, a gasolina, ser substituído pelo mais eficiente e potente 1.0 litros GSE, um propulsor com três cilindros, sobrealimentado, com 100 cavalos e 190 Nm. Pode até ser pequeno e superar o seu antecessor em apenas 5 cavalos, mas dá ao



Tipo uma desenvoltura muito agradável em ambiente urbano, fruto do bastante superior binário, entregue logo às 1500 rpm. E apesar do número ímpar de cilindros, impressiona pelo funcionamento refinado, com vibrações contidas, que tão bem complementa a óptima insonorização a ritmos mais elevados. Este foi, aliás, um dos destaques desta experiência. À noite, a 120 km/h em plena autoestrada, o Tipo marcou pontos pelo silêncio a bordo, mesmo sem contar com uma sexta relação que pusesse o motor a respirar mais baixo. A caixa é, assim, de 5 velocidades, mas muito sinceramente, não senti falta de mais. Bem escalonada e com tacto confortável.

Ao volante, gostei igualmente da evolução sentida ao nível da resposta da direcção. Não sei, efectivamente, quais as diferenças para o Tipo agora substituído, se é que as há, mas



este foi, de longe, o Tipo com a direcção mais agradável de utilizar que já guiei. Terão os pneus Falken 215/55 R17 alguma responsabilidade nisso? É difícil responder, mas gostei de sentir diferenças naquele que sempre foi, para mim, um dos pontos fracos do Tipo. Ao nível da suspensão, achei-o, por vezes, um pouco rijo demais, mas também é verdade que algumas das estradas onde o guiei estão longe de ser boas. Salvo essas excepções, o amortecimento do Tipo está altura do que se exige nem familiar para os percursos do quotidiano, com uma boa relação conforto/dinâmica. Por fim, abordar a sempre importante questão dos consumos, ponto em que o Tipo podia ter sido

mais simpático. Considerando todo o ensaio, em circuito misto, a média não foge muito dos 7 l/100 km. Mas se não o tirarmos da cidade, vai ser difícil ver o computador de bordo marcar menos de 8 l/100 km.

#### UMA SOLUÇÃO DIFERENTE

Já não é a primeira vez que vemos uma marca adoptar esta solução. Também a Volvo, na geração S60 anterior, apostou numa versão "crossover" para a carroçaria berlina, quando o mais comum seria na mais versátil station wagon. E se no exemplo da Volvo, o fracasso do S60 Cross Country (imagino eu, porque até hoje vi dois e um deles foi o que ensaiei) pôde

ser compensado pela versão homóloga na carrinha, no caso do Tipo a fórmula Cross tem mesmo de funcionar com este 5 portas, sendo exclusiva desta carroçaria. Sou sincero, preferia ter a roupagem Cross na station wagon ou, pelo menos, ter essa opção, mas é inegável o bom resultado conseguido pela FIAT a nível estético. Mas mais importante do que isso, é a evolução sentida neste ensaio. E, agora sim, faz sentido falar do preço deste Tipo Cross em Laranja Paprika, com, por exemplo, acesso e arranque sem chave, carregador sem fios para smartphone, assistente de faixa de rodagem e fârois LED. São 25.380 euros. **X**

## FICHA TÉCNICA

<b>Motor</b>	1.0, gasolina
<b>Potência</b>	100 cv/5000 rpm
<b>Binário</b>	190 Nm/1500 rpm
<b>Transmissão</b>	manual de 5 velocidades
<b>Vel. máx.</b>	183 km/h
<b>0-100 km/h</b>	12,2 seg.
<b>Consumo</b>	7,3 l/100 km
<b>Preço final</b>	25.380 €

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



**HYUNDAI TUCSON HEV**

# **UM HÍBRIDO DESCOMPLICADO PARA UMA VIDA DESCOMPLICADA**

**POR RAFAEL ARAGÃO**



O título não engana. O Hyundai Tucson híbrido é um daqueles casos em que mais é mais. Mais potência, mais autonomia e mais espaço. Tudo para quem precisa de um SUV económico, interessante e descomplicado.

Começo por dizer, correndo o risco de me repetir, que só senti falta de uma coisa: o volante aquecido. Mas isso até porque, de resto, tem tudo. Bancos em pele, sistema de som de alta fidelidade KRELL, sistema de infoentretenimento, navegação, integração com smartphone e carregador sem fios para este, câmara traseira, banco do condutor com regulação eléctrica e muito espaço.

### ENCONTRO DE AMIGOS

É a segunda vez que testo este Hyundai Tucson na versão híbrida e é, também, a segunda vez que digo o que disse da primeira vez: bem jogado, Hyundai. Se, da primeira vez, fiquei a conhecê-lo, desta segunda fiquei a admirá-lo. Nem todas as marcas conseguem fazer um carro de uma forma tão boa. Com qualidade, com um design moderno e apelativo (as pessoas parecem gostar e ficam espantadas com aquela assinatura luminosa na frente) com muito equipamento, um consumo muito bom e um preço muito competitivo.

São 43.000€ para esta versão Vanguard ou 40.000€ para a versão de entrada Premium que deixa de ter o banco do condutor eléctrico, o sistema de som KRELL, a chave inteligente, os bancos em pele... enfim, uma versão um pouco menos equipada mas igualmente competente. Se queres poupar 3.000 euros mas, ainda assim, ter um carro muito competente, espaçoso e confortável,



então força. Já por mais mil e pouco euros podes ter o tecto de abrir.

### HÍBRIDO, CLARO!

A Hyundai está a apostar nos carros eléctricos, mas não deixa, por isso, de dar atenção aos híbridos. O Tucson é prova disso. O motor 1.6 litros a gasolina, turbo, de 180 cavalos liga-se a um eléctrico de cerca de 60 para totalizar 230 cavalos de potência e um binário de 350 Nm. Suficientes, não para grandes prestações, mas para fazer deslizar os 1540 kg de peso com uma facilidade e conforto incríveis. Parte do seu sucesso é o peso reduzido. Os híbridos recarregáveis pecam pelo peso extra das baterias maiores, ao passo que com este híbrido mais leve se conseguem consumos médios na ordem dos 5,9 litros /100 km. No primeiro encontro que tivemos consegui 5,8. Nada mau. Isto para uma condução mista mas com um pouco mais de cidade, onde ele utiliza bastante o motor eléctrico se formos leves no acelerador.

Mas aquilo que eu diria que é a sua mais valia – para além do bom consumo, claro, sem ser preciso grande esforço – é a qualidade e o conforto, tanto dos materiais como da condução. O carro conduz-se de forma fácil, em controlo, sem pensar muito. Parece uma segunda pele. A posição de condução é mais alta, naturalmente, mas não é alta, vertical, como noutros carros. É quase como um casulo. O volante tem um bom toque e a direcção é suave e precisa q.b.. Como se quer num carro que não nos deve distrair da nossa vida, mas, antes, facilitá-la. O desenho do interior ajuda nesta sensação de leveza. Se o exterior tem elementos mais vincados, digamos, o interior prima pela fluidez.

A porta da bagageira é automática e, lá dentro, 616 litros sem os bancos rebatidos. Espaço mais do que suficientes para tudo aquilo que se quiser transportar. A qualidade dos materiais é boa, com um bom toque e boa construção, também nas portas. O único reparo que posso fazer é para os puxadores exteriores. Tudo robusto, mas podiam ter colocado um pouco mais de borracha e enchimento para não sentirmos aquele bater que parece que vai à chapa. Aquele som oco. Já o bater das portas é suave, bem isolado e abafado.

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



### RESUMINDO

Se estão a pensar comprar um SUV com pretensões familiares, um design muito bom, que aguente umas boas poças de lama, com uma motorização eficiente e comedida nos consumos, com qualidade e boa tecnologia, vão fazer um test-drive a este Hyundai Tucson HEV. Vão ver que ficam surpreendidos. Pelo preço, dificilmente vão encontrar melhor opção. **X**

### FICHA TÉCNICA

<b>Motor</b>	1.6, gasolina + eléctrico
<b>Potência</b>	230 cv/n.d. rpm
<b>Binário</b>	350 Nm/n.d. rpm
<b>Transmissão</b>	automática de 6 vel.
<b>Vel. máx.</b>	193 km/h
<b>0-100 km/h</b>	8,3 seg.
<b>Consumo</b>	5,8 l/100 km
<b>Preço final</b>	43.000 €

# DACIA DUSTER<sup>2</sup>

## O AUTOMÓVEL MAIS INTERESSANTE DO MOMENTO. UMA PENA O SEU PREÇO

**ECO-G 100 Bi-Fuel**



**N**uma altura que a transição energética é bem mais do que uma necessidade ou obrigatoriedade, sendo já, na verdade, uma realidade, uma coisa ainda não transitou: os preços dos automóveis electrificados. O custo da energia dos carregamentos, esse sim, já mudou. Para cima. Mas os preços dos automóveis eléctricos, ou até mesmo híbridos, não são para todas as carteiras. Vou ainda mais longe: comprar um automóvel novo, em Portugal, é muito caro para um português.

Outra transição há muito terminada – e outra que lamento, ainda para mais quando esta nada tem de necessário ou benéfico para o ambiente – foi a mudança, quase por inteiro, para carroçarias SUV. Uma moda, uma tendência ou outra qualquer coisa que não sei bem explicar, os SUV vieram para ficar, mesmo que pouco ou nada acrescentem aos formatos mais usuais que estão agora a quase desaparecer. Acrescentam estilo, a quem o aprecia, mas adicionam peso, pneus mais largos e uma aerodinâmica menos eficiente do que um comum hatchback ou berlina, sem adicionarem um maior sentido prático ou liberdade de utilização.

### FAZ TUDO?

Haverá, então, uma proposta que consiga responder a isto tudo? Com um motor que, ainda que por electrificar, exprima alguma preocupação adicional para com as emissões? Um modelo que tem a tão apreciada silhueta de um moderno SUV, mas que seja efectivamente prático e consiga percorrer caminhos onde um mais convencional compacto deixaria caída a sua panela de escape? E que, por fim – e provavelmente de maior importância e valor do que todas estas características – não tenha um preço inatingível pelo comum dos condutores portugueses?

O Duster é apenas mais um nome de sucesso na história de sucesso da Dacia. O Sandero é outro exemplo e algo me diz que o puramente eléctrico Spring é o próximo na lista. Saberemos em breve, o que vale e se vai, ou não, tornar-se um sucesso. Mas o bem-sucedido Duster está diferente. Está sempre a evoluir. Está “mais carro”, uma expressão pouco definida, mas que todos entendemos. O Duster pisa o asfalto de uma forma diferente, mais filtrada e mais “crescida” do que o Duster de outros tempos.

O comportamento é muito são, apesar do adorno de carroçaria, e quer a posição de condução, quer a resposta da direcção, pontos que outrora não me agradavam, evoluíram e têm vindo a ficar melhores. O nível de conforto é bastante bom e o espaço a bordo, bem como na bagageira, são surpreendentes considerando as suas dimensões exteriores.

### CANHÃO

Na gama Duster há três níveis de equipamento, Essential, Comfort e Prestige, este último, o mais recheado e aquele aplicado no “meu”. O preço base do Duster é de 14.400 €, estando este Prestige disponível a partir de 18.100 €. O preço é “canhão”, por isso não me venham falar de plásticos rijos. É uma discussão que já não faz sentido. Também gostava de ir à mercearia comprar meia-dúzia de ovos e um deles ser de uma “galinha Fabergé”. Nunca aconteceu. Por cerca de 15 mil euros, tablier e forros das portas são em plástico. Rijo. Como deve ser. Mas depois olhas para a lista de equipamento deste Prestige Bi-Fuel, com preço base de 18.550 € e vês elementos como as jantes de 17 polegadas, o assistente de travagem, o alerta de ângulo morto, o ar condicionado automático, o cruise control e o sistema multimédia com navegação e integração Android Auto/Apple Car Play sem fios. Adicionas a estupenda cor Laranja Arizona, o acesso e arranque mãos-livres e as quatro câmaras exteriores e ainda assim o preço fica-se pelos 19.500 €. Imbatível.

### GASTA MAIS, MAS GASTA MENOS

Passando ao motor ECO-G, é um 1.0 litros, sobrealimentado, a gasolina, mas igualmente capaz de consumir GPL, reduzindo custos e as emissões. A autonomia combinada de cerca de 1100 quilómetros é surpreendente e as outrora mais notórias diferenças quando se optava por queimar gás no lugar da gasolina são, actualmente, quase imperceptíveis. O motor fica insignificamente mais áspero e as acelerações/recuperações ligeiramente mais lentas. Perdes umas décimas por volta nos track days. Paciência.

Para comparar consumos, fiz o mesmo percurso duas vezes, em condições em tudo idênticas. Um pequeno percurso misto com cerca de 15 quilómetros, a uma média de 50 km/h. O computador de bordo do Duster mostrou médias de 6,6 e 8,6 lt/100 km para a gasolina e para o GPL, respectivamente.



Uma diferença de cerca de 30%. No posto de abastecimento com GPL mais perto da minha casa, este custa 0,93 €/lt e a gasolina sem chumbo 95 simples custa 1,77 €/lt. Façam as contas. Eu fiz. E posso dizer que no final do ensaio, com médias mais reais, se assim quiserem, com mais quilómetros acumulados e uma velocidade média inferior, as médias finais foram 7,9 e 9,4 lt/100 km. São cerca de 14 € para fazer 100 km “a gasolina” e menos de 9 € se o fizer clicando no botão “LPG” no tablier. Continua a compensar e de que maneira.

### E DEFEITOS, NÃO TEM? TEM, CLARO. UM DELES É O PREÇO.

Ficam assim respondidas as perguntas que escrevi algures acima neste artigo. Esse automóvel, para tudo aquilo que perguntei, parece existir. Para as pessoas que não podem ter um eléctrico, mas que querem reduzir custos de utilização e emissões. Bem como para os que são aventureiros e rebeldes, e igualmente para aqueles que não o são, mas querem parecer que o são. Também para os que querem um automóvel prático e com uma grande bagageira. E para os que, pontualmente, ou quase nunca, precisam de um veículo que não tenha medo de sair do alcatrão. O Duster faz isso tudo e são já muitos os condutores que o viram e aderiram ao “movimento Dacia Duster”. Faltam os outros...

E sobre esses outros, é realmente uma pena que uma proposta tão boa e honesta como

esta seja tão barata, mesmo na realidade fiscal portuguesa. Porque os outros que faltam convencer, os outros que ainda não viram o seu valor, que não conseguem ver para além do símbolo e do preço baixo que este muito completo automóvel custa, parece que não o querem, pura e simplesmente por ser barato. “E quando a esmola é muita, o pobre desconfia”, já alguém o disse. Mas se o Duster fosse mais caro, muito provavelmente venderia menos. Ou então não. Venderia mais. Continuará a ter um preço correcto, considerando o que oferece, e assim já os outros perdiam a vergonha, ou o medo (“não é medo, é receio, vá...”), de comprar um automóvel novo tão barato. Um grande automóvel para quem não tem a mania das grandezas, perdoem-me a franqueza. X

### FICHA TÉCNICA

<b>Motor</b>	1.0, gasolina/GPL
<b>Potência</b>	100 cv/4600-5000 rpm
<b>Binário</b>	170 Nm/2000-3500 rpm
<b>Transmissão</b>	manual, 6 vel.
<b>Vel. máx.</b>	168 km/h
<b>0-100 km/h</b>	13,8 seg.
<b>Consumo</b>	7,9 (9,4) l/100 km
<b>Preço final</b>	19.100 €

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

# BEM MAIS DO QUE MAIS UM SUV

## Blue dCi 115 4x4



Depois de ter conduzido, há pouco mais de um par de semanas, um Duster com motor ECO-G 100 Bi-Fuel, regresssei ao SUV da Dacia para uma experiência totalmente diferente. Não deixa de ser curioso como dois automóveis aparentemente idênticos podem ser tão diferentes, quer em capacidades, quer no que transmitem ao serem conduzidos. E isto porque para esta ocasião reservei o Duster na sua versão mais radical, a 4x4, mais apontada à aventura, contando com tracção integral, bem como com os préstimos do saudoso motor dCi, a gasóleo, poupado e cheio de força, aqui na sua versão de 115 cavalos.

### MOTOR BLUE DCI CONVENIENCE

Visualmente, pouco distingue este Duster do que recentemente passou pela Garagem, com as diferenças a ficarem-se pela designação “4WD” nos guarda-lamas dianteiros. Para além da cor, obviamente. E passando ao interior, difere apenas no comando rotativo colocado na consola, junto do travão de mão, que neste Duster mais apontado aos terrenos acidentados permite escolher o modo de tracção ideal: 2WD, Auto ou forçar o modo 4x4. Em quase tudo o resto, excepto na capacidade da bagageira – ligeiramente inferior neste tracção total, com 411 em vez de 445 litros – são idênticos. Não são por isso de estranhar as também idênticas boas sensações a bordo, quer à frente, quer atrás, onde o espaço disponível convence pela positiva.

O motor 1.5 dCi “continua aí para as curvas”, contando já com uma longa história em variados modelos do grupo e provando, uma vez mais, estar à altura das maiores exigências a que a um Duster 4x4 pode estar exposto. Apesar de relativamente contido em cilindrada, revela aquela sempre agradável disponibilidade a baixa rotação dos modernos motores Diesel, aqui com 260 Nm entregues logo a partir das 1750 rpm. Nos trilhos mais exigentes ou nas subidas mais íngremes, o propulsor da família Blue dCi é sempre um óptimo aliado, ainda para mais ao ser explorado por uma transmissão manual de 6 velocidades com relações curtas, favorecendo essa tão importante desenvoltura quando circular sobre piso o mais irregular possível é o objectivo.

### BOM ROLADOR

Porém, a combinação de um motor Diesel com uma caixa de relações curtas, por muito benéfica que seja para uma proposta com estes objectivos, bem preparada para andar fora do alcatrão, traz consigo algumas desvantagens para quando dele não se sai, como seria de esperar. Isto porque ao arrancar, quase apetece fazê-lo sempre “em segunda” e quando chegamos aos 50 ou 60 km/h já passámos por quatro ou cinco “mudanças”. E em ritmos de autoestrada, já com a “sexta” engrenada, o ruído do motor a gasóleo é uma presença mais notória no habitáculo, até porque a rotação nunca cai tanto como seria expectável.

DUSTER





O motor ECO-G, com configuração de três cilindros, e mesmo quando está a “beber” GPL, soa sempre mais refinado do que este Diesel. Porém, o seu pulmão adicional e a destreza revelada ao enfrentar caminhos menos responsáveis é indiscutível.

Onde há também diferenças é no chassis, já que este 4x4 recorre a uma geometria mais elaborada no eixo traseiro, com suspensão independente. Uma vez que as utilizações e os percursos realizados neste ensaio foram bastante diferentes do contacto prévio que tive com este novo Duster, não posso adiantar que um é mais ou menos confortável do que o outro. Mas posso dizer que em ambos as sensações são muito idênticas, com uma suspensão de amortecimento mole que favorece um bom conforto de rolamento, bem como um comportamento dinâmico sempre são e seguro. Não precisa de ser nem mais

confortável, nem mais ágil. Precisa de cumprir nesses dois aspectos, e fá-lo bem, mas este 4WD precisa de revelar destreza quando o levamos para “as terras”. E mostrou.

#### 4x4 DESDE 23.100 €

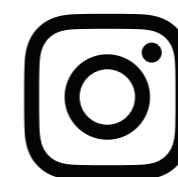
Nesse aspecto, não abusei. Não me considero suficiente experiente para me aventurar a trepar uma parede disfarçada de caminho na encosta de um monte, mas os pequenos desafios a que o submeti, estradas de terra e cascalho, algumas subidas bastante acidentadas e lombas que poderiam colocar em causa a sua altura livre ao solo, nunca deixaram o Duster desconfortável nem a pedir mais motor. Já eu fiquei impressionado com a facilidade que ele demonstrou nesses testes e, uma vez mais, com o espaço, equipamento e facilidade de condução do tremendamente bem-sucedido SUV da Dacia. Gostei, também, deste cada

vez mais raro contacto com um motor Diesel, chegando ao final do ensaio com uma média combinada de 4,9 l/100 km. Saudades disso. Quanto a preços desta versão 4x4, começam nos 23.100 € quando o Duster está associado ao nível de equipamento intermédio, Comfort. Já este Prestige tem um custo de 24.500 € ao qual é preciso adicionar 550 € pelo acesso e arranque mãos-livres, pelas tomadas USB traseiras e pela câmara Multiview. Se a tracção integral é essencial, então que não fiquem dúvidas. A fórmula Duster está lá toda, mas com capacidades bastante melhoradas ao nível do desempenho ao circular fora de estrada. O preço continua “canhão” e se o aventureiro Duster convida sempre a uma road trip, este vai mais longe, a terreno mais inóspito e inexplorado ao levar-te numa off road trip. X



### FICHA TÉCNICA

<b>Motor</b>	1,5, gasóleo
<b>Potência</b>	115 cv/3750 rpm
<b>Binário</b>	260 Nm/1750-2750 rpm
<b>Transmissão</b>	manual, 6 vel.
<b>Vel. máx.</b>	175 km/h
<b>0-100 km/h</b>	10,2 seg.
<b>Consumo</b>	4,9 l/100 km
<b>Preço final</b>	25.050 €



JÁ NOS SEGUIES NO  
INSTAGRAM?

**GARAGEM**



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

## ROVER 100

# O ESQUECIDO HERDEIRO DO MINI ORIGINAL

POR JOÃO ISAAC



O Rover 100 é mais um excelente exemplo de que os automóveis actuais estão exageradamente grandes. Até os mais pequenos estão grandes. Sim, já todos vimos o vídeo do crash test do Euro NCAP em que o pequeno 100 é reduzido a um 10, pelo que entendo que os utilitários mais actuais, indiscutivelmente mais seguros, sejam maiores e mais pesados. E agradeço por isso, claro. Mas tenho saudades de automóveis pequenos por fora e relativamente espaçosos por dentro. Mais ainda depois de ter conduzido um pequeno Rover 100, pequeno por fora e surpreendentemente folgado por dentro. Fiquei a gostar ainda mais de um modelo com o qual já simpatizava, mas que nunca tinha conduzido. Mas antes de relatar um pouco do que foi conduzi-lo, um pouco de contexto histórico é essencial.

### DO PROJECTO AR6 AO MAIS EM CONTA R6

Muitos consideram os novos Mini da era BMW – bons exemplos do que acima descrevi, um nome Mini, tal como o interior, mas um exterior mais para o Maxi – como os verdadeiros herdeiros da herança do Mini original, de Alec Issigonis. Gosto dos “novos” Mini, claro que sim. Gosto bastante, na verdade. E concordo que são uma bonita e fiel homenagem ao velhinho lançado em 1959. Mas o herdeiro esquecido, aquele irmão mais afastado que raramente aparece nos almoços de família, mal visto porque levou uma vida mais inconstante e despreocupada, mas que é, tanto como os outros irmãos, da família, esse é o Rover 100, o substituto do Metro de 1980 que por sua vez substituiu o Mini. O novo 100, lançado em 1990, manteve,

no entanto, a designação Metro no mercado britânico.

O Rover 100 esteve, porém, para ser um automóvel integralmente novo, o resultado do projecto AR6 iniciado em 1984, para ser lançado a par da nova família de motores K-Series, mas a instabilidade financeira e de confiança no seio da Austin Rover, sob constante pressão governamental para obtenção de lucros, obrigou a uma alteração de planos e a optar-se por uma solução que exigisse um menor investimento, baseada no, então, Metro actual. O caro e integralmente novo projecto AR6 seria, assim, encostado em 1987. O novo Metro – 100 nos mercados de exportação, relembro – equipado com os novos motores K-Series, teve assim luz verde, perdendo o “A” e recebendo a designação interna R6.

### MUDAR APENAS ONDE FOR ESSENCIAL

Mantendo a plataforma utilizada pelo Metro, o cofre do motor do novo Rover 100 teria de ser capaz de acomodar o novo motor K-Series, bem como a transmissão (de origem PSA), colocada a seu lado e não por baixo como no reformado motor A-Series. Ao nível da suspensão, ficou decidido melhorar o inovador sistema Hydragas interligando os elementos da suspensão dianteira e traseira, o mais recente desenvolvimento feito pelo seu inventor Alex Moulton e o caminho ideal para melhorar a oferta, mantendo os custos relativamente contidos, tal como exigido “pelo piso de cima”. As vias foram igualmente alargadas e o reposicionamento do eixo dianteiro permitiu ainda modificar ligeiramente a posição de condução, agora



mais confortável do que no primeiro Metro. Já perto do final da sua carreira, foi ainda alvo de uma actualização – perdendo a designação Metro no seu mercado doméstico – onde ganhou uma nova grelha e faróis redesenhados.

### O 111 SLI “GB”, NA COR CERTA

E foi exactamente um destes últimos Rover 100 que tive oportunidade de conduzir. Um 111 SLi, verde escuro e com “matrícula Great Britain”, embora nacional. Como disse mais acima, tenho saudades de automóveis verdadeiramente pequenos. Foi por isso um gosto estar ao volante de algo assim, tão compacto, fácil de guiar e de estacionar, mas que em momento algum me fez sentir apertado, a precisar de mais espaço. Aliás, a grande quantidade de vidro e os pilares finos transmitem mesmo uma sensação arejada e de liberdade que muitos modelos maiores simplesmente não conseguem igualar. E sendo pequeno é, obviamente, leve. E sendo leve, não precisa de um motor muito potente para ter aquela tão apreciada genica para andar na cidade.

O pequeno 1.1 litros de 60 cavalos e a caixa de 5 velocidades estão, assim, à altura dos ritmos praticados na cidade e nas voltinhas do dia-a-dia, revelando até uma agradável disponibilidade a baixa rotação que não esperava encontrar neste 111 que esteve durante vários anos esquecido, ao abandono. Foi, felizmente, salvo de um final triste e está aí para as curvas, com a suspensão Hydragas integralmente revista a mostrar que mesmo sendo uma tecnologia antiga, sabe também lidar com os buracos do século XXI, mantendo um nível de conforto muito bom, algo difícil de conseguir, ainda hoje, num automóvel pequeno e leve. É efectivamente uma pena que o desenvolvimento da suspensão Hydragas – Hydrolastic na sua primeira interpretação – não tenha prosseguido, pois provou a sua eficácia e o seu total potencial ficou, provavelmente, por explorar. E tal como o simples (depois de alguém se ter lembrado), mas eficaz conceito de suspensão de Alex Moulton, é igualmente uma pena que actualmente não possamos ter mais cidadãos como o Rover 100. Simples, também, mas com personalidade. Ah, e pequenos, exactamente como um cidadão deve ser. X



# GARAGEM



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

instagram - @garagem\_oficial

facebook - @agaragem.oficial

youtube - Garagem