

GARAGEM



KIA EV6 **GT LINE**

TESTE COMPLETO AO
MUITO AGUARDADO
ELÉCTRICO
DA KIA



EM TESTE

PEUGEOT E-208

100% ELÉCTRICO E O MAIS POTENTE DA GAMA

ENSAIOS

**CITROËN C4 1.2 155 SHINE PACK - HYUNDAI KAUAI 1.0 T-GDI N-LINE
JEEP COMPASS 1.3 TURBO DCT 80TH - SEAT ARONA 1.0 TSI 110DSG**

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 #10

4

CRÓNICAS

estarão os automóveis modernos a ficar demasiado potentes? Talvez, um pouco.

6

KIA EV6

conduzimos um dos automóveis com mais personalidade do momento. E um dos eléctricos mais mais aguardados

14

PEUGEOT E-208

o muito original Peugeot 208 regressou à Garagem, desta vez com coração 100% eléctrico

20

ENSAIOS

SEAT Arona 1.0 TSI, Hyundai Kauai 1.0 T-GDi, Citroën C4 1.2 Puretech e Jeep Compass 1.3 DCT. Testámos todos.



JOÃO ISAAC

SURSTRÖMMING, RADARES PARA PREVENIR E POTÊNCIA PARA ANDAR DEVAGAR



É impressão minha ou os automóveis estão a ficar demasiado potentes? É verdade que estão a ficar cada vez maiores e mais pesados. Ridiculamente grandes e pesados, na verdade, mas dizem-nos que é inevitável e que, como uma grande parte das inevitabilidades da vida, temos de aceitar e seguir caminho. Neste caso, em nome do ambiente, relembro, a bordo dos nossos monstruosos e poderosos veículos electrificados. Altos e largos, com jantes de 20 polegadas e todas as mordomias essenciais, tais como o assistente de estacionamento, tão eficiente quanto o VAR num qualquer jogo de futebol. É verdade que este excesso de potência não se aplica apenas aos modernos automóveis eléctricos, pois esta parece-me ser uma tendência transversal a todos os segmentos e tipos de automóvel. Até nos desportivos. É um exagero. É mesmo. Como fã de automóveis, gosto de potência, claro que sim. Gosto da emoção de conduzir um desportivo. Gosto do som, das vibrações, da rapidez. Via-me, claro, a ter um Porsche 911.

Mas não me via a ter um Bugatti Chiron, embora aprecie a sua existência. Gosto de potência com moderação, com responsabilidade. Algo utilizável. De que possa desfrutar. Traduzindo isto para números, gosto de algo com 200 ou 250 cavalos, qualquer coisa por aí. Um bocadito mais, vá. No entanto, é claro que se o veículo em questão pesar tanto como o Colosso de Rodes, não há milagres. Vai ser tão interessante conduzi-lo como fazer o desafio do Surströmming. Considero, por isso, que para as nossas necessidades básicas de mobilidade, seja ela eléctrica e “sustentável” ou térmica e “antiquada”, existe um valor de potência – que não sei bem qual é – que chega e sobra para as encomendas. Não sei qual é, mas desconfio...

Cá por casa nunca existiram automóveis potentes e não foi por isso que cheguei atrasado ao destino, quer como passageiro, quer como condutor. Cresci, conduzo e divirto-me com 60 cavalos debaixo do pé, garanto-vos. Porém, admito que ter potência disponível é importante. Dá-nos confiança

para realizar uma ultrapassagem em segurança e, de certa forma, reduzindo o esforço da mecânica, podemos até assumir que favorece, até certo ponto, os consumos. Com este discurso, até parece que não estou entusiasmado por conduzir o novo Hyundai i20N e o Cupra Formentor VZ5 ou, do lado da equipa silenciosa, por exemplo, o Audi RS e-Tron GT. É claro que estou. Mas a verdade é que é difícil usufruir das suas respectivas performances nas nossas estradas. Difícil, porque é proibido e irresponsável.

Não quero, com este discurso, dizer que sou incorruptível ou, por outro lado, defender excessos de velocidade na via pública, nada disso. Todos, ou quase todos, vá, o fazemos ou já fizemos. E mesmo que consigamos resistir “a puxar pelos cavalos” durante 99% do tempo em que estamos ao volante, vai ser no tempo restante, aqueles 10 segundos em que fazemos o gosto ao pé direito, que vamos passar por um Skoda Octavia cinzento “avariado” na berma e equipado com uma máquina fotográfica e uma lente capaz de captar os anéis de Saturno enquanto o condutor espera por um reboque que nunca vai chegar. Também por isto, por termos de fazer a 2ª circular a 49,99 km/h, numa zona de trânsito proibido a peões, famosa pelo

“pára e arranca” onde à hora de ponta não se queima pneu, só gasolina, embraiagem e tempo, não percebo como vamos utilizar a potência que nos querem vender. Deve ser por uma questão de prevenção.

É óbvio que quero que existam automóveis potentes. É óbvio que os quero continuar a conduzir. Mas se o pudesse fazer, compraria algo assim tão potente? Sinceramente já não sei. Porque sempre que conduzo algo “mais máquina” ou mais vistoso, estou sempre a olhar por cima do ombro, mesmo que naquele momento vá devagar. Porque não gosto de dar autógrafos na tampa da bagageira de um Toyota Avensis branco com autocolantes e pirilampos. Nunca o fiz, mas não me agrada a ideia. E ter potência que não se pode usar é quase a mesma coisa que ir a um restaurante pedir uma dose que inclui um bife que quase não cabe no prato. Na maior parte das vezes, paga-se para que uma grande parte do bife lá vá ficar no final da refeição. É desperdício. O mercado automóvel está cada vez mais potente, mas a potência é cada vez menos justificável. Muita potência ou potência moderada? Isso não sei, mas um bife de 250 gramas ou arenque fermentado? Caramba, essa é fácil, escolho a potência, todos os dias. **X**





KIA EV6 GT LINE

PERSONALIDADE DO ANO 2021

POR JOÃO ISAAC



Longe vão os tempos em que o design de uma grande parte dos modelos de automóveis coreanos me fazia olhar para baixo quando com eles me cruzava. O risco de me estampar, de testa, contra alguém em sentido contrário era grande. No entanto, temos assistido, nos últimos anos, a uma nova abordagem ao cliente europeu, com centros de design e desenvolvimento localizados na Europa, com modelos especificamente criados para o mercado do velho continente. E a verdade é que os resultados têm sido surpreendentes, com modelos que estão, sem dúvida alguma, bem conseguidos, com linhas que estão, também, em linha com o gosto do cliente europeu. Essa foi, felizmente, a aposta da KIA, símbolo que goza, actualmente, de uma boa imagem de marca em Portugal e que registou, inclusivamente, um dos maiores crescimentos em 2021 relativamente ao ano anterior, com uma subida de 62%.

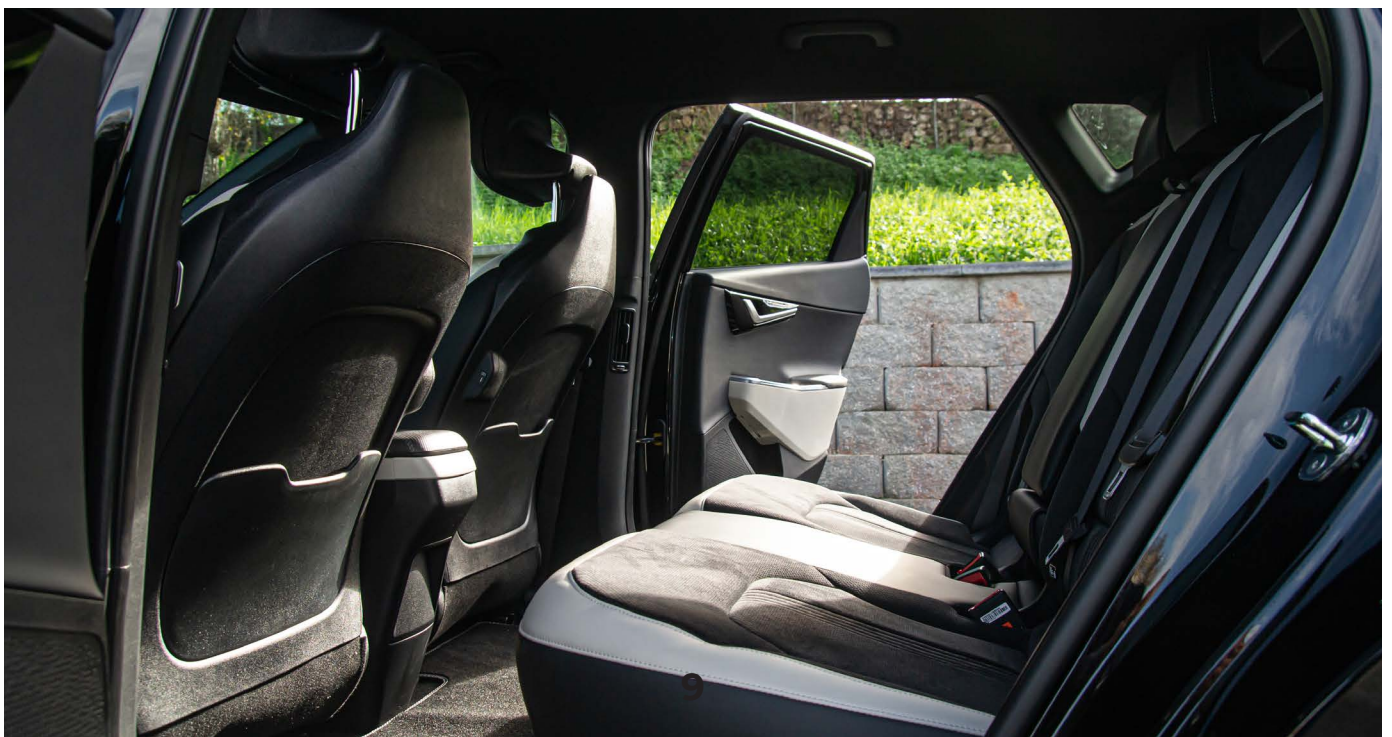
VISUAL QUE PODE NÃO SER PARA TODOS

Mas ao olhar para o novo e impressionante EV6 fico novamente dividido, indeciso sobre o que dele pensar a nível estético. Raramente concordei com a abordagem de algumas marcas de fazerem os seus 100% eléctricos totalmente diferentes dos restantes modelos, mas aqui nem é esse o problema. Aplaudo, até, o arrojo e a originalidade do EV6. É distinto e elegante, mas possante e até, de certos ângulos, desportivo. Mas por

outro lado não consigo deixar de olhar para o EV6 e não ver um regresso às origens. Não sei bem o que pensar, admito, e não sei bem a que tipo de cliente a KIA o aponta, uma vez que me parece ter um pouco de tudo na sua carroçaria. Mas o que tem, também, é dimensão. É grande, para não dizer enorme. São quase 4,7 metros de automóvel, mas que, curiosamente, não se fazem sentir assim tanto quando estamos ao volante. Nem os 1,9 metros de largura me assustaram ao conduzir em cidade.

Mas se o exterior impressiona, o que dizer do interior? Gostei, de imediato, da sensação geral de qualidade, com um tablier totalmente dominado pela digitalização com dois grandes painéis digitais integrados numa só moldura. O volante de dois raios, com botão de selecção do modo de condução, resulta igualmente bem e a original consola central, onde está colocado o botão de arranque, o comando rotativo da "transmissão" e o carregador sem fios para smartphones, esconde uma grande zona de arrumação por baixo. Os compartimentos das portas são forrados, uma solução pouco vista que denota a atenção ao pormenor colocada pela KIA no EV6. Gostei de ver. Atrás, o espaço livre é equivalente ao de um pequeno T1, e mesmo sem dispor de três passageiros para o testar, o EV6 deixa a ideia de que há largura suficiente para seis ombros. O túnel central nem sequer existe e os passageiros laterais, pelo menos





aqueles com estatura idêntica à minha e considerando, igualmente, a minha posição de condução ideal, contam com um palmo de distância livre para os joelhos e quatro ou cinco dedos até que a cabeça bata no forro do tejadilho. O acesso ao banco traseiro é também bastante fácil, pois as grandes portas abrem praticamente a 90 graus.

BOM CONSUMO

Voltando, novamente, à frente, o condutor tem ao seu dispor 229 cavalos de potência e 350 Nm de binário. São números bem ajustados ao grande e pesado EV6 que com a sua bateria de 77,4 kWh atinge quase duas toneladas de peso quando colocado na balança. Ainda assim, acelera de 0 a 100 km/h em 7,3 segundos, demonstrando, na prática, uma capacidade de aceleração bastante convincente. Quando a consumos, não me foi possível chegar à média combinada declarada de 16,5 kWh/100 km, mas não falhei por muito. Com o computador de bordo a mostrar uma média final de 17 kWh/100 km, seria de esperar uma autonomia total de cerca de 450 quilómetros. Ao volante, gostei da posição de condução, suficientemente alta para beneficiar a visibilidade – que só não é melhor devido ao desenho do retrovisor e da base do pilar A – sem nos colocar exageradamente altos. Quando a modos de condução, estão disponíveis três, Eco, Normal e Sport, bem como vários patamares de intensidade de travagem regenerativa seleccionáveis através das patilhas no

volante. No modo de maior regeneração, é possível conduzir o EV6 com recurso a apenas um pedal.

A suspensão faz quase sempre um bom trabalho a esconder o peso elevado do EV6. A sua dinâmica convence, chegando a mostrar uma agilidade que se imaginaria difícil se pensarmos nas suas dimensões. Mas digo “quase sempre” porque por vezes o peso mostra-se. Está lá e é, por isso, inevitável. Principalmente em vias com oscilações transversais regulares, em que o balanço entre ambos os eixos se faz notar mais, com a suspensão a tentar controlar os movimentos da carroçaria quando já lhe está a ser exigido um novo esforço por uma nova lombada ou depressão no asfalto. Nesses momentos, sente-se um pouco a rigidez do amortecimento que, como em todos os eléctricos com baterias de elevada capacidade, tenta reduzir os efeitos do seu peso superior. No entanto, não só o EV6 está longe de ser o único automóvel eléctrico em que tal acontece, como tal não representa um problema por se fazer sentir pontualmente.

O FUTURO JÁ DISPONÍVEL

O EV6 é, igualmente, uma montra tecnológica para a KIA. A plataforma E-GMP com arquitectura eléctrica apta para carregamentos ultrarrápidos é disso um bom exemplo, suportando cargas muito rápidas capazes de elevar a carga da bateria de 10 a 80% em apenas 18 minutos. Outro bom exemplo é tecnologia que, através de





câmaras e sensores, lhe permite estacionar sozinho, mesmo que estejamos fora do veículo. É impressionante e, ao mesmo tempo, algo “assustador” vermos o EV6 a mexer-se sozinho, com o lugar do condutor vazio. Mas a verdade é que acho difícil justificar a presença desta tecnologia, até porque das várias vezes que a testei, o EV6 nunca completou a tarefa na sua totalidade. Em sua defesa, faltou-me, várias vezes, a confiança para manter o botão da chave premido enquanto o via a passar perto dos carros da vizinhança. Mas mesmo quando estamos ao volante, o estacionamento pilotado é também gerido a partir de um botão na consola, sem a progressividade e o controlo necessários para nos dar confiança

ao usar a assistência. Uma tecnologia curiosa, sem dúvida alguma, mas, na minha opinião, pouco útil.

KIA EV6 DISPONÍVEL DESDE 43.950 €

A versão ensaiada parece-me ser a mais apelativa da gama. É certo que os 585 cavalos da versão GT farão as delícias dos amantes de acelerações fulminantes e os 170 cavalos e bateria de 58 kWh do Air “chegarão para as encomendas” de muitos condutores e famílias, mas este GT Line, proposto por 49.950 € – mais 6.000 € do que o Air – é, muito provavelmente, a escolha acertada. Tem um nível de potência adequado, a bateria de maior capacidade e uma lista de equipamento mais do que convincente.

Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt

FICHA TÉCNICA

Motor	eléctrico
Potência	229 cv/n.d. rpm
Binário	350 Nm/n.d. rpm
Transmissão	1 velocidade
Vel. máx.	185 km/h
0-100 km/h	7,3 seg.,
Consumo	17,0 kWh/100 km
Preço final	49.950 €

Não é por muito, bem sei, mas o preço ligeiramente abaixo da barreira psicológica dos 50.000 € pode, também, ajudar. Este EV6 GT Line é, efectivamente, “muito automóvel” para o que custa. E mesmo com as dúvidas que acima referi relativamente à sua estética, entre ele e o meio-irmão IONIQ 5 – que também já ensaiámos – prefiro, de longe, o KIA. Até porque é difícil encontrar outra proposta equivalente no mercado com tanta personalidade quanto o EV6. E mais do que equipamento ou performance, isso é o que falta, muitas vezes, à maior parte dos automóveis que conduzimos, uma personalidade distinta, tanta quanto é possível a um objecto ter. O meu ano de 2021 terminou ao volante do EV6 e o EV6 é a Personalidade do Ano. **X**



PEUGEOT E-208 GT

O MAIS POTENTE, RECHEADO E SILENCIOSO DOS 208

POR JOÃO ISAAC





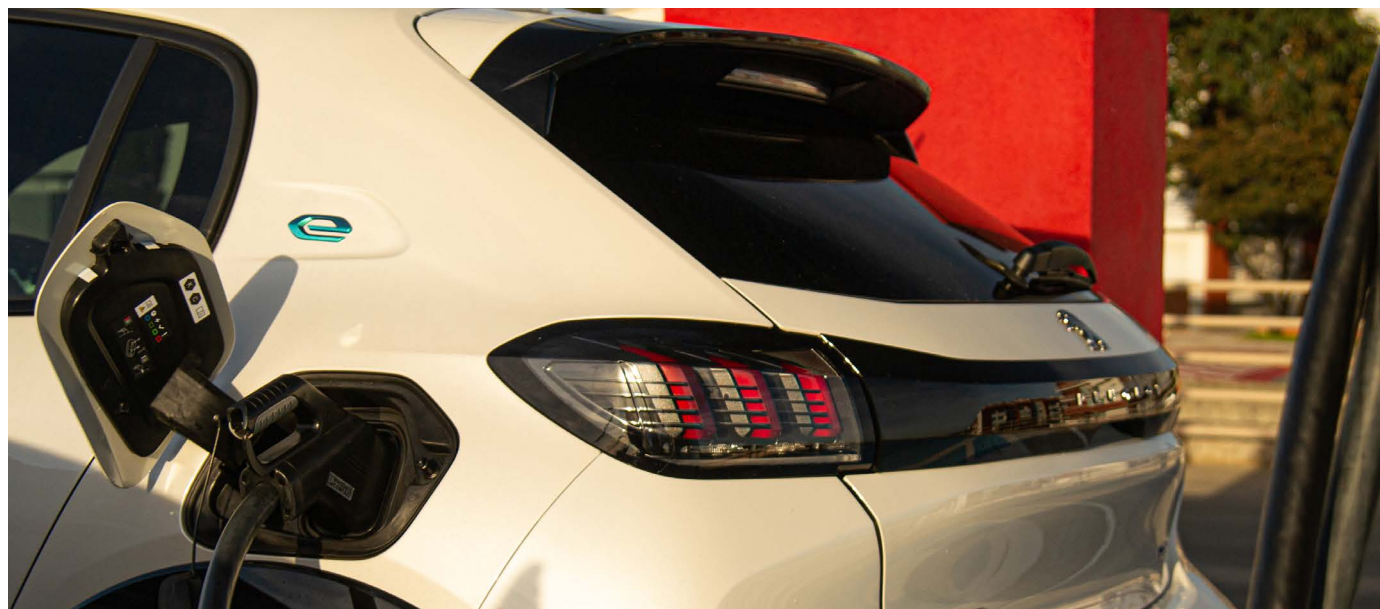
Começo por dizer que gosto do panorama revivalista em que actualmente vivemos no mundo automóvel. Não totalmente, e ainda bem, mas quase todas as marcas se têm inspirado no seu legado, nos seus modelos históricos, para criar novos e assim cativar os seus clientes, apelando às memórias ou a ligações especiais com alguns nomes das suas respectivas gamas passadas. A Peugeot não aplicou na segunda geração do seu 208 a mesma fórmula utilizada pelos italianos no FIAT 500 ou pelos japoneses no Honda e, mas o vidro lateral traseiro e o terceiro pilar do 208 foram assim concebidos para que pessoas como eu vejam nele o 205. Eu vi, garantidamente, até ao olhar por cima do ombro direito, enquanto o conduzi. Esteticamente, o 208 é, na minha opinião, um dos utilitários mais bem conseguidos do segmento. E sim, ver nele alguns elementos do 205, tem nisso influência. Gosto igualmente do facto de ser idêntico a qualquer outro 208, mesmo tratando-se da versão eléctrica, distinguida apenas pelos símbolos de tom azulado.

MELHOR À FRENTE, ONDE INTERESSA

Já o habitáculo, por outro lado, nada tem a ver com o do 205, muito por culpa do i-cockpit e da inerente digitalização. Sempre estranhei a combinação do volante pequeno e do painel de instrumentos acima deste, mas a verdade é que penso cada vez menos nisso quando conduzo um Peugeot. Agradam-me as sensações que o pequeno volante transmite e gosto do visual de modernidade e qualidade que o tablier e o restante habitáculo transmitem, mesmo que nas portas e noutros locais mais fora do alcance existam plásticos rijos, como é hábito

no segmento. Quem viaja lá atrás pode não ficar tão impressionado, não só porque o espaço é apenas o suficiente, mas também porque o acesso deixa algo a desejar, com uma abertura de porta algo reduzida. No entanto, agradou-me o desenho do banco, pois é possível ali viajar bem encaixado, com suporte adequado para as pernas.

Quer este e-208, quer o seu irmão crossover e-2008, uma dupla muito bem-sucedida no mercado dos eléctricos, foram recentemente alvo de melhoramentos que vieram beneficiar a sua eficiência. Assim, este e-208 vai agora a jogo com uma autonomia declarada de 362 quilómetros, mais 22 quilómetros do que anteriormente. No entanto, como seria de esperar, na prática, os números revelaram-se um pouco diferentes. Neste ensaio, com a média final combinada de 16,4 kWh/100 km, um consumo energético ligeiramente superior ao declarado, a autonomia total ficar-se-ia por cerca de 300 quilómetros. Apesar de achar que há ainda margem para melhorar, não há como negar que o número “300” transmite já alguma confiança, mesmo para aqueles que, como eu, ainda ficam um pouco ansiosos quando veem a autonomia esgotar-se. É tudo uma questão de treino mental, parece-me. E quanto a carregamento, necessitei apenas de o fazer uma vez, recorrendo a um posto com 50 kW de potência disponível num supermercado. Ao fim de 12 minutos, o computador de bordo do e-208 indicava um ganho de 92 quilómetros de autonomia, valor suficiente para as minhas necessidades imediatas e que podia ter recuperado enquanto fazia umas compras em vez de ter ficado a olhar para o telemóvel a ver carros em segunda mão.





MAIS PESADO, MAS MAIS POTENTE

Com 136 cavalos – e 260 Nm de binário – disponíveis debaixo do pé, esta versão eléctrica do 208 é a mais potente que podes comprar. Não é, nem quer ser um desportivo, mas a disponibilidade imediata do motor do e-208, a posição de condução focada e o acima referido volante compacto, combinam-se para oferecer momentos divertidos de condução. E isto porque o 208 eléctrico, apesar do peso elevado – cerca de 1500 kg – mantém-se ágil e dinamicamente competente. E consegue-o, quase sempre, sem transmitir uma excessiva dureza da suspensão, revelando um bom equilíbrio e afinação do amortecimento. Do ponto de vista da condução, há, no entanto, um ponto que merece ser melhorado, a sensação transmitida pelo pedal de travão, parecendo-me, por vezes, pouco progressiva na transição entre travagem regenerativa e hidráulica.

VENDE BEM E PERCEBE-SE PORQUÊ

Gosto do 208 e gostei do e-208. Acho-o incrivelmente bem nascido do ponto de vista estético e aprovo a abordagem “semi-premium” da Peugeot, ainda mais notória neste topo de gama GT. Acho igualmente uma boa aposta que o e-208 facilmente se confunda com um 208 com motor de combustão, bem como que esta versão eléctrica esteja disponível em todos os níveis de equipamento da gama, sendo que este “meu” GT, com alguns opcionais, é proposto por 33.430 €. Gosto da sua condução e gostei da forma rápida como “ganhei” quase 100 quilómetros de autonomia. Mas não gostei de ficar trancado no parque de estacionamento do supermercado depois de fazer o carregamento e ainda menos gostei de, no dia anterior, ter chegado ao 208 e ter encontrado o pára-choques raspado. A mobilidade eléctrica é, cada vez mais, para todos nós. Infelizmente, o mesmo não pode ser dito do sentido de responsabilidade e cidadania de quem anda na estrada. Mas isso fica para outra ocasião. Mesmo raspado, o 208 é lindíssimo. Eu acho. **X**

Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt



FICHA TÉCNICA

Motor	eléctrico
Potência	136 cv/n.d. rpm
Binário	260 Nm/n.d. rpm
Transmissão	1 velocidade
Vel. máx.	150 km/h
0-100 km/h	8,3 seg.
Consumo	16,4 kWh/100 km
Preço final	33.430 €



SEAT ARONA 1.0 TSI 110 DSG

O PREFERIDO DOS “NUESTROS HERMANOS”

POR JOÃO ISAAC





Por cá pode até não liderar o seu segmento, mas em Espanha, a sua terra natal, o SEAT Arona não só liderou as vendas entre os modelos do segmento B, como foi o automóvel mais vendido durante o ano de 2021. No entanto, o segredo do seu sucesso junto dos “nuestros hermanos” está longe de ser apenas justificado pelo carinho que nutrem pela marca da sua pátria. Isto porque já reconhecíamos no Arona inúmeros argumentos, recentemente melhorados na actualização que a SEAT lhe implementou, a par do que fez com o seu meio-irmão Ibiza. A comparação é, aliás, inevitável. O Arona é, no fundo, ou melhor, “no alto”, um Ibiza. O desenho da carroçaria é ligeiramente diferente, claro, assumindo a tão valorizada postura de um moderno crossover urbano e tudo se passa a alguns centímetros mais acima relativamente à estrada, mas a experiência é em tudo idêntica àquela transmitida pelo Ibiza. E isso é bom. Muito bom, na verdade.

BOA POSIÇÃO DE CONDUÇÃO

A posição de condução, para quem assim a prefere, mais lá por cima, sai claramente beneficiada relativamente ao Ibiza. E também o pilar A de desenho muito fino, bem como a posição recuada do retrovisor exterior, contribuem para a boa visibilidade dianteira. Como é hábito nos modelos do grupo Volkswagen, encontrar a posição de condução ideal não demora mais do que meia dúzia de segundos, graças, principalmente, à amplitude

de regulações do banco e do volante.

Mas a maior novidade neste actualizado Arona é, sem dúvida, a evolução sentida ao nível dos materiais empregues. Sim, como é habitual no segmento, é ainda grande a aplicação de materiais rijos, mas o topo do tablier é agora construído num plástico bem mais suave, transmitindo uma maior sensação de qualidade, visual e ao toque. O sistema de infotainment é totalmente novo e o ecrã táctil foi reposicionado, surgindo no topo do tablier, em posição de destaque. Tal como no Ibiza, as novas saídas de ar da ventilação podem ser iluminadas, criando um ambiente acolhedor durante a condução nocturna. Os controlos da climatização estão, felizmente, fora do infotainment, contando com consola e botões físicos dedicados. É assim mesmo.

MUITO EQUIPAMENTO NESTE XPERIENCE

Gostei do recheio de equipamento da unidade ensaiada, de nível Xperience, e dele é impossível não destacar os bancos dianteiros aquecidos, principalmente quando me passei de Arona e vi o indicador de temperatura marcar pouco mais de zero graus. Atrás não há bancos aquecidos, mas há espaço livre para pernas e cabeça que chega a surpreender, principalmente se considerarmos o segmento em que o Arona encaixa. Ao meio, apesar do relativo conforto do assento, será difícil colocar um terceiro passageiro. Menos bom, ou menos agradável ao ouvido, é o bater das portas traseiras ao fechá-las, algo que a SEAT





FICHA TÉCNICA

Motor	1.0, gasolina
Potência	110 cv/5000 rpm
Binário	200 Nm/2000-3000 rpm
Transmissão	auto. dup. emb., 7 vel.
Vel. máx.	190 km/h
0-100 km/h	10,1 seg.
Consumo	7,5 lt/100 km
Preço final	31.747 €

Artigo e galeria completa em
www.agaragem.pt



deve corrigir nos seus próximos modelos utilitários, uma vez que também o Ibiza sofre do mesmo problema.

O motor 1.0 TSI é, na minha opinião, um dos melhores entre os pequenos três cilindros a gasolina do mercado. Enérgico, suave e poupado, surge neste Arona na sua versão de 110 cavalos associado à transmissão DSG, embora nesta unidade não estivessem disponíveis patilhas no volante. As sensações foram em tudo idênticas às acima mencionadas e sentidas em ensaios anteriores com este motor, mas o consumo final de 7,5 l/100 km ficou ligeiramente acima do esperado. Não desilude, mas esperava terminar este ensaio com uma média final de algumas décimas abaixo.

EXCELENTE DINÂMICA

O que não desiludiu – a quem aprecia – e que, igualmente, não me surpreendeu, foi o comportamento dinâmico. Entendo que o típico cliente de um crossover de segmento B procure, essencialmente, conforto, mas o Arona, longe de ser desconfortável, revela uma agilidade de movimentos que muitos podem não esperar encontrar numa proposta como esta. Na estrada certa, com as devidas condições, chega até a ser divertido. Não se entrega com a mesma dedicação, nem transmite as mesmas sensações de um Ford Puma, mas não anda longe. E tal como esse seu rival, revela um bom controlo da carroçaria e um maior dinamismo à custa de alguma dureza da suspensão que poderá não agradar a condutores mais tranquilos. As jantes de 18 polegadas com pneus de baixo perfil têm também alguma responsabilidade nesse aspecto.

Está assim explicado o porquê do sucesso caseiro do Arona não ficar apenas a dever-se a patriotismo dos espanhóis, mas sim a um conjunto de argumentos que fazem dele uma das melhores propostas entre os crossovers de segmento B. Ainda assim, o que eu gostava mesmo era de conduzir um Arona – ou qualquer outro modelo de segmento B – numa versão menos equipada, aquelas que são, quase sempre, as mais interessantes da gama e que quase nunca estão disponíveis para ensaio. Diria que, no caso do Arona, a versão mais interessante custa bastante menos do que os mais de 30.000 € pedidos por esta apetrechada unidade Xperience cheia de extras. O ideal é um Arona Style, com motor TSI de 95 cavalos e jantes de 16 polegadas. A sério, confiem. **X**





HYUNDAI KAUAI N-LINE 1.0 T-GDI

GASOLINA E MANUAL. AINDA VALERÁ A PENA?

POR RAFAEL ARAGÃO





P AJ57CO

Estivemos novamente com o SUV compacto da Hyundai, o Kauai, na versão N-Line a gasolina com caixa manual. Por um preço de 25.000€ será que ainda valerá a pena? Foi o que tentámos perceber.

Este teste não será exaustivo – creio que nenhum dos meus o é – mas, antes, uma espécie de apanhado de “prós e contras” que te poderão ajudar na altura de decidir, caso estejas interessado num Hyundai Kauai. Actualmente, só tens à tua disposição, novo, a sair do stand, esta versão a gasolina, de 1 litro, turbo, com 120 cavalos, a versão 100% eléctrica ou a híbrida. Quer dizer, haverá, certamente, algum stock nos concessionários de outras versões, mas configuráveis no site, só tens estas.

O QUE SIGNIFICA ISSO?

Basicamente, que se estás à procura de um carro a gasóleo, novo, tens a tarefa facilitada. Procura noutro lugar. Agora, se quiseres um carro eficiente e um pouco mais amigo do ambiente, tens a alternativa híbrida, que testámos aqui, ou a 100% eléctrica. Ambas bastante mais caras que a versão a gasolina. E isto leva-nos à próxima questão.

O preço. É sempre um factor muito importante na decisão de compra e os 25.000€ desta versão N-Line do Kauai talvez não valham a pena. Digo isto, porque não noto que se ganhe alguma coisa que justifique os quase 4 mil euros de diferença entre a versão N-Line e base ou os 1.500€ de diferença para a versão mais equipada. Os sistemas de segurança são praticamente os mesmos, as jantes também são de 18 polegadas e fica, apenas, a faltar o ecrã central de maiores dimensões, os ajustes dos bancos, os espelhos laterais eléctricos e mais uma ou outra coisa deste tipo.

Ou seja, o Hyundai Kauai normal é bastante bom para o preço que custa e para o que se propõe. Esta versão N-Line é mais para os que querem uma estética exterior mais arrojada e a fazer lembrar o verdadeiro N. Se isto não te faz falta, então a decisão é simples: escolhe uma versão normal, mais barata e igualmente boa. O motor é o mesmo.

Artigo e galeria completa em
www.agaragem.pt





PRÓS E CONTRAS

Sim, acho a versão N-Line mais bonita, mais apelativa e tal. Mas em última análise, a qualidade dos materiais e a construção são os mesmos. Pelo diferencial de preço, era de esperar uma melhoria da qualidade, coisa que não acontece. Disse, e continuo a dizer, que o Hyundai Kauai é um dos mais fixes SUV compactos do mercado. Tem a estética, o conforto e o equipamento para ser uma escolha acertada.

Esta versão N-Line, tem a seu favor o pacote estético mais “desportivo”, tanto no exterior como no interior, bastante equipamento e o factor “exclusividade”. Contra, tem o facto de só ter isto. Pedia um pouco mais de qualidade nos materiais. Quando experimentei o i30 N-Line fiquei com a impressão de que, pelo incremento de preço, recebíamos, efectivamente, um carro melhor. Não ao nível do motor (esta versão mais recente não tinha o 1.4 litros, turbo, com 140 cavalos que a Hyundai já não tem por cá) mas a qualidade estava no ponto para o preço proposto. Para este Kauai, é pena que não se sinta isso.

O Kauai é prático e uma ótima solução de compromisso entre mais espaço e um carro que não é grande. Mas fico com a sensação final de que uma versão normal, mais barata, é igualmente boa e uma melhor opção. O motor, apesar de pequeno, é algo exigente e bebe um pouco. Em cidade, consumos na ordem dos 8 litros/100 km. Fora dela, podes contar com algo na ordem dos 6,5. A condução é boa, segura e dá-nos uma sensação de controlo. Pena que o símbolo N-Line não traga um pouco mais de potência. O preço de campanha de financiamento é de 23.250€. **X**

FICHA TÉCNICA

Motor	1.0, gasolina
Potência	120 cv/6000 rpm
Binário	172 Nm/1500-4000 rpm
Transmissão	manual de 6 velocidades
Vel. máx.	181 km/h
0-100 km/h	11,5 seg.
Consumo	8,0 lt/100 km
Preço final	23.250 €





TESTE **G**



CITROËN C4 1.2 PURETECH 155

**DIREITO À
DIFERENÇA.
E À POTÊNCIA?**

POR JOÃO ISAAC



AI290M

Gosto de automóveis diferentes. Gosto de saber que ainda há marcas que “arriscam” e tentam, através dos seus automóveis, destacar-se das linhas por vezes demasiado conservadoras e enfadonhas dos modelos rivais. Mas se há pessoa que prefere conservadorismo a uma exagerada e excessiva irreverência, essa pessoa sou eu, também. Dei-me ao trabalho de fazer esta introdução para justificar o porquê de gostar muito da Citroën e, quase sempre, das suas criações. Porque goste-se ou não, a Citroën faz diferente. E sempre fez. O novo C4 é disso um grande exemplo. Irreverente e, aos meus olhos, na dose certa.

NO MEIO ESTÁ A VIRTUDE. CONFIRMO

Este é o meu segundo ensaio à mais recente geração do C4 e para este reencontro escolhi a versão mais potente da gama, com o “mesmo” motor 1.2 Puretech do primeiro C4 que guiei, mas com 155 cavalos em vez de 130. Este “anda mais”, não tenho dúvidas disso. Mas justificar-se-á pagar mais 2.000 € para ter um automóvel familiar, assumidamente focado no conforto, com mais 25 cavalos e 10 Nm? Considerando o quão bem o C4 “se mexe” com 130 cavalos, não me parece que se justifique. Os 155 cavalos retiram quase 1 segundo no sprint de 0 a 100 km/h, mas o consumo combinado foi, como seria de esperar, ligeiramente superior. Devolvi este “A129OM” à Citroën com uma média de 7,5 l/100 km, mais meio litro “aos cem” do que a versão de 130 cavalos. Abaixo, existe ainda uma versão de 100 cavalos, mas “não me parece”.

A caixa automática de 8 velocidades continua a ser um dos destaques da experiência de condução do C4, explorando bem a boa disponibilidade do pequeno motor e casando na perfeição com o estilo de condução mais relaxado a que o C4 convida. A suspensão branda, ao melhor estilo Citroën, faz maravilhas ao absorver as baixas frequências das ondulações frequentemente presentes nas vias rápidas e autoestradas, fazendo do C4 um soberbo rolador. Já nas mais esburacadas estradas urbanas, embora o conforto esteja igualmente em bom plano, os argumentos da suspensão “mágica” Citroën não me pareceram tão notórios. Mas verdade seja dita, há estradas tão más que nem de Citroën se pode esperar um milagre.

CONFORTO. SEMPRE O CONFORTO

Aumentando-se o ritmo, e apesar da suavidade do amortecimento, os movimentos da carroçaria são até bastante bem controlados, sendo que o primeiro elemento do C4 a dar sinais de desconforto são os pneus Michelin e-Primacy, levando a frente a alargar a trajectória se puxarmos pelos 155 cavalos nesses momentos. Não se pense por isso que o C4 não gosta de curvas, gosta sim de as fazer como se exige a um Citroën, a ritmos calmos e moderados, para desfrutar do conforto, impressão para a qual também contribuem os bons bancos, nesta unidade, com função de aquecimento para os passageiros da frente e, inclusivamente, com massagens para o condutor. Que luxo. A bordo, é também importante destacar





a presença de comandos convencionais para a climatização. Só por isso, o C4 é um vencedor. Ainda no que diz respeito a equipamento, não falta este Shine Pack, topo de gama, por exemplo, o carregador sem fios para smartphones, um óptimo sistema de som, a iluminação LED com assistente de máximos, o acesso e arranque mãos-livres, o alerta de ângulo morto, as jantes de 18 polegadas e o tecto panorâmico. O painel de instrumentos é totalmente digital e embora disponha de toda a informação que se espera encontrar, podia ser ligeiramente maior. Não só facilitava a leitura, como preenchia melhor aquela zona do tablier, onde predominam plásticos agradáveis



ao toque. Relativamente a materiais, não gostei do acabamento do forro do tejadilho, revelando algumas pregas nas zonas mais irregulares. A rever. O espaço no banco de trás convence e a bagageira está, também, à altura do que seria de esperar numa proposta destas dimensões.

POTENTE, SIM, MAS MUITO FÁCIL DE CONDUZIR

Apesar de se tratar da versão mais potente da gama – mais até do que a versão eléctrica, com 136 cavalos – este

C4 mantém a característica que mais valorizo numa proposta deste género: ser fácil de conduzir. Para isso contribui a disponibilidade do motor, a entrega linear da potência, a suavidade da caixa de velocidades (com patilhas no volante), bem como um amortecimento assumidamente orientado para o conforto e uma grande disponibilidade de equipamento. Por outro lado, a barra traseira que interrompe a visibilidade no retrovisor, é algo a que é necessário criar hábito quando estamos ao volante. É o preço a pagar pelo estilo



exterior da carroçaria.

Mas e o preço a pagar por este C4? Os cerca de 31.440 € que a Citroën pede por ele? São justos? Diria que sim, considerando o recheio e a motorização em causa. Mas como acima referi, justificar-se-á o investimento superior? Diria que não. O C4 com motor de 130 cavalos é todo o C4 de que precisas, pelo menos a nível de motor. E se prescindires de uma oferta de topo a nível de equipamento, podes sempre optar pelo nível de equipamento Shine, ainda recheado, e o preço final já se fica por uns

bem mais simpáticos 28.000 euros. Direito à diferença? Tem de certeza e exerce-o. E direito à potência? Também o tem, mas deste pode prescindir. Eu, pelo menos, prescindo. Do design diferenciador, sou fã, assumo. **X**

Artigo e galeria completa
em www.agaragem.pt

FICHA TÉCNICA

Motor	1.2, gasolina
Potência	155 cv/5500 rpm
Binário	240 Nm/1750 rpm
Transmissão	automática de 8 vel.
Vel. máx.	208 km/h
0-100 km/h	8,5 seg.
Consumo	7,5 l/100 km
Preço final	31.440 €



JEEP COMPASS 1.3 DCT 80TH

FAZ ANOS E ESTÁ MELHOR

POR RAFAEL ARAGÃO





O novo Jeep Compass está melhor e esta edição especial dos 80 anos da marca traz muita exclusividade. Um motor a gasolina, turbo, e um preço ao nível da concorrência.

Uma marca como a Jeep – que praticamente cunhou o termo “jeep” antes de usarmos o mais comum SUV – merece respeito. Mais, ainda, por se ter aguentado durante mais de 80 anos quando muitas outras vão ficando pelo caminho. Se tivermos em conta, então, que o seu modelo mais conhecido, o Wrangler, custa a partir de 74.000€, mais respeito, ainda, merece.

MAS OS TEMPOS SÃO OUTROS

E não podemos depender de um carro muito bom para o serviço, mas muito caro. Temos de ter alternativas. E a Jeep tem-no feito. O Renegade, de entrada de gama (que já testámos [aqui](#)), disponibiliza um bom compromisso entre deslocação urbana e fora de estrada e o Compass, mais focado na vertente familiar e utilitária sem a parte do fora de estrada. É o Jeep mais focado em concorrer no mercado. Para isso, tem alguns argumentos a favor. Também tem as suas falhas, claro. Analisemos.

UNS POSITIVOS

Se procuras um carro com estilo e exclusividade este Compass é uma boa opção. Custa 37.800€ (com versões a começar nos 29.000€) e ao nível do equipamento tens um visual exclusivo, com pintura mate, jantes exclusivas de 18 polegadas em preto, sistema de infoentretenimento de 10 polegadas bastante rápido, Apple CarPlay e Android Auto, carregador telemóvel wireless, câmara traseira e sensores de estacionamento

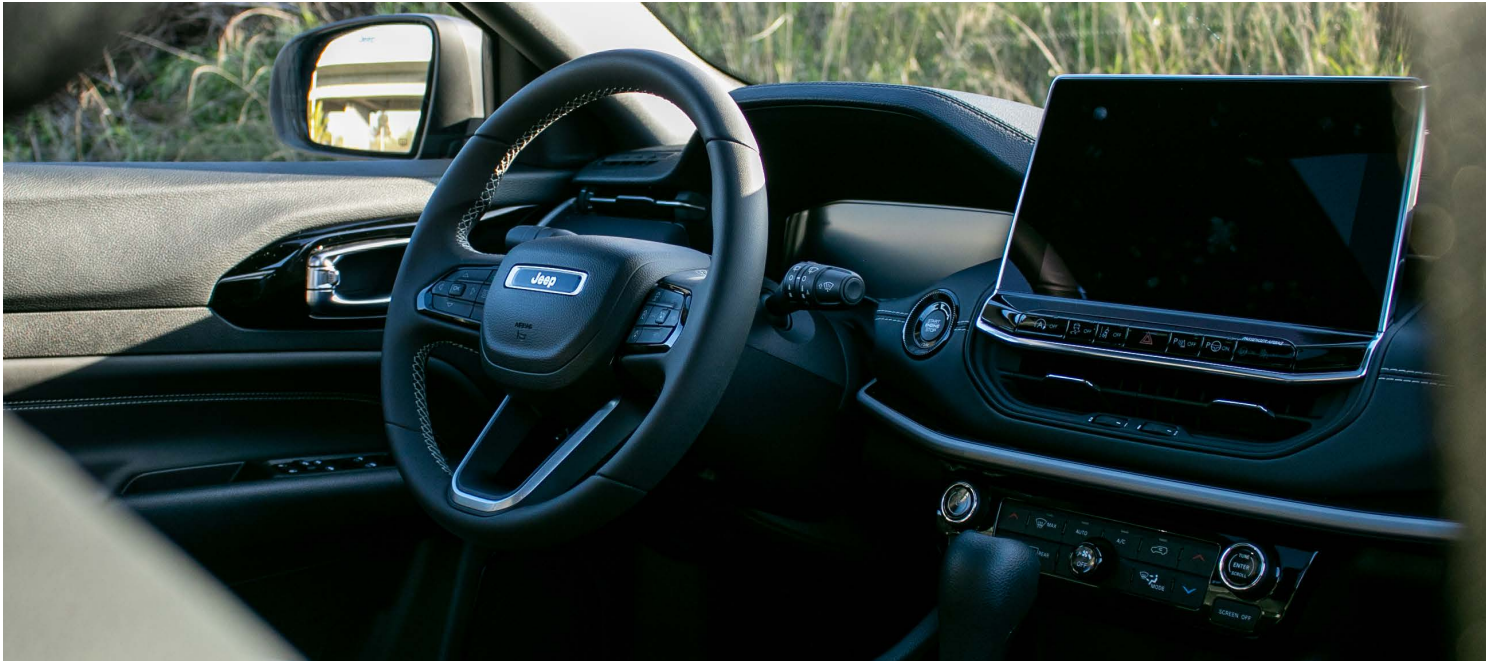
à frente e atrás, vários sistemas de segurança, entre outros. Por mais 650€ podes ter os bancos e volante aquecidos, bem como o líquido do limpa pára-brisas. Por mais 1.800€ podes ter, também, bancos eléctricos, com memória e por mais 1.800€ uma câmara 360 graus e portão da bagageira automático e assistentes de ângulos mortos. Isto tudo é positivo, mas tem um custo. O carro que testei tinha todos os extras e, pessoalmente, não achei que ganhava mais por isso. Os bancos e volante aquecidos, sim, mas como já vem de origem com câmara traseira e sensores e um bom infoentretenimento, não sinto que seja necessário os restantes packs.

Não creio, também, que a edição de aniversário dê muito mais do que uma estética quasi militar e uma certa exclusividade. Se analisarmos, apenas, o motor 1.3 litros a gasolina, turbo, com 150 cavalos e caixa automática DCT, uma versão mais barata seria a opção mais inteligente. Uma Longitude, com quase o mesmo equipamento base, custa quase menos 4.000€, ficando-se pelos 35.000€. Esta é a opção certa. É a menos exclusiva, mas mais barata.

E UNS NEGATIVOS

Gostei deste novo Compass. Mesmo. Está mais moderno, especialmente no interior, onde já acusava a idade. Boa posição de condução, mas um volante excessivamente grosso e grande. Bom design interior, embora com uma montagem um pouco fraca para o segmento. Poderá ter sido da unidade de teste, mas ouvia-se alguns barulhos dos plásticos, indicativos de uma montagem aquém do que devia.





Talvez a rigidez torcional não seja a melhor, daí os materiais rangerem um pouco quando o carro passava num buraco ou lomba. Afinal de contas, o Compass não é para andar fora de estrada. Mas devia estar um pouco mais bem montado. Este é o seu ponto negativo. A consola e as portas deviam estar melhores. Mas, mesmo assim, gostei. Andar de Jeep, no nosso imaginário (pelo menos no meu) significa, efectivamente, andar de jeep. O conforto é bom, com bancos bem acolchoados, uma posição de condução à la SUV e boa visibilidade. A utilização do

infoentretenimento é muito boa. O sistema responde rápido e, apesar de ter menus ligeiramente complicados, utiliza-se muito bem.

O MOTOR

Neste campo, a coisa é relativa. Cada vez mais se reduz o Diesel e se privilegia a gasolina e o híbrido. A Jeep tem – e bem – uma versão híbrida plug-in nos seus modelos todos. Mais caros, naturalmente, mas tem essa opção para quem a procura. Para quem quer este motor a gasolina, pode esperar consumos na ordem



dos 8 litros/100 km em ciclo urbano. A caixa automática DCT é boa de utilizar mas é algo hesitante em algumas situações. A condução parece leve demais para mim, mas para alguns clientes isso é um ponto positivo. Nota-se que tem uma orientação mais urbana do que os outros modelos da marca.

Concluindo, acho que ficas mais bem servido com a tal versão Longitude, bem equipada, com o mesmo motor e bastante mais barata. Se, no entanto, procuras exclusividade e um visual mais arrojado, então esta versão aniversário é uma opção. **X**

FICHA TÉCNICA

Motor	1.3, gasolina
Potência	150 cv/5500 rpm
Binário	270 Nm/1560 rpm
Transmissão	auto., dup. emb., 6 vel.
Vel. máx.	200 km/h
0-100 km/h	9,2 seg.
Consumo	8,0 l/100 km
Preço final	38.454 €

Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt



GARAGEM



www.agaragem.pt

instagram - @garagem_oficial

facebook - @agaragem.oficial

youtube - Garagem