

GARAGEM



HYUNDAI I20 N

A RECEITA DO I30 N, EM DOSE MAIS PEQUENA



NESTA EDIÇÃO

APRESENTAÇÃO VOLKSWAGEN TAIGO
GAMA MAZDA 2022
PEUGEOT 308 HYBRID 225

ENSAIOS

CITROËN C3 AIRCROSS 1.5 BLUEHDI - CITROËN E-BERLINGO
TOYOTA YARIS CROSS - VOLKSWAGEN T-ROC R

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 #11

4

CRÓNICAS

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

6

APRESENTAÇÃO

fomos conhecer ao novo Volkswagen Taigo e a nova gama da Mazda para 2022

10

HYUNDAI I20N

conduzimos um dos hot hatch mais aguardados do mercado

18

PEUGEOT 308

ao volante da nova geração do best seller equipado com motor Hybrid 225

26

ENSAIOS





JOÃO ISAAC

SE O PREÇO É NEGOCIÁVEL, É PARA NEGOCIAR



Há cerca de 3 anos decidi trocar de carro. O meu Ibiza TDI de motor indestrutível começou a acusar o peso da idade, pois quase 20 anos e 385 mil quilómetros passam também por outros componentes que não necessariamente os da mecânica. E uma vez que os quase 40 mil quilómetros que fazia por ano iam passar a ser apenas uns 5 mil, achei que estava na altura de concretizar um desejo antigo de comprar um Alfa Romeo a gasolina. Coloquei, por isso, o SEAT à venda e concretizei a compra do meu actual Giulietta 1.4 TB. E depois de alguns de alguns percalços iniciais, motivados por um vendedor pouco sério, a experiência Alfa Romeo tem sido tudo aquilo que esperava. O design que sempre admirei, um motor refinado e possante, sem ser desportivo e demasiado guloso e, algo que valorizo muito, um comportamento dinâmico seguro e envolvente.

Porém, voltei a tomar a difícil decisão de me desfazer de um automóvel com o qual tentei não criar uma ligação emocional demasiado grande. Quando o comprei, assumi esse compromisso e falhei redondamente. Crio memórias e apego-me demasiado às coisas, principalmente aos meus carros. Mas a verdade é que as circunstâncias actuais levaram-me a esta decisão. Uma pandemia que a todos afectou, a possibilidade de um

teletrabalho em várias frentes, bem como as várias oportunidades de conduzir as mais recentes novidades do mercado, significam que o “Alfa” passa mais tempo parado na rua, sujeito aos cumprimentos das portas dos carros dos meus vizinhos, do que a serpentear à noite por entre as curvas da Serra de Sintra onde tanto gosto de o levar. Está a custar-me vê-lo tanta vez estacionado, à porta de casa ou num qualquer parque onde o “abandono” quando vou levantar um carro de teste ou durante as viagens pontuais ao bar ou supermercado. Preciso e quero ter um carro meu, isso é essencial, mas ter este, neste momento, é mal empregue. Preciso, apenas, do chamado “chaço”, “charuto”, “bolinhas”. Preciso de um carro e não necessariamente de um automóvel.

Dois longos parágrafos para introduzir o que tem sido uma experiência de venda, no mínimo, curiosa. Isto porque não tenho muita experiência em compra e venda de carros, bem como por me considerar um péssimo comercial. Conheço e gosto muito do meu automóvel, sei, por isso, “vendê-lo”. Mas para negociar, reconheço as minhas fragilidades. No entanto, ao ter o meu carro anunciado com preço negociável, significa que tenho uma pequena margem com a qual posso “jogar” consoante as propostas que me fazem.

Não retiro, nem quero retirar, qualquer gozo deste jogo comercial, desta negociação. O meu único objectivo é tentar perder o menos de dinheiro possível, permitindo que, do lado de lá, o potencial comprador possa ir subindo até que se atinja um valor mínimo abaixo do qual não quero descer. Um não quer perder, o outro não quer gastar. É assim mesmo. Porém, diria que 80% dos contactos que tive, cerca de 40, foram de pessoas que certamente não têm mais nada para fazer do que comunicar um interesse que na verdade não têm. “Ainda está disponível?” “Está sim.” Silêncio absoluto. E desses 80% de contactos que recebi, apenas metade fizeram perguntas sensatas, relativas ao histórico de manutenção, coisas a fazer, fotos detalhadas, etc... A outra metade, muitos deles nem um “Bom dia” ou equivalente, limita-se a mandar a bujarda: “Valor mínimo”. Considero-me um péssimo comercial, como admiti, mas se o preço é negociável, é lógico que não quero dizer, logo à partida, qual o valor mínimo que estou disposto a aceitar. Não está certo, nem errado. É uma opção, apenas e só isso. E a esses “interessados”, respondo apenas que pretendo receber uma proposta que, por muito baixa que seja, não me vai, de todo, ofender. Comprometo-me, igualmente, a dizer se está perto, ou não, do valor que pretendo para se perceber se vale a pena continuar a negociar ou se estamos longe. E se muitos entendem e disparam, efectivamente, um valor, deparei-me com um senhor – que para efeitos desta crónica e para não ferir sentimentos, vamos chamar de “Cromo” – que preferiu responder com: “Não, diga-me você o valor mínimo!”. Obviamente, respondi ao Sr. Cromo que o mínimo era o valor do anúncio e obtive a resposta que esperava e que, na verdade, procurava: “Mas isso é o valor que está anunciado!” Exacto, meu caro. Para ti, como foste um tipo decente e educado, faço-te esta atenção. Cobro-te o máximo. Seguiu-se

um esperado silêncio de 3 ou 4 horas e recebo depois uma mensagem com uma proposta insuficiente, mas justa. Negociámos, com educação, mas a venda não se concretizou. No entanto, ele acabou por saber, naturalmente, o valor mínimo pretendido. Porquê? Porque o valor é negociável e negociando chega-se lá. De longe, a melhor proposta que tive foi a de ir mostrar o Alfa Romeo ao Algarve porque a pessoa em causa não gosta de conduzir em Lisboa e assim, ao chegar lá, ele tinha, também, garantia de que estava tudo funcional. Absolutamente surreal.

O meu Alfa Romeo Giulietta continua à venda. Estou decidido, mas triste, claro. Porque este foi o automóvel que quis comprar, o automóvel certo para aquele momento da minha vida. É óbvio que vou andar de “cavalo para burro”. Vou comprar algo mais antigo, menos equipado, menos refinado, menos bonito e menos potente. Mas a ideia é mesmo essa. Utilizar e desfrutar de um carro, estimando-o, mas sem a preocupação de o manter em condições quase perfeitas e de o proteger das armadilhas da estrada e da falta de cuidado da vizinhança. Porque por muito que goste do meu “Alfa” (e gosto, caramba!), tenho saudades de não me preocupar demasiado com riscos, folgas e roubos de catalisadores. Não faço ideia do que virá a seguir, pois não vou avançar para a compra desse “charuto” sem encontrar um novo dono para o Giulietta. Tenho visto muitas opções, mais ou menos antigas, mais ou menos potentes, mas não tomei, ainda, uma decisão do caminho a seguir. A venda não é urgente, o preço pedido é negociável, mas o mínimo não o é. Não mo peçam sem fazer uma proposta, por favor. Quando escolher o “charuto”, prometo fazer o mesmo, propor um valor, tal como o estou a exigir enquanto vendedor. E, uma vez mais, revelar-se-ão as minhas incrivelmente duvidosas capacidades comerciais. **X**



VOLKSWAGEN TAIGO

FOMOS CONHECER O PRIMEIRO SUV COUPÉ DA MARCA ALEMÃ



É fácil e, na verdade, inevitável, começar por dizer que o mercado começa a ficar algo saturado de propostas SUV. Mais ou menos altas, mais ou menos competentes no fora-de-estrada, mas todas elas partilhando o obrigatório estilo aventureiro e posição de condução elevada que a tantos agrada. Mas segundo a Volkswagen, o novo Taigo não pretendeserapenasmaisum, apostandonuma personalidade e carácter distintos, com uma carroçaria de estilo coupé, assumidamente desportivo, oferecendo, ao mesmo tempo, os elementos estéticos de um SUV/crossover e a referida posição de condução sobrelevada. Nasce assim, do cruzamento de uma silhueta aproximada à de um Polo com a postura de um T-Cross, o primeiro CUV da Volkswagen, cuja designação Taigo se inicia, como é habitual, pela letra “T”.

PRIMEIRAS IMPRESSÕES

Neste primeiro contacto com o Taigo, sem experiência de condução, posso adiantar que este é um daqueles casos em que as fotografias divulgadas não fazem justiça ao seu design. O Taigo resulta muito melhor ao

vivo do que em qualquer ecrã de smartphone e espero que o cliente português tenha a coragem de optar por cores vivas, tal como as duas unidades que a Volkswagen nos mostrou em Lisboa. O novo Taigo assenta, igualmente, na plataforma MQB-A0 de outros modelos do grupo e é produzido “já aqui ao lado”, na fábrica espanhola de Pamplona, onde nasce uma unidade a cada 14 horas. Dali, sairá para os 28 mercados da União Europeia, bem como para a África do Sul e Turquia. Já no Brasil, o Taigo é produzido e vendido como Nivus, com outras especificações.

Mais comprido que os irmãos Polo e T-Cross, mais alto que o primeiro e mais baixo que o segundo, as proporções do Taigo contribuem, também, para estas primeiras impressões positivas. Sem ser exageradamente grande para ser utilizado na cidade, os quase 4,26 metros de comprimento do Taigo garantem-lhe bons níveis de habitabilidade e uma bagageira com 438 litros de capacidade, quase o mesmo volume oferecido pelo T-Cross – 455 litros – equipado com banco



traseiro deslizante. De série, em todas as versões, a Volkswagen propõe, por exemplo, o airbag central, a iluminação LED e o painel de instrumentos digital, sendo que as suas características variam consoante o nível de equipamento. Gostei, também, da aplicação de materiais suaves ao toque no tablier.

GAMA COM QUATRO LINHAS DE EQUIPAMENTO E TRÊS MOTORES

A Volkswagen implementou uma reconfiguração nas suas gamas e o novo Taigo é assim proposto em quatro níveis de equipamento: Taigo, Life, Style e R-Line. Para a carroçaria estão disponíveis oito cores, sendo que todas elas – excepto a Deep Black, por motivos óbvios – podem ser combinadas com o tejadilho contrastante em preto através do pacote Roof. As jantes variam entre as 16 e as 18 polegadas. Quanto a motorizações, a aposta passa pelo motor 1.0 TSI, em versões de 95 e 110 cavalos, bem como pelo 1.5 TSI de 150 cavalos. A versão mais potente do 1.0 TSI pode estar associada à caixa DSG, transmissão que surge sempre acoplada ao motor 1.5 TSI. De fora dos planos ficam as motorizações Diesel que, segundo a marca, têm apenas uma expressão residual neste segmento. Fica prometido um ensaio dinâmico ao novo Volkswagen Taigo, com chegada prevista ao mercado durante o mês de Março, durante as próximas semanas. **X**



PREÇOS

- 1.0 TSI 95cv Life – 23.526,85 €
- 1.0 TSI 110cv Life – 25.080,84 €
- 1.0 TSI 110cv Life DSG – 26.818,76 €
- 1.0 TSI 110cv Style – 27.767,41 €
- 1.0 TSI 110cv Style DSG – 29.497,96 €
- 1.5 TSI 150cv Style DSG – 33.510,27 €
- 1.0 TSI 110cv R-Line – 28.838,44 €
- 1.0 TSI 110cv R-Line DSG – 30.525,02 €
- 1.5 TSI 150cv R-Line DSG – 34.476,05 €

MAZDA APRESENTA A SUA ESTRATÉGIA E MODELOS PARA 2022

ESTIVEMOS NA APRESENTAÇÃO DO NOVO LINE-UP DE MODELOS MAZDA PARA 2022 E FICÁMOS SABER UM POUCO MAIS SOBRE A SUA ESTRATÉGIA PARA ESTE ANO, QUE ENVOLVE MAIS UM PASSO PARA A DESCARBONIZAÇÃO.



A Mazda quer atingir a neutralidade carbónica até 2050 e, para isso, aposta numa abordagem faseada no que toca aos combustíveis e tecnologias de propulsão. Para já – ao contrário de outras marcas – não descarta os motores a combustão, mas compromete-se com a sua evolução tecnológica e a inclusão de motores electrificados, a começar com o novo Mazda 2 híbrido.

MAS HÁ MAIS

Ainda este ano vão apresentar e lançar os novos motores híbridos plug-in nos modelos MX-30 e no novíssimo MX-60, que será apresentado dia 8 de Março. Será um SUV médio e a antecipação é grande. Não só pela incursão pelas energias alternativas – algo que o mercado já pede há algum tempo –

mas por sabermos que o que a Mazda faz, faz bem. Esperamos, por isso, que o resultado seja muito bom.

Para ajudar nesta tarefa, a Mazda juntou-se com a Toyota para partilhar tecnologia e produção com o lançamento da sua fábrica conjunta no Alabama, Estados Unidos. Fabrica, para já, o SUV CX-50 (ainda, apenas, para o mercado americano, embora achemos que ficasse muito bem aqui deste lado do Atlântico) e o Mazda 2 híbrido – irmão gémeo do Toyota Yaris Híbrido – mas mais modelos se irão juntar.

MODELOS 2022

A novidade é a inclusão da linha de equipamento Homura em todos os modelos excepto o MX-5. Esta linha transmite uma

sensação mais radical aos modelos, com jantes, retrovisores e grelha em cor preta e interiores escuros. Quanto a novas cores, destaca-se a Platinum Quartz. O CX-5 recebe, para além da Homura (que já tinha), as versões Newground e High Plus (topo de gama), com equipamentos específicos. Todos os modelos terão os serviços de conectividade renovados. Quanto a preços, a título de exemplo, o CX-5 começa nos 34.500€ e vai até aos 60.400€. Já o Mazda 2 Hybrid – a nova coqueluche da marca e parte da sua estratégia de descarbonização – com o seu motor 1.5 litros, a gasolina, híbrido com 116 cavalos, começa nos 24.400€ e vai até aos 30.700€. A marca prevê que a versão mais vendida seja a Agile, cujo preço varia entre os 25.500€ e os 27.800€. Terão, também, uma campanha de financiamento e garantia extra, bem como um preço especial de lançamento. Todos os novos modelos para 2022 já estão disponíveis para venda. **X**



HYUNDAI I20 N

UM BRINQUEDO, É CERTO, MAS PARA SER LEVADO MUITO A SÉRIO

POR JOÃO ISAAC





Automóveis como o Hyundai i20 N são, ao mesmo tempo, uma espécie em vias de extinção e o meu tipo de automóvel preferido. Um hot hatch puro e duro, construído com base num utilitário cujos argumentos do preço, sentido prático e facilidade de condução são, até certo ponto, mantidos, passando, no entanto, para segundo plano, uma vez que as prioridades passam a ser a emoção, a dinâmica e uma estética mais desportiva. E se há país com uma grande história na produção deste tipo de “brinquedos”, esse país é a França, não a Coreia do Sul. Peugeot 205 GTI e 106 Rallye ou Renault 5 GT Turbo e Clio Williams são apenas alguns exemplos de modelos de pequenos desportivos gauleses a que hoje não temos acesso. Quem o dita é o mercado, as leis, bem sei, mas apenas e só por esta aposta da Hyundai, pela dedicação em desenvolver automóveis para os condutores que apreciam, efectivamente, o acto de conduzir, estou-lhes muito agradecido. Infelizmente, como acima referido, nem a Renault com o Clio, nem a Peugeot com o seu 208, decidiram apostar numa versão irrequieta dos seus utilitários. A Volkswagen ainda o propõe com o Polo GTI, a Toyota elevou a fasquia com o GR Yaris de tracção integral e a Abarth continua a desenvolver novas versões “picantes” do eterno 500, é certo. Mas na minha opinião o verdadeiro alvo a abater pelo novo i20

N neste segmento é o brilhante Ford Fiesta ST, com a receita equivalente “tudo à frente” de 200 cavalos. Não o conduzo desde 2018 e as minhas impressões são, por isso, algo datadas, reconheço, mas lembro-me do suficiente para o considerar uma referência em termos de divertimento ao volante. Já lá vão uns anos, mas não houve curva que não me convidasse a algum tipo de manobra menos aconselhada, daquelas que não ensinam na escola de condução, mas que crescemos a querer fazer assim que tirarmos a carta.

FIESTA OU i20?

Aviso já que não tenho resposta. Não sei, nem vou “saber” no final deste texto, pois não quero, com este artigo, desenvolver um falso comparativo. Não seria justo, nem para o Fiesta ST, modelo que será, em breve, actualizado, nem para o novo i20 N, esta segunda tentativa – bem-sucedida, adiante-se – da Hyundai de construir um compacto desportivo, depois do excelente i30 N que tantos condutores conquistou. O i30 N pode até não ser o mais rápido, nem o mais impressionante do seu segmento, mas é surpreendentemente apelativo e eficaz, ainda para mais considerando que foi o primeiro modelo da família N da Hyundai. Assim, tendo tido a sorte de conduzir, por várias ocasiões, o super i30, esperava muito deste super i20.





A nível estético, e por muito estranho que vos pareça, é inevitável a comparação com o Honda Civic Type R. Porquê? Porque “não vou muito à bola” com o visual da traseira das mais recentes gerações Civic e i20, mas com todo o aparato estético das respectivas versões desportivas, Type R e N, aceito-os melhor. Toda a irreverência é agora assumida. Os spoilers são enormes. Os elementos pretos e as riscas vermelhas e todas as arestas e vincos e exageros têm um propósito. O de retirar quaisquer dúvidas de que estas versões “mordem”. Já o disse do Civic Type R e repito no caso deste i20 N: a nível visual, é o meu preferido de toda a gama. Porquê? Porque todo o aparato distrai-me daquilo de que não gosto tanto na sua carroçaria.

Por dentro as diferenças relativamente ao i20 que podes comprar por metade do que o que este custa não são tão radicais como no exterior, mas o habitáculo deixa bem claro quais as intenções e capacidades desta versão mais especial. Para além disso, elementos como os bancos desportivos, o volante e o punho da caixa também ajudam a “esconder” um design algo anónimo da mais recente geração do i20, bem como uma escolha de materiais cuja dureza é nesta versão igualada pela do amortecimento. Quanto a espaço disponível no banco de trás e na bagageira, partilha-o com as versões mais convencionais da gama, mantendo assim uma boa oferta nesse aspecto. Tal como se exige num bom hot hatch, diga-se. Porém, tudo o que referi até ao momento pouco ou nada importa quando considerado o verdadeiro propósito desta versão, o de colocar à disposição do condutor muita potência e uma dinâmica acima da média. Vamos a isso.

PACOTE COMPLETO

O motor 1.6 T-GDi produz 204 cavalos e um binário máximo de 304 Nm e permite-lhe acelerar de 0 aos 100 km/h em 6,2 segundos, só parando de ganhar velocidade aos 230 km/h. Tudo isto porque o peso também não excede os 1200 kg. Mas o exclusivo i20 N é muito mais do que simples números. Isto porque não é preciso acelerar a fundo para se retirar um enorme gozo da sua condução. O motor é “cheio” desde os baixos regimes e combina-se com a caixa manual – de tacto decidido – para que o “piloto” fique imediatamente com um sorriso na cara. No entanto, não me agradou o “peso” e

sensação do pedal da embraiagem deste i20 N em particular, retirando-me alguma confiança para passagens de caixa rápidas. Um elemento que, acredito, já acusasse os largos quilómetros de exigentes testes e alguns abusos sofridos nesta sua vida de veículo de testes para a imprensa. Mas não foi por isso que o i20 N não me cativou ao fim de poucos metros, deixando claro que se a ideia é andar depressa, está pronto para dar a resposta necessária, pois é para isso que existe. Foi isso que senti de imediato, era ainda possível ver no seu retrovisor o símbolo do concessionário da Hyundai onde o levantei.

Já fora de Lisboa e em território mais adequado às suas capacidades, gostei da sua direcção, rápida e precisa, que nunca me pareceu exageradamente nervosa nas suas reacções. Não foram assim precisas muitas curvas para ganhar a confiança suficiente para elas atirar o i20 a mais velocidade do que é considerado normal e a fim de colocar à prova as suas capacidades. A frente respondeu sempre com eficácia e a rigidez da suspensão – muita, mas ainda assim, parecendo-me ligeiramente mais branda do que a do amortecimento do Fiesta ST – manteve a carroçaria muito plana ao curvar, praticamente paralela ao asfalto. A aderência lateral da roda da frente exterior à curva é muito elevada e chega a ser de tal forma convincente que a roda oposta, no eixo traseiro, facilmente perde contacto com o solo. Quanto à travagem, deu-me sempre a confiança exigida para o explorar dentro daquilo que são as minhas capacidades, com potência, ajustabilidade e resistência à fadiga mais do que à altura. Só o travão de mão merecia outra afinação, diga-se, assim mais orientada para os ganchos de Monte Carlo do que para o estacionar à porta de casa.

MUITA TRACÇÃO

Sob aceleração, se não soubermos dosear a potência ou no caso de se excederem as capacidades da borracha Pirelli, é chamado à acção o diferencial autoblocante. É assim possível esmagar o acelerador e deixar que a potência seja descarregada no asfalto com o eixo dianteiro a voltar rapidamente à trajectória certa, eliminando-se a subviragem inicial. Através dos modos de condução configuráveis, é igualmente possível ajustar a presença das ajudas electrónicas e eliminar por completo a



sua intervenção, surgindo assim um i20 N bem mais ajustável e “vivo de traseira”, ainda que talvez um pouco menos radical e contido nas atravessadelas do que o Fiesta ST. A função automática “ponta-tacão” faz também parte da oferta e conta com um botão dedicado no volante que, na verdade, preferia ver associado ao arranque do motor. O som de escape é digno de nota. E que nota!

Falar de consumos parece-me uma análise algo deslocada do contexto deste artigo, mas se precisam mesmo de saber, contem com 7,5 litros/100 km em ciclo misto a andar devagar. Se é para isso, comprem um i20 sem o N que ficam mais bem servidos. Para andar a sério, comprem este N e preparem-

se para valores mais perto dos 10 lt/100 km. Um consumo alto, é certo, mas compensado por uma dinâmica exemplar, envolvente e eficaz, bem como por um andamento acima da média, quer em termos de rapidez, quer em termos de sorrisos por quilómetro. Qualquer ida ao café, às compras ou viagem para o trabalho, corre o risco de se transformar numa classificativa de rali, pelo que se aconselha moderação no pedal do acelerador, pois sei bem o quão difícil foi resistir.

PREÇO JUSTO

Com o i30 N, a Hyundai abriu o caminho à sua divisão focada na performance e mostrou todas as suas capacidades no



Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt

desenvolvimento de um compacto familiar com aptidões desportivas. Não seria por isso de esperar menos empenho ao conceber o i20 N, tendo a Hyundai produzido um rival muito competente para aquele que é, para muitos, a referência do segmento, o Fiesta ST. O design base, como disse, não me convence, mas a radicalidade visual deste N, o possante e sonoro motor, o ágil e emocionante chassis, bem como uma oferta de equipamento recheada e um preço justo de 33 mil euros são muito tentadores. Fiesta ST ou i20 N? Não insistas. Eu disse que não ia saber responder. “Ambos os dois” são brilhantes. Escolhe tu. **X**

FICHA TÉCNICA

Motor	1.6, turbo, gasolina
Potência	204 cv/5500-6000 rpm
Binário	304 Nm/2000-4000 rpm
Transmissão	manual de 6 velocidades
Vel. máx.	230 km/h
0-100 km/h	6,2 seg.,
Consumo	8,3 lt/100 km
Preço final	33.000 €



PEUGEOT 308 HYBRID 225 GT PACK

O SUCESSO ESTÁ GARANTIDO, APOSTO



POR JOÃO ISAAC



Não posso dizer que a anterior geração do Peugeot 308 seja um automóvel que conheça como a palma da minha mão. Conduzi-o, por mais do que uma vez, e nele fui passageiro, variadíssimas vezes, ou o 308 não fosse um dos modelos preferidos dos serviços de transporte em viatura descaracterizada. Reconheço-lhe inúmeras qualidades e o condutor português, certamente, também. Isto porque estão por todo o lado, sendo, garantidamente, um dos modelos favoritos do nosso mercado. Esta nova geração tem, por isso, uma grande responsabilidade pela frente. Por outro lado, aposto que terá, igualmente, uma carreira de sucesso.

Baseando-me nas reacções das pessoas com quem me cruzei, bem como nas palavras de outras com quem tive oportunidade de falar, o visual do novo 308 agrada. Muito. E, admita-se, é fácil de perceber porquê. Bem sei que o preto, apesar de lhe assentar muito bem, retira-lhe contraste e é mais difícil de apreciar todos os elementos e pormenores elaborados que os designers da Peugeot “encaixaram” na carroçaria, mas a sua presença é inquestionável. Seja pela iluminação diurna, pela linha de cintura elevada ou até mesmo pelo novo emblema da Peugeot, este é mais um leão que não passará despercebido junto do cliente português. Nem quero imaginar quando a ainda muito apreciada station wagon surgir no mercado.

COMEÇAR POR CIMA

Para este primeiro contacto com o 308, a Peugeot disponibilizou-me um topo de gama. Se é para conhecer o novo 308, que seja com tudo o que ele tem para oferecer. Calhou-me, por isso, a motorização Hybrid de 225 cavalos. Assim, potência não me faltou, número que resulta da combinação do motor eléctrico de 110 cavalos com o 1.6 Puretech, a gasolina, de 180 cavalos. O andamento acima da média – 235 km/h de velocidade máxima e cerca de 7,5 segundos para cumprir o arranque de 0-100 km/h – nem é o que mais impressiona, mas sim a resposta imediata ao acelerador, fruto do contributo dos electrões neste primeiro 308 híbrido da história.

Quanto a autonomia eléctrica, não consegui percorrer os 60 quilómetros declarados pela Peugeot, mas os 50 que fiz, chegam

perfeitamente para as minhas necessidades diárias. Se tivesse facilidade de carregamento, o 308 cumpria. E depois de esgotada a bateria, fiz os restantes percursos em modo híbrido, deixando o sistema regenerar e utilizar a energia de forma autónoma. Nestas condições, e depois de percorridos cerca de 200 quilómetros, o computador de bordo mostrava uma média de 7,3 l/100 km. Nada mau, considerando que os 225 cavalos são bastante convidativos e foram, por vezes, utilizados para por à prova o chassis do 308. Fiz, inclusivamente, vários percursos citadinos em que durante mais de 50% do tempo, o 308 andou em modo “furtivo”.

A DIREITO OU A CURVAR, MUITO COMPETENTE

Faço a este Peugeot um elogio que normalmente aplico à sua rival Renault, pois encontrei neste novo 308 um automóvel cujo amortecimento da suspensão me pareceu, quase sempre, quer em piso degradado ou sobre outros mais suaves, a rolar em autoestrada ou a exigir mais do chassis, muito bem afinado. O 308 não conta com amortecimento variável, mas o equilíbrio conseguido entre conforto e dinâmica merece destaque. Rola de forma subtil e curva de forma controlada, pisando o asfalto com robustez, de uma forma, diria, crescida, digna de um verdadeiro Automóvel. Gostei, verdadeiramente, das sensações transmitidas pelo novo 308. Seguro e confortável, mas ao mesmo tempo ágil e dinâmico.

Mas, ao volante, nem tudo são boas notícias no novo 308. Pelo menos para mim. Visualmente, o i-cockpit é fantástico e de qualidade indiscutível. O posicionamento semi-premium da Peugeot está aqui, também, bem patente. Mas apesar de esteticamente original e tecnologicamente recheado, uma vez mais, não me senti confortável ao volante. Algo que é, para mim, essencial. Os bancos são estupendos – com aquecimento e massagens, imagine-se – e o volante conta com bastante regulação, mas não consegui encontrar uma configuração ideal para que, neste automóvel, me “sentisse em casa”. Gosto do volante em posição elevada, perto do peito, de forma a conduzir com os braços ligeiramente flectidos. Mas assim o pequeno volante tapa por completo o painel de instrumentos e isso é algo que





ainda tolero menos. Baixei-o o mais que pude, mas o facto de ficar mais próximo das pernas do que acho confortável, obrigou-me a chegar o banco para trás e a conduzir demasiado esticado. Tudo para conseguir ver, quase na totalidade, o que o lindíssimo painel de instrumentos digital 3D tinha para me mostrar.

CRESCER, MAS PODIA CRESCER MAIS

O novo 308 continua a assentar sobre a plataforma EMP2, nesta geração esticada em cerca de 55 milímetros com vista a beneficiar, entre outras coisas, a habitabilidade. No entanto, ao sentar-me no banco de trás, esses benefícios não foram assim tão notórios. É certo que ter-me-ia dado jeito ter por perto um 308 da geração anterior para fazer a comparação, mas os 4 dedos de folga medidos nos joelhos e acima da cabeça pareceram-me algo curtos. O ambiente desportivo, com materiais escuros e janelas baixas, também não ajudaram na sensação de espaço, admito. Já a bagageira conta com 361 litros, um pouco menos que os 412 litros oferecidos pelas versões puramente a combustão, sem com isso limitar uma utilização familiar no dia-a-dia.

Tratando-se da versão GT Pack, o recheio é, como esperado, vasto. Não lhe falta o carregamento sem fios para smartphones, a iluminação full LED adaptativa, alerta de ângulo morto, alerta de trânsito transversal

traseiro, bem como asjantes de 18 polegadas. Já o Pack Drive Assist Plus de condução semi-autónoma custa 200 € adicionais, o tecto de abrir panorâmico outros 950 €, o pack eléctrico e de massagens mais 1000 €, o sistema de som Focal mais 850 € e a câmara 360 graus adiciona 350 € ao preço final, valor que se coloca nos 45.750 € considerando os 550 € pedidos pela cor Preto Perla Nera. Barato? Efectivamente não o é, mas a oferta é vasta e competente, quer a nível da motorização, da condução, do equipamento e da qualidade geral.

BEM-NASCIDO, MAS COM ARESTAS A LIMAR

O novo Peugeot 308 tem um bom futuro pela frente. Não tenho quaisquer dúvidas disso. Evoluiu em todos os sentidos e aderiu à essencial electrificação. O design é um dos seus pontos fortes, algo em que a Peugeot se tem vindo a destacar, mas também o seu inteligente posicionamento no mercado, acima das marcas generalistas, mas abaixo das ditas premium, aponta os seus produtos aos clientes que procuram qualidade acima da média e que conseguem ver além do valor da imagem de marca ou do da herança de um símbolo, algo que a Peugeot, diga-se, tem, igualmente, para dar e vender.

Mantém igualmente uma aposta em motores a gasolina e Diesel para responder a todo o tipo de necessidades e prepara-

se para receber na gama a versátil station wagon. Uma versão 100% eléctrica está, também, a caminho. O 308 tem, por isso, tudo para liderar o segmento. Mas elementos como o i-cockpit, que pode não “funcionar” para todos os condutores e que merece, a meu ver, ser repensado a nível ergonómico, podem deixar potenciais compradores indecisos. Eu ficaria. E isso é o maior elogio que posso fazer ao novo Peugeot 308. O facto de não me sentir totalmente confortável ao volante é motivo mais do que suficiente para não comprar um automóvel. Mas não ficar completamente agradado e, ainda assim, considerá-lo uma compra acertada, estando disposto a esquecer algo tão importante, atesta bem as restantes qualidades e argumentos deste automóvel. **X**

FICHA TÉCNICA

Motor	1.6, turbo, gasolina
Potência	225 cv/n.d. rpm
Binário	360 Nm/n.d. rpm
Transmissão	auto. de 8 velocidades
Vel. máx.	235 km/h
0-100 km/h	7,5 seg.,
Consumo	7,3 lt/100 km
Preço final	45.750 €



CITROËN C3 AIRCROSS 1.5 BLUEHDI 120

VÁ PARA FORA, CÁ DENTRO

POR RAFAEL ARAGÃO





CITROËN

C3 AIRCROSS

P AG 18 UQ

Embora o título possa remeter para umas férias pelo nosso lindo país, não é propriamente essa a intenção. É, antes, dizer de uma forma algo poética que este Citroën C3 Aircross é uma excelente escolha se tiveres intenção de andar fora de estrada. Ou seja: vai para fora de estrada, dentro deste Citroën, ao qual apenas lhe falta a sigla “TT” para dizer ao que vai.

Desculpa-me se pareço estar a complicar. Provavelmente estou. Deixa-me, então, simplificar. Há carros com pretensões “offroad” maiores do que as deste C3 Aircross, mas que se portam bem pior do que ele quando chega a hora de sair do asfalto. Não é a sua principal função, é certo, mas este familiar não hesita em nada quando é preciso molhar os pés... e encharcá-los com lama e pedras. Tivemos essa amostra na sua apresentação nacional, onde conseguimos puxar bem por ele por entre buracos e riachos e tudo mais que lhe metêssemos pela frente, sempre sem fraquejar, e pudemos comprovar, também, que é super fácil de conduzir em estrada pavimentada. Relaxado, confortável e prático, como se pede de um familiar.

MOTOR

Não sendo o ideal para voltas mais pequenas, este C3 Aircross que testámos vinha com o motor 1.5 BlueHDI, a gasóleo, com 120 cavalos e 300 Nm de binário. A passar a potência

às rodas estava uma caixa de 6 velocidades automática bastante suave e, ao nível do motor, só há boas coisas a apontar. Quer dizer, há uma negativa, que é o barulho. Podiam ter insonorizado um pouco mais. Mas é só isso! Este motor é bom, competente, faz excelentes consumos – facilmente se anda em torno dos 5/5,5 litros aos 100 km em ciclos mistos.

Puxa quando tem de puxar e, mesmo aí, a caixa acompanha sem hesitações. Permite rolar sem ser necessário estar sempre a puxar por ele e, mesmo em velocidades mais altas, não se sente que esteja em esforço. É um motor para fazer muitos quilómetros, não há dúvida. Tivemos um contacto com o motor a gasolina, na sua apresentação, e as impressões que ficaram também foram boas. Será a opção certa para deslocações mais curtas e menos quilómetros anuais. O preço, se compararmos versões equivalentes e mudarmos, apenas, o tipo de combustível, difere em 2.400€ a favor da gasolina. Já é considerável.

CONFORTO

Neste campo, será difícil alguém não gostar do C3. A Citroën tem um historial muito grande no desenvolvimento de carros confortáveis e os avanços tecnológicos só melhoram o que sempre foi bom. Os bancos Advanced Comfort, bem acolchoados, ajudam a aguentar viagens longas e a suspensão,





Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt

ainda que não tenha os batentes hidráulicos progressivos como o C5 Aircross, é adequada. O conforto não acaba aqui. Não só os bancos, o volante e a posição de condução promovem uma viagem confortável, como todo o habitáculo está cheio de luz natural. As janelas são muitas e grandes e isso elimina a sensação de claustrofobia que algumas pessoas possam sentir. Pessoalmente, gosto de carros que me dão a sensação de cockpit, mas este C3 Aircross foi uma agradável surpresa. Sem ser grande, dá uma sensação de espaço a todos os níveis e isso, curiosamente, até relaxa a cabeça. Para quem anda muito no trânsito ou tem uma família grande é capaz de ser coisa para dar jeito.

CONDUÇÃO

A condução, como disse no início, é boa e beneficia não só da caixa automática como também do sistema Grip Control e Hill Descent Assist, sistemas que ajudam a controlar a tração de acordo com o piso e com a inclinação das descidas. Ou seja, se queres andar com o carro fora de estrada – e acho muito bem que o faças, pois é muito bom para isso – sugiro que pagues os 300€ deste opcional.

Posto isto, e para concluir a minha afirmação inicial de que este Citroën C3 Aircross é “uma solução que, não sendo propriamente barata, o é” falta dizer o preço. Esta unidade que testámos, a versão Shine, com alguns opcionais e o motor a gasóleo, custa cerca de 26 mil e tal euros. Lá está, é “puxadote”. No entanto, se virmos bem o espaço, conforto, capacidade dentro e fora de estrada e mecânica, o caso muda de figura. Felizmente, a Citroën vende-o a partir de 17.000€ na versão Feel com caixa manual de 6 velocidades tanto na versão a gasolina de 110 cavalos como na versão a gasóleo com 120 (mais 3.000€). Lá está. Por um preço destes, há muitos todo-o-terreno que ficam a vê-lo passar. **X**

FICHA TÉCNICA

Motor	1.5, gasóleo
Potência	120 cv/3750 rpm
Binário	300 Nm/1750 rpm
Transmissão	automática, 6 vel.
Vel. máx.	188 km/h
0-100 km/h	10,1 seg.
Consumo	5,5 l/100 km
Preço final	26.567 €





VOLKSWAGEN T-ROC R

NOTA-SE A “COSTELA” PORTUGUESA

POR RAFAEL ARAGÃO





Estivemos a testar a versão mais quente do T-Roc, o crossover médio da Volkswagen, fabricado em Portugal. Mas, se isso é uma coisa boa – que venha muito mais investimento no nosso país – o resultado ficou aquém do que esperava. Quer dizer, agora que penso nisso, o resultado foi exactamente aquele que esperava.

É PORTUGUÊS?

Aqui, corro o risco de ofender algumas pessoas, mas como eu também sou português e a carapuça até me serve algumas vezes, posso dizê-lo: é desportivo, mas não muito. É um pouco como os portugueses. Somos muito bons em algumas coisas, mas nem sempre. Há dias em que apetece estar quieto. Mas isso é normal! Já viram o nosso clima? Estamos a meio do verão e eu estou a escrever isto quase a suar do prosaico bigode.

Não em entendam mal, isto não significa que o carro esteja mal fabricado ou o que seja. Sim, a parte superior das portas devia ser em plástico macio em vez de um plástico rijo – afinal, estamos a falar de um carro que custa cerca de 54.000€ – mas é o único reparo que tenho a fazer aos materiais e a montagem está impecável. Germânica, eu diria.

Mas ao nível da desportividade, o caso muda de figura. E não por culpa lusitana! Isso foram lá os alemães que decidiram pegar numa espécie de crossover que vende bem e as pessoas gostam, e achar que, por associação, também iriam gostar de uma versão desportiva. Eu não sei como estão as vendas, mas acredito que haja mercado. Afinal de contas, se toda

a gente quer SUV e crossovers, há-de haver quem os queira em versões mais potentes e dinâmicas.

POR FALAR EM DINÂMICA

Aqui, embora não tenha testado grande coisa, senti que é capaz de ser competente. Digo competente, e não bom, porque um carro com o centro de gravidade mais elevado cujo propósito é agradar aos amantes de SUV nunca será melhor que o seu irmão Golf. Só o posso comparar com este, porque ambos têm o mesmo badge R e, conseqüentemente, o mesmo motor e transmissão. Têm o mesmo 2 litros, turbo, com 300 cavalos e tracção integral não permanente. O computador decide a quantidade de potência que envia para as rodas de trás.

Não testei o Golf R – foi o Isaac que teve essa honra, e parece-me ter gostado – mas o que tirei desde T-Roc R é que, mais do que ser um carro para fazer uma boa volta rápida no Estoril, é um carro que se for preciso acelerar fá-lo sem problema algum. Curvar, também curva bem, com umas boas – e giras – jantes de 19 polegadas e um sistema de controlo dinâmico de chassis (bem como os modos de tracção para diferentes pisos) mas nunca me passou aquela sensação de desportivo que outros conseguiram.

Ainda assim, como disse, acredito que haja mercado e interesse. Não é para mim, mas isso sou eu que não aprecio muito estas carroçarias. De qualquer forma, não foi por isso que não consegui apreciá-lo e perceber que estamos na presença de um carro especial. Quanto mais não seja pela raridade nas estradas.





CONSUMOS E CONFORTO

Quanto aos consumos, por exemplo, é carro para fazer médias de 10 litros/100 km. Fora de cidade fui capaz de rondar os 8 litros e dentro da cidade é menino para andar pelos 11/12 litros. Mas, lá está, quem o compra sabe disso. É capaz de transportar a família e as bagagens e, volta e meia, ir aos track days esticar as pernas. Isto porque, apesar da potência e afinação desportiva, nunca senti falta de conforto. Bons bancos, com bom apoio, a suspensão consegue ser complacente, mesmo com as jantes de 19 polegadas e a sensação ao volante

é robusta. Passa aquele “peso” que eu gosto. Sente-se que o carro é bom e, para quem paga bem mais do que 50 mil euros por ele, isso é importante.

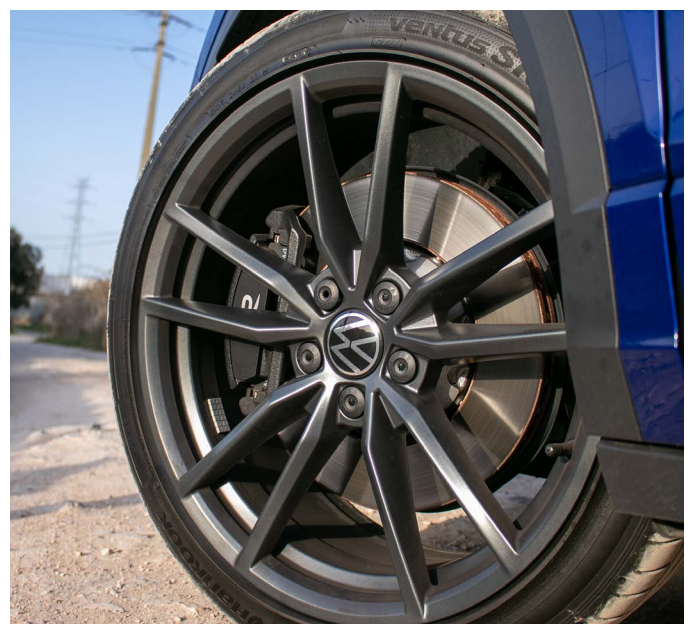
Quanto à tecnologia e segurança, podes contar com de tudo um pouco. Bom infoentretenimento, bom ar condicionado (com rodinhas em vez de coisas sensíveis ao toque), sistemas de segurança actuais, entre outros. Um carro completo que, para os que assim desejam, vem com potência para dar e vender. **X**



FICHA TÉCNICA

Motor	2.0 turbo, gasolina
Potência	300 cv/5300-6500 rpm
Binário	400 Nm/2000-5200 rpm
Transmissão	auto. dup. emb., 7 vel.
Vel. máx.	250 km/h
0-100 km/h	4,8 seg.
Consumo	10 lt/100 km
Preço final	desde 54.300 €

Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt





TOYOTA YARIS CROSS

INDISCUTIVELMENTE TOYOTA, INDISCUTIVELMENTE BOM, MAS...

POR JOÃO ISAAC





P AJ96DP

YARIS

HYBRID

Com um título assim, não há como enganar. Está visto que o novo Yaris Cross deixou boas impressões dos dias que passou comigo, mas é, também, óbvio, que nem tudo é perfeito no novo crossover urbano da Toyota. Como já o disse no passado, não há automóveis maus, mas há melhores e piores, claro que há, ou não fazia sentido nenhum avaliá-los e tentar perceber aquilo em que se destacam pela positiva ou por algo menos bom.

Também não será novidade para ninguém a qualidade elevada dos produtos Toyota, algo que tenho vindo a comprovar ao longo dos últimos anos. Talvez por isso, e no seguimento das excelentes impressões com que fiquei da mais recente geração Yaris, tenha encarado este ensaio ao seu irmão crossover com expectativas elevadas. A Toyota e o novo Yaris, eleito carro do ano em 2021, colocaram a fasquia bem alta, mas o “mas” do título tem a sua justificação.

Exteriormente, gosto bastante do que a Toyota fez com o seu novo crossover. O “Cross” é, claramente, um membro da família Yaris, sendo suficientemente diferente do modelo que lhe serve de base para não lhe podermos apontar o dedo por ser apenas um Yaris de “saltos altos”. É um

dos modelos do segmento esteticamente mais apelativos, mais ainda quando a carroçaria veste uma cor forte como a unidade que conduzi, complementada ainda pelo tejadilho contrastante em preto.

“MAS” O QUÊ?

Mas se por fora fiquei muito agradado com o que encontrei – eu e muitos dos que o viram – o mesmo não posso dizer do interior do Yaris Cross, onde desde logo não gostei de não encontrar o painel de instrumentos estreado pelo Yaris, uma solução original e arrojada, com “pinta”. A Toyota optou por um design mais convencional, ainda que digital, mas sem causar a mesma sensação de modernidade.

Quanto a materiais, e como é hábito no segmento, são mais agradáveis ao toque na metade superior do tablier e mais rijos à medida que vamos descendo. Faz todo o sentido que assim seja, mas a zona da consola central, pouco inspirada, não tem o aspecto que o Yaris Cross merece, sensação para a qual os antiquados botões dos bancos aquecidos contribuem. E já que falamos de bancos, é importante mencionar o quão confortáveis são.





BOM PARA QUEM VIAJA ATRÁS

A posição de condução é bastante boa, elevada, como mandam as regras do segmento, permitindo assim uma boa visibilidade para a frente onde a linha de cintura baixa e o desenho fino do pilar A também ajudam. Mas ao volante, também não gostei do mau acesso às zonas de arrumação nas portas, bem como da qualidade de imagem da câmara traseira de apoio ao estacionamento.

O Yaris Cross compensa, no entanto, com um sistema heads-up display, bem como com um sistema de som da JBL potentíssimo, capaz até, de colocar alguns plásticos menos nobres a “cantar”. O banco de trás é bem desenhado e os passageiros podem contar com centímetros livres suficientes para pernas e cabeça e até o lugar central é bastante utilizável – em trajectos curtos – graças a um túnel central inexistente.

O acesso à bagageira é feito por uma porta de abertura eléctrica e ali não falta um muito útil piso amovível, em duas peças, bem como protecções de borracha nas costas do banco traseiro. No fundo da bagageira está uma muito bem-vinda roda suplente, algo que até podemos nunca usar, mas que gostamos de saber que está disponível.

AO VOLANTE, UM TOYOTA HÍBRIDO

No que diz respeito à condução, são vários os elogios a fazer ao Yaris Cross. O primeiro é, desde logo, a facilidade com que se deixa levar. Transmissão em Drive, propulsão híbrida e comandos leves unem-se à já mencionada boa posição de condução para oferecer uma experiência de mobilidade simplificada e relaxante.

O comportamento dinâmico, mesmo sem o controlo de movimentos oferecido por rivais como o SEAT Arona, Nissan Juke e Ford Puma, convence pela positiva. Por oposição, a nível de conforto, o amortecimento do Yaris Cross proporciona uma capacidade de filtragem de irregularidades muito convincente, mesmo quando equipado com jantes de 18 polegadas, como o exemplar ensaiado.

A potência combinada de 116 cavalos está mais do que ajustada ao Yaris Cross e a eficiência do propulsor híbrido é inegável, comprovada pela média final de ensaio de 4,7 litros/100 km, valor que, diga-se, não me foi nada difícil de atingir. Já o motor de combustão, o três cilindros a gasolina com 1.5 litros de cilindrada, podia estar mais bem insonorizado.

PREÇO É OUTRO “MAS”

Os pontos menos bons que aponte, como pequenas falhas ao nível da escolha de materiais e ergonomia, bem como a insuficiente insonorização do habitáculo, são detalhes que não mancham um desempenho muito positivo de um novo modelo que utiliza tecnologia com provas dadas, quer ao nível da eficiência, quer ao nível da fiabilidade.

No entanto, o preço de 24.400 euros, valor que até pode ser justo para o que o Yaris Cross oferece em termos de tecnologia híbrida, compra apenas a versão de entrada de gama, algo “despida” a nível estético e de equipamento. Não digo que devas apontar a um recheado Square Collection, mas a Toyota cobra mais de 25.000 euros pelas apelativas versões intermédias, um preço, talvez, justo, como referi, mas que me parece, ao mesmo tempo, algo elevado. E com isto termino com um último “mas”. Bom, sem dúvida, mas paga-se. **X**

Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt



FICHA TÉCNICA

Motor	1.5, gasolina + eléctrico
Potência	116 cv/h.d. rpm
Binário	n.d.
Transmissão	automática do tipo CVT
Vel. máx.	170 km/h
0-100 km/h	11,8 seg.
Consumo	4,7 lt/100 km
Preço final	30.090 €



CITROËN E-BERLINGO
**UMA AVENTURA
NO ESPAÇO**

POR JOÃO ISAAC





Pareceu-me o título apropriado para este artigo. Não tanto por ser um fã assumido da saga James Bond, nem pelo facto do clássico Moonraker – Aventura no Espaço ver uma grande parte da sua acção desenrolar-se em França, terra natal da Citroën, mas sim porque este ë-Berlingo simboliza na perfeição esse conceito. O de partir à aventura num dos veículos mais curiosos que conduzi recentemente, onde a sensação de bem-estar a bordo é, sem dúvida alguma, o grande destaque de toda a experiência de utilização. Uma sensação que é, na verdade, bem mais do que apenas e só uma sensação, pois o espaço livre abunda em todas as direcções no habitáculo. Principalmente para cima, onde a vista livre para o céu através do tejadilho em vidro é apenas interrompida pela zona de arrumação central no teto acima das duas filas de lugares. O Berlingo é, aliás, excelente nesse aspecto. Todos os ocupantes vão, de certeza, encontrar um sítio onde arrumar os seus objectos. Em complemento da excelente bagageira, há ainda um espaço fechado acima desta, no tejadilho, com acesso pelo banco de trás ou pela traseira.

VERSATILIDADE É PALAVRA DE ORDEM

A contribuir para a excelente versatilidade a bordo estão igualmente os três bancos individuais da segunda fila. E mesmo que sejam um pouco estreitos, não limitam assim tanto a sua utilização e conforto. Ainda mais para mais são, igualmente, rebatíveis em

separado. Aceder-lhes é muito fácil, pois as portas traseiras são de correr. Já a grande porta da mala não será fácil de abrir se num qualquer parque de estacionamento não nos deixarem espaço livre atrás. Duas portas de abertura lateral talvez fosse uma solução mais simpática, mas a Citroën terá, certamente, justificação para o ter feito assim. E com a porta aberta dá para fazer um piquenique à sombra, ou abrigados da chuva. É enorme.

Na frente, o conforto é indiscutivelmente superior. Não só os bancos são melhores, como ambos contam com um respetivo apoio de braço que tanto contributo dão para tornar a experiência ainda mais confortável. Entre os bancos existe, no entanto, um enorme espaço livre que me parece mal aproveitado. Uma consola com compartimentos seria bem-vinda, principalmente com tomadas de carregamento USB a que os passageiros de trás, normalmente crianças com os seus tablets, pudessem aceder. No tablier, destacam-se o ecrã táctil do infotainment e o painel de instrumentos digital complementado pelo heads-up display.

A motorização eléctrica deste ë-Berlingo é idêntica, pelo menos em números, à do “primo” que conduzimos recentemente, o Peugeot e-208. Conta por isso com 100 kW de potência, ou seja, 136 cavalos e 260 Nm de binário. Não é um eléctrico para ganhar as corridas ao cair do verde num semáforo, mas acelera com destreza, se necessário. Não lhe faltam inclusivamente os modos de condução,





para usufruirmos de mais ou para pouparmos e regenerarmos energia para a bateria de 50 kWh. Quanto a carregamento, a opção mais rápida, num posto de 100 kW, permite carregar 80% da bateria em “meia horita”. Nada mau.

MAIS DE 200 QUILÓMETROS DE AUTONOMIA, GARANTIDAMENTE

Arranquei para este ensaio com 98% de carga e uma autonomia esperada de 272 quilómetros. Percorri os primeiros 100 quilómetros a uma média de 17 kW/100 km, o que me parece bastante aceitável, considerando o peso e a pouca eficiência aerodinâmica de um veículo como o Berlingo. Com este valor de consumo

constante, seria possível ter-me aproximado da autonomia inicial. No entanto, aumentando-se um pouco o ritmo, bem como recorrendo com alguma frequência à climatização, são de esperar médias de consumo mais na casa dos “vintes e pouco”.

A muita superfície vidrada faz maravilhas pela luminosidade a bordo, mas igualmente pela condução, com uma óptima visibilidade dianteira, uma autêntica panorâmica do caminho à nossa frente. Gostei igualmente do rolar confortável deste Berlingo silencioso. A suspensão não tem, obviamente, a mesma capacidade de filtragem de um verdadeiro familiar, mas gostei do seu desempenho,



pouco “saltitão”, algo que acontece com regularidade a bordo dos sempre pesados eléctricos. O ë-Berlingo é, por isso, uma excelente alternativa aos mais comuns SUV, com um habitáculo verdadeiramente versátil e uma excelente vivência a bordo, bem como com uma imagem jovem e aventureira, nesta unidade ampliada pelo pack XTR. O seu preço final fica ligeiramente acima dos 34 mil €. Gostei bem mais do que esperava gostar, admito. **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.	130 km/h
0-100 km/h	n.d. seg.
Consumo	18,5 kWh/100 km
Preço final	34.086 €



GARAGEM



www.agaragem.pt

instagram - @garagem_oficial

facebook - @agaragem.oficial

youtube - Garagem