

GARAGEM



TOYOTA GR YARIS

EXTREME RALLY

NESTA EDIÇÃO

APRESENTAÇÃO
VOLKSWAGEN
MULTIVAN

EM TESTE
KIA SPORTAGE

ENSAIOS

AUDI Q3 45 TFSI E

FORD PUMA
1.0 ECOBOOST 155

HYUNDAI BAYON
1.0 T-GDI

HONDA JAZZ 20 ANOS

VOLKSWAGEN POLO
1.0 TSI 95



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 #12





4

CRÓNICAS

quatro dias no novo escritório de Sébastien Loeb, o Ford Puma ST

6

APRESENTAÇÃO

fomos conhecer o novo Volkswagen Multivan

8

TOYOTA GR YARIS

conduzimos o automóvel do momento

18

KIA SPORTAGE

depois da apresentação, o ensaio completo

24

ENSAIOS

Volkswagen Polo TSI, Honda Jazz 20 Anos, Hyundai Bayon T-GDi, Ford Puma Ecoboost 155 e Audi Q3 TFSIe. Conduzimos todos e contamos tudo nesta edição.



JOÃO ISAAC

FORD PUMA ST: QUATRO DIAS DE ESTÁGIO NO ESCRITÓRIO DE SÉBASTIEN LOEB



Não resisti e voltei a pedir à Ford o Puma ST. Sim, eu nem sou o maior fã de crossovers, mas tenho um carinho especial pelo Puma. Se me quiserem perceber melhor, cliquem [aqui](#) e recordem o meu ensaio. É um crossover com uma abordagem diferente, a abordagem Ford, focada nos condutores que gostam efectivamente de conduzir. Aviso que este não é um artigo patrocinado, mas sim, parece. Eu sei que parece. Porque não lhe vou apontar defeitos. Na verdade, são poucos ou nenhuns. Mas também porque todos os Puma são dinâmicos, envolventes e divertidos, capazes de deixar o seu condutor com um sorriso na cara. Mas se todos os Puma são dinâmicos, o Puma ST eleva, e muito, a fasquia. E se o Puma ST eleva a fasquia, o que dizer do novo Puma Hybrid Rally1, a nova arma da Ford para o mundo dos ralis, principalmente se ao volante estiver Sébastien Loeb.

Como fã de ralis, é impossível não ser fã da Ford. E, obviamente, de Monsieur Loeb. Preferências e “pancadas” à parte, todos temos os nossos nomes preferidos no WRC, mas, concordemos ou não, Loeb é, muito provavelmente, o melhor piloto de ralis de sempre. Só outro Sébastien lhe fez – e faz – frente, Ogier. Admito que não

sou o maior entendido na matéria, mas Loeb redefiniu a forma de conduzir um carro de ralis, com perícia, precisão, frieza e rapidez que lhe valeram nove títulos consecutivos de campeão do mundo. Os resultados falam por si, mas com quase 50 anos, Loeb não dá sinais de querer “arrumar as botas”.

Um piloto versátil, com experiência em inúmeras disciplinas do desporto automóvel, que depois de ter terminado o Rally Dakar de 2022 no segundo lugar, saltou para o habitáculo do novíssimo Ford Puma Hybrid Rally1 da equipa M-Sport e venceu, aos 47 anos, o icónico e sempre imprevisível Rali de Monte Carlo, batendo novos recordes ao conquistar a sua 80ª vitória no WRC e ao tornar-se, igualmente, no piloto mais velho a conquistar uma prova pontuável para o campeonato do mundo, assumindo-se, ainda, como o primeiro vencedor de sempre da era híbrida do WRC. O recorde de vitórias em Monte Carlo é, também, de Loeb: e vão 8!

E embora nem todos o admitamos, muitos de nós já nos imaginámos na pele dos nossos heróis. Quem nunca se imaginou de smoking ao volante de um sublime DB5 numa contorcida serpente negra nos Alpes

que atire a primeira pedra. Eu já. E, da mesma forma, de uma tela de cinema para a lama de uma floresta húmida ou para o asfalto quente de um qualquer circuito, o mesmo se passa com o mundo da competição automóvel. Na Fórmula 1, de Stewart a Senna, ou, nos ralis, com nomes como Alen ou McRae, apenas para enumerar alguns, todos temos os nossos heróis. Loeb é um dos meus e assim, depois da vitória em Monte Carlo, não me consegui controlar e decidi “vestir o fato de piloto” uma vez mais e lançar-me de Puma ST às minhas curvas de eleição.

Procurei, desta vez, explorar o Puma ST de outra forma. Queria desfrutar das suas capacidades e das sensações proporcionadas, mais do que preocupar-me em testar, novamente, tudo o que tem para oferecer e assim compará-lo outros modelos. No fundo, quis ser Loeb por uns dias, o que, considerando a minha experiência, coragem e talento limitados, só seria possível ao volante do ST. Loeb é um piloto de capacidades únicas, cuja habilidade ao volante lhe valeu escrever, de forma definitiva, o seu nome na história global do desporto motorizado, que não fiquem dúvidas disso. Mas, por outro lado, pouco me importa se uma curva que eu faço a 80 km/h no ST, Loeb faria a 120 km/h para lá dos limites da aderência, jogando com isso a seu favor. Nem consigo, obviamente, imaginar a velocidade a que a faria no seu muito especial Puma de ralis. O que me importa é a forma como o Puma ST, a um ritmo bastante inferior, me aproxima da realidade da Loeb, aquela que eu gostaria de, por momentos, viver.

É claro que a velocidade desempenha um

papel importante nesta procura por momentos de condução mais recompensadores, quando me deixo absorver pela sua vertente mais emocional, atrasando travagens e antecipando acelerações, tentando manter um ritmo mais despachado, ao mesmo tempo que vou lendo a estrada e as reacções do chassis do Puma. E que chassis este, que agilidade, que intensidade, diga-se. Mas, ao mesmo tempo, a velocidade pouca relevância tem. Estas são simplesmente incomparáveis e o que mais conta para mim, é aquilo que este Puma nos consegue transmitir e fazer sentir. Faz-nos ser rápidos, ainda que lentos, bem como especiais, ainda que vulgares. E porquê? Porque o Puma ST não gosta de ser lento e simplesmente não consegue ser vulgar.

O “Imperador Loeb” já não tinha nada a provar, mas depois desta sua mais recente vitória no Puma, a velha máxima “Veni, vidi, vici” nunca foi tão bem aplicada desde que Júlio César a proferiu depois de derrotar um seu inimigo em batalha, o Reino do Ponto, ainda os anos eram precedidos da sigla AC. Também a Ford tem um longo e rico currículo de grandes carros de rali, linhagem da qual fazem parte, num passado bem mais recente, o eterno Escort, o Focus e o Fiesta e à qual se junta agora esta nova interpretação do nome Puma em formato crossover. Não sei até quando vamos ter automóveis assim à nossa disposição. Daqueles que nos levam a Monte Carlo em menos de nada, ainda que estejamos a milhares de quilómetros de distância, e daqueles que nos coloquem na pele de Loeb, ainda que estejamos a anos-luz das suas capacidades. **X**



VOLKSWAGEN MULTIVAN

TODO NOVO, MAS COM O ESPÍRITO DE SEMPRE



Totalmente novo. É assim o Volkswagen Multivan, a mais recente interpretação de um versátil conceito com mais de 70 anos de vida na história da marca alemã. Assente sobre a plataforma MQB, o novo Multivan aposta na inevitável electrificação dos seus propulsores, bem como numa polivalência de utilização praticamente imbatível. Um veículo familiar que pode ser facilmente transformado para transportar objectos volumosos, com forte dotação de equipamento, com destaque para os mais de 20 assistentes de condução, e também capaz de circular sem quaisquer emissões de escape durante cerca de 50 quilómetros graças à sua tecnologia híbrida plug-in, versão que tivemos já oportunidade de conduzir por ocasião da sua apresentação nacional.

O trajecto foi curto, mas longo o suficiente para constatar algo que, a meu ver, poderá fazer toda a diferença perante os potenciais compradores de uma proposta familiar e versátil como o Multivan: o formato é enganador. E digo enganador, mas no bom sentido, e por dois motivos. A partir do exterior, desde logo, porque as suas grandes dimensões

– quase cinco metros de comprimento na versão curta, embora não pareça – não assustam. E ao volante, também, porque estas não se fazem sentir. Talvez seja essa uma das grandes vantagens do facto do Multivan ter sido desenvolvido, apenas, como um veículo de passageiros, um verdadeiro MPV.

Assim, o maior elogio que posso fazer ao Multivan é exactamente esse, a facilidade com que se deixa levar, o facto de se conduzir como um mais ligeiro Polo ou como um mais compacto Golf. Isto, ao mesmo tempo que oferece espaço e versatilidade com que um utilitário ou compacto pode apenas sonhar. A Volkswagen aponta, e bem, o Multivan às famílias numerosas, inclusivamente àquelas que “despacharam” o seu monovolume e se decidiram por um modelo do segmento SUV de 7 lugares, mas que pretendem agora regressar a uma proposta que promete responder as essas necessidades de uma forma muito mais eficaz. Algo que agradará, igualmente, às famílias que gostam de viajar, é o forte argumento do Multivan pagar Classe 1 nas portagens nacionais quando equipado com Via Verde.



Quanto a motorizações, a aposta passa por propulsores híbridos plug-in, motores a gasolina – 1.5 TSI com 136 cavalos e 220 Nm e 2.0 TSI com 204 cavalos e 320 Nm – bem como pelo Diesel TDI de 150 cavalos, propulsor que se juntará, mais tarde, à gama. Para já, e como referido acima, conduzimos a versão e-Hybrid que junta um motor a gasolina sobrealimentado a um eléctrico, com uma potência total de 218 cavalos. A autonomia eléctrica declarada é de cerca de 50 quilómetros e a autonomia combinada máxima é de 700 quilómetros. O trajecto curto que fizemos não só não deu para retirar impressões mais detalhadas de condução, como também não nos permitiu aferir, com rigor, consumos reais, mas a verdade é que em modo híbrido, percorremos cerca de 50 sinuosos quilómetros com uma média final de 5 lt/100 km. De referir ainda que todos os propulsores estão associados a caixas automáticas.

Quanto a níveis de equipamento, estão disponíveis três: Multivan, Life e Style. No entanto, na fase de lançamento, a Volkswagen propõe a série especial Energetic, destacando a sua apetecível relação preço/equipamento. A versão longa, mantém a distância entre eixos, mas adiciona 20 centímetros ao comprimento total por um preço que é cerca de 1.400 euros superior, considerando versões equivalentes. Em breve, na Garagem, um ensaio mais detalhado ao substituto do Sharan, com design inspirado no mítico Pão de Forma, já distinguido pelo prémio “Red Dot: Best of the Best”. **X**



PREÇOS

- 1.5 TSI Life – 50.051 €
- 2.0 TSI Life – 56.129 €
- 2.0 TDI Life – 57.762 €
- PHEV Life – 56.266 €
- 2.0 TSI Style – 63.405 €
- 2.0 TDI Style – 65.021 €
- PHEV Style – 62.871 €
- PHEV Energetic – 59.690 €

TOYOTA GR YARIS
EXTREME RALLY

**NÃO PRECISAM DE LER
ESTE ARTIGO. PRECISAM
DE CONDUZIR O
AUTOMÓVEL DO
MOMENTO**

POR JOÃO ISAAC

POR JOÃO ISAAC





O plano inicial era bem diferente daquele que acabou por se concretizar, pois o que a agenda indicava para a semana em causa é que eu ia passá-la ao volante de um Yaris Hybrid. Não esperava esta alteração, bem-vinda, de última hora, mas dada a indisponibilidade do modelo agendado, a Toyota fez-me o grande favor de antecipar o ensaio ao fantástico GR Yaris, o desportivo assinado pela Gazoo Racing, ainda para mais na versão que interessa, o Extreme Rally. Não tive tempo, porém, de preparar um trabalho mais detalhado, quem sabe, até, fazer um pequeno vídeo para mostrar um pouco das capacidades de um dos automóveis mais aguardados e elogiados dos últimos tempos. Mas chegou, finalmente e ainda bem, o dia. O meu dia.

O RECONHECIMENTO

Curiosamente, o GR Yaris é, também e de certa forma, um híbrido. Isto porque combina alguma da compacidade do Yaris convencional com a potência e sistema de transmissão de uma verdadeira arma para os ralis. É, assim, apenas “ligeiramente” diferente... Até a potência o comprova. De 116 para 261 cavalos, estes Yaris só diferem no “2”. Coisa pouca, portanto. Mas se nunca tive dúvidas das capacidades dinâmicas do GR Yaris, e do quão especial este pequeno automóvel é, começava a temer que todos os elogios feitos ao mais bombástico dos modelos de segmento B fossem, não digo injustificados, mas exageradamente extrapolados devido a todo o entusiasmo que se gerou ao seu redor.

Posso adiantar que não. Obviamente não tive acesso a uma estrada fechada, nem tão pouco a um circuito. Para além disso, faltam-me as capacidades para extrair do GR Yaris tudo aquilo que ele tem para oferecer, mas aquilo que dele extraí, chegou, e sobrou, para justificar todo o bem que dele se tem dito, todos os elogios, emoções e sentimentos de inveja saudável, todo o interesse demonstrado pela comunidade automóvel que nele vê o Delta Integrale ou o Escort Cosworth dos tempos modernos, bem como todo o reconhecimento pela coragem da Toyota em lançar um automóvel assim no mercado no momento em que vivemos. Em todos os aspectos, o GR Yaris é uma verdadeira bomba.

Impressiona, desde logo, visualmente. Os alargamentos da carroçaria remetem-nos imediatamente para outra época, para outra realidade, mais lamacenta e a cor vermelha

é, sem dúvida, a cor certa para este Yaris. Pelo menos entre as propostas pela Toyota. Vejo nele potencial para um tom verde. Vejo mesmo. Gosto muito das janelas sem moldura, bem como das jantes BBS forjadas, mas acho que uma máquina destas merece umas rodas com um desenho mais simples e agressivo, algo de que o brilhante GT86 também sempre pecou. Mas é no interior que surgem os pontos, não maus, mas menos bons. Entremos.

NÃO É PERFEITO, MAS O QUE IMPORTA ISSO?

Não vou falar de materiais e qualidade de construção. Não só não faz sentido, como, nesse aspecto, cumpre tão bem quanto o Yaris “poupadinho”. Bastante pior é o espaço no banco traseiro e na bagageira, onde se esconde a bateria, debaixo do piso. Esses sim, são incrivelmente limitados. Duas crianças bem sentadas e os sacos de compras da semana lá atrás e imagino que o GR Yaris troque de identidade com uma Hiace a caminho da poeirada de um festival de música, quando a poeira que melhor lhe assenta é a de uma classificativa de ralis, ambiente onde ele, na realidade, pertence. Pequenas limitações que não contam para nada, no fundo. Porque a fundo, é como ele deve andar, sem carga excessiva a bordo.

No habitáculo, o que realmente importa mencionar é a posição de condução e esse ponto, parece-me, merece ser revisto. Existem já soluções no mercado das modificações para permitir uma colocação mais baixa do banco que, espero, permitam manter os óptimos bancos originais. Não preciso, nem quero, ter de me sentar numa baquet excessivamente desportiva, com o conforto de um alguidar da roupa. Entendo, também, que a complexidade mecânica escondida debaixo do piso possa, talvez, ter limitado a amplitude de ajuste em altura do banco, mas nunca me senti verdadeiramente confortável, totalmente “encaixado” ao volante, por dentro da acção. A colocação muito horizontal do pára-brisas, bem como o posicionamento elevado do ecrã do infotainment, combinados com essa altura excessiva, significam que, pelo menos ao centro, o campo de visão fica bastante limitado.

ABRIR A ESTRADA

Sim, o motor é um bloco com três cilindros. E para aqueles que não aprovam o número ímpar, principalmente os entusiastas das



gerações mais velhas que olham com alguma desconfiança para esta “poupança” em êmbolos e bielias, tenho a certeza de que não se queixaram quando a Audi lançou o Quattro com motor de cinco cilindros, uma configuração menos suave e nobre do que um “seis em linha” e igualmente, na sua versão original, bem menos potente do que este 1.6 litros da Toyota, com 261 cavalos e 360 Nm, o três cilindros de produção mais potente e de maior cilindrada do mundo, sendo igualmente o 1.6 litros turbo mais compacto e leve.

Mas se a pujança impressiona, gostei, também, de uma dupla personalidade que por vezes se fez notar. Mantém uma boa disponibilidade desde baixas rotações, mas a entrada em cena da sobrealimentação é perfeitamente notória, ali entre as 2500 e as 3500 rpm, com um “encostar ao banco” que nos remete para outros tempos, sem com isso beliscar em demasia a linearidade com que o pequeno, mas possante, motor revela o seu pulmão. Para além disso, não se aflige quando levado aos altos regimes. Até gosta que o façamos. Uma pequena pérola, este três cilindros do GR Yaris.

Quanto à sonoridade, não gostei de duas coisas e nenhuma delas está relacionada com o facto de ter esta configuração de cilindros. Achei-o pouco presente, com uma sonoridade mais de sopro do que de grito, um mal de que sofrem muitos dos modernos motores turbo, bem como achei a experiência a bordo um pouco artificial. “Cheirou-me”, pelos ouvidos, que havia por ali um som sintetizado para beneficiar um pouco a mudez do escape e ao ler a extensa literatura que a Toyota me enviou, confirmam-se as minhas suspeitas. Num automóvel assim, lamento, mas queremos tudo aquilo a que temos direito, levando o “ruído” natural até ao limite legal. Neste aspecto, o GR Yaris não merece menos do que o máximo.

NÃO É TÃO DESCONFORTÁVEL QUANTO PARECE

Com uma postura em estrada assumidamente desportiva, ainda para mais quando equipado com a suspensão GR Circuit exclusiva deste Extreme Rally, seria de esperar que um automóvel pequeno como este, totalmente orientado para o máximo desempenho dinâmico, tivesse o conforto de um carrinho de rolamentos a descer por uma das laterais das pirâmides no Egipto. Mas não, longe disso. Embora firme

e decidido, achei o amortecimento do GR Yaris surpreendentemente complacente, sem nos sacudir, sem pancadas “secas” quando o piso se torna mais irregular. Nesse aspecto, o GR Yaris é até bastante utilizável no dia-a-dia.

Mas quando o ritmo aumenta – e é verdadeiramente difícil não aumentar, o do andamentoe,consequentemente,ocardíaco – a evoluída geometria da suspensão e a afinação correctíssima do amortecimento revelam toda a qualidade de execução do trabalho realizado. Os movimentos de carroçaria são mínimos, anulando os efeitos de intensas transferências de massa, mantendo a borracha em contacto com o piso e dando, ao mesmo tempo, uma agradável dose de informação ao condutor sobre toda a cinemática desenvolvida ao longo da “classificativa”.

A direcção é outro ponto que merece destaque, suficientemente rápida para limitar os movimentos de volante necessários, mas sem cair no exagero de dar ao eixo dianteiro um nervosismo que pudesse até retirar confiança ao entrar em curva. Gostei, por isso, da informação que chega às mãos, elogio que prolongo ao resto dos comandos, com uma caixa de velocidades de comando curto e decidido, próximo do volante, que mostrou, por uma ou duas vezes, que não aprecia passagens demasiado brandas, bem como um eficaz travão de mão mecânico de actuação imediata, que liberta a elaborada transmissão para permitir provocar a traseira e apontar o Yaris nos ganchos e curvas mais apertadas. Também os pedais, perfeitamente colocados, contam com uma excelente calibração da força necessária para os actuar, com a eficácia e progressividade necessárias e transmitindo as sensações ideais para múltiplas passagens de caixa, com ponta-tacão automático, travagens tardias e exigentes, bem como para acelerações vigorosas.

SERRA ACIMA, SERRA ABAIXO

Levei o GR Yaris a uma das minhas estradas desertas de eleição para poder explorar um pouco melhor as suas capacidades e rapidamente fiquei com a sensação de que precisava de outras condições para dele tentar usufruir. Os seus limites são tão elevados que depressa se revelaram os meus e os do percurso que escolhi. Conheço bem aqueles quatro ou cinco quilómetros e não tenho memória de ter ligado aquelas



Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt



curvas com tamanha rapidez. Nem tão pouco de as fazer a uma velocidade que pensava não ser possível. Não a bordo de um Yaris. Não comigo ao volante. A velocidade de passagem em curva é simplesmente absurda. Os travões, incansáveis, precisam de alguma temperatura para mostrar tudo o que valem e à saída das curvas, saber que está lá a tracção integral GR-Four convida-nos a antecipar o momento em que voltamos a carregar no acelerador.

Também aqui, num percurso sinuoso e com velocidades em curva bastante elevadas, a suspensão revelou novamente toda a sua capacidade de absorver imperfeições, de limitar os movimentos da carroçaria

e de controlar o posicionamento das rodas maximizando o contacto dos pneus Michelin com o asfalto. E isto, mesmo com constantes irregularidades do piso nas zonas de maior apoio lateral, onde as exigências feitas ao chassis e à borracha podiam, repentinamente, desestabilizar o equilíbrio dinâmico do pequeno Toyota, provocando o eixo dianteiro para fora da trajetória por mim escolhida ou, pior, convidando a traseira a passar para a frente ao aliviar a pressão no pedal da direita. Nada disso. Zero perturbações. Cheguei ao topo em menos de nada. E em menos de nada repeti o percurso em sentido inverso para a dose de reforço, rasgando o escuro da



serra com os poderosos máximos ligados e transformando a vegetação iluminada nas laterais num imperceptível borrão verde.

Como referido, a capacidade de tracção é impressionante, mas quer nos momentos em que conduzia, ou agora, dias depois de o ter devolvido, sei que não tive oportunidade de explorar tudo o que os diferenciais Torsen proporcionam a nível de eficácia neste mais apetrechado Extreme Rally. Através de um pequeno selector na consola, é possível alternar a distribuição da potência/binário entre os eixos e mesmo nos meus pequenos testes, feitos sob chuva intensa e com uma tremenda dose de respeito por um automóvel que, mesmo transmitindo uma enorme confiança, é muito intenso na forma como entrega o que lhe é solicitado, foram perfeitamente notórias as diferenças no seu comportamento.

Desligo as ajudas e surge no painel a indicação "Expert". Não podia estar mais longe da verdade, mas lá fui eu fazer esse sacrifício em nome da essencial experimentação. Se em modo Normal o GR Yaris dá prioridade ao eixo dianteiro, na proporção 60:40, alternando-se para o modo Track, a distribuição equilibra-se nos 50:50 e à saída de uma curva lenta, acelerando a fundo, a subviragem inicial é depois eliminada pelo empurrar da potência enviada para trás, com uma saída rápida e eficiente em direcção ao horizonte. Já no modo Sport, o GR Yaris mostra o seu lado mais hooligan, mais rebelde, aquele que mais tive pena de não explorar em pleno, até porque se há coisa que vou detestar fazer – espero que nunca aconteça – é ter de telefonar para uma marca como a Toyota a pedir desculpa.

CONSUMO E PREÇO? VÊ NO SITE DA TOYOTA

Ainda assim, com o piso ensopado, bem como com muita concentração e o acima mencionado respeito pelo material – que, como diz o povo, tem sempre razão – e já com o modo Sport activado, repeti a mesma curva a baixa velocidade para sentir como a potência era comunicada ao piso, uma vez que agora a tracção se distribuía numa proporção 30:70. Não senti o desvio inicial das rodas da frente e o eixo traseiro foi bastante mais imediato a descolar, obrigando a compensar a pequena e saudável escorregadela com um golpe de braços e a recuperar a coragem de manter

pressão do acelerador, apontando o Yaris à saída com a rapidez de um foguete. Que. Coisa. Tão. Viciante. Caramba!

O artigo já vai longo e por mais longo que fosse, não chegaria para expressar tudo o que senti, tudo o que o GR Yaris vale. A experiência da Toyota na produção de veículos híbridos – dos outros híbridos – é inquestionável e o seu currículo no Campeonato do Mundo de Ralis é invejável. Com base neste duplo elogio e reconhecimento, permitam-me e perdoem-me, igualmente, este pequeno egoísmo nas minhas palavras, emocionalmente justificado pelas tremendas capacidades deste Yaris de ralis com matrículas para se poder, também, usar na cidade, mas este é, de longe, o melhor híbrido da Toyota. Merece toda a loucura à sua volta, todo o fanatismo dos seus fãs e todos os elogios



que lhe foram feitos. Não se justifica falar de consumos, nem tão pouco do preço que custa. É absolutamente brilhante naquilo que sabe fazer e verdadeiramente especial naquilo que transmite a quem o conduz. **X**

FICHA TÉCNICA

Motor	1.6, turbo, gasolina
Potência	261 cv/6500 rpm
Binário	360 Nm/3000-4600 rpm
Transmissão	manual de 6 velocidades
Vel. máx.	230 km/h
0-100 km/h	5,5 seg.,
Consumo	irrelevante lt/100 km.
Preço final	46.990 €



KIA SPORTAGE 1.6 T-GDI DRIVE

O (LONGO) ENSAIO COMPLETO

POR JOÃO ISAAC



POR JOÃO ISAAC



Depois de ter estado presente na apresentação nacional da quinta geração do Kia Sportage, cujas primeiras impressões partilhei neste artigo, aí prometi, igualmente, um ensaio mais detalhado. Assim, e depois de cinco dias na companhia do SUV que pretende rivalizar com modelos como o Jeep Compass, o SEAT Ateca, o Peugeot 3008, o Nissan Qashqai, o novo Renault Austral e, por que não, com o seu meio-irmão Hyundai Tucson, passemos, então, ao que importa, resumindo aquilo que são os argumentos e pontos menos bons do novo Sportage, para que percebamos se também a KIA vai conseguir marcar a sua posição naquele que é um dos segmentos mais significativos do mercado, o dos SUV de segmento C.

POR FORA

Bem conseguido. Até o tom branco, uma das cores menos inspiradas da bonita paleta de tons que a Kia propõe, assenta bem no novo Sportage. A dianteira é totalmente dominada pela gigantesca grelha, mas a verdade é que o contraste conseguido e a agressividade da secção dianteira resultam muito bem. A iluminação diurna “boomerang” dá, também, muita presença e identidade ao novo Sportage. Na lateral, a linha de cintura elevada e ascendente dá à carroçaria o essencial dinamismo e atrás destaca-se, claramente, a barra transversal que une os farolins, uma solução que é, cada vez mais, utilizada para destacar a largura da traseira e que remete, também, para o topo de gama da marca, o elétrico EV6.

No geral, e na minha opinião, a KIA fez um bom trabalho, apostando numa dose adequada de irreverência para que o seu novo Sportage não seja apenas mais um SUV de segmento C, mantendo, no entanto, um certo conservadorismo para continuar a apelar aos condutores e famílias que não estão preocupados em dar demasiado nas vistas. Em branco é bonito, sem dúvida, mas as cores Experience Green, Yuka Steel Gray e Machined Bronze são, de longe, as minhas cores de eleição.

POR DENTRO

Passando ao interior, são também bastantes os motivos para estar agradado. O habitáculo foi, aliás, um dos elementos mais destacados pelos responsáveis da marca durante a apresentação à imprensa. A inevitável digitalização é destaque, estendendo-se do painel de instrumentos, com grafismo e

apresentação originais, até ao ecrã táctil do infotainment, dupla digital incorporada num só corpo. Tal como o EV6 – eleito Carro do Ano 2022 e recentemente ensaiado aqui na Garagem – o novo Sportage combina, numa só consola, os comandos multimédia com os da climatização, bastando pressionar um “botão” para alternar entre funções. Dispõe, inclusivamente, dos ainda muito apreciados botões rotativos para facilitar a operação, sendo também possível – mas não preferível, na minha opinião – controlar a climatização no ecrã táctil.

Na consola central, a presença de cinco tampas onde deveriam estar cinco botões lembra-nos de que este é um Sportage de nível de equipamento Drive, menos recheado e o único disponível ao optarmos pelo motor 1.6 T-GDi, a gasolina, aqui em ensaio. No entanto, não se pense que isso é sinónimo de pouco recheio. Senti falta do acesso e arranque “sem chave”, admito, algo que valorizo, mas ali não falta o ar condicionado de três zonas, os modos de condução – Eco, Normal e Sport – a câmara traseira e um extenso pacote de elementos de segurança, como o controlo automático das luzes de máximos, o assistente inteligente de velocidade e um incrivelmente chato e insistente sistema de apoio à manutenção na faixa de rodagem. Chato, porque é muito nervoso e presente, dando constantemente sinais da sua intervenção através do volante, situação que só tende a piorar em vias mais estreitas. Insistente porque, mesmo depois de desligado, o Sportage volta a activá-lo no início da viagem seguinte.

Para quem viaja atrás, o Sportage provou, igualmente, ser uma excelente opção, beneficiando do ligeiro incremento das suas dimensões. Não tenho, normalmente, a possibilidade de testar a lotação máxima das novas “máquinas” que vou conduzindo, mas a experiência foi desta vez possível, uma vez que o Sportage foi o veículo de serviço para levar um grupo de amigos a jantar fora a uma sexta-feira à noite. Com muitos centímetros livres para pernas e cabeça – bastantes, mesmo – o Sportage fez furor junto do sexo feminino, recebendo elogios pelo muito espaço disponibilizado e pelo ajuste em inclinação do encosto. O lugar do meio não é o mais confortável, não tanto pela falta de espaço, mas pela rigidez do encosto que é, na verdade, um apoio de braço rebatível. Ainda por ali, nota positiva para as janelas que abrem na sua totalidade, para a



FICHA TÉCNICA

Motor	1.6, turbo, gasolina
Potência	150 cv/5500 rpm
Binário	250 Nm/1500-4000 rpm
Transmissão	manual de 6 velocidades
Vel. máx.	189 km/h
0-100 km/h	10,3 seg.,
Consumo	8,2 lt/100 km
Preço final	28.750 € (c/ campanha)

Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt





presença de duas tomadas USB-C e pelo já referido controlo independente da temperatura. A bagageira do Sportage a gasolina é, também, enorme, com quase 600 litros de volume útil, destacando-se por permitir fazer o rebatimento do encosto do banco a partir dos manípulos nas laterais, criando um plano de carga completamente horizontal, bem como por disponibilizar um espaço debaixo do alçapão para esconder a chapeleira. Simples e útil. Relativamente a materiais, o Sportage cumpre perfeitamente com o esperado no segmento, combinando plásticos mais agradáveis ao toque na zona superior do tablier e portas dianteiras, com outros menos nobres, aplicados, por exemplo, na zona abaixo da linha média do tablier, na consola central e portas traseiras. A qualidade de construção deixou boas impressões, mas é impossível avaliar ruídos parasitas num automóvel com menos de 100 quilómetros no odómetro.

CONDUÇÃO E MOTOR

Disponível pela primeira vez com propulsores electrificados, o Sportage pode ser um híbrido auto recarregável ou um híbrido plug-in, mas a KIA optou também por manter a aposta em versões puramente térmicas, Diesel e a gasolina. Para este primeiro contacto, calhou-nos esta última opção, com motor 1.6 T-GDi de 150 cavalos e caixa manual de seis velocidades. E no que diz respeito ao motor, a experiência ficou marcada por altos e baixos. Por um lado, é um motor muito agradável de utilizar, refinado, disponível, suave e possante, explorado por uma transmissão manual também ela muito fácil de operar. Mas a verdade é que esta é uma combinação mecânica pouco apelativa

para um SUV como o Sportage, um veículo familiar para ser utilizado todos os dias, em que o conforto de condução e consumos baixos ganham outra importância. Uma caixa automática seria, sem dúvida, uma mais-valia para o conforto de utilização, bem como uma média de consumo em ciclo combinado mais simpática do que os 8,2 l/100 km com que terminei o ensaio. Considerando o que custa, é uma excelente proposta, mas apenas para quem não fizer assim tantos quilómetros. Fica prometido o regresso do Sportage à Garagem, numa das suas versões híbridas.

Já a posição de condução agradou-me bastante mais, suficientemente elevada para quem assim a valoriza ao optar por SUV, com boa visibilidade para a frente, mas transmitindo, ao mesmo tempo, uma sensação de “casulo” e de “encaixe” ao volante, proporcionada, também, pela elevada linha de cintura, envolvendo, assim, o condutor na acção. Acção essa que se destaca por um bom compromisso entre conforto e dinâmica, com a suspensão e o perfil considerável da borracha que calça as jantes de 18 polegadas a ajudarem a filtrar, com eficácia, o efeito das irregularidades do piso. Quando o percurso se torna mais exigente, o Sportage, apesar do seu volume e altura, responde sempre com uma agilidade adequada e uma boa sensação de segurança, tal como exigido a uma proposta deste género.

UMA COMPRA SEGURA, GARANTIDAMENTE

Sem surpresas, o Sportage não só representa um grande salto relativamente à geração anterior, como é mais uma prova do bom momento que a KIA atravessa, uma proposta

de argumentos abrangentes e com uma oferta igualmente alargada em termos de motorizações, capazes de responder a quase todos os tipos de necessidade e utilização. O design exterior, se complementado por uma cor apelativa, é um dos vários pontos fortes do Sportage. Já debaixo do capot, e sendo um fã assumido de motores a gasolina, gostei do “pulmão” revelado pelos 150 cavalos e 250 Nm de binário, mas não gostei do consumo em que isso se traduz.

A oferta de equipamento de segurança é, como vimos, extensa, mas a calibração do assistente de manutenção na faixa de rodagem, embora cumpra, e bem, a sua função, deveria ser revista, a fim de se intrometer menos na condução. Este aspecto

não me parece exclusivo do novo Sportage, pois já me deparei com situação idêntica noutros modelos do grupo. A habitabilidade é outros dos pontos fortes, talvez um dos que merece, efectivamente, um dos maiores destaques. A habitabilidade e a garantia, obviamente, que passou dos já muito apelativos 7 anos para 10 anos ou 200.000 quilómetros. Dá que pensar. Mais ainda se considerarmos o preço – com campanhas – muito justo e convidativo de 28.750 €. Pode até não ser a motorização mais poupada, nem ter o nível de equipamento mais apetrechado da gama, mas este Sportage 1.6 T-GDi Drive é muito automóvel para o preço que a KIA pede por ele. **X**



VOLKSWAGEN POLO 1.0 TSI 95

**GOSTEI
BASTANTE, MAS
COM ALGUMAS
RESERVAS**

POR RAFAEL ARAGÃO





Depois da apresentação nacional, pudemos, agora, experimentar mais a fundo o renovado Volkswagen Polo. Continua com ambições de ser o standard do segmento, mas já não vai ter a tarefa tão facilitada.

Para começar, porque a concorrência está cada vez melhor. E se isso, no geral, é um bom sinal para o mercado e para os consumidores, para a Volkswagen não são grandes notícias. Isto porque, apesar do renovado Polo estar muito bom, em alguns aspectos peca por defeito.

MOTOR

Começo por aquilo que será, talvez, o seu ponto-forte. Um motor singelo, de 1 litro, com turbo e 95 cavalos, associado a uma caixa manual de 5 velocidades. Gostei da simplicidade e dos consumos. Fora de cidade, fiz um trajecto com cerca de 50 quilómetros a 4,8 litros/100 km. Já dentro da urbe, a coisa eleva-se para os 6/6,5. Nada mau. Se andarmos com calma – como deve ser – facilmente temos um carro bastante comedido. Quanto à potência, se achas que precisas de mais, primeiro estás enganado e, segundo, podes sempre comprar a versão com 110, reservada à versão R-Line com caixa automática DSG. À tua disposição tens também o mesmo motor, mas a gás natural com 90 cavalos (apenas na linha Life).

Durante este ensaio nunca senti nem falta de potência nem de pujança. Naturalmente, não tem o binário de um carro a gasóleo ou com o dobro da cilindrada, mas tem o suficiente para o dia-a-dia. A caixa manual cumpre, mas talvez a DSG fosse mais interessante. Custa mais 2.500€ e aumenta ligeiramente o consumo, é certo, mas é mais descansada. Nunca vamos ter andamentos incríveis com este motor e a velocidade a que mais gosta de “rolar” é cerca de 90 km/h em autoestrada. Pouco ligeiro, mas os consumos agradecem muito.

LÁ POR DENTRO

O caso muda de figura. Continuamos a sentir o trabalho e cuidado alemães, mas parece que se esqueceram de que as portas fazem parte do carro. Isto porque as portas são totalmente em plástico rijo. Não custava nada – custava, claro, mas acredito que compensasse – colocar um pouco de plástico mais macio na parte de cima e na zona de apoio dos braços. Na consola central, apesar de plástico rijo, tem um acabamento polido que lhe dá um aspecto muito mais cuidado.

A montagem é boa. Mal seria se não fosse. Afinal de contas, contas feitas e o novo Volkswagen Polo custa a partir de 21.246€, o que já é considerável para um compacto. Claro que as marcas fazem estes carros com materiais menos nobres porque têm em





Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt

vista um preço competitivo, mas duvido que fossem os mais 200 ou 300 euros que custaria para ter outros materiais que fizessem os clientes fugir. Pelo contrário! Há pessoas que compram carros mais pequenos, não porque querem um carro mais barato, mas porque não precisam nem querem um carro maior ou melhor. Essas pessoas também deviam poder ter a possibilidade de ter um carro com bons acabamentos e materiais. Ao nível do conforto, dou uma nota muito positiva. É fácil encontrar uma boa posição de condução e sentimo-nos sempre aconchegados pelo carro. Eu gosto desta sensação estilo “cockpit”. A suspensão faz um bom trabalho e, apesar de sentirmos a “leveza” do carro, nunca ficamos a sentir que é frágil. Conduz-se bem e nunca senti que não conseguisse enfrentar as curvas com segurança.

EQUIPAMENTO E TECNOLOGIA

Felizmente, os carros novos já vêm com vários sistemas de segurança e com todos os indispensáveis, como assistente de manutenção na faixa de rodagem, sensores de proximidade com os carros da frente e travagem de emergência, entre outros. Este renovado Polo não é exceção. Tem cruise control adaptativo, monitorização de peões e ciclistas, sensores de estacionamento à frente e atrás, câmara multifunções, faróis dianteiros e traseiros em LED e painel de instrumentos digital. Quanto ao infoentretenimento, há um touchscreen central de 8 polegadas com um botão físico para o volume (boa!), 6 altifalantes e ligação ao Android Auto e Apple CarPlay. Isto de base em todas as versões. As restantes vão adicionando alguns equipamentos, mas não muito. Ou seja, o renovado Polo vem bem carregado de origem. A versão que testámos era a Style, entre a Life e a R-Line, que gostei bastante, mas senti que a versão mais simples seria mais interessante, porque os 1500€ a mais não me pareceu que compensassem. Ainda assim, por cerca de 22.800€, a versão Style estava muito interessante. **X**

FICHA TÉCNICA

Motor	1.0, gasolina
Potência	95 cv/5000-5500 rpm
Binário	175 Nm/1600-3500 rpm
Transmissão	manual de 5 vel.
Vel. máx.	187 km/h
0-100 km/h	10,8 seg.
Consumo	6,0 l/100 km
Preço final	22.800 €





HONDA JAZZ 20 ANOS

EDIÇÃO ESPECIAL CELEBRA OS 20 ANOS DO COMPACTO JAPONÊS

POR RAFAEL ARAGÃO





Testámos a edição especial do 20º aniversário do compacto Honda Jazz e impressionou. Primeiro, a tecnologia híbrida torna-o muitíssimo eficiente. Depois, a longevidade do modelo prova que o mercado o quer.

AS OPINIÕES DIVIDEM-SE

Mas eu, cá, gosto! O design não é, de todo, consensual, mas isso nunca foi uma coisa má. Gostos não se discutem – embora se possam criticar – mas no que muitos vêm um carro todo futurista e quase alienígena, com um design demasiado “fora”, eu vejo um carro que se destaca sem parecer fora de contexto e cujo design mostra ao que vem: eficiente e tecnológico.

E, neste ponto, podes criticar o quanto quiseses, mas os factos não se alteram. O motor híbrido de 1.5 litros fez um consumo final, quase sempre em cidade, de 4,6 l/100 km. E até podia ser menos, eu é que não andei preocupado com isso. O que atesta, com toda a certeza, a capacidade tecnológica e eficiência deste motor. Podes conduzi-lo sem preocupações que o consumo nunca vai ser excessivo.

Para isto, utiliza um motor a gasolina com 1.5 litros e uma caixa CVT ligada às rodas dianteiras. Mas a magia acontece devido ao motor eléctrico, cheio de potência e inteligência, que decide como e quando deve fazer o quê. Carrega-se a

ele próprio, sabe quando deve andar em modo eléctrico ou não (em cidade anda quase sempre) e tudo isto ajuda a torná-lo eficiente. A potência combinada é de 109 cavalos, com o motor eléctrico a dar grande parte deste valor.

DESIGN E CONFORTO

Não tem o design desportivo ou mais consensual de alguns dos seus concorrentes – nem o comportamento, diga-se de passagem – mas tem outras vantagens. Primeiro, destaca-se sem chamar muito à atenção. Quando a chamava, senti sempre que era no bom sentido. Ora de surpresa, ora de curiosidade. Um bom equilíbrio, diria. Depois, embora o comportamento dinâmico não seja de louvar, também não é para isso que se quer este Honda Jazz Hybrid. Quer-se para ser um compacto versátil que nunca nos vai falhar, seja em que ponto for. Autonomia, espaço e conforto estão assegurados. Os bancos traseiros “mágicos” da Honda ajudam nesta tarefa, embora o chão não seja totalmente plano, com o túnel central ligeiramente protuberante. A bagageira é bastante boa para o segmento e tem, ainda, um alçapão que dá jeito.

Quanto ao conforto, é preciso dar valor onde ele está. Cá para mim, este é o ponto mais importante deste novo Honda Jazz. Este carro foi feito para se conduzir





com uma facilidade tremenda e nunca atrapalhar em nada. Seja no acesso ao carro, seja na visibilidade – que é incrível, com vidros grandes à volta do carro todo e aquele formato estilo mini-van, que neste caso seria mini mini-van – seja no infoentretenimento ou na direcção, tudo foi pensado para que nunca se coloque em causa o carro.

INTERIOR E TECNOLOGIA

O interior faz lembrar o Honda e. Arejado, espaçoso e tecnológico. Não tem a mesma quantidade de ecrãs, mas o que tem é bem grande e eficiente. Bastante personalizável e intuitivo, com um botão para o volume e o sistema de ar condicionado também com botões e, espanta-te, “rodinhas”. Que maravilha. Valha-nos os japoneses que ainda sabem fazer as coisas.

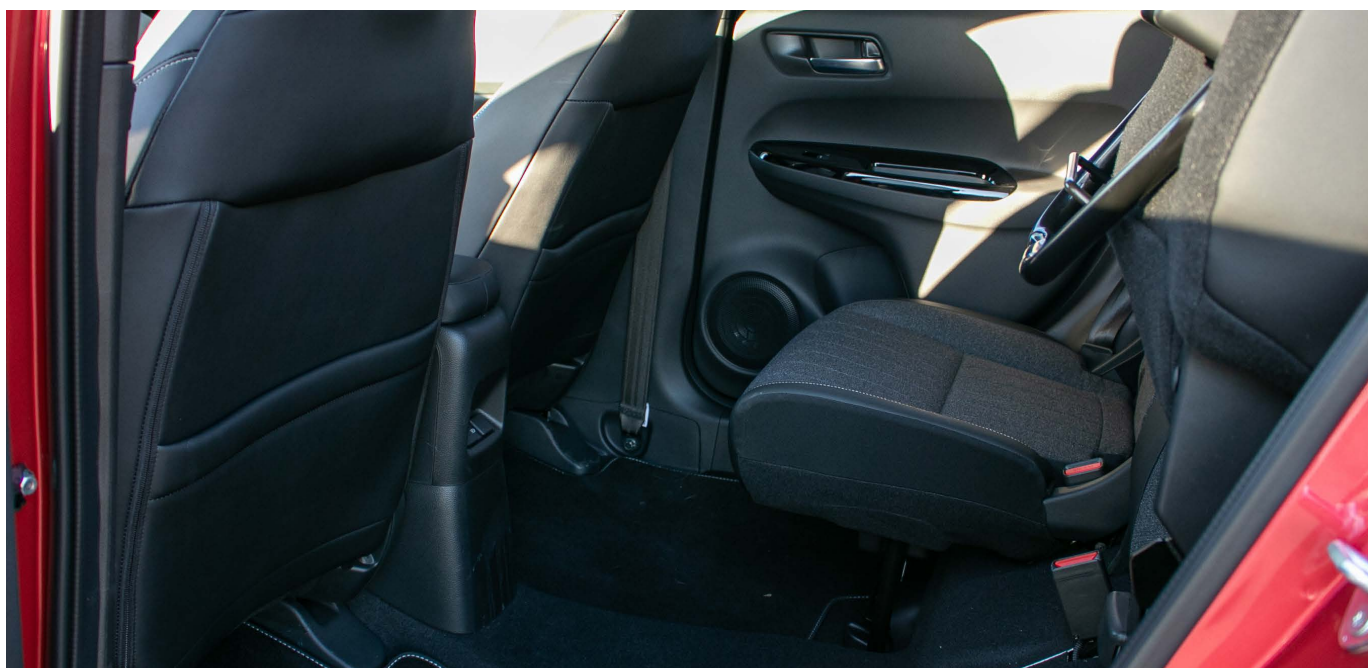
Tem, também, bancos e volante aquecidos e bastante espaço para arrumação. Os bancos são em tecido, a lembrar uns bons sofás, e todos os materiais são de boa qualidade e com uma excelente montagem. Ao nível da segurança e tecnologia não lhe falta praticamente nada. Desde os sensores e radares de proximidade, ajudas à condução, passando pelos faróis LED ao emparelhamento com o smartphone.

EDIÇÃO 20 ANOS

Ainda não testei a versão normal, mas pelo que posso ver pela lista de equipamento, varia, apenas, na cor especial em duplo tom e nos crachás comemorativos em comparação com a versão Executive que custa 30.250€, praticamente o mesmo que esta versão especial limitada. A versão Elegance custa 27.750€. A Honda tem uma campanha para esta edição especial que oferece a pintura, reduzindo o preço em 600€. Para além disto, oferece ainda a garantia de 7 anos sem limite de quilómetros. Pode não ser um preço incrível, mas para um carro com esta garantia, características e tecnologia, é bem provável que só volte a precisar de o trocar quando a marca celebrar os 40 anos do Jazz. **X**

FICHA TÉCNICA

Motor	1.5, gasolina, + eléct. (2)
Potência	109 cv/h.d. rpm
Binário	253 Nm/h.d. rpm
Transmissão	e-CVT, 1 velocidade
Vel. máx.	175 km/h
0-100 km/h	9,4 seg.
Consumo	4,6 lt/100 km
Preço final	30.250 €



Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt



71TR

HYUNDAI BAYON 1.0 T-GDI

**CITADINO DESTA ANO,
MAS MUITO MAIS**

POR RAFAEL ARAGÃO





Hyundai Bayon venceu o prémio de cidadão do ano 2022, mas cá para mim devia ter concorrido noutra categoria: a de familiar “compacto”. Não acredita?

Não me entendas mal. Funciona perfeitamente para a cidade. A questão é que funciona ainda melhor fora dela. A justiça do prémio é merecida – e quem seria eu para dizer o contrário – mas se me perguntassem qual o cidadão que deviam comprar, o Hyundai Bayon não estaria na lista. Acho que há outros carros que cumprem melhor a função de andar pela cidade com agilidade e economia.

NO ENTANTO

O Hyundai Bayon faz exactamente isso... mas para uma família. O carro tem espaço de sobra para quatro pessoas e bagagens, é confortável (mais do que estava à espera, confesso), fazendo frente a carros mais caros e transmite uma sensação de robustez na condução que os cidadãos às vezes não conseguem. Não tem os materiais com a maior qualidade e isso acho que é uma pena, como disse no ensaio ao renovado VW Polo. Não é por ter de ser barato que se tem de poupar nesse ponto. Pelo menos nos lugares da frente, vá.

Assim à primeira vista, o carro parece pequeno. Um crossoverzinho maneirinho que cumpre e que pouco maior é do que um Hyundai i20. Mas assim que nos chegamos

perto, percebemos que, afinal, o carro é igual a um familiar compacto, senão, até, maior do que alguns. Daí o meu argumento de que este é um familiar compacto. E o compacto já é mais uma tecnicidade do que outra coisa.

SENSAÇÕES

Este ponto, para mim, é importante, porque quase tudo na vida depende das expectativas. Se forem altas e a coisa não cumprir, o resultado desaponta. Se forem baixas e a coisa cumprir, o efeito é incrível. E perdoem-me se as minhas expectativas para este ensaio não eram altas, mas é o que é. A opinião inicial com que parti para este ensaio foi formada por imagens e pouco mais. E o design não é o ponto forte do Bayon. Pelo menos na metade traseira. A frente tem muita presença, indo beber os faróis e grelha ao Kauai, o que resulta muito bem. Mas a traseira é assim meio levantada demais para o meu gosto e parece inacabada. Mas as sensações ao volante e restantes qualidades do carro, mais do que compensaram essa “falha”.

A condução é robusta e o carro tem aquele “peso” que os carros mais caros têm. Para isto ajuda a direcção mais pesada do que o habitual – muito menos num cidadão – mas sem ser presa e arrastada. É fluida, mas com peso. Gosto muito. O conjunto embraiagem-caixa de velocidades também





é competente. E o motor, que é assim para o pequenino, cumpre e com consumos fora de cidade muito bons. Um 1 litro, turbo, com 100 cavalos a fazer consumos na ordem dos 5,5 litros/100 km. Em cidade apontem para os 6,5 o que, vá, também não é o fim do mundo (uma expressão cada vez mais estranha de usar).

CONFORTO, ESPAÇO E PREÇO

Estes são os pontos fortes deste Hyundai Bayon. E reforçam a minha premissa inicial de que este carro é um familiar compacto. Cerca de 20.000€ para o nível de equipamento Premium que traz muitos sistemas de segurança, um bom entretenimento com ecrã de 8 polegadas e um painel de instrumentos digital de 10, como o do Kauai, ar condicionado automático, câmara traseira e sensores de estacionamento traseiros, luzes LED, emparelhamento com o smartphone sem fios, etc. Como vês, o equipamento indispensável para os dias de hoje está lá todo.

Depois disso, tens espaço para quatro pessoas e bagagens. A bagageira é funda, o que ajuda com o espaço, e a suspensão, em conjunto com os pneus fazem um bom trabalho a filtrar os buracos e irregularidades do piso. Fiz uma viagem de cerca de 700 km ao volante deste Bayon e, no final, senti que nunca me falhou em nada. Nem no consumo, nem no conforto, nem nas sensações ao volante e, em última análise, no preço, que é muitas vezes o que mais importa.

É mais do que merecido o prémio de Cidadão do Ano 2022, embora a categoria devesse ter sido outra. **X**

FICHA TÉCNICA

Motor	1.0, gasolina
Potência	100 cv/4500-6000 rpm
Binário	172 Nm/1500-4000 rpm
Transmissão	manual de 6 velocidades
Vel. máx.	183 km/h
0-100 km/h	10,7 seg.
Consumo	6,2 lt/100 km
Preço final	20.950 €

Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt







POR JOÃO ISAAC

FORD PUMA 1.0 ECOBOOST 155

**NO MEIO NÃO ESTÁ
A VIRTUDE**



Voltar ao Ford Puma, depois de com ele me ter reencontrado há umas semanas através da sua versão ST, está longe de ser um passo atrás na experiência. É certo que, sendo a versão topo de gama, com motor de 200 cavalos e uma afinação de suspensão mais orientada para um circuito do que para uma estrada, nenhuma outra versão do Puma é tão entusiasmante e eficaz quanto a ST. Mas como já o afirmei no passado, não há, no segmento dos crossovers de segmento B, outro modelo como o Puma. Há outras propostas que são, também, ágeis e divertidas de conduzir, mas nenhuma – pelo menos das que conheço – chega aos calcanhares do Puma no que à dinâmica diz respeito.

Aliás, o Ford Puma, nas suas versões mais dóceis, é de tal maneira bom e envolvente que a potência acaba por passar para segundo plano. A versão de 125 cavalos do multipremiado motor 1.0 EcoBoost é mais do que suficiente para nos deixar com um sorriso na cara, mas para quem quer um pouco mais de “pujança”, a Ford propõe igualmente esta versão de 155 cavalos. Tem notoriamente mais pulmão, acelerando com vigor até aos regimes mais elevados, deixando os passageiros incrédulos quando lhes digo que se trata de um motor com um litro de capacidade.

CONSUMO: PODIA SER MELHOR

E para além do “downsizing”, outra inevitabilidade e um sinal dos tempos é a electrificação dos motores EcoBoost, tecnologia presente neste Puma que ensaiei. Os benefícios em termos de performance estão lá, certamente, diluídos na óptima disponibilidade revelada a baixa rotação, mas o contributo para uma maior eficiência foi ainda mais difícil de identificar, isto porque a média final de ensaio deste Puma ST Line V ficou-se pelos 7,7 l/100 km. Um valor que, mesmo não esquecendo o que este Puma anda, podia ser um pouco mais simpático.

Quem poderá ter alguma influência neste resultado é a caixa automática de 7 velocidades, transmissão que me agradou mais durante uma condução tranquila, do que quando estamos a “apertar” com o Puma. Para esses momentos, não lhe faltam, inclusivamente, as patilhas no volante, mas senti a caixa mais à vontade a ritmos baixos, com passagens rápidas e suaves que contribuem, e muito, para o conforto de uma condução tranquila no dia-a-dia na cidade.



Por outro lado, a afinação mais decidida da suspensão revela o seu lado mais eficaz nos traçados mais sinuosos e sobre bom piso quando saímos da cidade, mostrando-se menos adaptada a lidar com as muitas lombas e buracos que enfrentamos em ambiente urbano. Não o considero, de todo, desconfortável, mas não é, certamente, a melhor opção para quem o conforto é a prioridade máxima. As jantes opcionais de 19 polegadas também não ajudam, mas há no segmento propostas mais orientadas nesse sentido.

Por dentro, não sentique o Puma fosse um dos crossovers mais espaçosos do seu segmento, mas os dois ou três dedos de folga no espaço para pernas e cabeça são garantia de que os passageiros de trás viajam em conforto mais do que adequado. Se a viagem for a cinco, o



passageiro do meio vai tornar a experiência bastante mais apertada, como é normal neste segmento de mercado. Já a bagageira surpreende pelo volume e versatilidade, com o compartimento – lavável e com ralo para escoar a água – escondido debaixo do piso amovível ocupado por uma bem-vinda roda sobressalente.

EQUIPAMENTO: TUDO E MAIS ALGUMA COISA

Mais à frente, condutor e passageiro viajam com outro conforto, com bons bancos e com um recheio de equipamento que é,

nesta unidade, interminável. Bancos com massagem aquecidos, carregador sem fios de smartphones e sistema de som B&O são apenas alguns exemplos. No campo da segurança, este Puma propõe o assistente automático de travagem, o assistente de manutenção na faixa de rodagem e o cruise control inteligente com reconhecimento de sinais de trânsito. A nível de equipamento opcional, destacam-se o tejadilho panorâmico, o pack Tech – com detecção de ângulo morto e estacionamento automático, por exemplo – bem como a abertura eléctrica da porta da bagageira.



Obviamente, tratando-se da versão ST-Line, com o motor mais potente da gama – sem contar com o do ST – estando equipada com caixa automática, bem como dispendo de uma lista de equipamento bem comprida, este Puma é irremediavelmente caro. Depois de somados todos os opcionais aos cerca de 33 mil euros que a Ford pede por este Puma, o preço sobe para a casa dos 37 mil €. Ouch! Mais um pouco e entramos em “território ST” e a experiência passaria, imediatamente, ao nível seguinte. Isto porque por muito competente que seja a combinação do chassis com afinação ST-Line com os 155

cavalos do motor 1.0 EcoBoost, não está, obviamente, ao nível da oferecida pelo topo de gama.

Assim, optar por este nível de potência, por este nível de equipamento e por estes opcionais, resulta numa configuração muito específica e bastante difícil de justificar. Talvez apontada àqueles condutores que o queiram tal e qual como está. Por isso, não podendo chegar ao ST, e fosse eu o comprador de um Puma, olhava para o outro extremo da gama, para os níveis Titanium e Titanium X, onde a caixa automática continua a ser opção para quem a quiser e em que a versão de 125 cavalos do motor não vai, de certeza absoluta, desiludir. Qualquer Puma é bom, e este é impressionante, sem dúvida, mas difícil de justificar. **X**

Artigo e galeria completa em
www.agaragem.pt



FICHA TÉCNICA

Motor	1.0, gasolina
Potência	155 cv/6000 rpm
Binário	190 Nm/1900-5500 rpm
Transmissão	auto., dup. emb. de 7 vel.
Vel. máx.	205 km/h
0-100 km/h	9,0 seg.
Consumo	7,7 lt/100 km
Preço final	36.840 €

AUDI Q3 45 TFSI E

CONDUZIMOS O SUV HÍBRIDO PLUG-IN MAIS BARATO DA AUDI

POR JOÃO ISAAC





Reconheço que o Audi Q3, nesta configuração base, bem como com uma discreta cor como este preto a vestir a sua carroçaria, possa tornar-se excessivamente anónimo. Mas num mundo dominado por idênticas carroçarias SUV e crossover, dar por mim ao volante de um modelo de segmento premium que não é branco, que não tem vidros fumados, nem tão pouco usa jantes de 22 polegadas, foi algo que recheou a minha semana com uma muito bem recebida dose de sobriedade, uma combinação quase perfeita para aqueles que, como eu, apreciam um automóvel de qualidade, mas que gostam, igualmente, de passar despercebidos.

Este mais discreto Q3 dispensa, por isso, elementos como os frisos cromados e as jantes grandes, mas a verdade é que, como referi, não senti falta de mais, precisamente porque apesar de contar com um acabamento, em teoria, menos premium, não perdeu “nadinha” da sua inegável e imediata sensação de solidez e de qualidade, igualmente presente em boa dose, como se espera de um produto da marca dos quatro anéis.

UM HABITÁCULO MENOS RECHEADO, MAS ONDE É BOM ESTAR

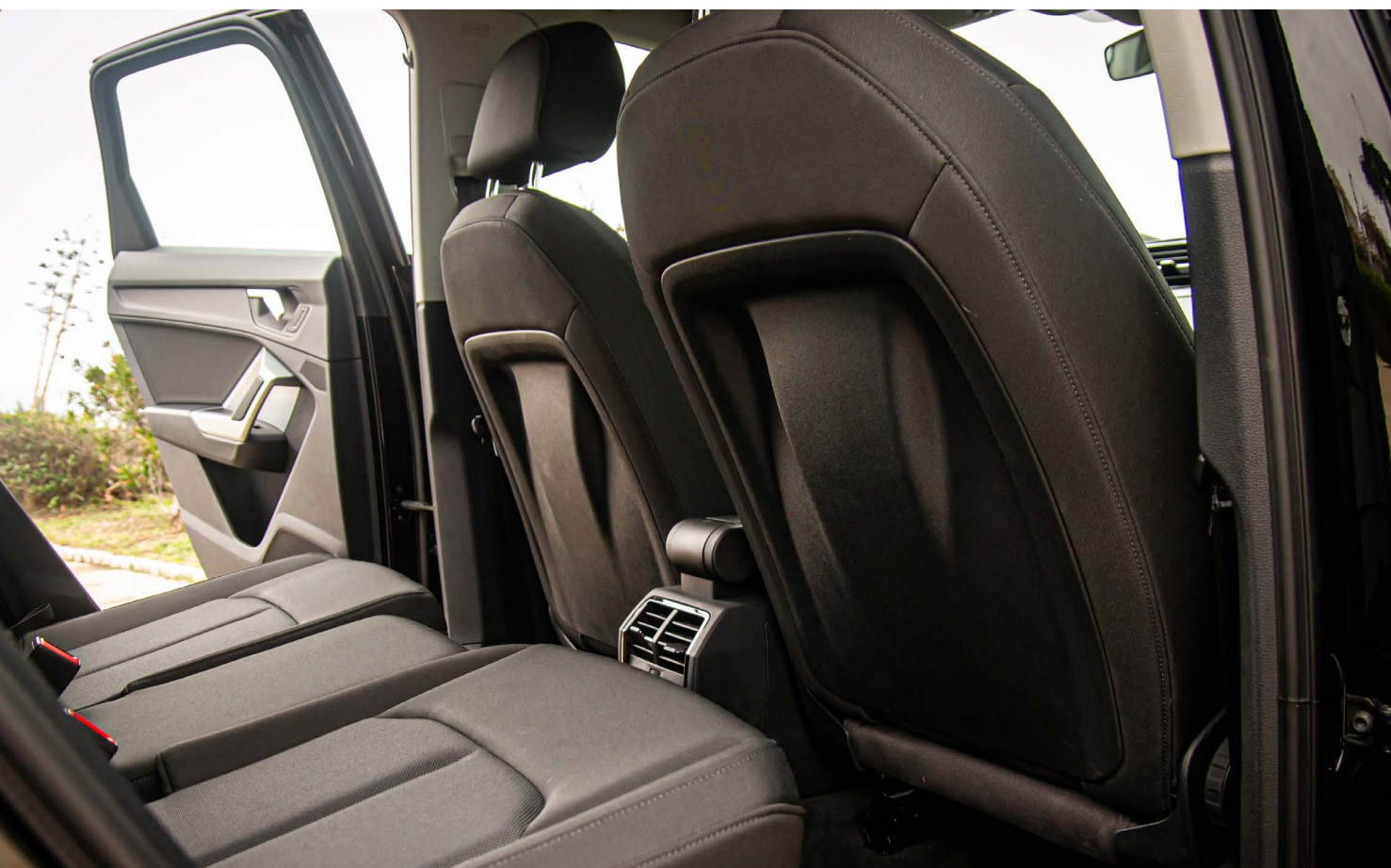
Esse elogio da qualidade é algo que prolongo ao habitáculo, onde bancos de desenho simples, forrados a tecido, cumprem bem a sua tarefa e onde a escolha de materiais e execução da montagem não deixam quaisquer margens para dúvidas sobre a robustez de um

habitáculo Audi, na minha opinião, do melhor que se faz na indústria, inclusivamente a nível estético. Neste campo, tenho apenas de destacar os botões dos vidros eléctricos, com um toque “mais barato” e difíceis de utilizar sem accionar a função automática. A rever.

A posição de condução é óptima e o tablier é dominado pelo painel de instrumentos digital, bem como pelo ecrã do infotainment com excelente grafismo. Na consola, teria gostado de ver um punho da caixa um pouco mais elegante, mas isso, se calhar, sou eu a ser esquisito. Para quem viaja no banco de trás, são boas as notícias, sendo possível regular a inclinação do encosto para melhor desfrutar do muito espaço livre. O banco traseiro pode, igualmente, ser regulado longitudinalmente, jogando com o espaço livre para as pernas ou na bagageira, com 380 litros.

UM REENCONTRO SERENO

Não conduzia um Audi Q3 desde a sua apresentação internacional nos Alpes, num estupendo evento organizado pela Audi no norte de Itália que jamais esquecerei porque não sou, de todo, o melhor passageiro de avião, muito menos num mais pequeno, a aterrar num enorme e bellissimo vale, cheio de ventos cruzados. A viagem a bordo do Q3 foi, felizmente, muito mais serena, tranquilidade que voltei a sentir neste reencontro, numa dose ainda maior, possibilitada pela motorização híbrida plug-in, também ela a mais potente da gama, com 245 cavalos.





Quanto a autonomia eléctrica, fiquei, como é normal, um pouco aquém do valor declarado, mas consegui esticar o silêncio da propulsão eléctrica durante 42 quilómetros, sendo que, na partida, com a bateria carregada, o Q3 indicava ser possível percorrer 45 quilómetros. Nos restantes percursos, depois de esgotada a bateria e já em modo híbrido, o computador de bordo nunca subiu dos 7,1 l/100 km, sendo inclusivamente possível registar médias em redor dos 6 l/100 km, se o percurso potenciar a utilização do motor eléctrico. Fiz, a título de exemplo, um percurso de 50 quilómetros, a uma média de 35 km/h, em que o motor eléctrico foi utilizado em 55% do tempo.

COMPETENTE EM ESTRADA

Relativamente a comportamento, este Q3 45 TFSIe revelou-se muito equilibrado, prescindindo do amortecimento variável para ainda assim conseguir oferecer uma boa combinação de conforto de rolamento com dinâmica segura e eficaz. Não recorre, igualmente, a pneus de baixo perfil, o que se revelou uma vantagem nos pisos mais esburacados e para superar as constantes lombas na cidade, e também não me parece que o benefício dinâmico da presença de jantes maiores e de pneus mais largos e de baixo perfil se justifique, só mesmo a nível estético, para quem assim gostar.

FICHA TÉCNICA

Motor	1.4, gasolina + eléctrico
Potência	245 cv/n.d. rpm
Binário	400 Nm/n.d. rpm
Transmissão	dup. emb., 6 velocidades
Vel. máx.	130 km/h
0-100 km/h	n.d. seg.
Consumo	7,1 l/100 km (42 km EV)
Preço final	54.425 €



Globalmente, o Audi Q3 é um produto muito competente, mas isso não será novidade para ninguém. Da imagem robusta, ao sólido bater de porta, passando ainda pela execução do seu habitáculo, a qualidade de construção “está lá toda”. No entanto, aquilo de que mais gostei neste Q3 “base” híbrido em particular, foi mesmo a sua postura “low profile”, quer a nível visual, quer a nível da motorização, que apesar de estar orientada para uma condução mais eficiente e amiga do ambiente, permite-lhe, ao mesmo tempo, impressionar assim que lhe exigimos mais andamento via acelerador. As recuperações são muito convincentes, mas, relembro, também o são os consumos baixos. O preço de 51.725 € a pagar pelo Q3 45 TFSIe, afasta-o da garagem do português comum. Mas se não fores um português comum e se

este “AH-48-LC” te causou tão boa impressão quanto a mim, então terás de pagar 54.425 € para teres direito à pintura metalizada, bem como às jantes de 18 polegadas e ao Pacote Advance, onde se inclui, por exemplo, a câmara traseira, o Audi Smartphone Interface, o volante desportivo multifunções, os sensores de estacionamento dianteiros e traseiros e o Audi Virtual Cockpit. Estranhamente, num veículo de aptidões familiares, bom estradista e que será, também, uma boa opção para frotas, não estava disponível o regulador de velocidade. São mais 475 euros, mas vale a pena, parece-me, complementando uma oferta de equipamento mais do que suficiente, na versão de entrada do Q3 equipado com a motorização do momento. **X**

Artigo e galeria completa em
www.agaragem.pt



GARAGEM



www.agaragem.pt

instagram - @garagem_oficial

facebook - @agaragem.oficial

youtube - Garagem

