



508 /// O PEUGEOT MAIS PEUGEOT SPORT ENGINEERED POTENTE DE SEMPRE!



CROSSOVERS

EMOÇÃO OU RAZÃO?

FORD PUMA ST
OPEL MOKKA 1.2

HYUNDAI

TRIPLO ENSAIO

BAYON, KAUAI E
i30 FASTBACK

AO VOLANTE FORD KUGA 2.5 FHEV - KIA SORENTO HEV - MAZDA CX-5 2.0 HOMURA
OPEL CROSSLAND 1.2 TURBO - VOLVO V90 T6 RECHARGE - CITROËN È-C4

LAZER GOODWOOD FESTIVAL OF SPEED **HISTÓRIA** MAZDA MX-5, O BÁLSAMO PÓS-CONFINAMENTO

GARAGEM

conteúdos #4

14

APRESENTAÇÃO DS 4

estivemos na apresentação nacional do novo DS 4, a nova berlina premium compacta de segmento C

16

508 PSE

o 508 é o primeiro PSE, o primeiro desportivo de uma nova era de modelos da Peugeot que combinam performance e eficiência

24

FORD PUMA ST

ainda não o tínhamos conduzido e já sabíamos que íamos gostar. É ainda melhor do que pensávamos

32

OPEL MOKKA 1.2 TURBO

o Mokka dá início a uma nova fase para o design da Opel. Gostámos muito, bem como as pessoas que com ele se cruzaram

38

HYUNDAI X 3

Crossover ou familiar? A gasolina ou eléctrica? Conduzimos três propostas distintas da actual gama da Hyundai

56

ENSAIOS

Opel Crossland, KIA Sorento, Ford Kuga, Volvo V90, Mazda CX-5 e Citroën C4. Conduzimos todos

80

GOODWOOD FESTIVAL OF SPEED

os resultados e as melhores imagens de um evento obrigatório para qualquer entusiasta de automóveis

86

MAZDA MX-5

o roadster japonês é um dos Mazda preferidos dos portugueses. O Jota Pê explica porquê



equipa garagem

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

joão isaac - joao.isaac@agaragem.pt

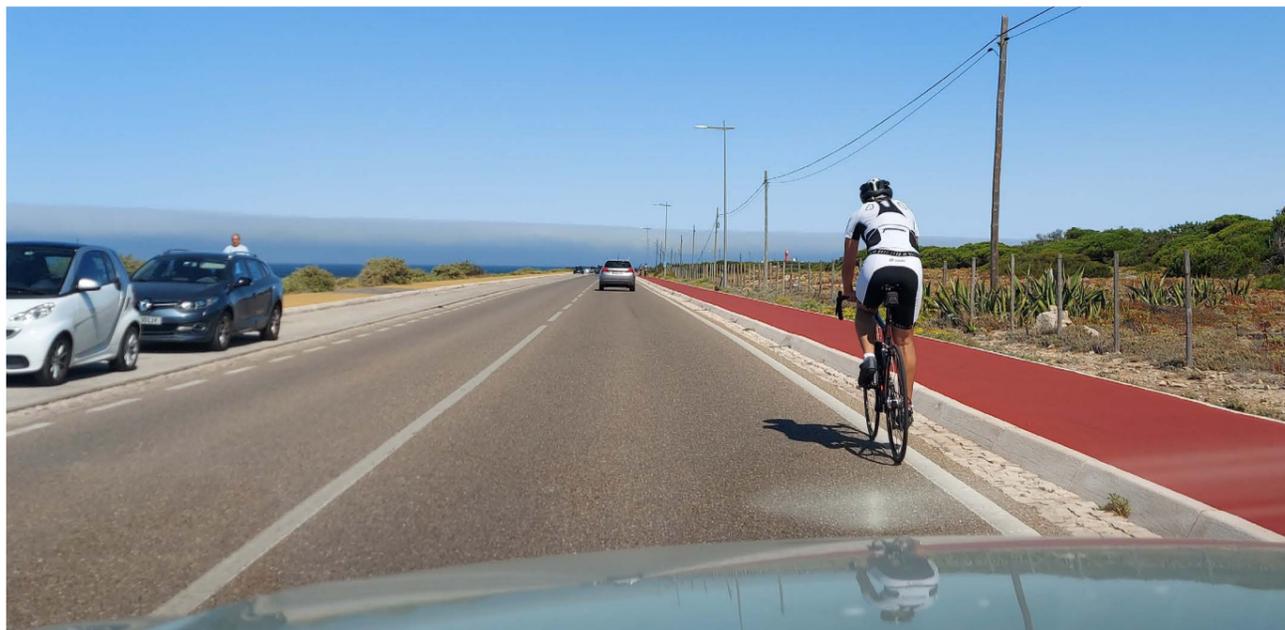
jota pê

rafael aragão - rafael.aragao@agaragem.pt



JOÃO ISAAC

MOBILIDADE PARA TODOS. PREFERENCIALMENTE...



Sou fã de automóveis, bem mais do que de bicicletas, mas escrevo este texto enquanto cidadão, não como jornalista automóvel, entusiasta das quatro rodas ou pontual ciclista. Isto porque considero que temos, efectivamente, de arrumar a casa. E por casa entenda-se a estrada, a casa de todos nós enquanto pessoas com diferentes necessidades e interpretações de mobilidade. Seja por motivos profissionais ou de lazer, a minha forma de mobilidade de eleição é o automóvel. Parece-me óbvio. E é a partir do lugar do condutor que me tenho vindo a aperceber de que, para favorecer os mais necessitados, estamos não só a dar-lhes o que merecem, como a tirar a quem já o tinha. Não está certo.

Se temos efectivamente de promover uma mobilidade sustentável, nomeadamente através da construção de ciclovias e outras especificamente dedicadas seja lá a que forma de mobilidade for, aprovo a iniciativa. É para o bem de todos. Mas perdoem-me a sinceridade, se existe uma via especialmente construída para bicicletas, de que serve um Código da Estrada que contém um sinal vertical, prioritário sobre as regras, azul, bem redondinho, sinónimo de “Pista obrigatória

para peões e velocípedes”, quando o mesmo código – pelo qual todos nos guiamos, peões inclusivamente – prevê, igualmente, na alínea 1 do artigo 78º o seguinte: “Quando existam pistas especialmente dedicadas a animais ou veículos de certas espécies, o trânsito destes deve fazer-se PREFERENCIALMENTE por aquelas pistas.” Em que ficamos? Faz-me lembrar uma “rotunda” que durante anos existiu perto da minha casa. À chegada de uma das entradas tinha sinal de sentido giratório obrigatório, mas dentro da “rotunda”, quem lá circulava encontrava sinais de cedência de passagem. Foi um almoço bem regado nesse dia: “A praça é redonda? Mete-se um sinal de ‘rotunda’! Mas quem lá circula leva com cedência de passagem. Olhe desculpe, o que tem para sobremesa? Pode ser, com cheirinho, por favor.” Era o festival da buzina e do palavrão. Bons tempos! Este é o problema. A ambiguidade, neste caso, do preferencialmente. Um automobilista, interpreta que o ciclista deve, uma vez que existe e está sinalizada como tal, usar a ciclovia. O ciclista, no seu direito, prefere não a usar. Não saímos disto e na Estrada do Guincho, a um sábado às

11 horas da manhã, a fila prevista na lei estende-se por largas dezenas de metros, quando por vezes o vazio da ciclovia se prolonga, esse então, por grandes centenas de metros. Eu também gosto de pensar que tenho talento do Colin ou do Ayrton, mas o meu nome é Isaac, não tem “Mc” antes e a letra que repete é o “a”, não é o “n”. Muito menos o “s” ou o “c”. Também muitos de vocês, ciclistas apreciadores do Guincho, não são o Agostinho, nem o Merckx. Sobre este assunto, falei com amigos ciclistas que me chamaram a atenção para algo que, efectivamente, nunca me passou pela cabeça. Quando a ciclovia está cheia de crianças e de pessoas a fazer as suas caminhadas e corridas, torna-se impossível. Sem dúvida, reconheço que é um problema e assumo o meu erro ao nunca ter pensado nisso. Fui egoísta, admito, e a última coisa que queria era ver uma criança a sofrer as consequências de um acidente com uma bicicleta. Mas volto a colocar-me ao volante do meu carro e a pensar em quem está em cima de uma bicicleta numa via como a Estrada Marginal. É urgente a criação de uma via para ciclistas ali. É uma estrada perigosa, até para automobilistas, uma vez que não tem faixa separadora central, agora imagine-se para quem pedala. Mas quando lá estiver, vai ser preferencialmente usada ou preferencialmente evitada?

Agora que há cada vez mais vias dedicadas a velocípedes, devíamos de começar a pensar em alterar a lei. Se até agora a lei prevê, ainda que de uma forma preferencial, que mesmo na existência de uma ciclovia, o

ciclista pode usar a estrada, nem precisando de se colocar junto da berma e podendo partilhá-la com outro ciclista, acho que no futuro faz sentido rever-se a lei. Fez sentido partilhar, tirando a uns para o bem de todos, mas se agora há condições, devolvam o que retiraram a quem cedeu parte do seu espaço, fomentando e obrigando a que se utilizem as ciclovias, sempre que possível, sempre que utilizadores mais vulneráveis não estejam em risco. E estes são, no caso particular da Estrada Marginal, os ciclistas. São eles que estão em perigo e embora não pareça, estas minhas palavras são, principalmente, para o vosso bem. Espero, efectivamente, que seja esta a mensagem que passe, embora reconheça que não gosto de saber que quando há uma ciclovia, o que há, no fundo, são duas ciclovias e que numa delas podem, também, circular automóveis e motos. Um pouco como aquela malta que tem um sinal de estacionamento proibido em frente ao seu portão de garagem e coloca lá o seu segundo carro. “Isto é meu”. Uma vez, sem querer, fiz este teste a uns vizinhos meus ao parar o meu carro junto do seu portão enquanto aguardava pela minha namorada. Chega a senhora e manda-me para tirar o carro. Perguntei se ia aceder à garagem. Disse-me que não, mas que queria pôr o carro ali. Porque o portão é dela. Pois. Eu também quero muita coisa. Naquele dia, como nem a senhora, nem o marido, me pareceram maiores do que eu, nem chegaram num carro com pirilampos, tiveram de estacionar noutro sítio. Num lugar de estacionamento, como



SUBSCREVE O NOSSO CANAL DE YOUTUBE

GARAGEM

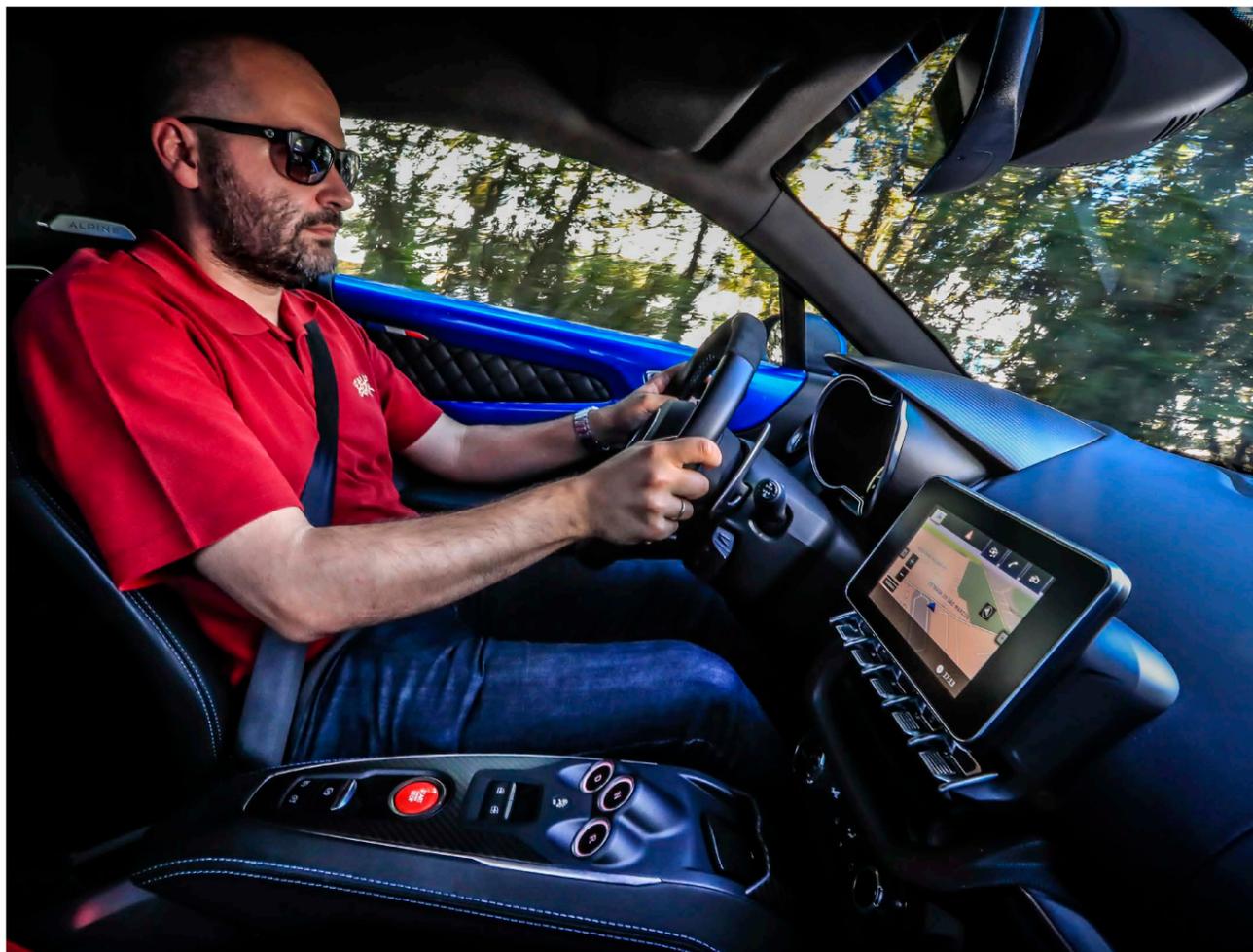


aqueles que eu uso quando vou sair do carro, imagine-se. Mas para os que me vão apontar o dedo e acusar de me achar um “vigilante”, cidadão exemplar, algo que assumidamente não sou, reconheço que há uns dias questioneei um ciclista que passou três semáforos vermelhos seguidos. Perguntei-lhe apenas se a Go Pro estava a gravar quando passou os semáforos. Foi simpático, até. Não foi agressivo e mandou-me apenas chamar a polícia, assim meio em tom de Vasco Santana: “Chama a polícia, seu palerma!” No fundo, deu-me a resposta que eu merecia, porque não sou polícia, mas também aquela que eu sabia que ia ter: o código é para cumprir quando nos dá jeito, quando não dá, porreiro, desde que não esteja lá a polícia. É como nas passeadeiras de peões: em cima de uma bicicleta, diria que não são peões. São ciclistas. Por isso, tomei uma decisão: como a ciclovia costuma estar vazia, vou utilizá-la para o meu próximo ensaio, vou seguir por ali e ultrapasso os “patos” todos que não querem pisar o traço contínuo para ultrapassar as bicicletas na estrada. Desde que a polícia não veja, sou capaz de me safar!

EXEMPLO ESPANHOL: NÃO, MUCHAS GRACIAS!

Já em Espanha, segundo apurei, desde que reunidas as condições de segurança, o condutor pode pisar o traço contínuo para ultrapassar um ciclista. Isto é, só, estúpido. O que são “condições de segurança”? Eu vou dizer que sim, “estavam reunidas”, e o senhor agente da Guardia Civil vai dizer, em espanhol, claro: “Pois, pois. Aqui tem o valor a pagar. Passe bem, Sr. Condutor.” Passo bem o caraças, se for a Espanha quem não passa nada sou eu. Não concordo. Erros já todos fizemos e já o pisámos, mas uma lei que prevê que se possa fazê-lo, parece-me demasiado mau. Os tempos mudam, bem sei. A pandemia fez-nos mudar muitos hábitos, principalmente ao nível do distanciamento social, algo a que os fãs de jogging também aderiram. Correr, actualmente, é na estrada. Detesto correr, e detesto, ainda mais, levar com um retrovisor no cotovelo. É por isso que não corro. Para poupar os cotovelos.

Esta recente e saudável moda de pedalar a toda a hora faz-me lembrar, igualmente, a introdução da permissão de condução de



motociclos até 125 cc a quem tem licença B. Impera uma certa anarquia no trânsito dos veículos motorizados de duas rodas. Muitos não querem aceitar o conceito de faixa de rodagem e no meio de duas há sempre outra, normalmente identificada por um espaço vazio de 50 centímetros. Quando vou no meu carro, gosto de lhes facilitar a passagem. A toda a malta das duas rodas. Se têm uma mota ou bicicleta, que usufruam das suas vantagens. Não me custa nada facilitar um pouco para que caibam e se cheguem à frente numa fila. Mas por favor, façam-no em condições. Não venham a mandar “rateres” desde há 200 metros porque nem abrandar querem e muito menos venham aos “zigue-zagues”, sempre a mudar de faixa, como se a malta que está mais à frente conseguisse adivinhar o que vão fazer de seguida. Porque se vão fazer uma ultrapassagem, têm de mudar de faixa. Se duas faixas no mesmo sentido estão ocupadas, passar pelo meio, junto aos retrovisores dos carros, não é uma ultrapassagem, é uma inconsciência. No entanto, se partirem os retrovisores à malta,

os joggers agradecem, principalmente os seus cotovelos. Enquanto automobilista, tenho de aceitar que os ciclistas podem andar na estrada, mas se a ciclovia estiver vazia, usem-na, **PREFERENCIALMENTE**. Eu prometo fazer a minha parte. Se lá estiverem crianças, adaptem a velocidade ou, não hesitem, utilizem a estrada. Vou respeitar-vos. Mais vale criar uma fila de trânsito do que ferir alguém. Precisamos de arrumar “a casa”, usar menos vezes a palavra sustentável e fazer algo por isso. Eu nem na ciclovia, nem fora dela e tenho de resolver esse problema rapidamente. Mas acima de tudo, essa arrumação deve passar pelo Código da Estrada. Não sei qual a solução para isto tudo, mas por vezes acho tudo muito ambíguo. Um sinal vertical, azul e circular, de obrigatoriedade não obrigatória. Gozem o que quiserem, mas a regra número um, para peões, ciclistas, automobilistas, vegetarianos e “terraplanistas” é o bom senso. Na dose certa, só faz bem. Bem, no caso dos últimos, talvez ler uns livros ajude, mais do que o bom senso. Ou sair de casa, vá. **X**



RAFAEL ARAGÃO

E PASSAR A USAR ESTE ACESSÓRIO QUE TODOS OS CARROS TÊM?



Não se chateiem comigo, mas vou ter de voltar a insistir neste assunto: o código da estrada. Mas será que é assim tão difícil lembrarmo-nos de uma ou duas coisas que são importantes? Epá, já não digo saber de cor os pesos e taras permitidos para veículos pesados de passageiros ou as velocidades máximas permitidas para diferentes tipos de reboques (não faço ideia nem de um nem de outro) mas há certas coisas que nunca nos podemos esquecer. Aquelas que são importantes para o dia-a-dia. Usar os piscas em todas as mudanças de direcção, na entrada e saída das rotundas, andar o mais à direita possível, antecipar as passadeiras e adaptar a velocidade ao local e condições do piso. O “beábá”, entendem? Mas há outras regras que, não sendo tão

usuais, também têm de estar frescas na nossa cabeça. Uma delas deixa-me passado – dentro dos limites, naturalmente – e eu até sou simpático a “dar o toque” aos condutores nessas situações. Usem a p#*ta do triângulo, pá! Desculpem, exaltei-me ligeiramente.

Mas é verdade! Porque raio os condutores, quando os carros avariaram – pode acontecer a todos, isto não é o problema – não fazem o que diz o código? Se conseguirem, encostem o veículo o mais à direita possível, vistam o colete reflector, saiam do veículo e coloquem o triângulo sinalizador de perigo a uma distância nunca inferior a 30 metros! Depois é só sair da estrada para ficarem em segurança. Nem era preciso ser uma regra. É bom senso. “Epá, tenho o carro avariado

na via, deixa-me lá arranjar maneira de avisar os restantes condutores para facilitar o trânsito”. 30 metros! Isto dá, vá, 30 passos mais ou menos. Porque não há pior coisa do que estar a andar no trânsito (às vezes a andar até vais mais rápido), o carro da frente mete o pisca, muda de via, e nós deparamo-nos com um carro avariado a dois metros de nós. Quer dizer, haver há. Dar-te uma câibra na virilha e por pouco não pisar o acelerador a fundo, é pior. Mas se isso acontecer e causar um acidente, pelo menos metam o triângulo!

Mas será que custa colocar o triângulo? Pergunto! A malta pensa que aquilo é o quê? Um esquadro? Um bumerangue? “Ah, olha, o carro veio com um bumerangue. Quando formos à praia já podemos brincar”. Ou então aquela malta – como eu já vi – que mete o triângulo dentro do carro em cima da chapeleira. Mas vocês pensam que são o quê? Uma montra? Mais valia metê-lo dentro do... porta luvas. Faz o mesmo efeito. Bom, era só um desabafo. Não se esqueçam de usar o triângulo porque, parecendo que não, ajuda imenso a fazer fluir o trânsito e a evitar que se formem filas tão complicadas. Tenham cuidado, conduzam em segurança e eu volto para a semana, se entretanto não me der uma câibra na virilha. **X**



PORSCHE MACAN

MAIS POTÊNCIA

EM TODAS AS

VERSÕES

POR JOÃO ISAAC



A Porsche apresentou o novo Macan com um design revisto e com um aumento de potência transversal a todas as versões da gama. O Macan GTS, o mais desportivo dos SUV compactos da Porsche, viu a sua potência subir de 380 para 440 cavalos, acelerando de 0 a 100 km/h em 4,3 segundos e atingindo 272 km/h de velocidade máxima quando equipado com o Pacote Sport Chrono. Já o Macan S, equipado, tal como o GTS, com um motor V6 2.9 litros biturbo, debita agora 380 cavalos – mais 26 – e acelera de 0 a 100 km/h em 4,6 segundos. A sua velocidade máxima é de 259 km/h. Para o Macan de entrada de gama, a Porsche actualizou o motor de quatro cilindros com 265 cavalos, capaz de o acelerar

de 0 a 100 km/h em 6,2 segundos e de o levar até aos 232 km/h. Todas as versões contam com a transmissão PDK de 7 velocidades e com a tracção integral Porsche Traction Management.

A suspensão pneumática foi, igualmente, revista, com uma resposta optimizada que não só reage com maior precisão às condições do piso, bem como beneficia a informação transmitida pela direcção. A suspensão PASM está disponível como opção no Macan base e é proposta de série nos modelos S e GTS, neste último, colocando a carroçaria 10 milímetros mais baixa e agora com afinação mais firme em ambos os eixos (10% à frente e 15% atrás) do que o seu antecessor.



Por fora, o Macan conta, igualmente, com um visual redesenhado, sendo que no GTS a cor preta ganha destaque. Atrás, passa a contar com um difusor, e quer os faróis em LED com Porsche Dynamic Light System e os retrovisores exteriores Sport Design são agora de série em todas as versões. Estão disponíveis catorze cores para a carroçaria e sete novos desenhos para as jantes, propostas de série com 19, 20 e 21 polegadas, respectivamente, nos Macan, Macan S e Macan GTS. Já no habitáculo há, também, novidades, com uma maior aposta em superfícies tácteis no lugar de botões. Também o selector da caixa de velocidades, ao centro, é novo e o relógio analógico no topo do tablier passa a ser de série. O Macan recebe, igualmente, os novos volantes desportivos multifunções do 911. Com mais de 600 mil unidades vendidas desde o seu lançamento em 2014, o Macan é um pilar essencial do crescimento da Porsche. Esta mais recente actualização do SUV do símbolo de Estugarda está já disponível para encomenda e os preços iniciam-se nos 80.913 €. **X**



OPEL ASTRA

DESIGN

ARROJADO E ELECTRIFICADO

POR RAFAEL ARAGÃO



Depois da provocação com o camuflado a esconder o design do novo Astra, a Opel revelou, finalmente, a nova versão do compacto familiar alemão. E mostrou mais do que, apenas, o design.

MELHOR A VÁRIOS NÍVEIS

Esta sexta geração do Opel Astra mostra-se muitíssimo evoluída. Depois da geração anterior ter estado bastante tempo com um design que não apelava assim tanto aos sentidos – apesar de muito competente – esta nova geração apresenta-se com um impacto visual muito mais arrojado. Tanto no exterior como no interior.

Uma sexta geração que esteve 30 anos “a marinar”, que veio substituir o saudoso Opel Kadett. O que o antigo Kadett não tinha – pelo menos para venda, porque houve uma versão experimental, a Kadett Impuls I – eram motorizações eléctricas. Já o novo, traz duas versões híbridas plug-in, cada uma com um nível diferente de potência. É provável que sejam as versões utilizadas no Peugeot 308 híbrido plug-in. 225 cavalos e 180 cavalos, para o mesmo motor.

A Opel diz que trabalhou este novo Astra para ser mais dinâmico e com menos do que possa ser considerado supérfluo. O interior mostra isso mesmo, com um design muito mais simples e com menos botões, embora seja com bons olhos que vemos botões físicos de atalhos para a climatização, por exemplo.

Ao nível de equipamento, podemos contar com o sistema de iluminação de estrada Intelli-LUX LED, os bancos ergonómicos certificados pela AGR, com massagem e ventilação, e 12 milímetros mais baixos que os do modelo anterior, reforçando a sensação desportiva da nova geração do Astra.

MOTORIZAÇÕES

Para além das duas versões de motores híbridos plug-in que já falámos, existem, ainda, motores a gasolina e gasóleo, com potência entre os 81 kW (110 cv) to 96 kW (130 cv). De origem, os motores não electrificados trazem uma caixa manual de 6 velocidades com a possibilidade de uma automática de 8 velocidades (electrificada nas versões híbridas).

As encomendas iniciam este Outono e os primeiros clientes vão receber os carros no início do próximo ano. Ainda não há preços para Portugal. **X**



DS 4**A NOVA BERLINA
DA DS PARA
O SEGMENTO
PREMIUM**

POR RAFAEL ARAGÃO



Depois da apresentação do DS 9, o topo de gama da marca, eis que chega ao mercado o DS 4, a berlina de segmento C que traz, para além da qualidade e design que a marca já mostrou que sabe fazer, um concorrente que pretende mostrar-se como uma séria opção para quem procura um carro premium.

Para além disso – e nunca esquecendo que a grande maioria dos clientes escolhe os SUV – existem duas versões. A “normal”, chamemos-lhe assim, e a Cross, com uma estética mais crossover e robusta, que vai agradar, sem dúvida, a quem procura um aspecto mais SUV.

MOTORES E LUXO FRANCÊS

Estas são as duas características que a DS pretende imprimir neste DS 4. Relativamente a motores, estão disponíveis 3 opções a gasolina (dos 130 aos 225 cavalos de potência), uma versão híbrida recarregável com 225 cavalos e autonomia 100% eléctrica superior a 50 km, e não esqueceram o diesel, uma das mais procuradas pelo sector empresarial. Destes, existe apenas um, o BlueHDi 130 cv com um consumo médio anunciado de 4,8 litros/100 km. Estão disponíveis apenas com caixa automática de 8 velocidades.

Quanto à estética e ao luxo que pretendem

transmitir, todos os carros contam com um interior bastante futurista e que aposta em algo diferente dos concorrentes. Um ecrã central e um outro ecrã, mais pequeno, junto ao selector de velocidades que permite controlar o infoentretenimento. Os bancos são de espuma de alta densidade, para um grande conforto, e existem vários níveis de equipamento, que adicionam tecnologia, acabamentos e jantes. Estas começam nas 17 polegadas para a versão de entrada, a Bastille +, e podem ir até às 20 polegadas, nas versões mais bem equipadas, como a Trocadero.

VERSÕES

Existem 3 níveis de equipamento diferentes. O Bastille +, o Rivoli e o Trocadero. depois, tendo como base o nível Bastille +, existe a versão Performance Line, bastante equipada e com apontamentos mais escuros e jantes de 19 polegadas. É a versão com o aspecto mais desportivo, digamos. Por fim, existe a versão Cross, que adiciona barras no tejadilho, apontamentos de proteção à frente e atrás em alumínio e jantes de 19 polegadas exclusivas.

Os preços começam nos 30.000€ para o nível Bastille +, e vão até aos 51.000€ para a versão E-TENSE 225 La Première, um nível de equipamento de lançamento disponível em todas as motorizações. Destacamos a versão Performance Line com o motor a gasolina 1.2 PureTech de 130 cavalos por 33.000€ e 36.800€ para o motor a gasóleo

1.5 BlueHDi também de 130 cavalos. Quanto ao motor híbrido plug-in, os valores começam nos 38.500€ e a versão Performance Line custa mais 3.000€. Preços adequados aos concorrentes e ao mercado, sendo que é indiscutível a qualidade que a DS tem vindo a mostrar no segmento premium. X



508 PEUGEOT SPORT ENGINEERED

TEMPO DE MUDANÇA

POR JOÃO ISAAC

“...UM AVIÃO, NÃO SÓ PELA IMPONÊNCIA DA SUA LARGURA,
MAS PELA ENVERGADURA DAS SUAS CAPACIDADES, JÁ
QUE ASAS NÃO TEM.”



Quando vou à Portela para apanhar um avião, normalmente dirijo-me ao aeroporto. Desta vez, fui à Peugeot, pois era ali que me esperava o novo 508 PSE, o primeiro modelo de uma nova era de desportivos da histórica marca que, para além dos automóveis, colocou e coloca o seu emblema em objectos tão diferentes como moinhos de café e bicicletas. Agora decidi fazer um avião, ainda que disfarçado de automóvel. Isto porque apesar do impressionante conjunto de soluções estéticas que lhe dão uma presença imponente e agressiva, continua a manter a linha distinta de um Peugeot 508, cujas linhas estão, a meu ver, muito bem conseguidas. Está apenas disponível com três cores, e este tom de cinzento é exclusivo do PSE. Se o Darth Vader fosse francês, este era o seu carro, garantidamente. Mas um avião, não só pela imponência da sua largura, mas pela envergadura das suas capacidades, já que asas não tem.

“OLHA-ME PARA ESTE PEUGEOT!”

É um automóvel que dá nas vistas. Não se consegue esconder e por isso, quem fez este comentário foi apanhado em flagrante. Não só ouvi a pessoa em questão a dizê-lo, como de seguida disse: “Deve ser o carro daquele gajo.” Sim, o “gajo” sou eu, mas o carro, infelizmente, só foi “meu” por uns dias, como é normal. E digo infelizmente porque me habituava bastante bem ao equipamento, ao conforto e, acima de tudo, à performance do primeiro PSE, o Peugeot de produção mais potente de sempre. Um automóvel que utiliza, na verdade, três motores, um térmico, 1.6 litros com 200 cavalos, a gasolina, e dois eléctricos, um ligado à caixa de velocidades

e o outro colocado no eixo traseiro, com 110 e 113 cavalos, respectivamente. No total, o PSE disponibiliza 360 cavalos ao seu condutor, potência que chega e sobra, mas que impressiona igualmente pela rapidez com que surge e é entregue. O binário de 520 Nm é outro dos responsáveis por essa tão imediata sensação. A velocidade máxima está limitada a 250 km/h e a aceleração de 0 a 100 km/h faz-se em 5,2 segundos. Rápido, sem dúvida, mas ainda mais impressionante se considerarmos os 1850 kg que pesa, em vazio, quando colocado na balança.

Por dentro, o PSE eleva ao patamar seguinte o ambiente tecnológico e agressivo de um 508 convencional, com muito equipamento, bons materiais e, acima de tudo, conforto em quantidade, algo que, provavelmente, muitos não esperariam encontrar numa berlina que, apesar de híbrida, está assumidamente focada na performance. Atrás, as linhas desportivas da carroçaria são pouco simpáticas para passageiros com mais de 1,8 metros de altura e a bagageira surpreende, não tanto pelo volume, mas porque o 508 é um falso quatro portas, com uma boa acessibilidade à bagageira, fruto da sua abertura tipo hatchback. Quem mais contribui para o conforto, bem como para as capacidades dinâmicas, é a suspensão de amortecimento variável, com três configurações possíveis consoante o modo de condução escolhido. Na sua afinação mais branda, o PSE absorve e flui, transformando-se num grande estradista, e quando a colocamos no modo mais firme, transforma a forma como o 508 reage, sempre com movimentos controlados, ágil e dinâmico, sem ficar insuportavelmente rijo.



DESPORTIVO, SIM, MAS UM POUCO DIFERENTE

Este 508 Peugeot Sport Engineered é, efectivamente, um desportivo de uma nova era. E para os mais puristas, acho importante que o percebam, desde já, pois há coisas que o separam de um desportivo convencional. Os números falam por si, este carro anda e anda a sério. Apenas com base nisso, a questão ficava, por si só, arrumada. E nem o peso, o maior inimigo de um desportivo, prejudica muito as sensações, porque a forma como o motor o acelera, os travões o param e a suspensão o controla, conseguem, em conjunto, esconder as quase duas toneladas que pesa. As diferenças estão sim na forma como a potência surge, com uma imensa disponibilidade a que nos precisamos de habituar quando estamos a forçar o andamento, doseando a pressão no acelerador de forma a não provocar desvios de trajectória à saída das curvas médias/rápidas, principalmente quando o piso mais vidrado também não ajuda e onde nem os excelentes Michelin Pilot Sport 4S conseguem fazer milagres. E sendo um híbrido, com vertentes térmica e eléctrica potentes, é notório o contributo de cada uma delas em aceleração pura, algo para o qual também temos de nos mentalizar, pois ainda que bem conjugadas, a entrega da potência não tem a linearidade de um desportivo exclusivamente a gasolina. Também à caixa EAT de 8 velocidades lhe falta alguma capacidade para saber lidar com tudo o que se lhe é exigido, mostrando-se hesitante, em situações pontuais. No entanto, mostrou-se mais competente nas reduções, nas travagens fortes, do que a DSG

alemã quando aplicada nos seus desportivos híbridos. Atrás do pequeno volante, que proporciona excelentes sensações a ritmos elevados – o PSE conta, igualmente, com patilhas para mudança de relação, mas para esses momentos preferi deixar a caixa trabalhar sozinha e focar-me, apenas, na direcção e pedais. Quanto aos travões, foram, a meu ver, surpreendentes. Não só pela força e resistência, mas porque a ritmos elevados conseguem esconder, de uma forma mais eficaz do que os motores nas fases de aceleração, a presença “eléctrica”, conjugando bem a travagem regenerativa com a hidráulica. E quanto mais depressa, melhor fica.

SILÊNCIO, POTÊNCIA E SILÊNCIO OUTRA VEZ

Levei o 508 a conhecer a minha estrada obrigatória quando o tema é desportivos e tenho de admitir que regresssei surpreendido. É um carro grande e pesado, mas daqueles cujas capacidades dinâmicas o parecem fazer encolher e perder peso, acelerando com rapidez, travando com eficácia e transmitindo uma grande sensação de segurança ao manter-se estável durante curvas em que consegue manter uma velocidade elevada, curvando sobre carris. Revelou, sempre, um excelente controlo de massas nas mudanças de direcção mais bruscas e os pneus dianteiros só chiaram quando levei demasiada velocidade para dentro da curva ou quando não soube dosear o pé direito, tal a vontade de chegar à curva seguinte com os 360 cavalos a serem eficazmente passados ao asfalto pelas quatro rodas. Para além disso, graças

à bateria de 11,5 kWh, consegui ir e regressar do meu teste dinâmico em absoluto silêncio. Não atingi a autonomia eléctrica declarada pela Peugeot, mas com 38 quilómetros feitos, não fiquei longe. Para os restantes momentos, depois de esgotada a bateria, o modo Hybrid colocou uma média final de 7,5 l/100 km no computador de bordo. Muito bom.

ESPECTACULAR, “MAS NÃO É UM MERCEDES”

Espero, sinceramente, que os potenciais compradores consigam ver além do óbvio. E o óbvio é, para 80% das pessoas (ou mais...), que este incrível automóvel não é alemão e que por isso se recusam a dar os quase

FICHA TÉCNICA

Motor	1,6, gasolina + 2 eléctricos
Potência	360 cv/n.d. rpm
Binário	520 Nm/n.d. rpm
Transmissão	auto. de 8 velocidades
Vel. máx.	250 km/h
0-100 km/h	5,2 seg.
Consumo	7,5 l/100 km (38 km EV)
Preço final	68.855 €



70 mil € que custa por ele. Há tanta coisa errada neste pensamento que nem vou perder tempo a tentar fazê-los pensar de outra forma. Mas sim, não é um Peugeot para as massas, sem dúvida. No entanto, também é verdade que não estamos da presença de um automóvel qualquer. Imagem exclusiva, tecnologia, equipamento, conforto, dinâmica, potência e capacidade de percorrer cerca de 40 quilómetros em modo totalmente eléctrico. Ao 508 PSE não falta nada disto. O que falta são portugueses com 70 mil € para gastar num automóvel e gastá-los em algo diferente, como este fantástico 508, que tantos elogios ouviu, “mas não é um Mercedes”. Tenho pena que ainda se pense assim. Talvez a versão SW do 508 PSE os convença, pois só custa mais 1500 €. E ainda que lhe falte a pureza de um desportivo exclusivamente alimentado a gasolina, não há como não gostar do primeiro PSE da história. Se o futuro passa por aqui, basta apenas afinar um pouco mais, quer a máquina, quer as mentalidades, aproximando mais as vertentes eléctrica e térmica para que nos esqueçamos que estamos ao volante de um híbrido desportivo e nos foquemos, simplesmente, no desportivo. Um avião, garanto-vos. **X**



rtigo e galeria completa em www.agaragem.pt



FORD PUMA ST
PACK PERFORMANCE

ESTÁ VERDE!
ACELERA!

—
POR JOÃO ISAAC
—

“SE HÁ MARCA QUE PODIA ARRISCAR FAZER UM CROSSOVER DESPORTIVO, ESSA MARCA É A FORD.”



Se pudesse fazê-lo sempre, acelerava. E muito. O Ford Puma ST é um daqueles carros que revela o lado mais “hooligan” que há em mim. E não me orgulho disso, na verdade. Mas neste caso até a cor convida, este Mean Green que nos incentiva a transformá-la num arrasto de cor esverdeada em tudo o que for recta e a explorar tudo o que o Puma tem para dar quando chegamos às curvas, o seu território de eleição. Da Ford, espero sempre muito no que diz respeito à dinâmica. Não foi por isso uma total surpresa encontrar o que encontrei neste Puma ST, mas foi ainda melhor do que pensava, garanto-vos. E vamos já tratar do “elefante na sala”, neste caso um puma. Este carro é um crossover. Um carro pensado para ser mais alto, com uma ligeiramente superior altura ao solo, para enfrentar as cidades e as suas lombas e ruelas acidentadas, bem como para dar ao seu condutor uma melhor visibilidade ao sentá-lo mais alto. As tendências assim o ditam. E o que fez a Ford? Inverteu a receita e colocou-o mais perto do chão, compensando o centro de gravidade mais elevado e afinando-o para ser tão bom quanto o seu brilhante Fiesta ST.

E NÃO É QUE FUNCIONA?

É um absurdo contrassenso, bem sei. Eu que o diga, que estou sempre a bater nos crossovers/SUV porque, essencialmente, me custa ver carros como o Fiesta e outros utilitários históricos a perderem terreno para as suas variantes da moda. Mas a verdade é que a base é tão boa, que qualquer Puma é um carro verdadeiramente divertido de

guiar. É, de longe, o crossover de segmento B mais dinâmico e ágil do mercado. Agora imaginem-no depois de transformado pelos crânios que habitam nos corredores e salas da Ford Performance. O Fiesta ST é a minha referência para o que de melhor se faz no mundo dos pequenos desportivos. A ele junta-se agora o Puma ST. É mesmo bom, acreditem.

O motor é também o mesmo do Fiesta. O 1.5 Ecoboost de 200 cavalos, embora com mais binário, 320 Nm em vez de 290 Nm, pico disponível numa faixa de rotação ligeiramente mais reduzida do que no Fiesta. A andar a direito, as diferenças são mínimas. O Puma atinge 220 km/h e demora 6,7 segundos a acelerar dos 0 aos 100 km/h, ou seja, é apenas ligeiramente menos veloz e também ligeiramente mais lento a acelerar. Na prática, nem vão dar pelas diferenças. E digo mais, pouco me importa a performance “a direito”, mais do que suficiente para nos deixar com um sorriso na cara ou uma “dor” na carteira. Nas situações de menor carga sobre o acelerador, o motor pode inclusivamente funcionar com apenas dois cilindros, momentos em que as suas vibrações passam a ser notórias. Tudo para ajudar a reduzir os consumos, média final que neste ensaio se ficou pelos 9 l/100 km, nada mau se considerarmos que é muito difícil não espremer umas quantas relações, até porque o 1.5 Ecoboost não se assusta com a subida de regime, mostrando-se confortável a respirar bem lá para cima, no topo do conta-rotações. E para quem não gosta de tricilíndricos, pode estar descansado. O som





é rouco e desportivo, surgindo, por vezes, lá pelo meio, um ou outro tiro do escape. Apenas nas mais altas rotações o som me pareceu algo sintetizado, talvez para compensar o seu grito já mais esforçado perto do limite de rotação. Modos de condução são quatro: Eco, que está a mais; Normal, o ideal para o dia-a-dia; Desporto, para uma condução mais empenhada, com resposta mais rápida do acelerador e uma menor assistência na direcção; Pista de Corridas, para se usar onde o nome indica. A esta unidade, não lhe falta, inclusivamente, o Launch Control e as Shift Lights no topo do painel de instrumentos digital. Numa vertente mais analógica, o travão de mão é à moda antiga, e ainda bem.

MELHOR DO QUE NAS RECTAS, SÓ MESMO NAS CURVAS

Como este carro gosta de curvas e como eu gosto de as fazer sentado ao seu volante. Que gozo tremendo é conduzi-lo. Desde logo pela direcção, 25% mais rápida do que a de um Puma convencional, confere ao eixo dianteiro uma resposta de tal forma imediata que é preciso reformatar o cérebro para a rapidez com que este aponta na direcção que lhe pedimos, também ajudado, diga-se, pelos pneus Michelin Pilot Sport 4S, tão rápidos a aderir como a desaparecer. O volante é óptimo, com aro grosso e de desenho desportivo, elogio que não posso prolongar ao punho da caixa, demasiado pequeno e, principalmente, demasiado distante da zona de maior acção, obrigando a que a mão direita se desloque muito entre passagens de caixa. Uns centímetros acima e estava no ponto, até porque o seu tacto é muito

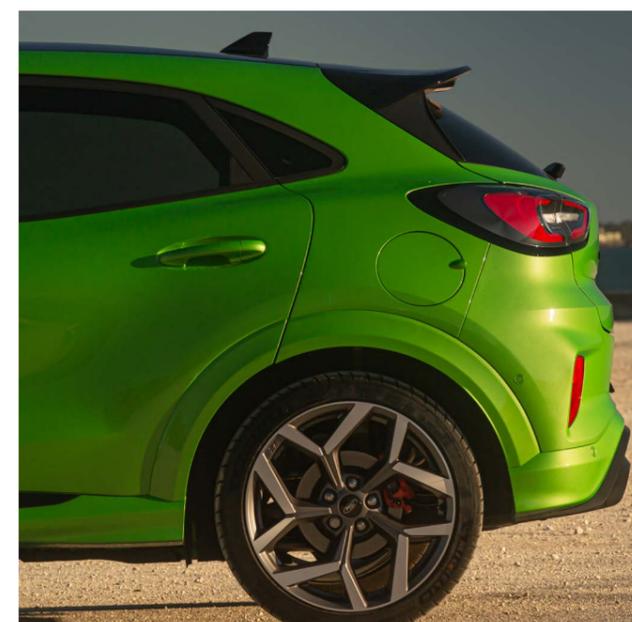
positivo, decidido, ainda que alguém do de uma caixa de um Mazda MX-5 ou Honda Civic Type R. A ajudar a pôr os cavalos no chão, está também um diferencial autoblocante da Quaife que, das três, uma: ou é muito suave a actuar, ou a capacidade de tracção em piso seco dos Michelin é suficientemente boa, ou fui “andorinha” e não abusei do Puma o suficiente para o sentir a trabalhar a sério. Sob piso molhado, aí sim, foi notório o seu contributo para colocar, novamente, a frente do Puma ST nos eixos, trazendo-o de volta à trajectória pretendida mesmo com o acelerador esmagado contra o chão.

E depois, a suspensão. Rija, muito rija. Rija demais para muitos condutores, provavelmente. Mas assim que chega a primeira curva, não há rigidez que seja rija demais. Como se mexe o Puma! Uma autêntica lapa se assim o quisermos, certinho, ágil e rápido, mantendo uma grande dose de ajustabilidade se pretendermos levar velocidade para dentro de uma curva e confiarmos nos travões para aliviar a traseira e deixá-la deslizar ligeiramente para depois voltar à carga e dela sair ou, noutra vertente, um brilhante “entertainer”, capaz de nos deixar com dores nas bochechas do constante sorriso com que nos brinda. Isto porque nos modos mais dinâmicos de condução, e desligando a electrónica salvadora de exageros, o Puma ST reage com alegria às provocações. É tirar o pé do acelerador a meio da curva e lá vai ele! Juntando-se um golpe rápido de volante, a liberdade do eixo traseiro é ainda mais expressiva. Seja a curvar rápido ou nestes momentos mais divertidos – não necessariamente justificados – sente-se

perfeitamente a roda traseira interior à curva a descolar do asfalto, regressando ao mesmo quando aplicada a contrabrecagem ou pisando o acelerador. Valem-nos os bancos Recaro, capazes de nos manter no lugar no meio destes exageros que dão, acima de tudo, um tremendo gozo.

APLAUDA-SE A FORD

Se há marca que podia arriscar fazer um crossover desportivo, essa marca é a Ford. Independentemente do modelo ou motorização, os automóveis da Ford revelam um cuidado especial em oferecer sensações dinâmicas ao condutor, que o ligam à máquina, algo que é, para mim, essencial. O Puma não é excepção, muito menos as versões ST de vários modelos que a marca tem lançado no mercado. Não é por isso de espantar que o Puma ST seja brilhante, nem que seja, igualmente, a escolha da Ford e da M-Sport para atacar as classificativas do Campeonato do Mundo de Ralis na época de 2022, a primeira da era híbrida do WRC. Uma brilhante jogada de marketing no mundo da competição, mas que nas estradas, por vezes enfadonhas, de todos os dias, provou ser genial. É caro, admito, mas pouco ou nada perde para o Fiesta ST ao nível do desempenho dinâmico, bem como para o Puma “normal” nas coisas menos emocionantes do quotidiano, como o espaço e a versatilidade. Caro, mas repito: brilhante! Até na cor! E essa é a melhor parte. Vai estar sempre verde, por isso vai haver sempre uma boa desculpa para acelerar. E isso é aquilo que o Puma ST mais gosta. E eu, de o fazer no Puma ST. Um “hooligan”, assumo. X



FICHA TÉCNICA

Motor	1,5, gasolina
Potência	200 cv/6000 rpm
Binário	320 Nm/2500-3500 rpm
Transmissão	manual, 6 vel.
Vel. máx.	220 km/h
0-100 km/h	6,7 seg.
Consumo	9,0 l/100 km
Preço final	40.505 €



Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt

OPEL MOKKA 1.2 TURBO

**A OPEL DO FUTURO
COMEÇA AQUI. E
COMEÇA BEM**

POR JOÃO ISAAC

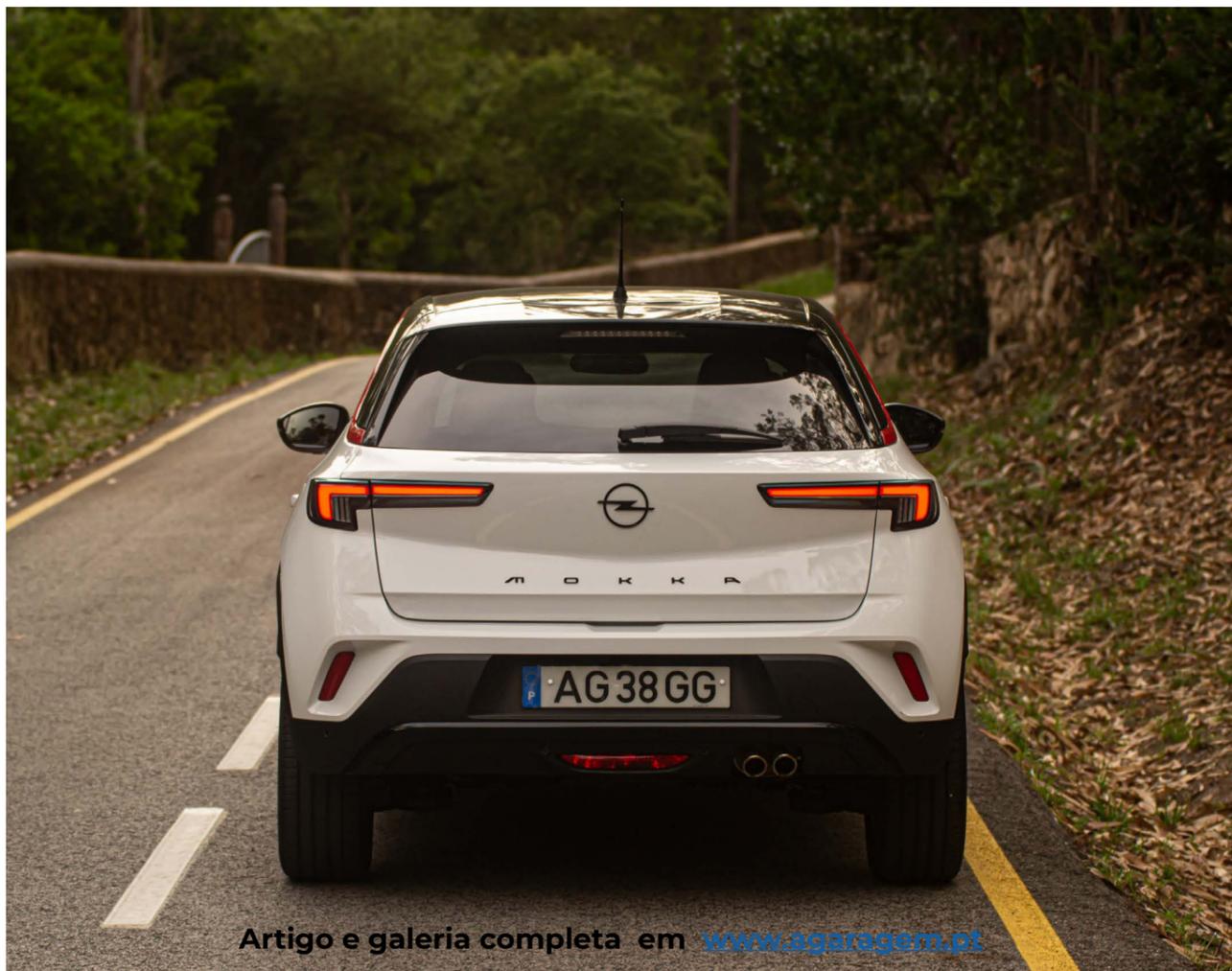
“NÃO SE PARECE, EM NADA, COM UM PEUGEOT 2008, EMBORA COM ELE PARTILHE UMA GRANDE PARTE DOS SEUS COMPONENTES.”



Assim que se soube que a Opel iria passar a fazer parte do Grupo PSA, actualmente inserido no colossal nome Stellantis, muitos foram os fãs e clientes da marca alemã preocupados com o seu futuro, principalmente no que à identidade da marca dizia respeito; bem como a uma possível exagerada separação das suas origens alemãs. Também eu me questioneei sobre essas e outras questões, pensamentos que voltam agora a ocupar os dias de ainda mais pessoas, dada a mais recente inclusão de várias marcas nesse mesmo gigante, todas elas históricas, símbolos icónicos da indústria automóvel para os quais é essencial o desenvolvimento de uma estratégia que garanta o seu futuro, mas que, por outro lado, respeite a sua história, quer ao nível do design, da condução e da tal identidade de marca. Isto traz-me ao novo Mokka, um Opel da mais recente geração de modelos da marca de Rüsselsheim que, pelo menos do ponto de vista estético, dá garantias de que podemos estar descansados. Não se parece, em nada, com um Peugeot 2008, embora com ele partilhe uma grande parte dos seus componentes.

VIZOR PARA O FUTURO

Um dos maiores responsáveis pela nova linha de design da marca alemã é o Opel Vizor, uma zona dianteira onde predomina o preto onde habitualmente estaria uma grelha e que se prolonga até à iluminação. No exemplar escolhido, destaque para a muito bem conseguida combinação de cores, com o branco da carroçaria a contrastar com o preto que se prolonga do Vizor para o capot e tejadilho, cores que se separam pelo vermelho no perfil. O Mokka foi, inclusivamente, dos modelos recentemente testados, um dos que mais interesse gerou junto das pessoas com quem nos cruzámos. Robusto e encorpado, mas compacto, exactamente como um crossover, que vai passar grande parte do seu tempo na cidade, deve ser. Nesse aspecto, o da sua compacidade, importa referir que, embora partilhe a plataforma com o Peugeot 2008, o Mokka é mais curto, quer no comprimento total, quer na distância entre eixos. Esse menor comprimento faz-se sentir ao nível da habitabilidade, sem que isso se torne uma questão crítica quando chegar a altura de usar o banco de trás. A acessibilidade



Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt

é um pouco limitada, é verdade, mas depois de sentados, não estamos, de todo, mal instalados. Pela primeira pessoa do singular, “nós”, entendam-se dois passageiros, como é hábito em propostas de segmento B. O terceiro passageiro cabe, mas a viagem torna-se mais comprimida, claro. As janelas não são muito grandes e também o vidro de trás limita um pouco a visibilidade para o condutor, mas tudo isso é compensado pela pinta do Mokka, um produto inegavelmente bem conseguido pelos designers da marca do relâmpago. Mais à frente, para quem conduz, mais conforto, claro. E principalmente pelos ótimos bancos, uma área em que a Opel continua a apostar, e bem! De desenho simples e sem ajustes eléctricos, não é por isso que os bancos do Mokka não podiam ser ergonómicos e confortáveis, tal como a Opel mostrou ser possível. Várias marcas podiam seguir este caminho, só lhes fazia bem. Ainda à frente, o design do tablier é, essencialmente, um prolongamento da imagem encontrada no exterior, destacando-se, de imediato, o Pure Panel, conceito que combina um painel de instrumentos digital, com informação legível em quantidade adequada, para não cansar e distrair, com um sistema de infotainment a seu lado, ambos protegidos pela moldura em

Piano Black em acentuado contraste com o vermelho que o contorna. Jovem, moderno, diferente. Gosto muito do interior do Mokka e a combinação da digitalização e tecnologia com soluções onde é, à partida, de evitar mexer, como a climatização com comandos físicos, está, a meu ver, bem conseguida. Não sei se não passei tempo suficiente na companhia do Mokka, mas não atinei com a colocação do botão de arranque do motor, demasiado atrás e debaixo do volante. E claro, o acabamento em Piano Black no tablier e consola central significam que um pano microfibras é um elemento obrigatório no compartimento do apoio de braços.

MOTORES PARA TODOS OS GOSTOS E NECESSIDADES

A oferta de motores na gama Mokka é extensa. A adoção desta plataforma possibilitou à Opel disponibilizar uma versão totalmente eléctrica, mantendo, igualmente, a aposta numa versão equipada com motor Diesel. E se a eléctrica é a mais potente da gama, com 136 cavalos, o Mokka Diesel de 110 cavalos será aquele que possibilita uma maior autonomia, com o eficiente motor a gasóleo a deixar os

– ainda assim respeitáveis – 320 quilómetros de autonomia do Mokka-e, bem para trás. Para os restantes condutores deste muito giro crossover de segmento B, a Opel propõe o motor 1.2 Turbo, a gasolina, em dois níveis de potência: 100 e 130 cavalos. E se a de 100 cavalos deverá ser mais do que suficiente para uma grande parte dos condutores, é inegável o pulmão adicional desta versão de 130 cavalos que conduzi, bem como o conforto de utilização que a caixa automática de 8 velocidades proporciona. No entanto, apesar de reconhecer que durante este ensaio me foquei muito em ambiente de condução na cidade, achei o consumo demasiado elevado, quase sempre acima dos 7 l/100 km, um valor que, não chocando, podia ser mais simpático. Diria que a versão de 100 cavalos deste motor três cilindros Turbo será a mais indicada para manter o consumo abaixo desse valor. Veremos, em breve, se tivermos oportunidade de a conduzir.

Ainda no que diz respeito à condução, e comparativamente ao Crossland com que partilha a gama de crossovers urbanos da Opel, o Mokka é assumidamente uma proposta mais dinâmica, com uma suspensão que não

posso apelidar de firme, mas que não esconde um perfil mais orientado para a agilidade do que para o conforto. E nesse aspecto, prefiro este Mokka ao Crossland que conduzi recentemente. Menos brando que o Crossland para ultrapassar os obstáculos da cidade, mas bem mais eficaz a curvar, com um controlo superior dos movimentos da carroçaria, sem o conseguir à custa de excessiva rigidez. Esteticamente dinâmico, qualidade que se prolonga, na dose certa, à experiência de condução e longe de ter a eficácia e rapidez de um Ford Puma, o Opel Mokka é uma nova proposta, cheia de qualidades, para o segmento que mais condutores cativa. Gostei imenso da sua presença, da originalidade da sua imagem, da facilidade com que se deixa levar e da proporção bem conseguida entre conforto e dinâmica, mas achei o consumo demasiado elevado, pelo que estou muito curioso por conduzir a versão menos potente, certamente mais poupada, com todos os outros argumentos que referi. Gostei e tenho a certeza de que vou gostar muito do que está para vir. A nova Opel está bem viva e recomenda-se. **X**

FICHA TÉCNICA

Motor	1.2, gasolina
Potência	130 cv/5500 rpm
Binário	230 Nm/1750 rpm
Transmissão	automática, 8 vel.
Vel. máx.	200 km/h
0-100 km/h	9,2 seg.
Consumo	7,5 l/100 km
Preço final	28.150 €



**HYUNDAI BAYON
1.0 T-GDI PREMIUM**

**FÉRIAS EM
FRANÇA OU NO
HAVAÍ?**

—
POR JOÃO ISAAC
—



Começo por dizer que o design do novo Bayon não é para todos. Gostes ou não, acho que estamos de acordo. Partindo da frente, gosto bastante até chegar ao pilar B, zona em que a irreverência se torna demasiado para o meu – por vezes, também, exagerado, admito – conservadorismo. A separação da iluminação diurna e da principal é uma solução transversal a muitos outros modelos da Hyundai e tenho de dizer que gosto bastante, mas aquelas curvas e solução encontrada para a iluminação traseira, simplesmente não dão para mim. Assistir à apresentação do Bayon ou vê-lo, depois, em fotografias ou vídeos, não me preparou para o que encontrei quando o fui levantar para a realização deste trabalho. O Bayon, sendo um crossover urbano, é maior do que esperava, quer por fora, quer por dentro. E isso nota-se assim que acedemos ao banco traseiro. Há espaço mais do que suficiente para as pernas e cabeça dos passageiros laterais e ao meio, para o terceiro, embora o espaço em largura seja aconselhável apenas para viagens curtas, o túnel é baixo e garante que há espaço para “arrumar” os pés.

MAIS BAGAGEIRA DO QUE O KAUAI

Ainda mais atrás, na bagageira, e ainda que se lamente a ausência de um pneu suplente, bem como, no caso da unidade testada, um piso amovível que permita criar um plano horizontal com o rebatimento do encosto no momento de carregar grandes e pesados volumes na bagageira, o espaço disponível é bastante bom. Com 411 litros de capacidade, o Bayon bate, inclusivamente, o Kauai que

oferece 374 de volume na mala. Também na bagageira, destaque para a prática solução de fazer deslizar a chapeleira para junto do encosto do banco, tirando-a do caminho, quando necessário.

Para os passageiros da frente, e por estranho que pareça, não acho que as novidades sejam tão boas, pelo menos no que diz respeito aos bancos. Embora bem desenhados, com suporte lateral suficiente, bem como para as pernas, na zona lombar pareceram-me algo “vazios”, principalmente para as viagens mais longas em que se exige um nível de conforto superior. É verdade que o Bayon será, maioritariamente, utilizado em cidade, mas dela também sairá, nem que seja meia dúzia de vezes por ano.

Tal como no irmão i20, modelo com o qual partilha a plataforma, no habitáculo do novo Bayon predominam os materiais rijos, embora não haja grandes reparos a fazer no que à qualidade de montagem diz respeito. O painel de instrumentos é integralmente digital, de leitura fácil, e com apresentação variável consoante o modo de condução seleccionado, Comfort ou Sport. A suspensão está claramente apontada ao conforto, e consegue-o através de uma afinação branda, boa para enfrentar os maus pisos e as lombas da cidade. Apenas em pisos verdadeiramente degradados, a suspensão do Bayon sente uma maior dificuldade em filtrar as irregularidades.

100, O NÚMERO CERTO DE CAVALOS PARA O BAYON

O motor 1.0 T-GDi é, sem dúvida, o motor certo para o pequeno, mas espaçoso, Bayon. Na sua



configuração de 100 cavalos, chega e sobra para as encomendas, apenas mostrando alguma dificuldade “em sair” quando o Bayon vai carregado ou com o ar condicionado – com comandos convencionais – ligado. A velocidades mais elevadas, as vibrações do motor de três cilindros começam a fazer-se notar, mas nada que chegue para incomodar o conforto ao volante. Quanto a consumos, aí sim, gostava de ter conseguido um valor mais “confortável” do que os, quase sempre, 7 a 7,5 l/100 km que o computador de bordo mostrou.

Importa ainda referir que o Bayon pode, igualmente, contar com a opcional transmissão automática de dupla embraiagem de 7 relações no lugar da caixa manual de 6 velocidades deste “AG50TF”. Quanto a equipamento desta única versão disponível, Premium, há que destacar o já mencionado painel de instrumentos digital, a ligação sem fios compatível com Android Auto e Apple Car Play, os sensores de estacionamento e câmara traseira, bem como um insuportavelmente nervoso assistente de faixa de rodagem que, mesmo que o desliguemos, se volta a ligar no início de cada viagem.

HORA DAS DECISÕES

Com uma boa oferta de equipamento, 7 anos de garantia sem limite de quilómetros, bem como com espaço e conforto adequado ao dia-a-dia de uma pequena família, o Bayon tem vários argumentos para se impor no segmento dos crossovers urbanos. E outro grande argumento seu é, sem dúvida, o preço de 20.200 € desta unidade que conduzi. Mas a concorrência é feroz, também recheada e competente, com nomes consagrados com o Peugeot 2008 e o Renault Captur e por isso não prevejo uma vida fácil a este novo modelo da marca coreana.

Concluindo um ensaio que já vai longo, o novo Bayon é uma ótima proposta da Hyundai, mas mesmo considerando o seu preço mais apelativo e, inclusivamente outros pontos em que o Bayon leva vantagem, não consigo não preferir o original e globalmente superior, Kauai, quer a nível da imagem – ainda que seja uma observação subjectiva – quer ao nível da condução. Não me importava nada de passar férias no sudoeste de França, na cidade que dá o nome a este novo crossover, mas visitar uma ilha no Pacífico, ainda que um exija mais investimento, parece-me um plano bem melhor. 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	7,2 l/100 km
Preço final	20.200 €



HYUNDAI KAUAI EV

**MENOS
EXPRESSIVO,
MAS MUITO
EFICIENTE**

POR JOÃO ISAAC



Gosto do Hyundai Kauai. É um carro que não se parece com nenhum outro do mercado, destacando-se, facilmente, da restante oferta do segmento. É um carro com um design assumidamente arrojado, com grelhas aqui e ali, com cores contrastantes, com iluminação separada em vários elementos. Passa-se muita coisa ao mesmo tempo, uma receita que, para mim, tem tudo para dar asneira, mas no caso do Kauai, é um tremendo sucesso. É um carro super giro, na minha opinião.

E como qualquer carro, o conjunto criado pela grelha e faróis definem a “cara”, a identidade, simpática ou agressiva do modelo. Aquela primeira impressão que nos faz gostar, ou não, do carro em questão. E olhando para o expressivo Kauai térmico e de seguida para este novo e fechado Kauai EV, tenho pena que lhe tenham “cosido a boca”, fechando a grelha de que não precisa para refrigerar e beneficiando a aerodinâmica para que tenham mais meia dúzia de quilómetros de autonomia. É um Kauai na mesma, mas, na minha opinião, com uma cara muito menos simpática.

Ainda assim, esse menor sorriso ao receber-nos é compensado por uma grande eficiência que coloca em nós, condutores, um sorriso na cara. O Kauai EV é um dos eléctricos mais eficientes que conduzi recentemente, a par do Novo 500 da FIAT, com um consumo final de 13 kWh/100 km, conseguido sem grandes dificuldades e sem estar constantemente a recorrer aos dois modos de condução mais ecológicos, bem como as configurações mais intensas de recuperação de energia, seleccionáveis atrás das patilhas no volante.

ANDA DEMAIS. QUEM DIRIA...

Mas se o consumo de energia eléctrica impressionou pela eficiência, a sua transformação em energia cinética não causou menos impacto. Este Kauai EV com motor de 204 cavalos (150 kW) e bateria de 64 kWh tem uma capacidade de aceleração capaz de envergonhar uma grande parte dos carros com quem partilha a estrada. As ultrapassagens são feitas em menos de nada e ao cair do verde poucos carros lhe fazem frente. Seleccionando-se o modo mais desportivo e arrancando-se a fundo, o que lhe vale é a prolongada actuação do controlo de tracção, porque os quase 400 Nm destruiriam os pneus em menos de nada. Fico, por isso, curioso com o Kauai EV com motor de 100 kW – 136 cavalos – embora este



disponha de uma bateria de 39 kWh. O binário mantém-se e o preço base é, sensivelmente, 4.000 € inferior, considerando esta versão Vanguard. Para este “nosso” Kauai com bateria de 64 kWh, a Hyundai promete uma autonomia de 484 quilómetros, extensível a 660 quilómetros se utilizado exclusivamente em circuito urbano. Fazendo umas contas rápidas, com o nosso consumo de 13 kWh/100 km em circuito combinado, conseguiríamos, em teoria, percorrer 492 quilómetros. Muito bem, Hyundai.

BOM, MAS DEMASIADO CARO PARA O CLIENTE KAUI

De uma maneira geral, no que às restantes características diz respeito, é um Kauai como os outros. Sim, pesa mais, prejudicando a dinâmica, e também a bagageira é ligeiramente mais pequena, mas acho que estamos a chegar a um ponto em que já pouco sentido faz compararmos a versão eléctrica com a térmica. Há vantagens e desvantagens, quase sempre as mesmas independentemente do modelo em causa. Mas se o que mais se valoriza numa versão 100% eléctrica de um crossover urbano, é o consumo e a consequente autonomia, o Kauai EV é, sem dúvida, uma das melhores propostas do mercado.

O preço desta unidade, obviamente, ainda não faz dele um Kauai para “as massas”, porque a “massa” pedida são ainda 44.275 €. Há, como referi, uma versão menos potente, bem como um nível de equipamento mais acessível, já que a este “AG87CB” não lhe faltam os estofos parcialmente em pele, o carregador sem fios para smartphones, os sensores e a câmara traseira, a pintura a dois tons, o painel de instrumentos digital e o infotainment com navegação, ambos com ecrãs de 10,25”, bem como a iluminação full LED à frente e atrás. A oferta de equipamento, desempenho e eficiência estão em muito bom plano. Só tenho pena que o Kauai EV não me receba com o sorriso e simpatia do seu irmão térmico, quase 15.000 € mais barato. **X**

FICHA TÉCNICA

Motor	eléctrico
Potência	204 cv/n.d. rpm
Binário	392 Nm/n.d. rpm
Transmissão	auto. de 1 velocidade
Vel. máx.	167 km/h
0-100 km/h	7,9 seg.
Consumo	13 kWh/100 km
Preço final	44.275 €

Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt



**HYUNDAI I30 FASTBACK
1.0 T-GDI N-LINE DCT**

UMA QUESTÃO DE FORMATO

POR JOÃO ISAAC





Estive na apresentação nacional desta mais recente geração do Hyundai i30. Conduzi-o em formato hatchback, station wagon, com motor 1.0 e 1.4 T-GDi, a gasolina, com motor Diesel, com caixa manual ou automática e inclusivamente a estupenda versão N, por mais do que uma vez. No entanto, nunca tinha guiado um i30 Fastback, aquele que é, muito provavelmente, o meu formato de carroçaria preferido da gama.

O dia chegou por ocasião da actualização de meia idade de que o i30 foi alvo e ao vivo, após ter passado alguns dias na sua companhia, a sensação repetiu-se. A ter um Hyundai i30, seria um Fastback. E aplaudo a marca coreana por tentar inovar com um conceito que, não sendo novo, não é muito visto, para além de nos desviar um pouco a atenção dos “obrigatórios” crossovers, formato no qual também aposta – e muito! – obviamente. As diferenças para o hatchback limitam-se ao último terço da carroçaria, com um perfil bem mais horizontal e alongado e que confere mais corpo ao familiar coreano. Eu gosto.

Por dentro, sem uma fita métrica e um i30 hatchback para se fazer uma comparação justa dos níveis de habitabilidade, é difícil dizer

qual deles o mais espaçoso. Mas a verdade é que no banco de trás deste Fastback não me senti muito limitado a esse nível, com bom espaço livre para os joelhos e suficiente para a cabeça, pelo menos considerando o meu “metro e oitenta”. O lugar central usa-se, mas aconselha-se que o trajecto seja curto, uma vez que a largura, a bordo, para os ombros de três pessoas, me parece algo justa. A bagageira, com uma grande abertura, oferece 450 litros de capacidade, batendo o hatchback por mais de 50 litros.

UM MOTOR APENAS

O motor 1.0 T-GDi é agora o único disponível. E se a escolha fica assim algo limitada, esse é um adjectivo que não se aplica à sua utilização. Pode ser pequeno em tamanho, mas os 120 cavalos e 172 Nm que produz raramente se revelam insuficientes para o corpo do i30 Fastback. Responde bem, está eficazmente insonorizado e as vibrações que chegam às mãos do condutor são poucas. Com quatro pessoas a bordo, bagageira cheia e uma estrada de montanha pela frente, as impressões serão, certamente, diferentes, mas quantas vezes por ano o irás submeter



a esse teste? Quanto a consumos, achei-os demasiado altos, algo que já esperava encontrar devido a anteriores encontros com o motor de três cilindros da Hyundai. Terminei o teste com 7,8 l/100 km. Acho que neste campo continua a haver margem para melhorar.

Este Fastback que nos foi cedido pela Hyundai estava equipado com a caixa automática de dupla embraiagem, transmissão que me pareceu melhor agora do que em experiências anteriores. Mais rápida e suave nas transições, a caixa DCT foi uma boa companheira para o trânsito de fim-de-semana que enfrentei durante o teste. Para os mais “aceleras”, não existem patilhas no volante, mas está disponível um modo sequencial no manípulo, ainda que, para o meu gosto pessoal, esteja ao contrário: as reduções são feitas ao puxar o manípulo para trás e as subidas de relação ao empurrá-lo para a frente.

HYUNDAI EM EXCELENTE MOMENTO

Ao volante, são muitas as coisas de que gostei, desde logo a posição de condução, sendo fácil de encontrar a minha configuração ideal, bem sentado em bancos desportivos sem excessivo suporte e em frente a um óptimo volante, também ele de aspecto “racing”. Um N-Line nunca será um modelo N puro, mas as sensações transmitidas por todos estes elementos contribuem de uma forma positiva para uma boa experiência de condução. Gostei bastante do acerto de suspensão, firme e decidido, sem ser desconfortável. O amortecimento, juntamente com os pneus Michelin Pilot Sport 4, dão ao Fastback N-Line um desempenho dinâmico mais do que convincente, sempre ágil e seguro, mas pouco divertido graças ao eixo traseiro muito “preso”.

Já o disse e volto a dizer: a Hyundai está a atravessar uma óptima fase. Tem uma das gamas mais completas do mercado, quer a nível de modelos – com destaque para uma ampla gama de SUV/crossovers – quer ao nível de motorizações electrificadas com soluções eléctricas e híbridas para todos os gostos. E promete não ficar por aqui! Este i30 Fastback N-Line é outro exemplo de como a Hyundai gosta de fazer as coisas à sua maneira, com um estilo próprio que, pelos menos aos meus olhos, funciona. Preferia-o com caixa manual e gostava, igualmente, que o consumo fosse inferior. Ainda assim, é um produto com muitas qualidades e com um preço que me parece justo, já que a Hyundai propõe-no por 27.500 euros, valor ao qual podes retirar 1.900 euros se não precisares da caixa automática. A garantia, como sempre, é de 7 anos sem limite de quilómetros. **X**

FICHA TÉCNICA

Motor	1.0, gasolina
Potência	120 cv/6000 rpm
Binário	172 Nm/ 1500-4000 rpm
Transmissão	dupla emb., 7 veloc.
Vel. máx.	196 km/h
0-100 km/h	11,4 seg.
Consumo	7,8 l/100 km
Preço final	27.500 €



Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt





OPEL CROSSLAND GS LINE 1.2 TURBO

MISTURA VERSÁTIL DE CONCEITOS

POR JOÃO ISAAC

Como os anos passam. Estive na apresentação estática do Opel Crossland e só agora tive oportunidade de o conduzir, após a actualização de meia-idade de que foi recentemente alvo. O Crossland perdeu o X, mas mantém a sua dupla personalidade, um misto de formato monovolume e postura crossover que, na verdade, funciona. Visualmente, pode até não funcionar para todos nós, pois gostos não se discutem, mas acho que em combinação com a nova cara proporcionada pelo Opel Vizor, o Crossland ficou a ganhar. Ainda assim, admito, gosto mais de o ver aplicado no Mokka, modelo que traremos, em breve, à Garagem. Mas o capítulo onde funciona mesmo é ao nível da versatilidade e sentido prático. Sendo um modelo de segmento B, o Crossland nunca será o rei da habitabilidade, oferecendo espaço adequado para os joelhos de dois passageiros no banco de

trás, mas muito dificilmente para os ombros de três, como na verdade é habitual no segmento dos utilitários e, por vezes, no dos compactos familiares. Só que o Crossland tem um truque na manga, algo pouco visto e bastante útil para quem a versatilidade é prioridade: um banco traseiro deslizante. Esta solução não faz o Crossland crescer, obviamente, mas permite escolher entre ter mais espaço livre para as pernas ou volume disponível para as bagagens, compartimento que fica completamente plano com o rebatimento do encosto do banco que conta, igualmente, com regulação, permitindo que os passageiros viajem numa posição mais relaxada.

Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt

1.2, TURBO, TRÊS CILINDROS, GASOLINA, 110 CAVALOS, CAIXA MANUAL DE 6 VELOCIDADES

Para quem viaja à frente, e mantendo-me na análise dos bancos, este é, sem dúvida, um dos pontos mais fortes do Crossland. Quer o condutor, quer o passageiro, vão muito bem instalados, em bancos ergonómicos com amplas regulações e que complementam, bastante bem, a sensação de conforto e, no caso do condutor, a facilidade de condução do Crossland. A visibilidade e sensação de espaço à frente é muito boa e apenas a base algo larga do pilar A pode dificultar em intersecções e situações de trânsito mais delicadas. O tablier, nesta versão GS Line que conduzi, conta com elementos vermelhos – tal como os bancos – que ajudam a criar um ambiente mais fresco e jovem, ainda que se veja que este é um projecto já com alguns anos. Os comandos para a climatização são físicos, rotativos, o que se agradece. Já a colocação de alguns botões atrás do punho da caixa de velocidades não foi uma boa solução. E já que falei do punho, importa também referir que o seu desenho pouco inspirado e ergonómico também não me agradou.

Ao volante, não são precisos muitos quilómetros para percebermos qual a prioridade que a Opel deu à condução do Crossland. A resposta algo lenta da direcção e um amortecimento brando que não se preocupa em esconder demasiado os movimentos da carroçaria nas curvas denotam que antes de uma resposta ágil e dinâmica está uma maior preocupação em oferecer conforto aos passageiros. E,



na verdade, ainda bem que assim é. É, sem dúvida, o perfil que melhor se adequa a uma utilização familiar, em que o conforto, versatilidade e sentido prático são fulcrais para quem procura um crossover urbano. O motor 1.2 de 110 cavalos é enérgico e não esconde a sua configuração de três cilindros quando puxamos por ele. No resto dos cenários, a insonorização faz um bom trabalho, bem como as relações longas da caixa manual de 6 velocidades que permitem circular em autoestrada a rotação baixa, ajudando nos consumos, valor final de

ensaio que se ficou pelos 6,4 l/100 km. No entanto, a velocidades elevadas neste tipo de via, nota-se a sensibilidade do Crossland a ventos laterais. A gama do Crossland não inclui versões electrificadas, mas não é por isso que não vais encontrar um que melhor se adapte às tuas necessidades. Se não precisas de “tanto” motor, ficas a saber que o 1.2 é proposto numa versão sem turbo, com 83 cavalos. Se quiseres mais motor, acima deste de 110 cavalos que conduzi, a Opel também propõe uma configuração de 130 cavalos

que pode, inclusivamente, estar associada a uma caixa automática de 6 velocidades. Mas se o que vais fazer é muitos quilómetros, tal como sugerido pelo próprio nome deste crossover da Opel, talvez seja melhor optares por um dos dois motores Diesel, de 110 ou 120 cavalos, com caixa manual ou automática, respectivamente. O Crossland está disponível a partir de 20.200 €, mas se te agradou a unidade que conduzimos, tens de “largar” 24.825 dos teus euros. **X**

FICHA TÉCNICA

Motor	1.2, gasolina
Potência	110 cv/5500 rpm
Binário	205 Nm/1750 rpm
Transmissão	manual de 6 velocidades
Vel. máx.	187 km/h
0-100 km/h	10,9 seg.
Consumo	6,4 l/100 km
Preço final	24.825 €





KIA SORENTO HEV À GRANDE E À AMERICANA!

POR RAFAEL ARAGÃO

Não é todos os dias que vemos na estrada um carro que mais parece ter saído de uma série americana, daquelas que mete polícia ou das de comédia. Por isso quando vemos, impressiona. E impressiona mais quando descobrimos que usa um pequeno motor a gasolina.

É “MEMO” GRANDE

Mas quando começamos a olhar melhor, afinal não é assim tão grande. Mas depois começamos a ver com olhos de ver e percebemos que, afinal, é grande, é! Eu sei, ninguém me entende, mas a verdade é que eu é que não entendo este KIA Sorento. O carro é grande, pronto. Mas depois até nem é assim tão grande. Mas depois começamos a vê-lo todo e, afinal, é grandote. Quer dizer... Tem 3 filas de lugares, com a última rebatida para dar espaço de bagagem – muito grande, com 821 litros – mas que se for levantada, nos dá 7 lugares, sendo que todas

as filas têm ar-condicionado automático e ligações USB. Voltando à bagageira, com as filas todas rebatidas (menos a primeira, naturalmente) tens à tua disposição mais de 2 mil litros de capacidade. Isso dá para levar dois frigoríficos. Ninguém precisa de comprar 2 frigoríficos, mas dá!

É GIRO?

Eu acho que é. Mas já perceberam que eu não estou a tirar bem as medidas a este KIA Sorento. Mas no design é mais relativo, é certo. Eu gosto do seu aspecto. E já ganhou uns prémios de design. O Red Dot por exemplo – um dos mais prestigiados – o que joga a seu favor. Se gosto mais do Telluride, vencedor do prémio Carro do Ano do Mundo de 2020? Gosto. Tem um aspecto ainda mais americano. Esse, mesmo como os dos filmes. Mas este Sorento está mais adaptado ao mercado europeu, eu diria.

É uma boa introdução aos carros americanos

Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt

para o consumidor europeu. E, se queres que te diga, o KIA Sorento é um carrão. Mas é mesmo! Tem equipamento “até ao tutano”. Bancos em pele, eléctricos e com memória, aquecidos e refrigerados. Volante em pele aquecido. Sistema de som BOSE, chave inteligente, todos os sistemas de segurança imagináveis, câmaras para os ângulos mortos cuja imagem aparece no painel de instrumentos digital, bancos traseiros – os da 2ª fila – aquecidos, sistema de infoentretenimento com ecrã de 12 polegadas, cortinas traseiras de privacidade e protetoras do sol, etc. Carregado com tudo o que pode haver.

E vocês, agora, perguntam: e o balúrdio que isso deve custar? Não é barato, é certo. Mas para tudo isto e um motor muito fixe (já lá vamos) o preço está incrível. 49 mil euros! Sim, menos de 50 mil euros por um carro que tem tudo e um motor muito fixe, como disse (vamos lá agora).

HÍBRIDO, SE FAZ FAVOR!

Quando peguei no carro achei que isto “levava”, no mínimo, um 2 litros. Sabia que era híbrido, mas achei que, à boa moda americana, lhe tinham metido um motor grandote. 4 cilindros, tudo bem, mas com uma cilindrada no mínimo de 2 litros. Qual é o meu espanto quando vou ver a folha dos impostos e reparo que é um 1.6 litros, turbo, que paga cerca de 1500€ em ISV. E o espanto foi grande, não pelo “1600”, mas por em nenhum momento ter achado que o motor era insuficiente. Pelo contrário. Um carro de quase 1800 kg a ser empurrado por um motor ligeiro a gasolina, turbo, auxiliado por

um motor eléctrico, consegue um consumo urbano na ordem dos 6.5 litros/100 km. E se não andarmos muito rápido em estrada aberta, o consumo mantém-se assim. Dentro de cidade andei sempre na ordem dos 6 litros.

O carro anda bastante tempo em modo 100% eléctrico desde que não pises muito o acelerador e a gestão da carga da bateria é muito bem feita. Nunca temos a sensação de que falta potência. São 230 cavalos de potência combinada, 350 Nm de binário combinado, tudo ligado com uma caixa automática de 6 velocidades e uma bateria de 1,5 kWh de capacidade. Pode não parecer grande – e não é – mas o sistema gere-a muito bem. As prestações não são o que interessa, mas sei que estás curioso, por isso aqui vão elas: 193 km/h de velocidade



máxima e 8,6 segundos a acelerar dos 0 aos 100 km/h. Nada de extraordinário, tirando o facto de ser um SUV enorme (ou até nem assim tão grande, já não sei) com quase 1800 kg de peso.

A condução não vai ser assim nada de empolgante, naturalmente, mas dá-nos uma sensação muito fixe. Quem gosta de conduzir numa posição alta, vai gostar, mas até eu, que gosto de conduzir baixinho, gostei da condução. Suave, sem dramatismos, ninguém abana nem sacode

e sempre super confortável. Um carro que vale mesmo a pena ter em consideração na altura de escolher. Se tens uma família grande e valorizas espaço, conforto, todos os extras que existem no universo e um carro muito eficiente sem ser necessário ligar à corrente, então este KIA Sorento HEV é uma opção a ter muito em conta. E bastante mais barato que a concorrência, sem lhe perder assim tanto. São 49.450€ que valem cada cêntimo. **X**

FICHA TÉCNICA

Motor	1,6, gasolina+eléctrico
Potência	230 cv/5500 rpm
Binário	350 Nm/1600-2000 rpm
Transmissão	automática, 6 vel.
Vel. máx.	193 km/h
0-100 km/h	8,6 seg.
Consumo	6,5 l/100 km
Preço final	49.450 €





FORD KUGA 2.5 FHEV
UM SUV COMPLETO
E MUITO
COMPETENTE

POR RAFAEL ARAGÃO

A Ford tem, no Kuga FHEV, uma solução para quem quer, primeiro, um bom SUV e, depois, um carro híbrido eficiente por um preço abaixo dos 50 mil euros. Eu escolheria o plug-in, mas depende da utilização. Desde que foi lançado, sempre gostei deste Ford Kuga, especialmente tendo em conta que existe uma versão híbrida plug-in, recarregável, que me parece a melhor opção se tiveres a possibilidade de carregar as baterias. Mas esta versão híbrida “simples” também é muito competente se não quiseres andar preocupado com carregamentos e cabos e cartões e postos de carregamento e preços por kW.

POR FORA

O design exterior é impactante, especialmente tendo em conta que parece maior do que é. Também não é pequeno. Nada disso! Tem boas proporções, o que

lhe dá esse aspecto musculado e robusto, mas quando começamos a olhar mais ao pormenor, apercebemo-nos de que tem nuances elegantes. Não foi só fazê-lo parecer imponente e esqueçam lá a elegância. Se é bonito, ou não, isso fica para quem o vê, mas gosto das proporções.

Talvez mudasse a linha do tejadilho. Colocá-la um pouco mais baixa. Uns 5 centímetros, assim a olho. Ficava com um aspecto mais dinâmico e menos robusto – um pouco como o novo irmão Mustang Mach-E – o que, tendo em conta o mercado actual, seria benéfico. Os clientes procuram muito o aspecto “coupé desportivo” nos SUV.

Este modelo estava equipado com a versão ST-Line X, que lhe dá um aspecto mais dinâmico nos pára-choques, saídas de escape e jantes, de 18 polegadas com pneus 225/60 (um bom perfil se for necessário levá-lo para fora de estrada), e, no interior, dá-lhe

uns detalhes a vermelho, como os pespontos dos bancos e portas, os bancos em couro sintético parcial, os apliques a imitar carbono e volante ST.

POR FALAR NO INTERIOR

Aqui, só tenho duas notas menos positivas e vamos já falar delas porque o resto é muito bom. A posição de condução que, para o meu gosto pessoal, está um pouco alta (mas cheira-me que os clientes que procuram SUV gostam disso) e posição dos pedais, o que pode estar ligado à posição de condução. Senti-me um pouco sentado demais. Gosto de ter as pernas mais levantadas, mas como esta versão híbrida tem caixa automática, não é assim tão mau quando isso. É uma questão de hábito. Já as coisas boas, são várias. Para começar, a qualidade geral dos materiais. Não são a epítome do luxo, nem é suposto, mas são bons. Utiliza plásticos macios ao toque, tem um bom detalhe no “encosto” para o joelho em pele sintética na consola central (ajuda a não o magoar quando viramos) e o visual, embora não seja o mais moderno, é organizado e tem botões. A construção é tipicamente Ford. É boa e com uma sensação durável. Entendo que não possam, do nada, alterar o interior para um mais moderno, como o do Mach-E, mas são coisas diferentes para objectivos diferentes. Quem, como eu, gosta de ter os seus botões, vai gostar deste interior.

Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt



CONDUÇÃO E MOTOR

Se a primeira não surpreende – nem estava à espera disso – a segunda revelou-se muito boa. Consumo inferior a 6 litros/100 km fora de cidade, e dentro não subiu assim tanto, muito graças ao motor eléctrico que entra em acção sempre que pode. A bateria raramente fica descarregada e conseguimos andar grande parte do tempo em modo eléctrico, especialmente se fizermos uma condução calma e eficiente. É verdade que tem um motor térmico a gasolina com 2.5 litros, o que impacta o preço nos impostos, mas a

eficiência do motor híbrido compensa. Mas percebo que seja um factor importante para muita gente. Daí eu dizer que, se tiverem acesso a postos de carregamento e tenham essa possibilidade, escolham o plug-in. É 1.500€ mais barato (graças às emissões reduzidas) e é praticamente igual.

Tem uma condução suave, confortável e com espaço para 5 pessoas e carga. Ao nível do equipamento, o infoentretenimento podia estar um pouco mais moderno – em tamanho e grafismos – mas é eficiente e responsivo. Dá para ligar os telemóveis e o sistema de som da

Bang & Olufsen é muito bom, de origem. Esta unidade trazia algum equipamento opcional, como o tecto de abrir panorâmico, o portão da bagageira eléctrico e automático, o Pack Tech que traz uns sistemas de segurança extra (embora já traga muitos de origem) câmara traseira, estacionamento automático e as conhecidas proteções das portas. O preço total para a unidade que testámos é de 46.242€, um valor que traz muito equipamento e qualidade e um motor eficiente. **X**

FICHA TÉCNICA

Motor	2.5, gasolina + eléctrico
Potência	190 cv/n.d. rpm
Binário	n.d. Nm/n.d. rpm
Transmissão	auto., variação contínua
Vel. máx.	196 km/h
0-100 km/h	9,1 seg.
Consumo	6,3 l/100 km
Preço final	46.242 € €





VOLVO V90 T6 RECHARGE

SIMPLESMENTE MAGNÍFICA

POR JOÃO ISAAC

Já exprimi, por diversas vezes, a minha admiração pela Volvo, pela actual e pela de outrora, pela sua obsessão pela segurança, bem como pelos inconfundíveis automóveis que lançou ao longo dos seus 94 anos de história. Mas eis que 1927 já lá vai, e os míticos Volvo quadradões que marcaram uma época são agora modelos clássicos com uma grande legião de fãs, chegamos a 2021 a Volvo nas mãos dos chineses da Geely (dados os recentes rumores, veremos se assim mantém). Muitos o temeram, eu incluído, mas esta integração no gigante asiático foi o melhor que podia ter acontecido à singular marca sueca.

Na minha opinião, a Volvo tem uma das gamas mais bonitas da actualidade. Não há um modelo de que não goste bastante, inclusivamente os SUV, sendo que a minha preferência decresce com a subida de gama. Acho o XC40 lindíssimo, gosto bastante do XC60 e acho o XC90 – demasiado grande

para as minhas necessidades – bem mais bonito que qualquer um dos seus rivais. E se quase sempre prefiro uma berlina de quatro portas à sua variante station wagon, tenho de abrir uma excepção no caso da Volvo, pois as suas carrinhas ocupam um lugar especial na história do automóvel.

V90, QUASE 5 METROS DE CARRINHA

Esta V90 é a maior carrinha que a Volvo vende actualmente, e tal como nos SUV, preferia uma mais compacta, mas ainda espaçosa, V60, em especial na sua aventureira versão Cross Country. Por outro lado, é impossível não ficar impressionado com a elegância destes quase 5 metros de magnificência sueca, elogio que aplico a qualquer ângulo pelo qual a admire. Aos meus olhos, não lhe encontro defeitos de design e arrisco-me a dizer que é praticamente impossível configurar mal um Volvo novo. Há configurações mais felizes do que outras, mais

bem conseguidas, mas duvido que o resultado final seja, alguma vez, mau. Feio, entenda-se. Prolongo ao habitáculo as mesmas palavras com que descrevi o exterior. Classe, elegância, qualidade de execução e puro bom gosto combinam-se de forma exímia através de diferentes materiais, de cores e texturas contrastantes. Condutor e passageiro da frente podem usufruir dos excelentes bancos sempre presentes nos modelos da Volvo e os de trás do muito espaço livre para pernas. O túnel central, nesta plataforma electrificada, é bastante volumoso e por isso o lugar central nunca será tão cómodo como os laterais, onde apenas gostaria de ter encontrado um assento mais comprido para suportar melhor as pernas.

Voltando ao lugar do condutor, nesta versão T6 híbrida Plug-in, este tem ao dispor uma potência conjunta de 340 cavalos e um colossal binário de 590 Nm. Não é por isso de estranhar que, apesar de pesar para cima de “muito”, esta versátil e luxuosa carrinha consiga acelerar de 0 a 100 km/h em 5,9 segundos. O poder de aceleração pode até não ser acompanhado de muita emoção – esse não é o seu objectivo – mas puxa como um comboio, meio de transporte com o qual também é comparável a alta velocidade, de tão boa que é a insonorização e estabilidade. Apesar do andamento impressionante, não se espere encontrar uma carrinha dinâmica na V90. E ainda bem. Serenidade, segurança e conforto são prioridades, mostrando-se imperturbável perante a mais longa e exigente das viagens.

Artigo e galeria completa em
www.agaragem.pt



BOA AUTONOMIA ELÉCTRICA

Tratando-se de um híbrido plug-in, é essencial que proceda ao carregamento da bateria para melhor se usufruir das suas vantagens. A Volvo declara uma autonomia eléctrica de cerca de 55 quilómetros, valor que não atingi porque fiz o teste com pouco mais de 80% de carga da bateria. Ainda assim, arranquei com 35 quilómetros de autonomia, número que estiquei até aos 46 quilómetros, altura em que o motor dois litros, com turbo e compressor, acordou. Anulei o computador de bordo e fiz o restante ensaio em modo Hybrid, deixando a regeneração e utilização da energia eléctrica a serem decididas pela V90, algo que não

aconselho a quem pretende usufruir de um automóvel PHEV. Mas no interesse da ciência, fiz o teste e cheguei ao fim do ensaio com uma média de 8,5 l/100 km. É elevado? Podia ser pior, considerando o peso e potência deste impressionante automóvel. Mas um Plug-in é para ser carregado. Sempre que necessário, sempre que possível, claro.

Ao volante, preferia ter encontrado um campo de visão mais aberto junto do grande retrovisor exterior, mas reconheço que perante tantas qualidades, este é apenas um pequeno defeito ou, se preferirem, limitação de um magnífico automóvel que, como disse, convida à descoberta das melhores estradas, rotas e

destinos, respondendo à altura das exigências, com uma capacidade de rolamento acima da média, com equipamento de conforto como os bancos aquecidos e o melhor sistema de som de que já tive oportunidade de desfrutar, e com muito espaço para quatro passageiros e respectivas bagagens. Repito, acho os SUV da Volvo muito bonitos e os S60 e S90 visualmente soberbos, mas uma carrinha Volvo é especial. É, desde há muito, e continua a ser. Não deixem de as fazer, por favor. Ainda que esta custe para cima de um dinheirão, que é como quem diz, pouco mais de 83 mil euros. Mas está tudo à vista. E que vista. **X**

FICHA TÉCNICA

Motor	2.0, gasolina + eléctrico
Potência	340 cv/h.d. rpm
Binário	590 Nm/n.d. rpm
Transmissão	auto. de 8 velocidades
Vel. máx.	180 km/h
0-100 km/h	10,7 seg.
Consumo	4,6 l/100 km (46 km EV)
Preço final	83.335 €





MAZDA CX-5 2.0 HOMURA

EXCELENTE, MAS PORTUGAL NÃO O DEIXA VINGAR

POR JOÃO ISAAC

O CX-5 foi o primeiro modelo em que a Mazda aplicou a sua bem-sucedida linguagem de design Kodo, um conceito que é, actualmente, transversal a todos os modelos da sua oferta. Sou fã, assumo. Sem querer ser mal interpretado e muito menos provocar uma discussão com a minha seguinte afirmação, vejo na Mazda actual uma Alfa Romeo de outrora, em que a emoção e paixão colocada nos automóveis se estende das linhas, nem sempre curvas, das suas carroçarias, às curvas da condução, dinâmica e envolvente. A Mazda esforça-se, e muito, por fazer bem e, acima de tudo, fazer diferente. Admiro-a muito por isso.

O CX-5 foi lançado originalmente em 2012 e é responsável por 35% das vendas da marca. Só na Europa, já superou a marca

do meio milhão de unidades, número que cresce para os três milhões a nível global. É o Mazda que mais vende. No entanto, no mercado nacional, a situação não lhe é muito favorável, principalmente devido à opção da marca em continuar em apostar em motores grandes, cujas cilindradas são mais penalizadas pela fiscalidade "tuga". Isto é, no mínimo, injusto, porque o CX-5, como qualquer Mazda, é um excelente automóvel. Um excelente automóvel que, e recorrendo apenas a números referentes ao primeiro semestre de 2021, foi a escolha de apenas 80 condutores nacionais. O que é uma pena para os restantes, que não podem assim desfrutar das suas imensas qualidades, de onde destaco, para além do design, uma elevada qualidade de construção, quer nos

materiais utilizados, quer nos acabamentos. É um daqueles carros que transmite, imediatamente, a sensação de que vai durar muitos anos, robusto e fiável.

QUALIDADE. AQUI, ALI E ACOLÁ

Mantendo-me no interior do CX-5, espaço é, igualmente, algo que não falta ao maior dos SUV que a Mazda vende em Portugal. Atrás, esperem pelo menos uns cinco dedos de folga para joelhos e cabeça e até o banco conta com comprimento suficiente no assento, algo em que muitos falham e que é essencial para as longas viagens. O apoio de braço central conta com duas tomadas USB e, mais atrás, na bagageira, há espaço com fatura para ir de férias com a família graças aos mais de 500 litros de volume útil. Na frente, uma posição de condução elevada, confortável e com boa visibilidade, torna a condução deste grande SUV muito fácil. O painel de instrumentos é parcialmente digital e destaca-se pela sua apresentação sóbria, de fácil leitura. Ao centro, o ecrã do infotainment tem 10,25", mas a informação emitida podia surgir em letras um pouco maiores, facilitando a sua utilização, em muito beneficiada pelo comando central rotativo colocado na consola. O sistema de som da Bose é um excelente complemento ao óptimo ambiente a bordo.

Falta-me abordar a condução, onde se destaca, pela positiva, um comportamento muito são e seguro considerando a dimensão e altura do CX-5, mas principalmente um excelente conforto de rolamento, fruto do trabalho conjunto da suspensão, pneus de perfil consideravelmente alto e insonorização. Debaixo do capot esconde-



se aquele que é, provavelmente, o maior ponto fraco do CX-5, o seu motor. Um dois litros, a gasolina, com 165 cavalos, sem qualquer sobrealimentação a ajudar. Gostei da rapidez com que o acelerador responde, mas a resposta do motor em si, mostra-se insuficiente para o CX-5. É um propulsor "à antiga", pelo qual é preciso puxar e explorar os regimes mais elevados para dele se extrair o seu potencial. E para isso há que recorrer à excelente caixa manual de seis velocidades. Ainda assim, não deixa de surpreender pelos consumos relativamente baixos que registou, com uma média final de ensaio inferior a 8 l/100 km.

Em teste, estive a nova versão Homura, uma edição especial que se destaca pelas jantes de 19 polegadas e capas dos retrovisores em preto, bem como, no interior, pelas costuras com linha vermelha, um pequeno detalhe que, aos meus olhos continua a fazer muita diferença no habitáculo de um automóvel. A Mazda propõe-no por 37.003 €, exigindo mais 3.000 € se o quiseres com caixa automática. O valor pode assustar, ainda para mais considerando este motor algo justo para a sua dimensão, bem como o facto do CX-5 poder estar disponível com um dos melhores motores Diesel que já tive oportunidade de experimentar, o 2.2 Skyactiv-D, o que

difícilmente justifica optar por este motor a gasolina. Por isso, como me é bastante fácil decidir quando não são necessárias quaisquer contas de matemática para o pagar, a minha escolha seria um excelente CX-5 de nível de equipamento Homura, mas com esse motor de 184 cavalos alimentado a gasóleo. Um brilhante SUV, de qualidade indiscutível. **X**

Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt

FICHA TÉCNICA

Motor	2.0, gasolina
Potência	165 cv/6000 rpm
Binário	213 Nm/4000 rpm
Transmissão	manual de 6 velocidades
Vel. máx.	201 km/h
0-100 km/h	10,3 seg.
Consumo	7,8 l/100 km
Preço final	37.003 €





CITROËN Ë-C4

UM SUV ELÉCTRICO COMPACTO “CATITA”

POR RAFAEL ARAGÃO

A Citroën decidiu electrificar o C4 e colocá-lo um passo à frente dos outros. Mas não por muito tempo. As outras marcas já estão a preparar a “ofensiva eléctrica” (entre aspas porque há quem ache mesmo ofensivo) e já não falta muito para começarmos a ver vários SUV pequenos e crossovers eléctricos. Por enquanto, o ë-C4 ainda tem poucos concorrentes, e há que aproveitar.

POR FORA

O design é, quase sempre, o factor preponderante na compra de um carro. Depois o interior e conforto e, de seguida, as características técnicas e equipamento. Ninguém quer um carro feio por muito bom que seja, ainda que a beleza seja subjectiva. No caso do Citroën ë-C4 (tanto trema para quê!) tirando uma ou outra parte, eu gosto do desenho. Tem um aspecto futurista, mantendo um ar actual. Mudava, apenas e ligeiramente, a traseira, que é, pessoalmente, a parte que não resulta tão bem.

Por dentro, o aspecto futurista mantém-se e a simplicidade é a tônica. Nada de exageros... excepto o detalhe (se calhar é grande demais para lhe chamar detalhe) de cor azul nas portas. Quebra um pouco com a simplicidade geral. Mas não é suficiente para dizer “epá, com isto não quero”. Compenso, depois, com o desenho dos bancos e o tablier com o grande ecrã. A visibilidade também é boa, embora faça mais sentido falar desta característica na parte da condução. Mas disse-a aqui, tá feito!

E POR DENTRO

O infoentretenimento é intuitivo – de resto como já praticamente todos são – com um grafismo similar ao ambiente do carro e é bom ver que ainda há quem mantenha os botões do ar condicionado. Para além da questão prática, é, também, uma questão de segurança. Fácil de utilizar, sem ser necessário andar muito à procura das coisas.

O que mais se destaca é, sem nenhuma surpresa, o conforto. A suspensão com

sistema de batentes hidráulicos progressivos, juntamente com os bancos com espuma mais densa criam um lugar onde dá vontade de estar e filtram tudo na estrada. Não significa que não se sintam as lombas, calma! Significa que o rolar do carro é muito mais suave e nós não sentimos as irregularidades do piso. Juntamos isso ao facto de ser um 100% eléctrico e temos um carro tão fácil de conduzir que até o Isaac consegue. Ahahaha.

Desculpem, às vezes sou um pouco infantil. Mas é assim de fácil. Só estive ali a lutar com o cabo do carregador que não estava a querer desconectar-se, mas isso devo ter sido eu que me baralhei com o comando e andava a fechar o carro quando era suposto abrir para ele libertar o carregador. Bom, mas isso agora não importa. Ninguém viu, é como se não tivesse acontecido.





MOTOR E CONDUÇÃO

Aqui é simples. É já conhecido de outros carros do grupo. Motor com 136 cavalos e baterias capazes de cerca de 320 km de autonomia média. Nada de extraordinário, mas mais do que suficiente para 90% das vezes. Se tiverem uma Wall Box em casa, demora entre 5h a 7h30 dependendo da potência da Wall Box. Numa tomada normal, em 4 horas carrega 100 km. Lá está, para uma utilização urbana e quotidiana “casa-trabalho-casa” e um passeio ou outro “tá feito”.

Para distâncias maiores e que envolvam autoestrada, tens de planear um pouco melhor para conseguires carregar e tens de andar à volta dos 100km/h para as baterias aguentarem bem. Os carros eléctricos funcionam melhor a ritmos mais calmos, o que não significa que não consigam andar rápido. Conseguem. Mas se queres autonomia, andas um pouco mais devagar. E isto é válido tanto para os carros eléctricos como para os a combustão. Andei a consumir cerca de 16 kWh/100 km. Mas é capaz de fazer menos, atenção.

Carros deste segmento são para percursos mais locais e citadinos. Se esse for o teu caso, tem este Citroën ë-C4 em consideração. Quanto à condução, é como disse. Super fácil de conduzir, sem dramas, acelera suficientemente rápido se for necessário, direcção leve para safar melhor em cidade e é muito confortável.

A posição de condução é curiosa. Acho que tem a ver com os bancos, mas eu sentei-me e sinto que fiquei assim meio “dobrado”; diferente do que estou habituado, vá. Passado um minuto parecia que aquela é a posição que sempre tive. E quando acabava de conduzir sentia-

me super bem. Sem dores, sem “maus-jeitos”, pronto para mais. Curioso... mas confortável.

EQUIPAMENTO E PREÇO

Esta versão que testei era a Shine, com os bancos totalmente em couro, aquecidos, com apoio lombar, câmara 360°, carregador de smartphone, volante aquecido, faróis LED, jantes de 18 polegadas, só para dizer os principais. Ajudas à condução, naturalmente, e um preço inferior a 40 mil euros. Para os que não querem/precisam de muito equipamento, os preços começam nos 36.000€ para a versão Feel. É ligeiramente mais caro do que um cidadão eléctrico, mas também recebemos mais espaço e conforto. Não sendo um familiar puro, anda lá bem perto. **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	automática, 1 veloc.
Vel. máx.	150 km/h
0-100 km/h	9,7 seg.
Consumo	16 kWh/100 km
Preço final	39.607 €





GOODWOOD FOS 2021 EM MODO FAST-FORWARD... OU QUASE!

POR JOTA PÊ



Realizada entre os passados dias 8 a 11 de Julho, a edição de 2021 do Goodwood Festival of Speed viu-se repleta de conteúdos. Das grandes novidades do sector automóvel – conteúdos que lhe partilhámos consigo na manhã do passado Domingo – às múltiplas exposições temáticas, dedicadas, entre outras, a marcas e pilotos, experiências imersivas, leilões, para além da muito popular rampa, das corridas em circuito, de uma arena de TT, do mini-rali Forest Rally Stage e até de uma inédita Driftkhana, tudo isto integrado num vasto “Programa de Festas” onde não faltou a habitual componente do colecionismo ou leilões da temática.

Terminado o evento, trazemos-lhe hoje alguns resumos dos conteúdos de maior relevo desses 4 dias, em que, pelos terrenos de Goodwood House, no condado britânico de West Sussex, ecoaram os roncões dos motores dos milhares de viaturas e estiveram múltiplas personalidades do motorsport e não só – Roger Penske, Mario Andretti, Jacky Ickx, Emmerson Fittipaldi e até Tom Cruise, entre muitas outras caras conhecidas – face aos muitos mais visitantes do evento, espelhando um Reino Unido que já parecia estar em pleno desconfinamento.

Do programa de 5ª Feira, 8 de Julho, deram show, na subida da popular Rampa de Goodwood, para além de algumas das novidades a que nos referimos no texto de Domingo (incluindo novos superdesportivos da Aston Martin e Lamborghini), um clássico Chevrolet Cheetah de 1964, um Jaguar XJR12 do extinto Grupo C do Mundial de Resistência de 1993, modelos da NASCAR e do mundo do drift, incluindo um BMW E92 M3, ou mesmo o novíssimo Subaru Impreza WRX, que o



Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt



um tudo ou nada 'louco' Travis Pastrana irá usar no Campeonato Norte-Americano de Ralicross. Pode (re)ver alguma dessa acção aqui.

Na 6ª Feira, dia 9, parte do destaque foi para máquinas de competição, do drift aos ralis e ao TT, passando por monolugares de Fórmula 1, clássicos e contemporâneos, e viaturas icónicas do extinto Mundial de Sport-Protótipos (hoje WEC), para além de motos, simples ou com side-car. Em modo tyre burnout estiveram, assim, múltiplos BMW e Nissan, num traçado onde também acelerou um valiosíssimo Ferrari 250 GT SWB Breadvan, a carrinha do “Cavallino Rampante”, um one-off de 1962, ou ainda um mais minimalista Mini 1275 GT. Muito aplaudido Sébastien Loeb esteve com o BRX do Dakar 2021, mas duas das exibições mais aguardadas foram da Ford: o novo Puma Hybrid Rally1, para a nova era do WRC, e o portentoso Mustang Mach-E 1400, um eléctrico com 1.400 cv! Está (quae) tudo neste vídeo do dia.

Num Sábado a amanhecer sob chuva e a deixar o alcatrão bastante escorregadio, as lutas pelos melhores tempos mostraram-se mais complicadas, gerando exibições mais ou menos (in)controláveis de muitos dos drifters candidatos à vitória na prova de Driftkhana, mas também dos múltiplos superdesportivos que se afoitaram a cumprir os pouco menos de 1,9 km da rampa, destacando-se vários modelos da McLaren, Porsche, Jaguar, Aston Martin, Ferrari, etc. Por ali evoluíram muitas propostas do passado e presente do mundo motorizado, de produção ou competição, das duas e quatro rodas, a recordar neste resumo do dia.

O dia de Domingo ficou para as grandes batalhas, nomeadamente das Finais das mais diversas disciplinas, integrando demonstrações por vezes quentinhas, que nem sempre correram bem para toda a gente, seja porque tiveram alguma dificuldade em controlar o enorme volume de equídeos de algumas montadas, ou porque os seus condutores – em muitos casos pilotos experientes, noutros responsáveis de marcas, patrocinadores e outros convidados – exageraram um bocadinho assim e deram de caras – ou ultrapassaram – com os limites de um traçado definido por fardos de palha, paredes que nem sempre se mostraram assim tão fofinhas com algumas das peças de colecção sobre rodas. Alguns exemplos mais quentes podem ser vistos no respectivo wrap-up.



E O TÍTULO DE “KING OF THE HILL 2021” FOI PARA...!

Para término de um programa XXXXL realizou-se neste dia o muy aguardado “Shout Out”, que atribui o ambicionado título de “King of the Hill 2021” para que a grande maioria se candidatou, com maiores ou menores pretensões a essa conquista anual. Após as Qualificações realizadas de manhã, foram muitos os que participaram numa Final que apenas ficou decidida, em definitivo, após a chegada do derradeiro concorrente. A vitória foi tirada a ferros neste tudo ou nada, em que todos deram o seu melhor para registar a melhor marca e, com isso, colocar o seu nome no Palmarés da Rampa de Goodwood.

Após uma luta renhida entre Travis Pastrana, num Subaru Impreza WRX de rallycross, e Rob Bell, num McLaren 720S GT3X, de velocidade em circuito, a vantagem foi para este último, após cumprir o traçado a uma média de 218 km/h, registando um crono de 45,1 segundos, batendo o norte-americano por 1,19 segundos. O degrau mais baixo do pódio ficou para Jeremy Smith, que num Spice-Cosworth SE88 de resistência, somou 47,16 segundos, impedindo, assim, o acesso a essa posição a Harry King (Porsche 911 GT3 Cup 992), por 49 centésimos de segundo. Jake Hill e o seu imponente Nissan Skyline

GT-R R32 (HKS) fechou o top-5. Assista às prestações deste que viria a ser o top-10 final. Noutro ponto do perímetro de Goodwood disputou-se o mini-rali Forest Rally Stage, uma única especial repetida ao longo de 3 dias e onde os 3 mais rápidos foram sempre os mesmos, embora por ordem diversa consoante o dia. David Wright (Ford Focus WRC, 2001) fez o melhor tempo nos “Shootouts” de 6ªF e Sábado, Tom Williams, (Skoda R5, 2020), fez o mesmo no de Domingo, ficando Roger Duckworth (Subaru Impreza WRC, 2000) sempre no meio deles. Em termos acumulados, Wright deu ao Focus com as cores da Martini Racing a vitória à geral, batendo Williams por 1,6 segundos, relegando Duckworth para o 3º lugar, a já 6 segundos da vitória. Na estreada Driftkhana, competição que pela primeira vez se viu adaptada para a Rampa de Goodwood, e após muita fumarada, escorregadelas e borracha queimada, foi James Deane e o seu BMW BMW E92 M3 quem saiu vitorioso. Assista aqui a alguns dos melhores momentos.

São exemplos das múltiplas acções de um longo fim-de-semana que, no seu todo, reuniu perto de um milhar de viaturas, os mais antigos dos quais foram os 5 magníficos do grupo dos “Pioneiros” – Mercedes 60HP (1903), Benz 200HP “Blitzen Benz” (1909),

Fiat S76 (1911), Mercedes Grand Prix (1914) e Bugatti Diatto Avio 8C (1915) – autênticas preciosidades distantes anos-luz das bem mais recentes viaturas deste inigualável evento britânico. Como já por ali se referiu, “vê-se muito mais nestes quatro dias do que se se acompanhasse ‘in loco’ uma temporada inteira de uma qualquer modalidade de desporto motorizado”!

Da nossa parte estará (quase) tudo dito, embora muito tenha ficado por contar, pelo que se quiser ter umas quantas horas bem passadas, no conforto do seu sofá, assista às dezenas de vídeos da página oficial de Youtube da Goodwood TV, desta edição 2021 do Goodwood Festival of Speed. Não se vai arrepender! X



MAZDA MX-5

O BÁLSAMO PORTUGUÊS PÓS-CONFINAMENTO

POR JOTA PÊ



Que os portugueses são, na maioria dos casos, uns eternos optimistas já se sabia, agora que, em Portugal, um dos modelos que maior procura teve, em termos de mix de gama Mazda, nos meses seguintes ao desconfinamento, foi o MX-5...!

Pois é, à laia de bálsamo para o demasiado tempo que os clientes Mazda se viram confinados às quatro paredes das suas casas, a aturar sabe-se lá o quê, estes assim que saíram e viram a oportunidade de comprar um carro novo da marca de Hiroshima não foram de modas e... zás, vá de seguir o coração e sair do concessionário ao volante de um!

Foi, segundo a Mazda Portugal, uma espécie de boa surpresa, como refere Pedro Botelho, Director de Vendas do representante nacional: "Consideramos bastante curiosos os resultados que o Mazda MX-5 alcançou nesses períodos pós-confinamento, com o nosso icónico modelo a crescer em volume de vendas e em peso no nosso 'mix' de modelos, demonstrando o seu lado puramente emocional. Num ano de 2020 em que o MX-5 representou 10% do 'mix' de vendas da Mazda, que em final de Junho de 2021 cresceu para 13%, tendo atingido, pontualmente, um pico de peso no 'mix' da Mazda em Março de 2021, com 25%, tal coincidiu com o nosso segundo desconfinamento e o início da Primavera."

Estas vendas mais recentes contribuíram para o bolo de 3.923 unidades novas matriculadas em terras lusas desde o lançamento oficial do "NA", no longínquo ano de 1990, e o final de Junho último, naturalmente que já com o actual "ND", Soft-Top e RF. Nesse ano do arranque das vendas matricularam-se 30 MX-5, 2019 ficou como o ano com mais registos

de MX-5 novos (337), seguido ex-aequo pelos resultados dos anos 2000 e 2006 (286), integrados num período de 30 anos e mais uns pozinhos em que em 10 deles a marca somou volumes de matrículas acima da fasquia das duas centenas.

Em termos de preferências, a maior fatia de volume escolhido pelos clientes lusos centra-se, naturalmente, nas variantes de capota de lona, solução que é transversal a todas as gerações. As primeiras capotas rígidas eram vendidas como acessório, surgindo, depois e oficialmente, no MX-5 "NC" Roadster Coupé, numa espécie de antecipação ao lançamento do MX-5 RF, já na actual geração. Esta nova solução deu um outro alento adicional às vendas, atraindo um leque de clientes que prefere uma maior capacidade de insonorização e de protecção contra as



eventuais vicissitudes da meteorologia, face à permitida pela outra opção mais, digamos, barulhenta. Essa alternativa representa, actualmente, cerca de 36% das vendas, contra 64% dos MX-5 Soft-Top, versão de que também eu gosto particularmente mais!

São números que, considerando os MX-5 que possam ter sido importados poderá ver-se somado de mais umas quantas centenas, exemplares que se reúnem – infelizmente nunca nesses volumes tão significativos – nos vários encontros do Club MX-5 Portugal que, a cada ano, vão percorrendo as mais diversas regiões do país. [Recordamos que a Garagem até já participou num deles](#), aquando do lançamento da edição comemorativa do 30º aniversário. Ao volante de um MX-5 Orange Racing – um dos apenas e muito exclusivos 10 exemplares que vieram para o nosso país – integrámos uma colorida caravana, não só aproveitando o convívio com esse grupo, como os elementos históricos e conteúdos gastronómicos inerentes a esses passeios, associados à condução do cada vez mais popular roadster.

MAIS DE 1,15 MILHÕES... AND COUNTING!

E é isto: um milhão, cento e cinquenta mil, trezentosecinqüenta e dois! É o número oficial de MX-5 saídos da fábrica de Ujina, na cidade-berço da Mazda, Hiroshima. A contabilidade fechada ao mês de Maio envolve todas as suas 4 gerações, numa história a que não se deseja um final, e a que se soma, a cada mês, mais uns quantos milhares às tabelas de Excel.

Em produção de 1989 a 1998, o MX-5 “NA” totalizou 431.506 unidades, ficando para si esse recorde familiar, sendo a geração seguinte, a “NB”, a que mais se lhe aproxima, com 290.123 exemplares, uma proposta exibida no Salão de Tóquio de 1997 e vendida ao longo de 7 anos, a partir de Janeiro do ano seguinte. Depois, foi no Salão de Genebra, em Março de 2005, que o MX-5 “NC” se revelou, chegando ao mercado em Agosto, acumulando 231.632 unidades, produzidas ao longo de quase 11 anos, incluindo duas actualizações de relevância e integrando uma primeira versão de tejadilho rígido eléctrico, o tal Roadster Coupé.

Já o mais recente MX-5 “ND” foi desvendado nos EUA, em Setembro em 2014, quarta geração que chegaria aos mercados mundiais menos de um ano depois, dando não só continuidade ao popular formato Soft-Top, para, a partir de Janeiro de 2017, chegar o RF (ou Retractable Fastback), uma

reinterpretação do tipo targa, com capota rígida eléctrica. Ascendem a quase 200.000 (197.091 para ser mais exacto) os MX-5 e MX-5 RF “ND” já saídos de Ujina.

AMÉRICA DO NORTE, EUROPA E JAPÃO ABSORVEM MAIS DE 95% DAS VENDAS

A divisão de vendas pelo planeta do eternizado ícone faz-se em percentagens, com a América do Norte, que até o apelida de “Miata”, a absorver a fatia mais significativa (45%), seguindo-se a Europa (33%) e o seu mercado natal japonês (18%), onde o modelo também já se vendeu como “Roadster” ou até como “Eunos”. Austrália e China são dois outros mercados referenciais para a Mazda, embora sejam mais residuais os volumes acumulados (2% e 0,2%, respectivamente, do total de vendas). Os restantes proporcionam momentos de puro prazer de condução, a céu aberto, em dezenas de outros mercados do planeta.

Desses pouco mais de 1,15 milhões de MX-5 produzidos até ao final do passado mês de Maio, 1.135.957 estariam já em circulação, na assumpção de que todos ainda de deslocam pelos seus próprios meios, ultrapassando-se o jargão britânico do “shit happens”, que ditará alguns resultados mais dolorosos, como a sua total destruição. Vamos, assim, fingir que o mundo é maravilhoso e que nunca nenhum MX-5 sofreu de uma qualquer maleita e que, qual super-herói que se preze, todos saíram sempre de fatinho aprumado das situações mais apertadas. Neste grupo incluímos os 295 MX-5 “NC” (versão EUA) que, em 2006, quase se viram engolidos pelas águas do Pacífico Norte, quando o supercargueiro que os transportava entrou em tilt, na região do Alasca, nas imediações das Ilhas Aleutas, ou ainda as versões de competição, das múltiplas MX-5 Cup que se disputam, tantas vezes ao centímetro, nos perímetros – e às vezes para além deles – dos mais icónicos circuitos do planeta!

É, assim, de 14.395 unidades o diferencial entre os volumes de produção e de vendas, integrando os MX-5 que ainda estão ou nos parques em redor da fábrica de Ujina, ou em trânsito para os diversos mercados mundiais, em terminais de logística ou até já mesmo entregues e expostas nos stands dos Concessionários Mazda.

Agora que o Verão chegou, finalmente, e as restrições – se bem que ainda necessárias – já são bem menores, haverá um deles à sua espera? **X**



GARAGEM



www.agaragem.pt

instagram - @garagem_oficial

facebook - @agaragem.oficial

youtube - Garagem

