

GARAGEM



VOLKSWAGEN

DEPOIS DO GTE E DO GTI,
FALTAVA-NOS ESTE!

GOLF R



NESTA EDIÇÃO

- BENTLEY - FOMOS CONHECER OS NOVOS BENTAYGA E CONTINENTAL GT SPEED
- APRESENTAÇÃO NACIONAL: OPEL ASTRA E KIA EV6
- POR DENTRO DO MUSEO STORICO ALFA ROMEO

ENSAIOS

PEUGEOT 5008 1.2 PURETECH - RENAULT ARKANA E-TECH HYBRID
SKODA OCTAVIA BREAK IV - FIAT PANDA SPORT HYBRID - IONIQ 5

GARAGEM



conteúdos #7

4

CRÓNICAS

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

8

APRESENTAÇÃO

fomos conhecer os novos Opel Astra, KIA EV6 e a dupla da Bentley, Bentayga e Continental GT Speed

14

VOLKSWAGEN GOLF R

depois do GTI, voltámos ao Golf, agora com os 320 cavalos da versão R

22

ENSAIOS

Peugeot 5008, Renault Arkana, Skoda Octavia Break, Ioniq 5 e FIAT Panda. Conduzimos todos

46

THE ITALIAN JOB - PARTE 1

fomos de férias a Itália e aproveitámos para passar no Museo Storico Alfa Romeo. Sim, foi apenas para juntar o útil ao agradável. E já que ali estávamos...



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

O MELHOR CARRO DO MUNDO É O QUE NOS AJUDA QUANDO MAIS DELE PRECISAMOS



Muitas vezes me perguntam o que é que anda por aí que seja bom. “Epá, ó Isaac, quero comprar um carro novo. O que me aconselhas?” Embora pareça que a resposta é simples, porque estou, o mais que posso, por dentro das novidades, não é fácil ter uma resposta imediata. Primeiro porque a carteira não é minha e não sei até que valores podemos ir nessa procura. Depois, porque aquilo que para mim é bom, pode não ser para essa pessoa. Depende daquilo que valorizamos, daquilo que procuramos num automóvel. Há, ainda, a questão da ligação, ou falta dela, à marca. Por isso, é essencial perceber o que é prioritário, aquilo a que o novo bólido terá de saber responder, no meio de uma oferta que é, felizmente, vasta. No entanto, as dificuldades em ter uma resposta rápida à questão que me colocam não se ficam por aí. Isto, para quem esperava que eu apontasse para um carro e dissesse “este é boa compra” ou que enumerasse marcas e modelos e assim responder à questão. Mas a verdade é que já não há automóveis maus. Como já o disse no passado, há melhores e piores, mais adequados a este ou àquele fim. Sim, isso existe, claro, mas maus? Não os há.

Por isso raramente consigo ajudar como a pessoa em causa esperava. Respondo, dou sugestões consoante o que me dizem ser importante. Tento perceber quanto pretendem gastar sem me meter nas contas lá de casa. Sem dizer que devem cancelar canais premium ou jantar menos vezes fora para justificar comprar a versão XPTO cenas ou o motor com bielas feitas em diamante. Tento ser pragmático e colocar-me no lugar dessa pessoa para quem o automóvel é o electrodoméstico mais amigo do fisco de todos, aquele que o leva para o trabalho para ganhar “algum” que é depois usado para o alimentar com gasolina a 2 euros por cada litro. E no fim da minha pesquisa mental ou digital, não só a pessoa não ficou satisfeita com as minhas sugestões, ficando a pensar: “epá, este tipo afinal não percebe nada disto”, como acaba por comprar um SUV só porque sim. Então aí, também eu fico insatisfeito. Se se quer um carrito para as voltinhas, sai um SUV. Se a família é grande, sai um SUV. Se faz ciclismo, adivinhem lá? Um SUV, pois claro. E não digo isto porque tenha algo contra o SUV, ou pouca vontade de ajudar – algo que faço com todo o gosto – mas porque a

pessoa já sabia, de antemão, que modelo ia escolher. E era um SUV.

“Ó Isaac, então e a Dacia? Vale alguma coisa?” Pois é, no meio disto tudo temos o justo caso de sucesso da Dacia. A marca low cost que, neste momento, tem outros argumentos para além do preço imbatível. Os modelos estão cada vez mais apelativos e são, na verdade, todo o automóvel de que precisamos, mesmo que não o admitamos. Não são os melhores automóveis do mercado, mas são dos que mais valor têm. O que oferecem, considerando o que custam, colocam-nos num nível inatingível pelas restantes marcas. É uma aposta mais do que ganha, com números de vendas que falam por si. Já orientei amigos e família na direcção dos Sandero e Duster e não só quem os comprou está muito satisfeito, como recentemente também eu fiquei eternamente agradecido à Dacia e ao seu novo Sandero, carro que foi, naquele dia, o melhor carro do mundo, com os seus plásticos rijos e preço canhão. E canhão, também, porque os seus 100 cavalos deram tudo o que tinham, e foram enormes, numa situação de emergência que vivi há alguns meses. O novo Sandero passou pela Garagem nesse dia em que o meu Pai estava na

iminência de entrar numa situação médica complicada e que nos obrigou a apontar ao hospital sem aguardar pela chegada de uma ambulância.

Contactei a linha Saúde 24 através da ligação Bluetooth do Sandero e arrancámos em direcção ao hospital a todo o gás. E sim, o Sandero tinha o motor Bi-Fuel, a GPL. Seguindo as instruções que me iam sendo transmitidas e informando-os do estado de saúde do meu Pai, o Sandero foi incansável a fintar as filas de trânsito e semáforos, de “quatro piscas” ligados, com a buzina constantemente a fazer barulho, mais utilizada em 15 minutos do que no resto de vida útil deste enorme Sandero, que foi quase sempre de acelerador esmagado até à porta das urgências. Não estraguei, mas abusei porque precisei de abusar. E dada a situação, tirei-o da sua zona de conforto e ele não se negou a nada. Chegámos ao hospital em menos de 15 minutos, mesmo com plásticos rijos e preço low cost. O Sandero foi perfeito. Foi o meu Pai quem fez a revisão deste texto. Porque tudo correu bem. Porque o Sandero foi, naquele dia e como disse anteriormente, o melhor carro do mundo. Ajudou-me quando precisei. X



SUBSCREVE O NOSSO CANAL DE YOUTUBE

GARAGEM





RAFAEL ARAGÃO

PROFESSOR KARMA, O HOMEM QUE CONDUZIA DE OLHOS VENDADOS



Há uns dias surgiu numa conversa familiar um tal senhor de seu nome Professor Karma, cujo feito maior teria sido o de conduzir de Lisboa ao Algarve de olhos vendados. Ainda que tal me parecesse exagerado, bastaram as palavras “conduzir” e “olhos vendados” para me ter rendido totalmente a essa narrativa. Aliás, bastaria, até, a palavra “professor” a adjectivar o senhor Karma, para saber que vinha dali coisa boa, e nem era preciso vir escrito num pequeno pedaço de papel preso no limpa pára-brisas a dizer que resolvia isto e aquilo. Pus-me, então, a fazer o que fazem os jornalistas, embora não me classifique, de todo, como tal. Felizmente, hoje em dia, com o acesso que temos à tecnologia e informação, bastou procurar na Internet para dar de caras com vários artigos sobre o tal Professor Karma. Alguns repetiam muito informação, é certo, mas decidi aprofundar um pouco mais a “investigação”.

Não pretendo fazer um desses outros artigos que se repetem, mas, antes, uma crónica que,

partindo da fabulosa – e perigosa – premissa de conduzir de olhos vendados (epá, rio-me sempre que penso que isto aconteceu mesmo!) desvende um pouco sobre quem era o Professor Karma. Para começar, o nome. Ai, o nome!

Tudo começou quando este senhor nasceu, no já longínquo ano de 1928, no dia 12 do mês de Março, na maravilhosa Nazaré, terra de gente humilde, trabalhadora e honesta, e também deste senhor. O nome que lhe foi dado pelos pais, figuras respeitadas na localidade, foi o de Raul Januário Júnior. Confesso, eu também mudaria para Professor Karma. Ainda muito jovem, partiu para Lisboa para trabalhar nos CTT. Foi em Lisboa que começou os primeiros passos no mundo do entretenimento, em particular no circo. Eu sei que os nossos correios são uma palhaçada, mas daí a achar que só por se trabalhar lá temos credenciais circenses, já é estar a achar-se, na minha opinião.

Mas lá vai ele, o pequeno Raul, trabalhador dos correios, começar a investir na sua

carreira artística. Mas como? – perguntam vocês. Como palhaço, claro! Então não se estava a ver? Eu já tinha dado a dica. E que nome escolheu o pequeno Raul para a sua persona palhaçal? Um nome que faria, já, adivinhar, a criatividade do nome Karma? Não. Escolheu Raulito, claro! Todos sabemos que nome de palhaço tem de ser, obrigatoriamente, o diminutivo do próprio nome. Outros bons nomes de palhaços conhecidos são, por exemplo, Venturinha, Riozito, Tavaresinho, Freititas, entre outros. Segue, então, o Raulito, a sua carreira nos CTT e no circo. Redundante, eu sei, mas continuemos.

Chegando ao início da década de 50, decide abandonar o seu número de palhaço e cria, finalmente, o Professor Karma. Professor do quê, concretamente? Pois. A verdade é que começa a ganhar alguma tração com os seus números de mentalismo teatral, e chega, até, a tornar-se o primeiro português a vencer um prémio internacional de magia, em Barcelona, e, embora essa informação careça de fontes, dentro do espírito deste artigo, vou aceitar.

O QUE É QUE ISTO TEM A VER COM CARROS? TUDO, MAS JÁ LÁ VAMOS.

Continuou os seus espectáculos no circo, mas depois, já na década de 60, começa a fazer, de forma regular, os seus números de mentalismo em restaurantes. No extinto Chicote, por exemplo, na Praça do Areeiro. Esta ideia é, ainda hoje, algo normal, pois Portugal é profícuo na criação de mentalistas e podemos assistir aos espectáculos de mentalismo de João Blümel ou de Leandro Morgado no Hotel Maxim ou no Canto, do José Avillez (isto há já alguns meses, atenção).

Creio que é a altura de salientar que o mentalismo é uma arte altamente interessante e que, feita da forma correcta, é das coisas mais espantosas de se assistir. O que me parece ser completamente o oposto de conduzir de olhos vendados! Em sua defesa, muitos ilusionistas, entre eles Houdini e, da nossa época, David Blaine, são conhecidos por ultrapassarem o que seria humanamente possível e de fazerem algumas façanhas que nos deixam os nervos à flor da pele.

Deve ter sido isso que aconteceu naquela manhã de Domingo de 1964 (não faço

a mínima ideia se foi de manhã, mas dá aquele efeito fixe). Juntaram-se centenas de pessoas – mais uma vez, não faço a mínima ideia – para ver o feito promovido pelo dono do restaurante Chicote. Um golpe publicitário levado um pouco longe demais, eu diria. Conduzir, de olhos vendados, da Praça Duque de Saldanha até à Praça do Areeiro. Um percurso de, aproximadamente, 2 quilómetros. Não só são 2 quilómetros, como são 2 quilómetros a mais do que seria razoável. Mas lá foi ele. Ao que parece, correu tudo bem, porque o homem só morreu em 2001, e duvido que a viagem tenha demorado tanto tempo.

O carro utilizado, cedido pela Auto-Portuguesa, foi um Steyr-Puch Haflinger, descapotável, uma verdadeira carripaana todo-o-terreno. O equivalente, à época, de uma verdadeira porcaria de carro. 600 quilos daquilo que se poderia chamar de SUV, mas em pior. Um todo-o-terreno ligeiro, capaz de transportar algumas tralhas militares, por exemplo, e mentalistas com desejos de morte. Lá foi ele, todo vendado, a conduzir. Isto parece difícil de acreditar, mas eu decidi escavar mais fundo e fui dar com um vídeo do arquivo da RTP de um programa de TV chamado “O Karma do Professor Karma”, de autoria e apresentação, lá está, do Professor Karma. A dada altura, no meio de muitas histórias de diagnósticos feitos a olho e de muito cheiro a álcool, que até se sentia pelo ecrã, aparece o Professor Karma a conduzir – opá, tu queres ver? – nem mais! De olhos vendados. Ah, “granda” homem! Grande performance! Palmas! A prova de que o homem conduziu, efectivamente, de olhos vendados. O facto de apenas se ver cerca de um minuto, dentro do carro, numa zona que me parece um caminho de terra batida no monte não invalida nada a possibilidade dele o ter feito a atravessar uma capital europeia na década de 60.

Não cheguei a saber se ele teria, ou não, ido de Lisboa ao Algarve a conduzir de olhos vendados, mas para mim vai ficar para sempre o facto de o ter feito, pelo menos uma vez, em registo. Apelidado um dos grandes ilusionistas portugueses, é talvez o primeiro e mais fantástico “proezista” nacional. De propósito ou fruto de uma certa ilusão própria, a verdade é que ficou para a história. Grande Professor Karma, o homem que, entre muitas coisas, hipnotizava galinhas. X

OPEL ASTRA

PRIMEIRO CONTACTO COM UM COMPACTO HISTÓRICO

Fomos conhecer a nova geração do Opel Astra, cuja primeira versão foi lançada em 1991 e, até aos dias de hoje, já vendeu mais de 15 milhões de unidades. Esta mais moderna e vai apostar na versão eléctrica.



Em 1936 era lançado o primeiro compacto da Opel, o Kadett. Um carro que fez história e, ao jeito da Opel, se manteve até 1991 com várias versões. Deu lugar ao Astra que, tal como o seu antecessor, teve imenso sucesso. Para além das quantidades vendidas, foi um carro que marcou gerações e ainda hoje se veem muitos deles. Aliás, até Opel Kadett se vêem por essas estradas.

A nova versão será produzida na Alemanha e rompe, claramente, com a anterior. As linhas tornam-se mais agressivas e com um aspecto “retro” que a mim me cativa bastante, o interior moderniza imenso em comparação com a geração anterior, com a adopção de ecrãs e de uma forte digitalização. Tudo em linha com a nova linguagem da marca. Faróis “rasgados”, em LED, arestas e uma proporção que faz lembrar os compactos dos anos 90.

MOTORES E PREÇOS

Serão três. Um 1.2 litros a gasolina, turbo, com 130 cavalos e caixa manual de 6 velocidades ou automática de 8. Um 1.5 litros a gasóleo, também com 130 cavalos e as mesmas caixas, e um híbrido recarregável com 180 ou 225 cavalos, binário máximo de 360 Nm e autonomia superior a 50 quilómetros. Os preços começam no 25.600€ para a versão gasolina com caixa manual.

A novidade será o Astra-e, 100% eléctrico, que vai chegar em 2023. A marca ainda não adiantou muito, mas poderemos esperar um eléctrico mais potente que o Corsa-e, por exemplo, que tem 136 cavalos e 300 km de autonomia. Em jeito de suposição, diríamos que será algo em torno dos 200 cv e com autonomia superior a 400 km, muito em linha com os compactos de outras marcas concorrentes. O design, esse, será o mesmo,

o que é muito positivo. A marca anuncia uma rigidez 14% maior, vários sistemas de segurança e um chassis muito estável tanto em curva como em linha recta. A bagageira é de 422 litros com piso ajustável (algo que provavelmente será diferente no híbrido recarregável e no eléctrico) e as encomendas abrem na próxima semana, com as entregas a ser feitas a meio do primeiro trimestre de 2022. X



KIA EV6

PRIMEIRO CONTACTO DINÂMICO COM O ELÉCTRICO QUE CHEGA A PORTUGAL NO FIM DE OUTUBRO

Em plena mata de Monsanto, o pulmão verde de Lisboa, a KIA apresentou à imprensa nacional o seu novo 100% eléctrico, o EV6, modelo que partilha com o novo IONIQ 5 a plataforma modular global eléctrica E-GMP.



Apostando num obrigatório estilo crossover, o novo EV6 promete uma autonomia máxima que pode chegar aos 740 quilómetros, bem como possibilita carregamentos ultrarrápidos de 800 V que podem fazer subir o nível de carga da bateria de 10 para os 80% em apenas 18 minutos. Apesar deste primeiro contacto dinâmico ter sido breve, foi suficiente para saímos da apresentação nacional do novo KIA EV6 com boas impressões que justificam, igualmente, a forte ambição revelada pelos responsáveis da marca na conferência de imprensa que antedeu o ensaio. Foram já comercializadas em Portugal, em regime de pré-venda, 70 unidades do EV6, mais um indicador do bom momento da marca coreana em território nacional, tendo sido a marca do Top 15 que mais cresceu no presente ano, actualmente com uma

quota de 3,31 %. Por dentro do EV6, mesmo que não tenha sido possível, ainda, retirar grandes conclusões sobre a sua utilização e comportamento, gostámos bastante do ambiente a bordo, tecnológico e recheado, bem como da habitabilidade, com muito espaço disponível para as pernas dos passageiros do banco traseiro. Ao volante, destaque para a boa posição de condução e facilidade com que o EV6 se deixa levar, parecendo encolher quando visto de dentro para fora. Ao centro da consola, salta à vista o botão de arranque, bem como o comando rotativo para controlo da “transmissão”, com os habituais “D”, “N”, e “R”. Conduzir este imponente eléctrico da KIA é tão simples como carregar em dois botões e pressionar ao acelerador.

Agama em Portugal, com lançamento oficial marcado para 30 de Outubro, contará com



duas versões essenciais: Air, com bateria de 58 kWh, e GT-line com maior capacidade, mais precisamente 77,4 kWh. A potência é de 170 e 229 cavalos, respectivamente, e esta última foi aquela com a qual tomámos contacto neste primeiro ensaio. Para 2023 está prometida a versão e-GT, com a bateria de 77,4 kWh e tracção integral, mas com uma potência total de 585 cavalos. O EV6 e-GT acelera dos 0 aos 100 km/h em 3,5 segundos e declara uma velocidade máxima de 260 km/h.

Um dos grandes destaques do novo EV6 é a tecnologia V2L – Vehicle to Load – capaz de fornecer 3,6 kW de potência a dispositivos externos. O KIA EV6 assume-se, assim e nas palavras dos responsáveis da marca, como

um “grande powerbank” que pode fornecer energia a aparelhos eléctricos, bem como a outros veículos. O EV6 é o primeiro dos onze veículos eléctricos que a KIA pretende lançar até 2026, sete dos quais vão utilizar a plataforma e-GMP. Tentaremos, nas próximas semanas, voltar a conduzir o EV6, desta vez para um ensaio de mais longa duração e mais conclusivo.

Preços KIA EV6

- » Air 58 kWh – 49.750 € (43.950 €)
- » GT-Line 77,4 kWh – 56.950 € (49.950 €)
- » e-GT 77,4 kWh – 70.700 € (4.950 €)

Preços de campanha entre parêntesis.



BENTLEY BENTAYGA E CONTINENTAL GT SPEED

APRESENTAÇÃO NACIONAL EM LISBOA. ESTIVEMOS LÁ

A convite da Bentley Lisboa, a Garagem foi até ao restaurante Praia no Parque, no Parque Eduardo VII em Lisboa, para conhecer os seus novos Bentayga Hybrid e Continental GT Speed e GT Speed Convertible.



A convite da Bentley Lisboa, a Garagem foi até ao restaurante Praia no Parque, no Parque Eduardo VII em Lisboa, para conhecer os seus novos Bentayga Hybrid, a versão electrificada do seu SUV de luxo, bem como a dupla mais potente de sempre da marca, os novos Continental GT Speed e GT Speed Convertible.

SUV DE LUXO EM CONFIGURAÇÃO PLUG-IN

O novo Bentayga Hybrid combina um motor V6 de 3.0 litros, biturbo, com um motor eléctrico para declarar uma potência total de 449 cavalos e um colossal binário de 700 Nm. A Bentley declara uma autonomia eléctrica de 40 quilómetros, bem como uma autonomia combinada de até 693 quilómetros. O Hybrid assume-se, assim, como a terceira variante da gama, depois de apresentados os Bentayga V8 e Speed, no Verão passado. A marca britânica espera que a versão Hybrid, nesta segunda

geração do modelo, represente mais do que os 20% registados pela versão electrificada da primeira geração.

A bateria de lítio de 17,3 kWh pode ser totalmente carregada em menos de duas horas e meia e a energia nela armazenada é utilizada para alimentar o motor eléctrico de 126 cavalos e 350 Nm. O motor térmico entra em acção acima dos 130 km/h. Com ambos os motores em funcionamento, o Bentayga Hybrid acelera dos 0 aos 100 km/h em 5,5 segundos e atinge os 254 km/h. É proposto em Portugal por um preço base, sem extras e despesas associadas, de 216 180 euros.

O MAIS POTENTE DE SEMPRE

Do "lado Continental", os novos GT Speed e GT Speed Convertible são os Bentley mais potentes e com melhores prestações de todos os tempos, sem com isso comprometer os valores fundamentais da marca, os

irrepreensíveis luxo e conforto. Entre as novidades que lhes conferem o dinamismo associado às versões Speed, destacam-se o eixo traseiro direccional e o diferencial traseiro autoblocante electrónico. Também os travões podem ser melhorados com sistema em cerâmica e carbono que não só contribui com mais potência de travagem, como reduz o peso não amortecido.

O motor W12 de 6.0 litros produz 659 cavalos e um binário ainda mais elevado do que o do Bentayga Hybrid, uns impressionantes 900 Nm. Com estes números, o sprint de 0 a 100 km/h faz-se em 3,6 segundos (3,7 seg. no Convertible) e a velocidade máxima é de 335 km/h. No que diz respeito à dinâmica, a tracção integral activa é também complementada pela suspensão pneumática, com amortecimento adaptativo, bem como pelas barras estabilizadoras activas. Os preços em Portugal começam nos 341 499 euros e, no caso do Convertible, nos 369 174 euros. X

SABIAS QUE...

EM MÉDIA, OS CLIENTES BENTLEY NA EUROPA GASTAM 35 000 EUROS EM EXTRAS NO SEU AUTOMÓVEL? E QUE PORTUGAL ESTÁ ACIMA DA MÉDIA, COM 45 000 EUROS?



VOLKSWAGEN GOLF R
ÀS QUATRO,
NA SERRA

POR JOÃO ISAAC



Começo por repetir-me. Um desportivo como o Volkswagen Golf R, aos meus olhos, não cumpre com a receita tradicional de um hot hatch. Não por falta de ingredientes, mas por tê-los a mais. Neste caso, falo da tracção integral. Por isso tentarei avaliá-lo por aquilo que é, mais do que qualquer outra coisa: um desportivo compacto com tracção às quatro rodas e que por acaso é um Golf, um dos eternos hot hatch da história do automóvel com os seus GTI. Começo também por assumir que gosto do Golf. Não do jogo, que não sei se gosto assim tanto porque nunca joguei, mas do Volkswagen. E gosto muito de “Golfs” rápidos, os míticos GTI que só recentemente tive a oportunidade de conduzir. Este “azulão” é ainda mais rápido e embora não tenha as três letrinhas mágicas a acompanhar o seu nome, tem um já consagrado R, quer em estrada, em várias gamas da marca alemã, quer nas classificativas do WRC, através do multicampeão Polo R. Um simples R, mas com muito significado. Aprecio essa compacidade do nome. Não estamos na presença de um Golf GTI-R Evo RS Edition Nurbürgring Wörthersee Special. É um Golf R. Ponto.

MOTOR CHEIO, TRACÇÃO INQUEBRÁVEL

Esteticamente, não é o meu Golf preferido, mas esta oitava geração está longe de ser feia. Até porque não me recordo de um Golf de que não goste, seja uma geração ou uma versão, desde o seu lançamento em 1974. Mas com a decoração R, a Volkswagen

não só conseguiu destacá-lo do icónico GTI, como introduziu uma quase perfeita proporção entre emoção e razão no seu visual. Não é um Golf como os outros e isso nota-se de imediato, mas não destoa da paisagem quando estacionado à porta do restaurante “in” do momento. Aquele que está sempre cheio, onde se degusta um fantástico bife de 10 gramas, acompanhado de um tapete de verduras colhidas com luvas de algodão tibetano, pinceladas com azeite armazenado numa cave húmida e fria, feito a partir de azeitonas de oliveiras plantadas de olhos vendados. E de costas. Por monges. Do Tibete, também, como o algodão. Acho que já perceberam a ideia. O Golf R é um desportivo, mas tem muita classe, é chique. Um fast chic, vá!

Por dentro, e começando pelo menos bom, esta nova geração de modelos do grupo aposta na centralização da maior parte das funções no ecrã táctil. E de uma forma muito resumida, não aprovo. Assim como não aprovo a quantidade de botões no volante. Ao fim de 2 minutos a andar depressa, tinha já as mãos suadas, mais do que normal, pois liguei, sem querer, o aquecimento do volante. Desnecessário. Por outro lado, e passando às coisas positivas, o R mantém praticamente a mesma habitabilidade e o mesmo conforto de um Golf convencional. Os bancos são desportivos (e bonitos!), mas sem apoio lateral exagerado, o que é uma boa notícia para as longas viagens em que o consumo do motor 2.0 litros turbo surpreendeu. Em



autoestrada, conseguimos manter a média abaixo dos 7,5 l/100 km. Em cidade, contem com mais 2 l/100 km. A caixa DSG, em combinação com uma afinação mais branda da suspensão com amortecimento variável, dão um enorme contributo para que seja possível viver com o mais potente dos Golf no quotidiano. Mas o que importa, aqui, não são os ritmos calmos, cenários em que o Golf, por mais potente que seja, sempre soube comportar-se e estar à altura das exigências. O que importa é o que vem a seguir...

R DE RÁPIDO, R DE RADICAL

O motor é fantástico, começando desde cedo a mostrar toda a sua disponibilidade, acompanhada pelo sonoro sopro com que começa a encher antes dos 320 cavalos nos colarem ao banco. A subida de rotação é rapidíssima, estando a caixa DSG sempre preparada para passar à relação seguinte, numa escalada contínua que rapidamente nos coloca no lado dispendioso da lei. A caixa pode também ser controlada pelas patilhas no volante, suportando reduções múltiplas ao mantermos a patilha esquerda pressionada. Modos de condução pré-programados são três: Comfort, Sport e Race. O melhor é o modo personalizável Individual, que me permitiu ter o Golf R perfeitamente configurado para as minhas estradas de eleição. Motor em Race, direcção em Sport, som de escape Pure (sem artificialidades) e a suspensão num meio termo entre Comfort e Sport, absorvendo melhor as imperfeições das estradas secundárias e evitando desequilibrar o chassis nos momentos mais exigentes, em apoio. Para testar um pouco das capacidades naturais do Golf R, com

esta minha configuração, desliguei por momentos o sistema ESC e lancei-me a umas curvas na serra de Sintra, cenário onde outros desportivos “às quatro” brilharam em tempos.

Começando pelos travões, impressionam pela mordida agressiva e confiante, bem como pela segurança que transmitem ao desacelerar o Golf, ainda que tardiamente e a velocidades elevadas. Gostei da firmeza do pedal, mesmo após várias travagens fortes, sendo fácil de dosear a pressão ao entrar em curva. Para a segunda metade, à saída desta, num gancho relativamente apertado, já com a frente bem posicionada e com a “segunda” pronta a ser esticada com acelerador esmagado, apontei à saída a fundo, deixando que a tracção integral inteligente revelasse toda a sua magia. E revelou. Rápido a acelerar como poucos, o R saiu disparado com uma momentânea subviragem que, das duas, uma: ou nos convida a aliviar um pouco o acelerador ou a “abrir” ligeiramente a direcção. Mantive o pé a fundo e a confiança na electrónica para resolver o ligeiro desvio da trajectória e foi o melhor que podia ter feito. Em menos de nada senti a traseira rodar sob aceleração, numa ligeira deriva de sobreviragem denunciada pelo chiar dos Goodyear ao oporem-se à força centrífuga que empurrava o Golf para fora, mas que não só não me abrandou, como tirou o Golf para fora da curva num piscar de olhos, anulando qualquer vestígio de escorregamento do eixo dianteiro. Curiosa é, também, a sensação de sermos empurrados e não puxados até à próxima curva, algo perfeitamente notório numa situação destas. Zero perdas, potência toda no chão, bem distribuída.



Nas zonas mais rápidas, e com asfalto praticamente novo, pude experimentar o Golf R com a suspensão na sua configuração mais decidida e confirmar o que esperava encontrar. Um maior controlo dos movimentos da carroçaria entra em cena, ajudando também a manter a borracha colada ao alcatrão. A velocidade de passagem em curva impressiona, mas a eficácia é de tal maneira elevada que a experiência pode até parecer pouco emocionante. Isto até olharmos para a velocidade a que o Golf finta a física. A “comer” quilómetros, mesmo com curvas e troços mais sinuosos pelo meio, o Golf R será um osso muito duro de roer, mesmo por outros desportivos teoricamente mais focados na performance.

Gostei mesmo muito do Golf R, dono de uma eficácia e rapidez inquestionáveis, possíveis pela presença da tracção às quatro rodas, cujo contributo deverá ser também interessante de perceber em condições de aderência mais limitada. Conseguir curvar sobre carris, mas acabou por se revelar mais solto de movimentos, mais ligeiro e ajustável do que eu esperava encontrar. Com estes opcionais, como as jantes de 19 polegadas e o possante escape Akrapovic, o preço fica ali perto dos 64.000 € e deixa-o longe de ser um desportivo para o comum dos mortais. Mas apesar do salto em desempenho e performance, continua a ser um Golf como os demais, algo que o GTI também sempre fez. Com classe e, até, alguma indiferença, este R eleva a fasquia a um patamar absolutamente viciante. Um tremendo Golf. Um tremendo desportivo. **X**

FICHA TÉCNICA

Motor	2.0, gasolina
Potência	320 cv/n.d. rpm
Binário	420 Nm/2100-5350 rpm
Transmissão	auto. dup. emb., 7 vel.
Vel. máx.	250 km/h
0-100 km/h	4,6 seg.
Consumo	8,5 l/100 km
Preço final	63.981 €



HYUNDAI IONIQ 5

UM “VHS” NA ERA DO STREAM

POR RAFAEL ARAGÃO



O título é enganador, atenção. De antigo, este IONIQ 5 só tem mesmo a estética, que nos remete para os carros mais rectangulares e cheios de arestas dos anos 80. Parece que já o estou a ver a andar por uma marginal californiana, com um condutor de cavas e óculos demasiado grandes de lentes roxas transparentes com uma fita de ténis na cabeça e uma imagem cheia de ruído e arranhada.

Já o tamanho, é bastante diferente dos carros dessa época. Para maior, entenda-se. Dá para “enfiar” um Lancia Delta dentro deste IONIQ 5. Tem uma distância entre eixos de 3 metros, superior a muitas berlinas de segmentos familiares e superiores. Espaço, portanto, é o que não falta. É, afinal de contas, um crossover.

MAS E ENTÃO?

Pronto, pronto, vamos ao que interessa. Deixemos as narrativas imaginárias de parte. Para começar – como já deves saber – isto é um carro eléctrico. Podia dizer BEV, mas estou farto de siglas. Qualquer dia já só falamos assim. “Olhe, desculpe, queria um CCE e para acompanhar um PN morninho”. “E quer CANELA?”. “O que é isso?”. “Oh, homem, é canela! Quer canela?”.

Desculpa, perdi-me. É um carro eléctrico. E um bom carro eléctrico. Consome um pouco mais do que devia, mas isso é o preço a pagar pelo peso e tamanho do bicho. Mas se o conduzires com jeitinho, a utilizar a travagem regenerativa, a acelerar suavemente e a deixar rolar sempre que possível, a coisa até fica simpática. Especialmente em cidade, que é o melhor sítio para andar com eléctricos, pois rolamos a velocidades mais baixas.

A bateria deste IONIQ que testei era a de 73 kWh, o que, em teoria, deveria dar para uns quase 500 km de autonomia, um pouco mais em cidade. Isto pressupunha um consumo na ordem dos 14 a 15 kWh/100 km. Que não é o caso. É melhor contares com uns 17 a 18 kWh/100 km. Isto significa que esta bateria dará para cerca de 440 km realistas. Ainda assim, nada mau.

A tracção é traseira, com um só motor de 217 cavalos e 350 Nm de binário, suficientes para acelerar bem depressa. 8,5 segundos no sprint e velocidade máxima de 185 km/h. Não que importe, porque isto dos eléctricos é bom mas para andar com calma. Se preferires um pouco mais de potência, tens à disposição – mediante o pagamento do seu valor, naturalmente – uma versão com tracção integral e dois motores, um em cada

eixo, num total de 305 cv e 605 Nm. Acelera bastante mais rápido (5,2 segundos) mas, com a mesma bateria, a autonomia sai um pouco mais penalizada.

DÁ PARA MUITO?

Se dá! Para o dia-a-dia em cidade, trabalho e tal, incrível. Os eléctricos são bons é nisto. Agora, se quiseres fazer uma viagem, por exemplo, de Lisboa a Coimbra – que é já ali “ao virar da esquina” – tens de ter em conta que será necessário recarregar um pouco antes de voltares. Felizmente, o IONIQ 5 permite carregamento ultra rápido, e em 18 minutos carregas dos 10% aos 80%. Se sai barato? Não. Mas esses carregamentos são para ser feitos, apenas, esporadicamente. Em casa – que é onde sai bem mais barato que combustíveis tradicionais – para o mesmo carregamento, vais demorar cerca de 24 horas numa tomada doméstica ou 7 a 12 horas numa wallbox (dependendo do tipo de wallbox).

Isto assusta? Nem por isso. Quanto tempo é que estás, efectivamente, a andar com o carro? Exacto. Facilmente consegues deixar o carro a carregar uma noite inteira ou duas intercaladas se for necessário. Agora, se não o consegues carregar em casa, clica noutro artigo nosso (temos muitos e bons) que os eléctricos não são para ti.

E LÁ DENTRO?

Gostas de espaço? Eu também. Então vais adorar o IONIQ 5. Atrás, cabem três pessoas com bastante espaço. Para a do meio e tudo. Não há túnel de transmissão e a distância entre eixos permite ter espaço de sobra para as pernas. Como o carro é relativamente alto, para a cabeça também há. Na frente, igual. A largura de quase 1,90 metros ajuda a habitabilidade. O infoentretenimento utiliza-se através de um ecrã de 12,3 polegadas e outro igual para o painel de instrumentos. A leitura é fácil e a interface também. É bastante fluido o que ajuda a não perder a paciência.

A condução é suave e o carro deixa-se conduzir na boa. Nada pesado (apesar de o ser), uma direcção leve e bastante directa, o que ajuda a manobrar em cidade. São mais de 4,6 metros e duas toneladas de peso, mas não parece. Até mesmo nas rotundas e nas ruas mais estreitas de Lisboa, o IONIQ 5 portou-se muito bem. A posição de condução é boa e bastante ajustável e o único ponto menos bom, para mim, foi a posição do volante. Parece alto e inclinado para a frente um pouco mais do que seria ideal. Atrapalha? Não.



FICHA TÉCNICA

Motor	elétrico
Potência	217 cv/n.d. rpm
Binário	350 Nm/n.d. rpm
Transmissão	automática, 1 vel.
Vel. máx.	185 km/h
0-100 km/h	8,5 seg.
Consumo	17,5 kWh/100 km
Preço final	51.519 €

A tecnologia está lá toda, com os sistemas de segurança todos, os bancos dianteiros e traseiros aquecidos, volante aquecido, sistema de som Bose, carregador de telemóvel wireless, e outros. Está lá tudo. Quanto aos materiais e construção, é tudo de boa qualidade e boa montagem e só os puxadores exteriores das portas é que atrapalham se tiveres as mãos pequenas. Consegues abrir as portas – mal seria – mas não são a tarefa mais fácil. Voltando ao exterior, para além do design meio retro, também os faróis dianteiros e traseiros têm essa mística, chamemos-lhe assim, a fazer lembrar pixels em LED. Tudo somado, é um carro com qualidade, prático em todos os aspectos e um bom augúrio para um futuro que, ao que tudo indica, será eléctrico. O preço desta versão é de 51.000€, mais 519€ para a pintura metalizada opcional. **X**

Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt



PEUGEOT 5008 1.2 PURETECH

AINDA DIZEM QUE PEIXE NÃO PUXA CARROÇA!

POR RAFAEL ARAGÃO



Esta metáfora só funciona se o peixe – mais leve e saudável – for a gasolina, e a carne o gasóleo. Mas para o efeito, funciona. É um carro grandote, com espaço para uma família de 7 mas é movido por um pequeno motor de 1.2 litros. O equivalente a 4 garrafas de água pequenas em linha.

Desculpa-me o excesso de ditados, mas este Peugeot 5008 1.2 Puretech é caso para dizer que “o cavalo é pequeno mas carrega bem a albarda”. Obviamente, isto não é nenhum ditado popular. Quer dizer. Até pode ser, porque eu faço parte da população e acabei de o dizer. É um ditado deste popular, vá. Mas o que importa é a substância e, essa, é de facto, impressionante. Um motor tão pequenino – um simples 1.2 litros com um turbo e 130 cavalos ligados às rodas por uma caixa automática de 8 velocidades – consegue mexer bastante bem este SUV familiar de 7 lugares. O facto de ser um motor singelo ajuda a poupar no peso, claro, mas ainda são 1600 kg, fora o condutor.

O MOTOR

É a gasolina, pronto. Isto não abona a favor. Mas mesmo sem o binário do Diesel, a coisa vai lá. Eu ao início até pensei que fosse o 1.5 a gasóleo. Dava-me essa sensação, pronto. Depois é que fui confirmar e fiquei espantado. Não que este motor não seja bom. É bom, é. Mas é algo que esperamos “enfiado” debaixo do capot de um cidadão ou familiar compacto. Um 208, um 308 no máximo, vá. O Peugeot 208 com o mesmo motor pesa menos 300 quilos. E isso é muito. Se por cada 100 kg de peso adicionado um carro consome entre 0,5 a 1 litro de combustível a mais, é fazer as contas. E eu confirmei isso mesmo.

Não estou a dizer que este 5008 consome demais. Nada disso. Consome o esperado desta conjugação de motor pequeno para carro grande. Na ordem dos 8 litros aos 100 km em cidade e menos um fora dela. Em condução cuidada. Mas isto não importa, até porque se tiveres uma família de 7 não vais comprar um 208. A não ser pela piada. “Malta, vamos à praia. Os últimos a chegar ao carro ficam em casa. O avô também joga!” ou então “Vamos ao drive in. Apertem-se! E não quero ver migalhas no chão”.

Este carro, nesta versão a gasolina, eu diria que é adequada às famílias grandes que não fazem assim tantos quilómetros por ano. Entre 10 a 15 mil, vá. Ou, até, menos. Pelo preço desta versão GT, com bastante equipamento e qualidade, se escolheres o motor a gasóleo equivalente pagas mais 3.400€. Não me

parece que vá compensar e se não fizeres viagens mais longas regularmente, estás mais a estragar do que outra coisa.

CONDUÇÃO E INTERIOR

Quanto à condução e qualidade dos materiais, posso dizer que achei este 5008 melhor do que o irmão mais pequeno 3008. Apesar de maior, conduz-se melhor. Estranho, eu sei, mas a vida às vezes tem destas coisas. Mais suave, com menos esforço, o que faz sentido dada a vertente ainda mais familiar. Já custa orientar tanta coisa com tanta gente, se depois conduzir também é um castigo, então não há paciência que aguente. Quanto aos materiais e construção, talvez tenha a ver com a unidade de ensaio. Isto é como tudo; às vezes uns saem melhor que outros.

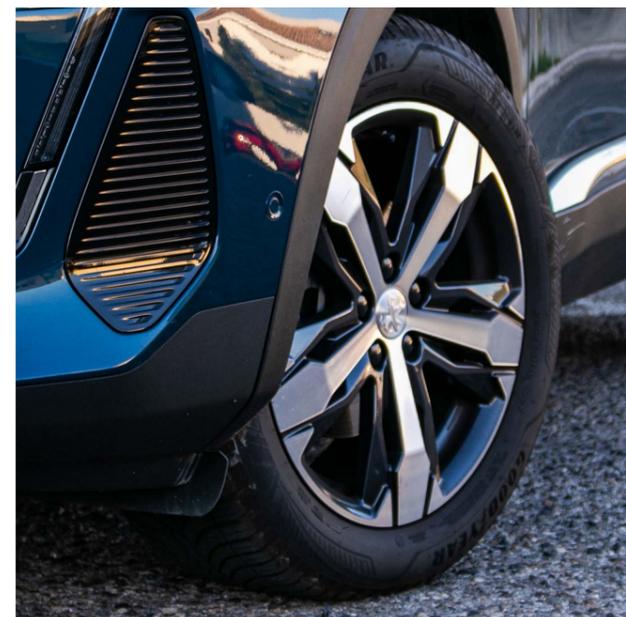
Voltando à condução, e para que me entendas melhor, o que eu quero dizer com “conduz-se melhor que” é, em boa verdade, um tanto faz. Se não precisas de tanto espaço e 7 lugares, então vai para o 3008, naturalmente. São menos 2000€ de custo e 100 kg de peso. Embora prefira a condução do 5008, a do 3008 não é má. É só menos “family friendly”, se quisermos. Tem um pouco mais de peso na direcção, sente-se mais o chassis, mas nada que importe assim tanto. Não são propriamente carros para despertar o prazer de condução. Têm outra função.

Quanto aos materiais, este 5008 GT vinha com os bancos em pele, os apliques do tablier e portas em madeira (ou uma imitação, mas com muito bom aspecto), tudo bem montado e com um bom toque. Não é perfeito, mas é bom. Espaço para dar e vender – se bem que não o aconselho a fazer; é que depois tens de andar sempre com alguém atrás que não fazes ideia quem seja – tanto para arrumação como nos próprios lugares. Deste, são 7, como já referi, e o equipamento de série é muito completo.

Trazia alguns extras, como a visão nocturna, que eu achava dispensável e inútil, até me te avisado e mostrado uma pessoa a andar no passeio numa rua escura que eu não tinha visto. Ainda assim, para a quantidade de vezes que fará a diferença, os 1.200€ não valem. A abertura automática da bagageira é capaz de dar jeito, especialmente quando vais com um saco numa mão, uma criança na outra e um bebé ao colo. Mas para a abrir é necessário tirar um pé do chão e abanar a perna por debaixo do pára-choques... algo que eu não aconselho a fazer quando estás nestes malabarismos. Era mais fixe se fosse tipo por voz. “ABRE! ABRE!” completamente em pânico, quase com os



Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt



pacotes de leite a cair do saco e um filho a puxar-nos pelo braço para ir apanhar o cocó de um cão, ou lá o que fazem.

Concluindo, é um bom carro para a família e, aparentemente, para os condutores de TVDE. Um senhor que estava ao telemóvel e a olhar para o carro veio ter comigo, estava eu dentro do dele, parado, e perguntou-me o que achava. Ainda bem que eu estava agradado, até porque o senhor já tinha encomendado um "igualzinho a este. É o GT Line. Espera aí que eu já te ligo!". Espero que faça muitos quilómetros e que tenha encomendado os bancos em pele, porque a sujidade assim sai melhor. **X**

FICHA TÉCNICA

Motor	1.2, gasolina
Potência	130 cv/5000 rpm
Binário	230 Nm/1750 rpm
Transmissão	automática, 8 vel.
Vel. máx.	196 km/h
0-100 km/h	10,2 seg.
Consumo	7,5 lt/100 km
Preço final	44.230 €



RENAULT ARKANA E-TECH HYBRID
***FINGE SER COUPÉ,
MAS ACERTA NA
RECEITA***

POR RAFAEL ARAGÃO



A Renault apostou num SUV familiar compacto com linhas mais para o coupé. E se o estilo convence uns, mas outros não, a receita híbrida e SUV convence a maioria. Já estamos carecas de saber que o que a malta quer é SUV. E quanto menos SUV parecer, melhor, ao que parece. Eu também não entendo, mas percebi que se aceitar fica mais fácil. Desde há uns anos para cá, muitas marcas têm começado a rabiscar alguns traços mais “coupé” nos seus modelos mais altos e robustos e a receita parece funcionar. Pelo menos é o que nos dizem os números de vendas do segmento que continuam a subir.

E O ARKANA?

Começo por dizer que o estilo não me convence. Embora não seja o maior fã de SUV, entendo que sejam práticos e deem jeito em alguns aspectos. Mas os que gosto são aqueles mais “tradicionais”, com aquele desenho da secção média e traseira quase da mesma altura. Este Arkana, apesar de não me convencer, criou um cisma – chamemos-lhe assim – aqui em casa. A minha esposa gostou muito! E ela tem bom gosto. O que me cria um quebra-cabeça. Ora se ela tem bom gosto e gosta deste Arkana, eu também devia gostar, porque quero acreditar que também tenho bom gosto.

Mas, sendo o gosto algo relativo, passemos ao que eu achei mais interessante neste modelo; o estilo vai convencer muita gente, tenho a certeza. Os interiores vão beber tudo ao novo Clio – ponto muito positivo – e a motorização é a híbrida E-TECH de 145 cavalos – outro ponto positivo. Acabei o ensaio com um consumo de 5,4 litros aos 100 km. Para isto, usa o motor a gasolina com 1.6 litros com pouco menos de

100 cv, ligado a uma caixa automática multi-modos com o motor eléctrico de cerca de 20 cv e um motor eléctrico com quase 50. Complicado? Um pouco. Mas o resultado é uma potência combinada de 145 cavalos e 205 Nm de binário. É super suave e não exige nenhum trabalho da nossa parte. É só ligar e andar. Não sei se atingi os 80% do tempo em modo 100% eléctrico em cidade anunciados, mas sem dúvida que andou lá perto. Ao nível da condução, achei-o bastante bom. Confortável, tanto nos bancos como na suspensão, direcção suave e um carro que se comporta muito bem em cidade.

E PARA QUÊ?

Para começar, para poupar a carteira e o ambiente. Embora esta motorização híbrida custe 35.650€ na versão Intens ensaiada (33.800€ na Business) é, apenas, cerca de 1.500€ mais cara que a versão equivalente a gasolina. O que significa que, na hora de escolher, não há dúvidas. Pelo preço, o consumo inferior compensa. E as emissões, e a facilidade de condução, o conforto e por aí fora. Aliás, a Renault nem devia ter outras versões. Se nenhuma é a gasolina (o que seria uma alternativa para alguns condutores e frotas) e o diferencial de preço é baixo, então que se venda, apenas, a mais eficiente.

E nem há a questão de alguém dizer “queria algo mais potente”. Primeiro, porque o Arkana não é para essas brincadeiras e, segundo, porque não desaponta na hora de pisar o acelerador. 10 segundos a fazer o sprint e velocidade máxima de 172 km/h. Suficiente para uma condução despreocupada. O motor mais potente (o 1.3 a gasolina, turbo, de 160 cavalos) não é assim tão mais rápido. Uma

Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt



velocidade máxima maior – mas pouco ou nada útil, convenhamos – e uma aceleração ligeiramente mais rápida, embora não o suficiente para se considerar ou para ser, novamente, útil.

Finalizando, onde este Arkana ganha pontos é na generalização. É um híbrido bastante tecnológico mas simples de usar, o que significa que não tens de te preocupar com essa parte. Faz bons consumos sem ser necessário conduzir com pés de lã. É um SUV com espaço suficiente para o dia-a-dia e para viagens. Tem boa qualidade de materiais e de construção para o segmento e o preço, apesar de ligeiramente elevado na minha opinião, é razoável. Por menos dinheiro não existe algo parecido e para ter melhor é preciso pagar mais. **X**

FICHA TÉCNICA

Motor	1.6, gasolina + 2 eléctricos
Potência	145 cv/n.d. rpm
Binário	205 Nm/n.d.
Transmissão	automática, multimodo
Vel. máx.	172 km/h
0-100 km/h	10,0 seg.
Consumo	5,4 lt/100 km
Preço final	35.650 €



SKODA OCTAVIA BREAK IV
**HÁ SEMPRE UMA
EXCEPÇÃO. ESTA É
UMA DELAS**

POR JOÃO ISAAC



Se perguntássemos a um grupo de pessoas – sejam condutores, entusiastas ou potenciais compradores – qual o seu tipo de carroçaria automóvel preferido, entre um hatchback/três volumes ou a versão station wagon, break ou carrinha (como lhes queiram chamar), desse mesmo modelo, aposto na vitória desta última tipologia. Apesar do interminável crescimento do segmento dos SUV, as versáteis carrinhas continuam a ser uma proposta muito apelativa. É inegável o seu superior sentido prático quando comparadas com o modelo que lhes serve de base, voltando a impor-se quando comparadas com o meio-irmão SUV da respectiva gama. Eu prefiro quase sempre o carro, de quatro ou cinco portas, do que a carrinha. Excepto no caso do Skoda Octavia. Atenção! Acho o Octavia berlina bem mais bonito do que esta versão break, mas admito que sou fã deste ambiente familiar e prático, gosto mais de dizer “a Octavia” do que “o Octavia”. É estranho, bem sei, mas prefiro. E para ser ainda melhor, mais ao meu gosto, a versão Scoutline seria a minha eleita. Entre as opções disponíveis em formato berlina, um RS, sem dúvida. Mas voltando ao que interessa, “à Octavia” em ensaio, conduzi a versão Style iv, uma versão intermédia da gama, equipada com a motorização mais importante de todas, a híbrida plug-in, que junta o motor 1.4 TSI, a gasolina, com 150 cavalos e uma unidade eléctrica de 116 cavalos, e que já conhecemos de outros modelos do grupo. São 204 cavalos de potência total e 350 Nm, números à altura dos mais de 1.600 kg de peso. Esta Octavia acelera com vigor, se necessário, mas andamentos vivos não são os da sua preferência. Esta é uma proposta para se conduzir com calma e para se desfrutar do espaço e conforto a bordo. Fazendo-me à estrada e seleccionando a propulsão exclusivamente eléctrica, percorri 51 quilómetros até esgotar os 95% de carga da bateria com que arranquei. Só nesse momento ouvi o motor de quatro cilindros acordar. Desde esse momento, limitei-me a usar o modo híbrido e percorri mais de 250 quilómetros sem carregar a bateria. Não é esse o propósito de um PHEV, mas gostei do consumo final combinado de apenas 6 l/100 km. Gostei, também, da forma como o sistema gere a intensidade da regeneração de energia, permitindo conduzir de uma forma muito natural e fluida, muitas vezes sem tocar no pedal de travão, bem integrados nos ritmos do trânsito citadino. Sempre que possível, o motor

térmico sai de cena e percorremos curtas distâncias em absoluto silêncio. Em condução normal, aquela que realmente importa, nota-se que a caixa DSG de seis velocidades está, como hábito, bem calibrada, com passagens rápidas e suaves. Mas quando aumentamos o ritmo, a história é bem diferente...

Já não é a primeira vez que me deparo com isto e a verdade é que não é um problema, pois não estamos na presença de um desportivo. O problema é que já o senti em desportivos do grupo, com idêntico propulsor electrificado: mesmo com o modo desportivo activado, a caixa DSG recusa-se a reduzir quando o solicitamos através das patilhas. Se as patilhas são para darem controlo e alguma emoção à condução, então faria sentido, ao seleccionarse o modo desportivo, que nos fosse possível controlar as reduções ao aproximar-nos um pouco mais depressa de uma curva, mas a verdade é que a confiança é-nos retirada para fazermos a abordagem a um ritmo mais animado. Repito: estamos na presença de uma carrinha familiar. Por isso, isto pouco importa, mesmo em modo desportivo. Mas numa versão assumidamente emocional, como espero conduzir em breve, gostava de não voltar a sentir isto. Mantendo-me no capítulo dinâmico, importa referir que esta unidade está equipada com suspensão com amortecimento variável, algo que costumo valorizar, por permitir ter o melhor de dois mundos ao toque de um botão, mas neste caso diria que uma afinação fixa chegaria para se manter o bom compromisso entre conforto e dinâmica. Esta é uma proposta que não precisa do superior controlo de movimentos da carroçaria que o modo mais rijo proporciona.

Passando ao interior, tratando-se da motorização híbrida, o Octavia Break perde 150 litros de capacidade na bagageira, descendo dos habituais 640 para uns ainda respeitáveis 490 litros. Debaixo do piso, existe ainda um espaço para arrumar os cabos de carregamento. No banco de trás são excelentes as novidades. Os passageiros laterais, pelo menos de estatura equivalente à minha, com 1,8 metros de altura, podem contar com pelo menos quatro dedos de folga para joelhos e cabeça. As janelas abrem totalmente e há três tomadas de carregamento – uma de 230 V e duas USB-C que complementam as outras duas na frente. No lugar do condutor, como é também usual nos automóveis do grupo



Artigo e galeria completa em www.agaragem.pt

Volkswagen, a posição de condução ideal é fácil de encontrar e tudo está onde deveria estar. Só que não está lá tudo. E por tudo, refiro-me aos comandos da climatização, incorporados no infotainment, uma solução que inevitavelmente nos faz desviar os olhos da estrada mais do que devíamos. É uma questão de hábito à qual seria melhor não nos habituarmos, uma solução a que Skoda foi obrigada a aderir, mas que de "Simply Clever" tem pouco. Quanto a materiais e construção, nota muito positiva para o Octavia.

Resta-me abordar o preço, número que no caso deste "AJ83CM" vale 40.333 euros (mais 475 euros da pintura metalizada). Parece-me um valor justo, não só considerando aquilo que oferece, em equipamento, espaço, conforto, eficiência e potência, mas também quando feita a comparação com alguma da sua concorrência. Só se torna caro quando comparado com o seu homónimo no mercado espanhol, pelo qual a Skoda pede 36.700 euros. São mais de 3.500 euros de diferença. Adiante (antes que o preço da gasolina volte a subir).

Mas no que diz respeito a qualidade geral, o Skoda Octavia coloca-se, a meu ver, num patamar elevado dentro do seu segmento e é mais um daqueles casos em que realmente não se percebe como não nos cruzamos mais com modelos Skoda nas estradas nacionais. Felizmente, e sem querer voltar a "bater" no nosso mercado, importa dizer que as coisas "lá fora" são bem diferentes e o Octavia é um automóvel que goza de uma maior reputação e sucesso comercial, ambos, a meu ver, mais do que justos. **X**

FICHA TÉCNICA

Motor	1.4, gasolina + eléctrico
Potência	204 cv/n.d. rpm
Binário	350 Nm/n.d. rpm
Transmissão	dupla emb., 6 vel.
Vel. máx.	220 km/h
0-100 km/h	7,7 seg.
Consumo	6,0 l/100 km (51 km EV)
Preço final	40.333 €



FIAT PANDA SPORT HYBRID

**NÃO ANDA TANTO
COMO PARECE, MAS
EU GOSTO ASSIM**

POR JOÃO ISAAC



O Panda é um ícone da história do automóvel e um dos FIAT mais importantes de sempre. É também um dos meus carros de eleição, pois é dos meus preferidos entre os modelos pequenos, práticos e económicos de que tanto gosto e que podemos usar no nosso dia-a-dia para quase tudo. Podem obrigar a uma dupla redução para fazer uma ultrapassagem ou a expelir o ar dos pulmões antes de sentar três pessoas no banco de trás e só depois fechar a porta, mas todas essas limitações fazem parte do charme de conduzir um carro como o Panda.

Na sua mais recente actualização, a gama Panda ganhou esta versão Sport e que está, a meu ver, bem conseguida. Não é o meu Panda preferido dos seus 40 anos – um sinal de que os meus também se aproximam mais depressa do que gostaria – mas se o seu objectivo é apontar a um cliente mais jovem, acho que as jantes de 16 polegadas, as pinças de travão pintadas de vermelho, os vidros escurecidos e a pintura em Cinzento Mate fazem muito bem o seu papel. Destes elementos que referi, só as jantes são de série, pois a pintura e o Pack Pandemónio adicionam 1.150 € ao preço base de 15.762 €.

PEQUENO E POUPADO

Como seria de esperar, mantendo o motor 1.0 Hybrid de 70 cavalos, um pequeno três cilindros a gasolina com uma pequena máquina eléctrica associada para arranque do motor – ajuda a reduzir consumos, bem como dá alguma assistência à mecânica – o andamento do Panda é “pouco Sport”, longe daquele do Panda de 2006 com motor de

100 cavalos e do que o visual desta nova versão sugere. Mas por um lado, ainda bem que assim é. Gosto do facto do Panda andar pouco. E gosto de ter de puxar por ele quando preciso que ande um pouco mais depressa. Sim, numa situação de ultrapassagem ou para enfrentar uma subida mais íngreme, é preciso ter paciência e esperar. Mas como disse, faz parte do charme da experiência. Quanto a consumos, não é difícil manter o computador de bordo nos 6 l/100 km.

Passando ao habitáculo, no banco de trás há espaço suficiente para dois adultos e a bagageira tem, também, um volume bastante aceitável considerando o segmento. Debaixo da alcatifa, imagine-se, está um pneu suplente. Só por isso, o Panda é um vencedor. Para o dia-a-dia, para ir às compras e ao ginásio, para as viagens entre casa, escola, trabalho e vice-versa, o Panda é uma proposta estupenda para uma pequena família. É justo, claro, nem podia ser diferente, no entanto, chega bem. Mas bem melhor que ser passageiro, é ser condutor do Panda. É uma experiência muito engraçada, que nada tem de entusiasmante para quem só se entusiasma com velocidade, mas gratificante para quem gosta de serpentear por entre o trânsito citadino e para aqueles que gostam do desafio de estacionar em qualquer “buraco”. O Panda é um autêntico bicho da cidade e é ao volante que melhor revela os seus atributos. Conduzi-o, sempre, de sorriso na cara ou com o braço na janela. Descontraído e feliz com a vida.

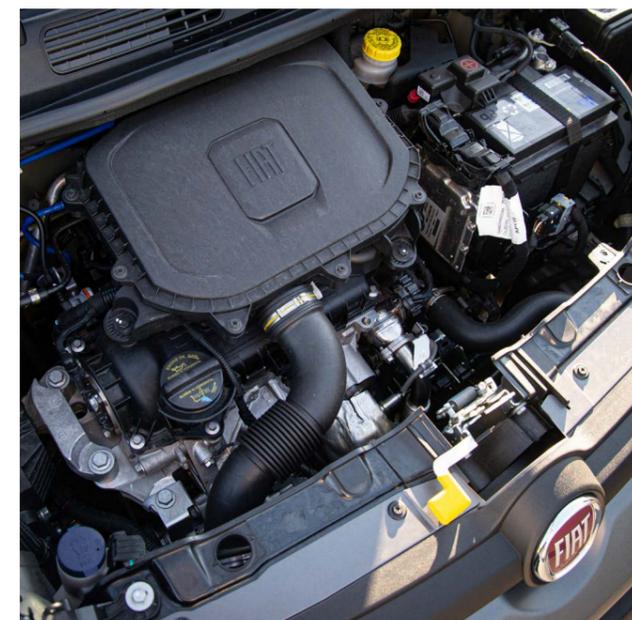
A posição de condução elevada é perfeita para a cidade, ainda para mais quando aliada a uma baixa linha de cintura, o que significa



que ver tudo o que se passa à nossa volta é bastante fácil. Nas viagens mais longas, aí sim, talvez a altura do banco comece a ser menos confortável. O volante tem apenas regulação em altura, mas não senti falta do ajuste em profundidade. Rapidamente encontrei a minha posição de condução ideal e fiquei rendido à colocação do punho da caixa, logo ali ao lado, tão prático. A direcção é leve, mais ainda quando activada a função City com maior assistência para as manobras mais complicadas para o condutor. Sim, porque o Panda não sabe o que é isso, uma “manobra complicada”.

POR DENTRO, SUPER PRÁTICO

Espaços para arrumar as tralhas que nos acompanham diariamente não faltam, sejam nas portas, na consola, no porta-luvas ou no grande espaço acima deste. Por cima do infotainment há ainda um útil compartimento para guardar o smartphone. Os comandos da climatização são “à antiga”, ou seja, como todos deviam ser, com botões rotativos, fáceis de usar e que não obrigam a desviar os olhos da estrada. Em condução propriamente dita, o Panda, mesmo com vestuário desportivo, está mais orientado para o conforto do que para a dinâmica. Sem ser rápido a curvar, tem aquela agilidade típica dos carros pequenos e leves que tanto contributo dá para uma condução despachada, pontualmente interrompida pelo som giro do esforçado motor de três cilindros. Anda pouco? Pelos padrões actuais, talvez, sim. Mas limita, de alguma forma, o desempenho do Panda, no ambiente a que se destina? Dificilmente.



Resta-me abordar a questão do preço, talvez o seu ponto menos bom, considerando também que a unidade em ensaio, para ter este look tão engraçado, custa perto de 17.000 €. É verdade que a oferta neste segmento é cada vez mais reduzida e nenhum outro tem um nome tão forte quanto o Panda, mas há concorrência a propor um produto idêntico por um preço mais simpático. Quanto ao “meu” Panda de eleição – exceptuando a versão 4x4, mais cara, mas mais completa – e por muita “pinta” que este Sport tenha, optaria pela versão City Life com motor 1.2 a gasolina e GPL. Custa 16.620 €, quase o mesmo que este Hybrid Sport, mas o GPL custa 0,75 €/litro. Escolhas o que escolheres, se procuras um carro para a correria diária e que brilha quando conduzido em cidade, o Panda nunca desilude. **X**

FICHA TÉCNICA

Motor	1.0, gasolina
Potência	70 cv/6000 rpm
Binário	92 Nm/3500 rpm
Transmissão	manual de 6 velocidades
Vel. máx.	164 km/h
0-100 km/h	13,9 seg.
Consumo	6,0 l/100 km
Preço final	17.462 €





**THE ITALIAN JOB
PARTE 1 - ARESE**

**MUSEO STORICO
ALFA ROMEO**

POR JOÃO ISAAC

Apenas recentemente concretizei o sonho de me tornar um Alfista, mas na verdade sempre o fui. Aliás, arrisco-me a dizer que uns 60 ou 70% dos “testa di benzina” que não possuem um Alfa Romeo são, também, Alfistas. Muitos dos restantes, não o admitem, mas também o são. Um símbolo incontornável da história do automóvel, da competição e, acima de tudo, da paixão e emoção colocadas na criação de algumas das mais belas máquinas de sempre. Mas mesmo conduzindo um Alfa no meu dia-a-dia, faltava-me, ainda, concretizar um sonho de qualquer fã da marca, na verdade, de qualquer entusiasta de automóveis: visitar o Museo Storico Alfa Romeo em Arese, Itália. Por isso, marquei férias, fiz as malas, vesti as minhas melhores calças, meti-me num avião com rota para Milão e lá fui eu cumprir o sonho, debaixo de chuva.

Chegar a Arese é fácil, pois existem autocarros directos desde o centro da cidade para o museu, mas decidi meter-me no comboio e apanhar um autocarro já mais perto do destino. No entanto, escolhi mal, pois as medidas de segurança ainda em vigor dificultaram-me a compra do bilhete. No autocarro, de momento, não é possível comprar, e na estação não encontrei ninguém. Já ensopado, meti-me num táxi: “Museo Storico Alfa Romeo, per favore.” À chegada, já não conseguia conter o entusiasmo ao passar pelas portas de vidro em direcção à bilheteira onde, graças à Alfa Romeo Portugal – a quem agradeço a possibilidade de realização deste trabalho – já me esperavam. Fui muito bem recebido por um funcionário do museu que propôs fazer uma breve visita guiada e uma introdução às várias salas e veículos da exposição para que depois, voltando ao início através da “passagem secreta”, pudesse visitar, fotografar e delirar com todo o espólio que ali é mantido, protegido e respeitado.

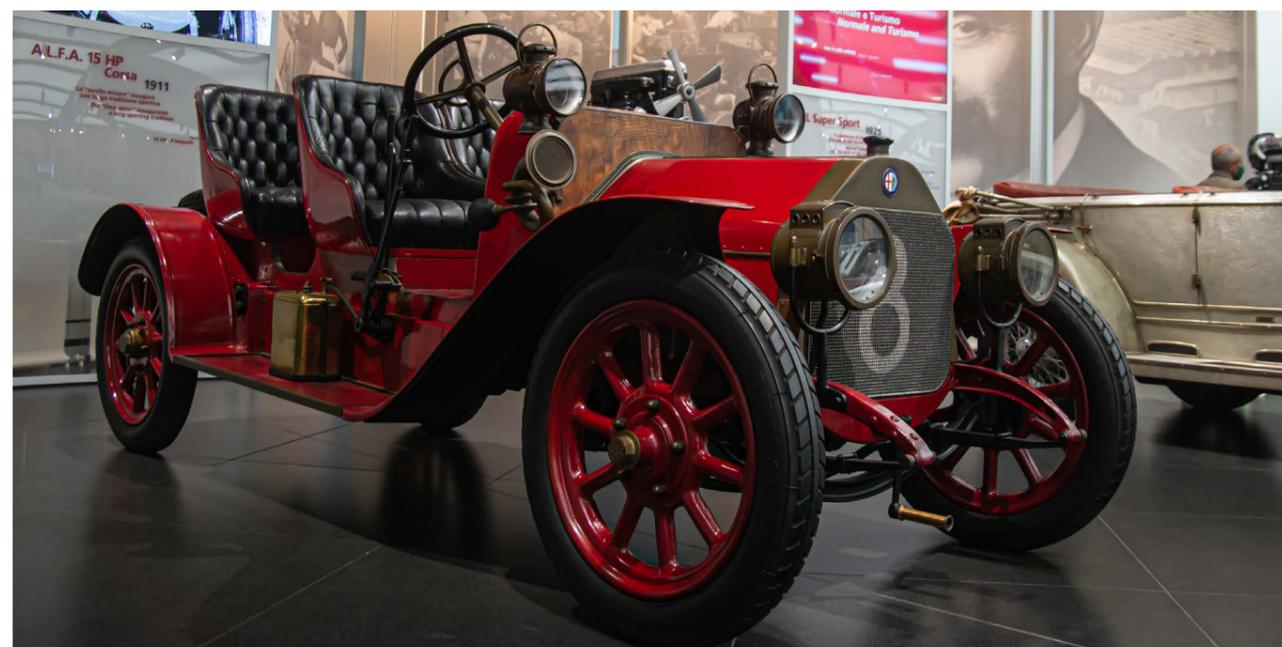
STAIRWAY TO HEAVEN

No piso térreo, estavam expostos vários barcos, históricos, equipados com motores Alfa Romeo que nos são bastante familiares, como por exemplo, o mítico oito cilindros do Montreal. Também a aviação marcou presença, com vários motores verdadeiramente impressionantes que fazem as delícias dos mais puristas fãs da mecânica. Gostei muito, obviamente, mas os carros chamavam-me, ainda para mais que agora já por lá tinha passado. Passei pela parede que expunha a história da evolução de um dos

símbolos mais belos da história do automóvel e apontei à escada rolante que me levaria ao primeiro piso de uma colecção dividida em três capítulos: Timeline, Bellezza e Velocità.

A entrada no paraíso começa com aquele que é, talvez, o carro mais importante de todos, o primeiro, o A.L.F.A. 24 HP de 1910, desenhado por Giuseppe Merosi, e que, graças ao seu motor 4.1 litros com pouco mais de 40 cavalos, já atingia os 100 km/h. Ocupa uma posição de destaque, afastado de todos os restantes modelos – todos eles igualmente impressionantes – que ocupam a primeira sala dividida em dois pisos. Dispostos de forma cronológica, é assim possível acompanhar a evolução da marca, década a década. Ainda antes de iniciar a minha viagem no tempo, iniciada em 1910, não resisti a lançar um primeiro olhar até à década de 1980, onde o fantástico 75 já me aguardava. Deixando o 24 HP, entrei em 1911 através do A.L.F.A 15 HP Corsa e nos “vintes” com o RL Super Sport de 1925, aproximando-me assim de dois automóveis absolutamente fascinantes, ambos da década de 1930, daqueles em que imediatamente me imagino a conduzir junto ao longo da costa do Lago de Como, de óculos escuros e de luvas de pele caçadas. Escolher um, entre o 6C 1750 Gran Sport de 1931 e o 8C 2300 Corto “Mille Miglia”, é simplesmente impossível. Ainda dos anos 30, está exposto um 6C 2300 B, o primeiro automóvel de carroçaria fechada da exposição que tanto jeito tinha dado para chegar em estilo, e seco, ao museu. Ainda antes de entrar na década de 1940, representada pelo belíssimo 6C 2500 Sport “Freccia d’Oro”, espreitei para os pisos inferiores e através da lente da máquina fotográfica cacei aquele que é, para muitos dos fãs da marca, e não só, o automóvel mais belo alguma vez produzido. Mas já lá vamos, porque há ainda muito para contar, ou pelo menos tentar, tal a riqueza, em quantidade e qualidade, da “La Collezione”.

Depois do “Freccia d’Oro” de 1947, surge algo muito especial do ponto de vista industrial na era pós-guerra, o primeiro Alfa Romeo de produção em série, o 1900 de 1950. Um modelo que transformou a marca, mas fê-lo sem que esta perdesse a sua imagem de excelência e desportividade. A produção total do 1900, nas suas várias versões, foi de 17.390 unidades, mais do que toda a produção da fábrica de Portello nos anos anteriores. O coupé Super Sprint faz-lhe companhia, à sua esquerda e só lamento não ter uma fotografia que faça justiça à beleza das suas linhas.



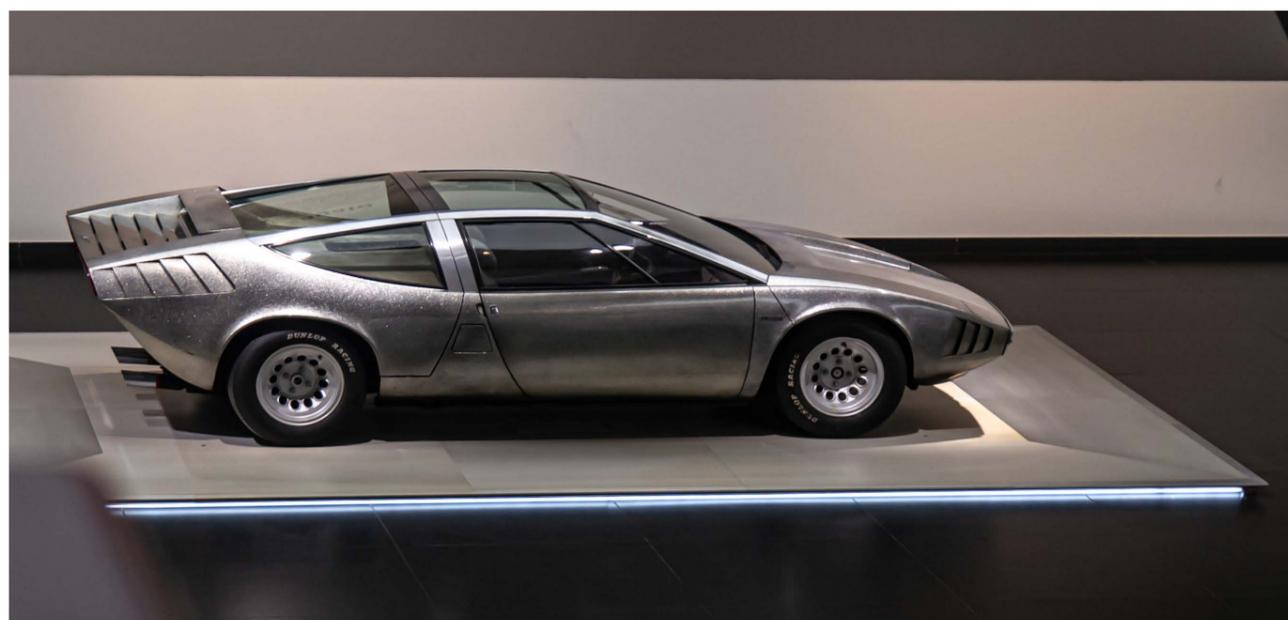
AS DAMAS GIULIETTA E GIULIA

Um nome que me diz muito, ainda que o meu Giulietta apenas partilhe com o original de 1955 o fantástico lettering que identifica o modelo. Um ícone incontornável da Alfa Romeo, aqui em versão berlina – que surgiu um ano depois do fabuloso coupé Sprint – acompanhado de um outro ícone, o Giulia. Ambos, ou ambas, pois estamos na presença de duas damas, fecham o primeiro patamar com enorme classe em conjunto com o coupé 2600 Sprint. Descendo o primeiro lanço de escadas, mas subindo de década, entramos nos anos 70 com o Montreal e com o seu motor V8, lançado em 1970 no seguimento do sucesso atingido pelas linhas Bertone do show car revelado em 1967 na cidade canadiana. A seu lado, o Alfasud, apresentado no Salão de Turim de 1971 e produzido na unidade de Pomigliano d'Arco, uma fábrica construída propositadamente para a produção do novo modelo de tracção dianteira e motor boxer. O “meu” 75 aproximava-se, mas ainda antes de o poder apreciar, apreciei um outro muito especial e, a meu ver, injustamente pouco falado, o belíssimo Alfetta, com configuração transaxle, de motor à frente e transmissão atrás.

Eis que chego à minha década e ao simplesmente fabuloso Alfa Romeo 75, considerado por muitos fãs da marca o derradeiro “Alfa”, antes da absorção da marca pelo grupo FIAT. É um carro, para mim, absolutamente fascinante, mesmo no discreto cinzento do exemplar exposto. O nome 75 tem uma simples explicação: em 1985, ano de nascimento deste vosso Alfista, a Alfa Romeo celebrava o seu 75º aniversário. Configuração transaxle, design de Ermano Cressoni e apaixonantes motores V6 são elementos essenciais da receita 75. Adoro, mesmo com motor 1.6 litros a carburador.

Segue-se outro dos meus preferidos, aqui numa cor bem mais chamativa e apaixonante, um imponente 164 vermelho, de 1987, com pára-choques pretos a introduzirem um contraste de cores actualmente pouco visto e simplesmente irresistível. A par do 75, um dos meus eleitos, entre o que tinha visto até ao momento. A descida para o patamar seguinte aproximava-se, mas até lá, outros dois modelos de inquestionável importância fechavam o piso: o Alfa Romeo 156, desenhado por Walter de Silva, e o exótico e sublime 8C. Só não tinha as jantes que melhor lhe assentam. Ainda antes de descer as escadas, voltei atrás e fotografei novamente o 75. Por que não? Não gasta rolo, nem a pintura.





Deixei para trás a viagem no tempo e entrei na área “Beleza”. Ao descer o último degrau da escada senti-me, novamente, algo desorientado, com dificuldade em concentrar-me, em escolher um automóvel por onde começar a experiência. Acalmei-me e comecei pelo mais próximo, o incrível Disco Volante de 1952, modelo apenas reproduzido três vezes, duas vezes em formato roadster e uma em coupé. Uma delícia para os olhos, acompanhada por uma outra que era, para mim, desconhecida: o 2000 Sportiva de 1954. Foram apenas produzidas quatro unidades, dois coupés e dois roadsters. Ainda por ali, um fabuloso Giulia Sprint Speciale Prototype capta as atenções antes de passarmos a uma zona muito especial.

E especial porquê? Porque são três interpretações diferentes de um carro épico, o 33 Stradale, provenientes das casas Bertone, Italdesign e Pininfarina, com respectivamente, o Carabo, o Iguana e o 33/2 Coupè Speciale. Um pouco como ter a Margot Robbie, a Scarlett Johansson e a Ana de Armas no mesmo filme e serem todas protagonistas. O melhor filme de sempre, garantidamente. Bem mais recente, de 1997, é o concept Nuvola, um estudo de autoria do Centro Stile Alfa Romeo onde são evidentes as influências no design de modelos “Alfa” mais contemporâneos. Ainda por ali, e não menos impressionante, o A.L.F.A 40/60 HP Aerodinamica, um estudo de 1913 com carroçaria em forma de lágrima, construída em alumínio. Um zeppelin com rodas que atingia os 139 km/h em vez dos 125 km/h do modelo que lhe serve de base.

UM ENCONTRO INESPERADO COM MICHAEL CAINE

No patamar inferior, um impressionante grupo de automóveis destaca-se pela classe e imponência das suas linhas. Quatro automóveis que por si só justificam a existência daquela zona da exposição, requisitando-a toda para si. São eles o 6C 2300 B Mille Miglia, o 6C 2500 Super Sport “Villa d’Este”, o 6C 2500 Sport, e o indescritível 8C 2900 B Lungo com motor de oito cilindros em linha sobrealimentado com dois compressores. Uma autêntica obra de arte da década de 1930 a que é impossível ficar indiferente. Uma peça digna de ser apreciada, com tempo e foco, mesmo por quem não é um assumido entusiasta da marca ou de automóveis no geral.

A passagem para a sala seguinte é feita por uma pequena zona escura onde o museu





nos convida a sentar e desfrutar de clássicas películas de filme onde os Alfa Romeo foram estrelas. A “sala de cinema” está decorada com um Giulietta Spider Prototipo e com um Spider Duetto e foram eles a minha companhia enquanto vi o emblemático Michael Caine a conduzir um Montreal no filme “The Marseille Contract” de 1974. Só me faltou o Martini. Mas o carro que se seguia chamava-me. Assim que parei para apreciar um pouco do filme, apercebi-me de que ali não iria estar muito tempo, pois seguia-se o Giulietta Sprint. Vermelho, pois claro. Como se a cor fosse um problema para este carro. De volta a uma sala cheia de luz, a imensidão de automóveis bonitos é ainda duplicada pelos espelhos que a decoram. E ainda bem, pois assim é possível apreciá-los de outros

ângulos e, inclusivamente, fazer algumas brincadeiras com a máquina fotográfica que, estejam descansados, não irei partilhar neste trabalho. Depois do maravilhoso 1300 Sprint, um Giulietta Ti de 1957, um Giulietta Sprint Speciale e um Giulietta SZ “Coda Tronca” completam a família do modelo que, espero eu, esteja de regresso num futuro próximo. Logo ao lado, dois icónicos Giulia TZ, um deles parcialmente despido da sua carroçaria, expondo o seu chassis e mecânica. Num discreto cinzento, mas não menos belo, segue-se um Giulia Sprint GT Junior de 1963 e o mítico Sprint GTA de 1965 no obrigatório vermelho. A fechar o grupo, numa estupenda cor verde, o 1600 Junior assinado pela Zagato.

AS EMOÇÕES MAIS FORTES

A entrada na área dedicada ao mundo da competição levou-me, uma vez mais, a um ambiente mais escuro, onde o jogo de luzes destaca, sequencialmente, as “bombas” ali expostas. Um apelativo constraste de sombra e luz, interrompido pelo emocional tom vermelho de alguns dos principais Alfa Romeo de competição. A projecção de imagens históricas nas paredes da sala é acompanhada pelo som dos motores e pelos comentários de corridas, tão característicos da época em questão. Um verdadeiro convite aos sentidos, deixando-nos levar pela paixão que ali se respira, bem como pela riqueza da herança Alfa Romeo, nas pistas e fora delas.

Do GP Tipo P2 ao 8C 2900 B Speciale Tipo Le Mans, passando ainda pelo “louco” Bimotore, com dois motores de oito cilindros em linha e 540 cavalos de potência para uma velocidade máxima de 325 km/h. A verdade é que qualquer um dos automóveis expostos merecia um artigo exclusivo, e na área Velocità, dedicada ao mundo da competição, seria uma absoluta loucura da minha parte tentar resumir um pouco da história que ali se homenageia. E história é, igualmente, o que está no patamar inferior, o Alfetta Tipo 158, modelo vencedor do primeiro campeonato de Fórmula 1 – e de todas as corridas nesse ano, em 1950 – coroando Nino Farina como o primeiro campeão do mundo da disciplina. Em 1951 foi a vez da sua evolução conquistar

o título, o Tipo 159, com Juan Manuel Fangio ao volante. O Alfetta de 1951 utilizava uma evolução do motor 1.5 litros de oito cilindros, com dois compressores mecânicos em série, para chegar a uma potência de 450 cavalos, capaz de o levar acima dos 300 km/h. Loucura. Pura loucura.

SE NÃO O É, ESTÁ PERTO

Cheguei finalmente ao 33 Stradale. Aquele que é, para muitos e como referi anteriormente, o automóvel mais bonito de sempre. Não iria tão longe ao afirmá-lo, embora reconheça que o 33 Stradale roce a perfeição, mas entendo perfeitamente a afirmação e respeito a opinião de quem a defende. É um exercício de estilo absolutamente irrepreensível e apenas lamentei que a iluminação que o destaca não estivesse à altura do que a peça exige, pecando por excessiva e dificultando-me uma fotografia que desejava, perfeita. Longe disso. Ficam as memórias de um automóvel fabuloso que, mesmo que não seja o mais bonito de sempre, está perto de o ser. E não faço ideia de qual o modelo que o possa superar. Digam-me vocês.

O espírito das corridas continua com os Tipo 33/3 e Tipo 33/2, bem como nos Tipo 33 TT 12 e Tipo 33 SC 12 Turbo. Do lado oposto, outra dupla de respeito, um Giulia TZ 2, máquina que com um motor de apenas 1.6 litros atinge os 245 km/h, fruto do peso de apenas 640 kg e, a seu lado, o 6C 3000 CM, uma barchetta com motor 3.5 litros com seis cilindros em linha. Atrás, a dupla de Fórmula 1, o "Test Car" Tipo 179F e o soberbo BT45B, concebido por Gordon Murray, com as cores da Brabham Martini Racing Team de Bernie Ecclestone.

Aproximando-me, cada vez mais, do final do museu, uma nova dupla de respeito, desta vez do mundo dos Turismos: o GTA 1300 Junior, cujo motor 1.3 litros, na sua última evolução, debitava 180 cavalos às 9300 rpm, tendo vencido o Campeonato Europeu de Automóveis de Turismo em 1971 e 1972 e, à sua direita, o igualmente emocionante 1750 GTAm.

Mas por muito que goste deste par de coupés vencedores – e gosto! – havia algo na sala, o último carro da exposição central, chamemo-lhe assim, a puxar-me para ele. Talvez o meu preferido de todos, uma versão radical de um dos modelos da Alfa Romeo que mais me diz, o 155 V6 TI, com motor central de 420 cavalos, produzidos a uma sonora e viciante rotação de 11.800 rpm. O motor tem direito ao seu próprio expositor e é, por si só, uma obra de arte, ainda que calado. Mas a agressividade da carroçaria do 155, modelo vencedor do DTM em 1993 com Larini ao volante, continuava a atrair-me. Fotografia atrás de fotografia, observei-o de todos os ângulos possíveis e regressei a Portugal com a sensação de que não usufruí da presença daquele automóvel como ele merece. Escolher um, para mim, entre tudo o que vi, é uma pergunta para a qual não tenho resposta. Mas escolher um para conduzir, uma vez na vida, escolho o 155 V6 TI.

Dirigi-me às escadas rolantes, passei por uma original exposição de centenas de miniaturas Alfa Romeo, bem como pela planta das instalações de Arese e ainda tive oportunidade de ver a exposição dedicada às viaturas oficiais Carabinieri que inclui um Giulia, um 75, um 90 e um Alfetta blindado,





o “Protetta”. Até à porta de saída, ainda passei pelo Giulia Super “Combinata”, bem como pelo Alfa Romeo 1900 M, o “Matta”, um todo-o-terreno desenvolvido pela equipa de Giuseppe Busso, a sua versão melhorada de um Land Rover. Venceu a Mille Miglia, em 1952, na categoria dedicada a veículos militares.

O MELHOR FINAL POSSÍVEL

Saí em direcção à cafetaria para comer qualquer coisa e beber um café antes do regresso a Milão. Fiz o pedido, paguei, almocei, mas ainda antes de me dirigir ao balcão para recolher o “espresso”, à conversa com os responsáveis do museu, sempre disponíveis, perguntaram-me se precisava de algo mais e se a visita tinha correspondido às expectativas. Não podia deixar de aproveitar e questionei-os sobre a possibilidade de visitar a zona interdita ao público, onde estão guardadas algumas das joias da coroa, concepts e outros veículos que, quem sabe, irão integrar a colecção exposta nos pisos acima no futuro. Pedido aceite. “E posso fotografar?” – “Claro que sim”, responderam. Já nem bebi café.

O caminho levou-me através de portas que só abrem com um cartão devidamente autorizado e a descida aos pisos inferiores por uma escada de emergência, branca e fria, foi, sem dúvida alguma, um dos pontos altos da visita. Até que a porta se abriu e o cheiro a garagem, a motores e carros antigos, activou o meu sentido de olfacto como até então não tinha sido possível. Ali estava eu, no núcleo duro da colecção, felizmente acompanhado por uma simpatiquíssima “ragazza” – com um maravilhoso sotaque italiano, diga-se – que me orientou ao longo da visita ao “secret vault”, partilhando comigo algumas informações e curiosidades sobre os modelos expostos – não apenas automóveis, mas também, imagine-se, cozinhas – sempre com um sorriso na cara.

Nem sei bem por onde começar, mas lado a lado, um 75 Turbo Evoluzione IMSA, um 156 Super2000 e outro 155 V6 TI, agora “ITC” e com as cores da Martini. Por ali andava também um 156 GTAm, com o fantástico V6 Busso aumentado para 3.5 litros e com 300 cavalos, bem como o Alfasud SVAR, um veículo-estudo que prestava especial atenção à segurança activa e passiva. Do lado dos concept cars, por exemplo, o Kamal e o Navajo by Bertone. Vi ainda o fantástico 164 Procar com motor V10 de 600 cavalos, uma dupla RZ/SZ, um 146 rigorosamente



novos, utilizados na apresentação do modelo, bem como vários conjuntos chassis e motor, sem carroçaria, expondo toda a beleza da mecânica. Por ali, ter-me-ia “perdido” por mais umas duas ou três horas, mas prometi comportar-me como se exige a um adulto, ainda que tenha parecido, quase sempre, uma criança num parque de diversões. Agradei a simpatia, despedi-me daquele ambiente e voltei à recepção para, agora sim, despedir-me do Museo Storico Alfa Romeo. Agora perguntam vocês: “Vais voltar?” Claro que vou. Paguei o café e não o bebi. Tenho de voltar, obviamente. X



GARAGEM



www.agaragem.pt

instagram - @garagem_oficial

facebook - @agaragem.oficial

youtube - Garagem