

## O novo XC 60 da Volvo

A fase pela qual os automóveis Volvo estão a passar, é uma das melhores de sempre. À renovada gama de modelos, juntam-se brilhantes resultados financeiros e, no tocante às vendas, o ano transacto registou mais de meio milhão de unidades (571.577). Conquistado nas vendas mundiais, este resultado evidenciou uma evolução positiva de 7% face às vendas de 2016 e deixou os accionistas muito contentes. Parte deste contentamento, advém do modelo que: representa perto de 30% das vendas da marca; chegou ao milhão de unidades vendidas após uma década no mercado; e conquistou - com distinção – as cinco estrelas EuroNCAP. Sublinhe-se que nestes exigentes testes de embate, o XC 60 chegou aos 98% na protecção dos adultos, enquanto o “safety assist” obteve 95%.

No que diz respeito ao DNA do automóvel e seguindo os planos de racionalização, o novo XC 60 herdou alguns elementos conhecidos. A plataforma “SPA” das gamas 90 é um dos elementos, e o mesmo acontece com o 2.0 litros D5 de 235 cv. É um facto que se ‘perdeu’ um cilindro e a sonoridade característica. Todavia, o novo modelo sai beneficiado em 15 cv, magistralmente geridos pela “Geartronic”.

preço-base	isv	iva	despesas	pvp
61.046,00	---	---	---	85.257,00

\*inclui 15.621 € de opcionais e conjuntos de equipamento

A adopção da nova plataforma permite alguns ganhos: as cotas de habitabilidade estão melhores, tanto na frente como na traseira; mediante rebatimento dos assentos traseiros, a volumetria da bagageira, passa dos 505 para os 1.432 litros, com um comprimento máximo de 1.746 mm no piso (é de 1.616 mm ao nível dos ombros); por fim mas não menos importante, o comportamento dinâmico sai beneficiado. Ao nível da mecânica, as soluções estendem-se à assistência à condução, além de um notável conjunto de soluções que contribuem para a segurança activa e eficácia dos diversos agregados mecânicos, como acontece com os travões, dotados de ABS+EBD+EBA. Com pouco mais de quatro metros e meio de comprimento (4.688 mm) e a chegar aos dois metros de largura (1.999 mm) é na altura que a silhueta do novo xc 60 se evidencia, com 1.658 mm medidos no topo da antena em forma de barbatana de tubarão. Por outras palavras, este '60' está mais comprido (+44 mm) é mais largo (+108 mm) e mais baixo (- 55 mm). Destas cotas e nas diversas versões, resulta o enquadramento do novo XC 60 como Classe 1.

No capítulo da segurança activa, o novo XC 60 é apresentado com três novidades, que utilizam como suporte, o já conhecido “city safety”. Até aqui o sistema evitava apenas o embate contra peões, veículos ou obstáculos que estivessem na frente do veículo. E quando não era possível evitar o embate, o “city safety” tinha como função, minimizar os efeitos do inevitável embate. Esta funcionalidade foi mantida, mas registou uma evolução. Sempre que o sistema é accionado, como acontece com uma aproximação demasiado rápida ou travagem de emergência, a direcção ajuda quem conduz a desviar-se do obstáculo, quer este se apresente na frente do veículo, quer nas situações em que outro veículo ‘entre’ no espaço parametrizado como faixa de utilização, como tantas vezes acontece com os ‘penetras’, que se apresentam pela direita nas faixas de acesso à via principal. Para efeitos de embate frontal, o sistema de assistência à condução, funciona entre os 50 a 100 km/h, enquanto o sistema ‘anti-penetras’ actua entre os 60 a 140 km/h.

Aceder ao interior do novo habitáculo é tarefa fácil, e desde logo se tira partido da boa habitabilidade, tanto nos lugares dianteiros como traseiros. Em termos de habitáculo e nesta edição “Inscription” o destaque vai para os assentos revestidos com pele perfurada, além da ventilação e aquecimento do assento em três níveis (2.189 €). Num painel mais limpo, evidencia-se o visor que encontramos noutros modelos da gama 90. Mediante um botão, acedemos à página central e através um toque passamos às outras duas, nas quais encontramos os sub-menus para comandos de áudio, climatização, navegação, conectividade, entre outras. No entanto, se de repente aparecer um daqueles veículos que deita fumo por todo o lado, é necessário ir à página, seleccionar o menu climatização e de seguida, o sub-menu de recirculação de ar no habitáculo. Em movimento, esta e outras tarefas ou ajustes, deixam de ser funcionais e até comprometem um pouco o foco na condução. Sob o visor central, os comandos essenciais para mudar a estação sintonizada, ligar e desligar o rádio e comando de volume de som.

Em movimento, demos conta de evoluções significativas, tanto em termos de filtragem de ruído como de vibrações do D5, que agora só tem quatro cilindros. Suave nas acelerações e enérgico nas reprises, o 2.0 litros concede interessantes andamentos, num automóvel a rondar os 1900 kg de peso, quando pronto

para rolar. Face a estes valores e em termos de inércias, já se dá pelo 'peso' deste SUV cujo peso rebocável com travões, chega aos 2.400 kg (750 kg sem travões). A curvar, cedo nos apercebemos que tirar partido das acelerações e reprises, contribui para o conforto de rolamento, para o qual também contribui a eficiência das suspensões, com a traseira a denotar um comportamento um pouco mais firme face à dianteira. Num breve contacto ao volante, obtivemos 7,8 litros/100 km à média de 53,0 km/h. Tudo isto, num automóvel que prima pela novidade e evolução face ao anterior modelo, do qual herdou apenas a designação. De resto, tudo é diferente. E na traseira, encontramos três siglas elucidativas: D5; AWD e Polestar.

**Gostámos -**

- acesso a alguns comandos

**Gostámos +**