

# Puzzle de tecnologias

A silhueta exterior é semelhante a muitos outros SUV de dimensão média, mas em pouco mais de quatro metros e meio (4.573 mm) a DS montou um verdadeiro “puzzle” de tecnologias, que permite várias conjugações. Uma das mais interessantes tem a ver com a indicação 4X4 sem qualquer sistema de transmissão convencional. Na altura este DS7 Crossback regista 1.625 mm, enquanto na largura e medido nos topos dos retrovisores, passa os dois metros (2.098 mm). Apesar das dimensões interiores, este DS pode ser utilizado como um desportivo! Os 6,6 segundos para chegar dos 0-100 km/h atestam isso mesmo, enquanto a curvar, as percepções, dificilmente permitem quantificar o peso do automóvel de 1.900 kg. Ao peso do 1.6 a gasolina, juntam-se dois motores e um conjunto de baterias.

Para os que pretendem uma abordagem mais familiar, este cinco lugares aloja comodamente quatro, enquanto na bagageira, a modularidade mediante rebatimento dos assentos traseiros, pode ir dos 555 aos 1.750 litros. E como atrás referimos o “puzzle” não se fica pela utilização integral, desportiva ou familiar. Existem outras duas possibilidades de utilizar o automóvel: em modo eléctrico e com uma autonomia a rondar os 50 km; ou tirar partido da referência francesa DS.

## Valores em €

preço-base	isv	iva	despesas	pvp
---	760,89	---	---	64.750,13*

\*valor estimativo iva incluído

## Financiamento

Entrada	Prazo	Km	Revisões	Docs	Pneus	Seguro	Renda €
0%	48 meses	100.000	sim	sim	sim	sim	---*

\* iva incluído

Para este híbrido existem várias possibilidades para carregar as baterias, o que significa que podemos demorar duas ou oito horas para as carregar. A solução doméstica é a mais demorada, mas um sistema que debite 32 A pode encurtar o tempo de carga.

Com bons acessos ao habitáculo, o DS7 concede boas cotas de habitabilidade. Para quem se sentar ao volante, existem várias configurações para a instrumentação, e vários ajustes para a posição de condução, cuja saída e entrada no veículo fica mais fácil ao accionar a ignição/comando. Em termos de visibilidade, apreciamos os ângulos para a frente e laterais, sendo bastante reduzida para a traseira e

lateral-traseira. No entanto, a existência da visualização da marcha-atrás e os sensores 360º mitigam este ponto. Aliás, demos conta da utilidade deste sistema ao entrar e sair de garagens mais apertadas, nas quais é fundamental gerir a passagem e manter os painéis laterais na forma e estética originais.

Ao volante deparamos com cinco formas distintas de abordar a utilização. A de conduzir eléctrico e chegar aos 135 km/h. Dar prioridade ao conforto e beneficiar dos bons padrões, tanto das suspensões activas, como dos assentos. A escolha híbrida, disponibiliza a conjugação do gasolina com os eléctricos, de igual forma como acontece na tracção às quatro rodas. Na frente é conseguida mediante conjugação do 1.6 com o eléctrico (81,2 kW) enquanto na traseira está confiada ao eléctrico (83,0 kW). Em nossa opinião, em qualquer dos modos os resultados dinâmicos são sempre brilhantes. Com um bom nível de conforto de rolamento, conseguimos bons registos, tanto nas acelerações como nas reprises, e no que diz respeito à economia de combustível, utilizando percursos mistos (AE+EN+Urbano) obtivemos resultados interessantes. Ao km 62 a média estava nos 2,8 litros/100 km, chegando aos 4,7 ao km 125. Com 300 km percorridos e à média de 38 km/h obtivemos 6,3 litros/100 km.

Gostámos -

Gostámos +