

mágico

Vision AVTR e a mobilidade do futuro

EDUCAÇÃO

Como as crianças desenvolvem competências digitais

VIDA VERDE

A natureza está a reconquistar a cidade

SEGURANÇA

Dois manequins de teste como comediantes

ZERO.1 ELITE

Inovação 2 em 1. A Primeira no Mundo.



Para a máxima flexibilidade

Duas cadeira num só produto.
Sentido inverso à marcha até aos 105 cm de altura, ou sentido da marcha a partir dos 15 meses.

i-Size · até aos 105 cm · até aos 4-5 anos

A Zero.1 Elite eleva a mobilidade do bebé para o próximo nível. Incluindo a inovadora cadeira portátil, torna-se numa solução 2 em 1 para as viagens de carro e os passeios no carrinho.



Rotação 360° para o máximo conforto

Cadeira portátil, desde o nascimento

Base integrada para uma instalação ideal

Edição 1/2020

Caros leitores,

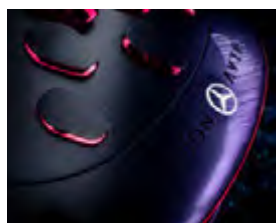
Qual será a aparência do luxo sustentável de amanhã? O Vision AVTR da Mercedes-Benz fornece uma diversidade de respostas a esta questão, dando-nos um vislumbre da mobilidade num futuro distante. O espetacular automóvel de exposição foi inspirado no filme "Avatar", de James Cameron, um dos filmes mais bem-sucedidos da história. O enredo passa-se num mundo utópico no qual o homem, a tecnologia e a natureza coexistem em harmonia; um conceito que os criadores do Vision AVTR assumiram de forma consistente.

E não apenas eles. Cada vez mais pessoas desejam mais elementos da natureza na sua vida diária. Especialmente onde esta é por norma mais rara: nas grandes cidades. Conceituados arquitetos têm dado resposta a este desejo, concebendo uma urbanidade que nos convida a respirar fundo, e fazem-no com visível sucesso, como mostra a nossa galeria de fotos sobre o tema da moda que é a "vida verde".

A propósito da procura crescente de hábitos de vida que nos aproximem mais da natureza chamamos a atenção para algo de que, com certeza, já se apercebeu. A partir desta edição esta sua revista é impressa em papel com origem em fontes sustentáveis. Além disso, também a Lidergraf, responsável pela impressão, possui certificação de processos que estão ambientalmente certificados pelos organismos oficiais, conforme o selo que passa a constar da nossa página técnica (pag.81).

Uma chamada de atenção, por fim, para aquele que é um dos objetivos de vida da empreendedora Verena Pausder: garantir que, no futuro, cada vez mais mentes criativas serão capazes de desenvolver ideias sustentáveis utilizando as tecnologias mais recentes. Com as suas startups, ela promove a competência digital das crianças. Trata-se de muito mais do que apenas formar os criadores bem-sucedidos de amanhã. Tão cedo quanto possível, a nova geração deve aprender a enfrentar o complexo mundo digital com confiança, de modo a fazer o melhor uso do mesmo. Para eles próprios e para o bem de todos nós.

A sua Equipa Editorial



Vision AVTR
Ficção científica e luxo sustentável: a escolha de ideias do revolucionário estudo para o futuro por parte da Mercedes-Benz
Página 12



Vida verde
Até onde é que o desejo por mais natureza nas cidades nos irá levar? Até às casas em flor!
Página 26

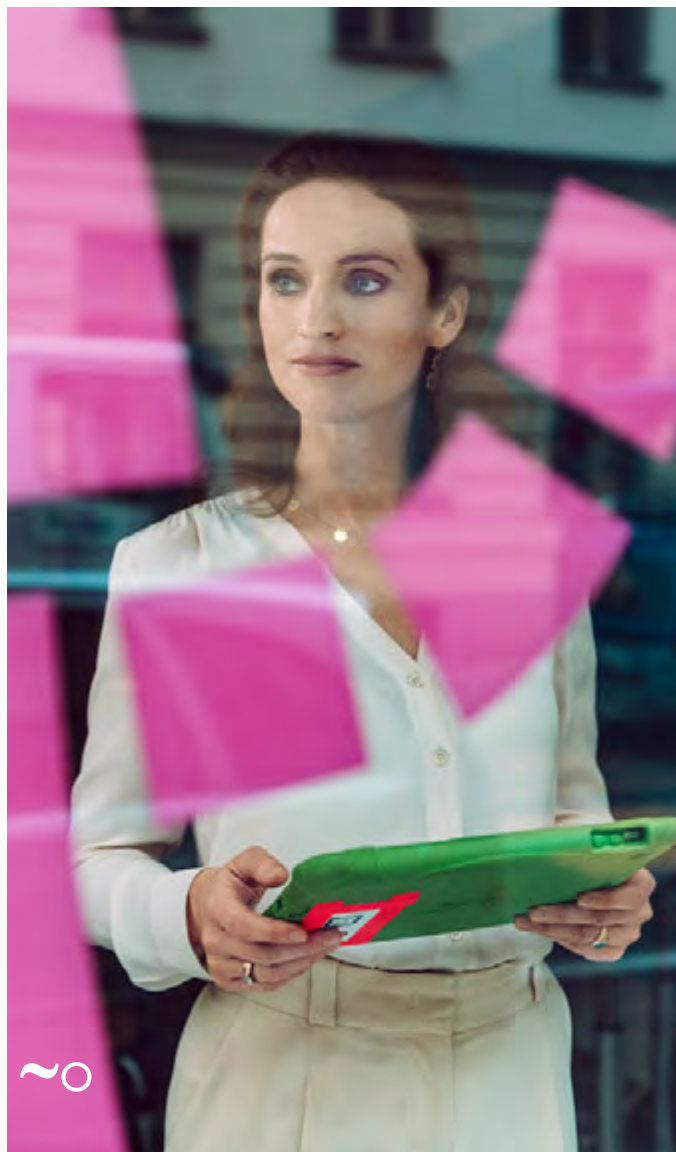
me

... Editorial

START

- 6 **O momento**
O Mercedes-Benz EQ começa na Fórmula E
- **Pole position**
Cassia Attard quer resolver o problema das alterações climáticas
- 10 **Estrada para a felicidade**
Descubra a encantadora ilha Jeju, na Coreia do Sul

IMAGINE

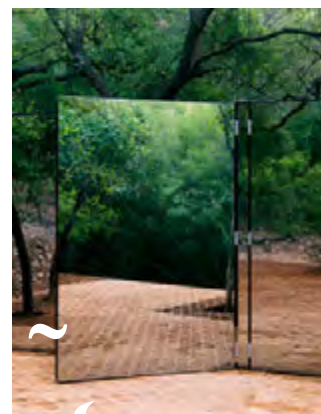


"Pensamos demasiado sobre como proteger as crianças em relação ao futuro, e não o suficiente sobre como podem ajudar a delineá-lo"

Verena Pausder

A empreendedora alemã está empenhada em proporcionar às crianças uma educação digital

- 12 **Mágico**
O Vision AVTR funde o homem e a natureza
- 20 **Aprender o futuro**
Verena Pausder fala sobre a educação digital das crianças
- 26 **Viver no campo... na cidade**
Por que precisamos cada vez mais da natureza em plena cidade?



Ar puro graças à vida verde



O ícone do design: Bruno Sacco assinou alguns dos Mercedes-Benz que ãcarão para a História do Automóvel. Aos 86 anos ainda sonha

32 **O designer principal**
Como Bruno Sacco moldou o design automóvel do seu tempo

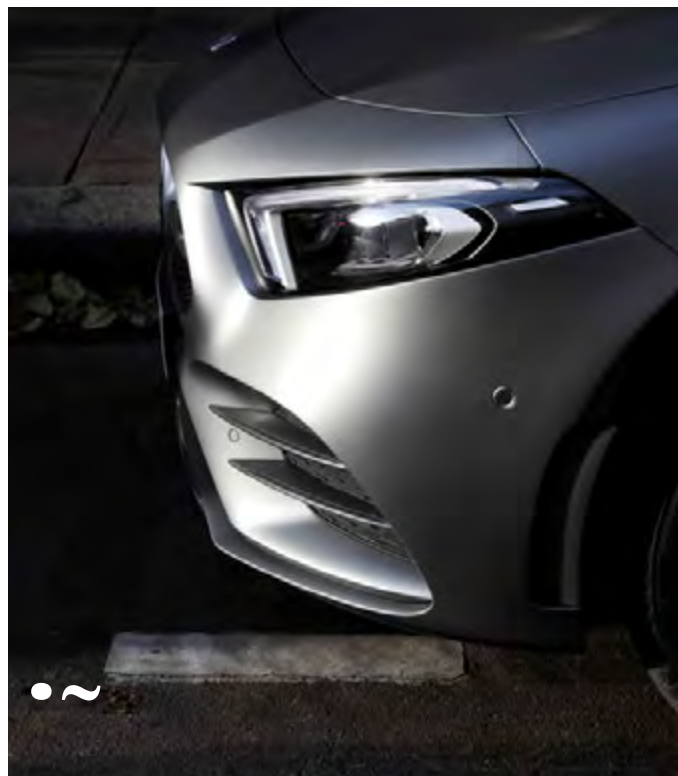
œ† **Condução autónoma**
Os passos para o que parecia apenas um sonho

46 **Série humorística**
E se os manequins de teste falassem?



O Vision AVTR: mais do que fantasia

DRIVE



Classe A em Paris: a alegria da curiosidade

52 **A alegria da curiosidade**
Explorar Paris com Margaux Hammer

60 **Desempenho de topo**
O Classe C nas montanhas austríacas

64 **Surÿsta com coração**
Marlon Lipke mostra-nos projetos sustentáveis em Portugal...

£† **She's Mercedes**
Quinta da Madre de Água, em Gouveia - um projeto liderado pelo sonho

£œ **Um homem do mar**
Kay Lenny garante estar apaixonado por Portugal

82 **Olá, Lewis!**
O campeão mundial de Fórmula 1 fala-nos de motivação



Lurdes Perfeito fala-nos do seu amor pelos animais

START

A Mercedes-Benz EQ deslumbra logo no arranque da sua primeira temporada no Campeonato do Mundo de Fórmula E



Ian James, líder da equipa Mercedes-Benz EQ na Fórmula E, teve bons motivos para festejar logo na corrida inaugural. Ambos os Silver Arrows lideraram o pelotão praticamente desde o arranque.

A Mercedes-Benz iniciou um novo capítulo da sua história no desporto motorizado, no outono de 2019. Aos comandos dos Silver Arrow 01 da Mercedes-Benz EQ, o belga Stéphen El Vandoorne e o holandês Nyck de Vries (foto acima) entusiasmaram os fãs.

O reencontro está marcado para muito em breve. Os Mercedes-Benz EQ voltarão à competição e não vão faltar momentos eletrizantes ao longo da temporada.

Fique a conhecer o programa completo de competição:
mbmag.me/formulae

Que estreia! Os Silver Arrows entram na Fórmula E





FOTOS MERCEDES-BENZ AG "2"

Alterações climáticas como motivação: uma jovem cientista pretende fazer a diferença

Texto por MARKUS HÜFNER



^ Cassia Attard, 18 anos, foi oradora na me Convention de 2019, em Frankfurt.

Ajudar o ambiente: Cassia Attard, Canadá

Cassia, tem apenas 18 anos, mas já ganhou fama pela sua participação em vários projetos científicos. A idade não tem in“uência na ciência?

A maioria das pessoas pensa que a idade é uma barreira. Na verdade, é o oposto. Os profissionais querem ajudar os jovens que se envolvem em questões importantes. A maioria já entusiasmada por ajudar nos meus projetos!

O que despertou o seu interesse tão cedo?

Quando tinha 15 anos, passei duas semanas nas Bahamas a fazer investigação marinha. Aí, fui exposta a práticas de sustentabilidade interessantes e voltei para casa com uma nova ambição: resolver as alterações climáticas. Depois, percebi que a única forma de o fazer era a tecnologia exponencial. Quando fui aceite na "The Knowledge Society", em Toronto, isso permitiu-me aprofundar mais e aprender sobre estas tecnologias. Aí, descobri os pontos quânticos e comecei a trabalhar nos meus projetos. Fui a um laboratório local e experimentei fazer os meus próprios pontos quânticos. Posteriormente, parcerias com a Universidade de Waterloo e com a Universidade de Toronto permitiram-me transformar os meus pontos quânticos num painel solar transparente.

O que são pontos quânticos e porque são importantes para a energia solar?

As barreiras tecnológicas são o motivo pelo qual a energia solar não é escalável atualmente. Comecei por investigar novos tipos de painéis solares mais eficientes, como os de perovskita, de nanofios e depois... jackpot: os de pontos quânticos! Estes são uma nanopartícula semicondutora. Isto significa que são extremamente pequenos, 50 átomos ao todo, e podem absorver energia luminosa. Quando os colocamos num material como metal ou vidro, transformam-no num painel solar, mas permanecem invisíveis. Os painéis solares normais trabalham atualmente a 30 por cento da eficiência máxima. Além disso, a maioria das cidades não tem espaço suficiente para instalar painéis solares em massa, onde não fiquem na sombra dos outros edifícios. Os painéis solares de pontos quânticos prometem

atingir 68 por cento de eficiência e podem transformar as janelas existentes em painéis solares. Imagine uma cidade na qual os arranha-céus podem produzir energia, com painéis solares que nem sequer conseguimos ver. Isso é revolucionário!

E quanto à sua outra área de investigação: "carne cultivada"?

Deixei de comer carne há três anos, devido à pegada ecológica da mesma. A agropecuária produz mais gases com efeito de estufa do que todas as formas de transporte combinadas. Para criar um futuro sustentável, quero encontrar outra forma de criar carne. A carne cultivada é produzida em laboratório, mas é exatamente o mesmo produto biológico. As células são retiradas do animal e depois recebem os nutrientes necessários para se desenvolverem. A diferença é que a carne cultivada utiliza 99 por cento menos terra, 99 por cento menos água e emite 99 por cento menos gases com efeito de estufa. Estou entusiasmada com este projeto. Sinto falta dos hambúrgueres!

Existe uma ligação entre os seus vários projetos?

Os setores da energia e da agricultura libertam a maioria dos gases com efeito de estufa à escala mundial. Investiguei tecnologias que possam transformar estas indústrias. Tanto os pontos quânticos como a carne cultivada podem revolucionar a forma como produzimos energia e alimentos. Optei por trabalhar com os pontos quânticos e com a agropecuária celular, porque estas são tecnologias que podem criar o maior impacto nas alterações climáticas.

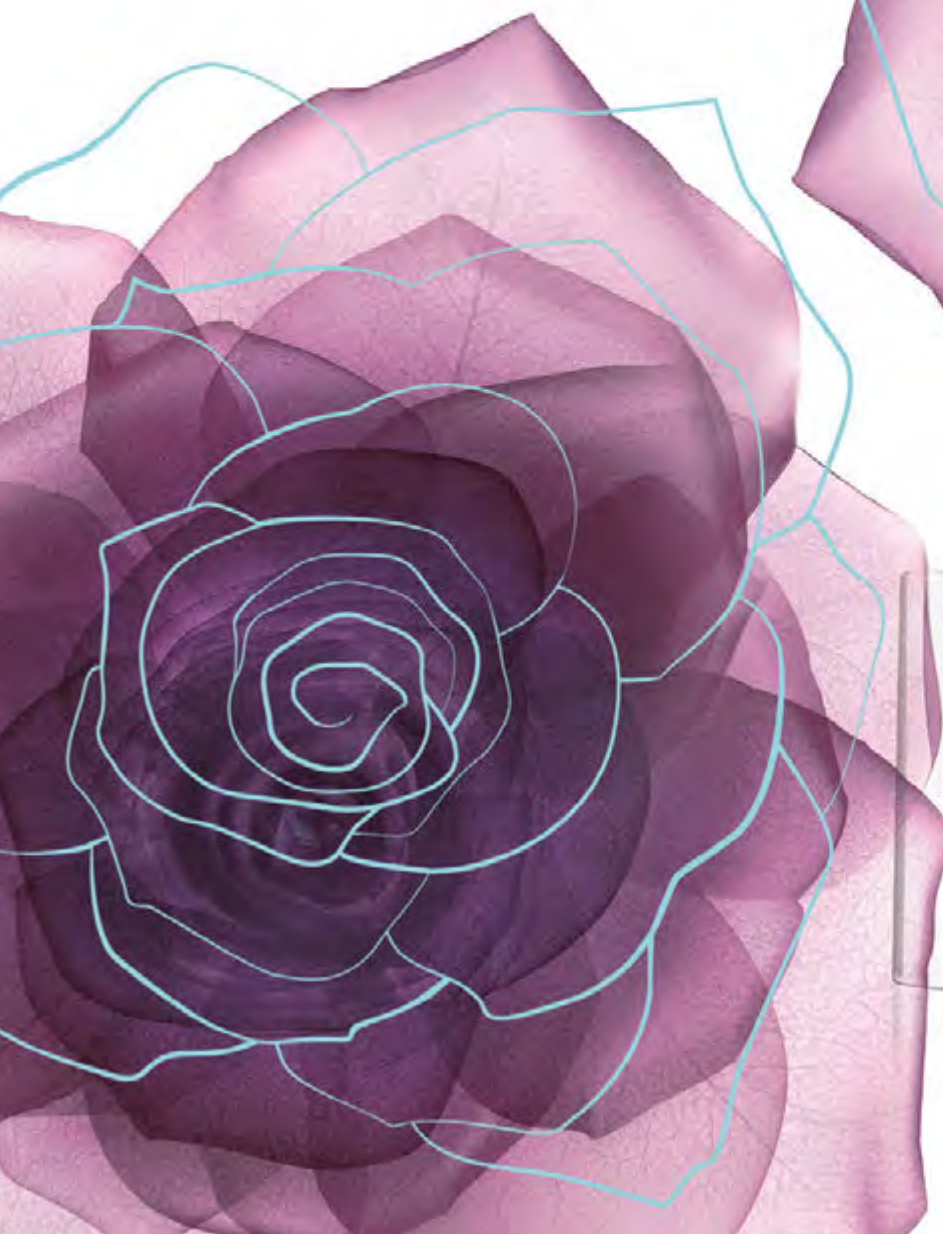
O que a faz pensar que será bem-sucedida quando tantos investigadores consagrados têm dificuldades em encontrar respostas?

Agradeço muito ter tido a oportunidade e os recursos para ter começado tão jovem. Percebi isso durante a minha primeira sessão na "The Knowledge Society", quando ouvi dizer: "De modo a alcançar um sucesso incomum, temos de seguir um caminho incomum". Se quero resolver as alterações climáticas, não posso esperar até ter 30 anos.

sisley
PARIS

FLUIDE
CONTOUR
DES YEUX
À LA ROSE NOIRE

Revitaliza - Suaviza - Illumina



Conhecer em sisley-paris.com

Percorra as estradas secundárias de Jeju, uma ilha considerada por muitos um paraíso subtropical, e explore a pé o vulcão no interior da ilha

● Manjar

Vá até ao Mercado Tradicional de Dongmun, na zona norte de Jeju City. Trate das suas papilas gustativas e abasteça-se com alguma da gastronomia regional antes de iniciar a sua viagem.

w3w.co/detained.miss.savings

● Caminhar

O vulcão Hallasan: o ponto mais alto da Coreia do Sul (1950 m) constitui o centro do parque nacional da ilha, um local classificado como Património Mundial pela UNESCO.

w3w.co/joyous.rewarm.inheritance

● Dormir

A costa sul da ilha é ladeada por baías, tornando a vista para o mar, a partir do Lotte Hotel Jeju, particularmente deslumbrante. O hotel fica apenas a alguns passos de distância da praia.

w3w.co/dodgy.formation.pharmacy

● Movimentar

Andar de caiaque, fazer esqui aquático, speedboating, parasailing e surf: a praia de Jungmun é uma mina de ouro para quem procura adrenalina. Descubra tudo o que a costa tem para oferecer, para além da praia apinhada.

w3w.co/lizards.booksellers.apprentice



A estrada é o objetivo: dicas da aplicação Marvelroad para encontrar as estradas e os percursos mais belos.
marvelroad.com

Coreia do Sul: 80 quilómetros de Jeju City a Seogwipo

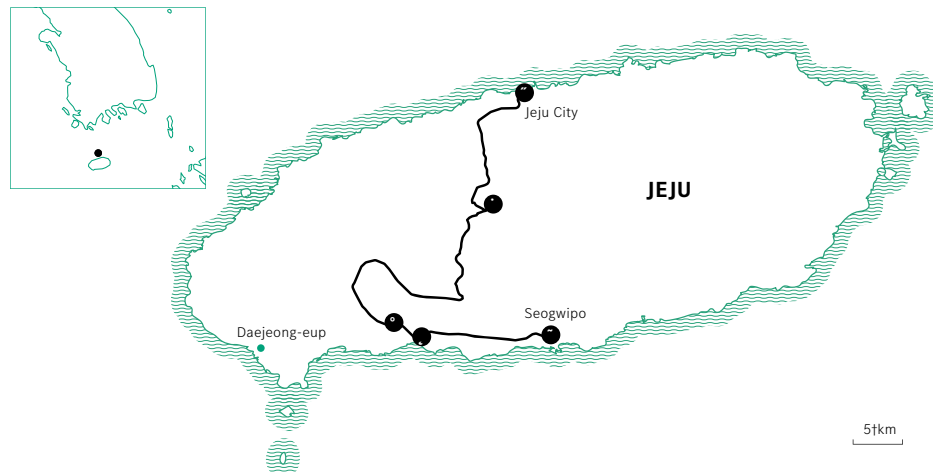


Paragem evocativa: a paisagem de Jeju à luz do entardecer

● Apreciar

Cascata de Cheonjiyeon em Seogwipo: 22 m de altura, 12 m de largura; o nome significa "lagoa de Deus". Diz a lenda que sete fadas desceram dos céus para se banharem nas suas águas cristalinas.

w3w.co/smallest.drops.reboot



what3words é um sistema de navegação simples que permite encontrar a localização precisa de qualquer local no mundo utilizando apenas três palavras.



Consumo combinado (l/100km): 1,6 a 1,4. Emissões de CO₂ (g/km): 41 a 32. Método de medição WLTP.

Conheça a nossa Gama Mercedes-Benz Plug-in Hybrid **EQ** POWER.

A família Plug-in Hybrid Mercedes-Benz está maior. Aos Classe C e Classe E, junta-se agora o novo Classe A Plug-in Hybrid, alargando a gama de automóveis híbridos que combinam o melhor de dois mundos: a eficiência ecológica de um automóvel elétrico com a autonomia de um motor de última geração a combustão. Descubra uma solução empenhada num dia a dia mais sustentável, com uma autonomia até 50 quilómetros, mas sem a preocupação das viagens mais longas graças à autonomia e eficácia da solução híbrida. Descubra e adquira o Mercedes-Benz Plug-in Hybrid que melhor se adapta a si.



FALE CONNOSCO

808 200 699



ADQUIRA ONLINE

[mercedes-benz.pt](https://www.mercedes-benz.pt)

Mercedes-Benz



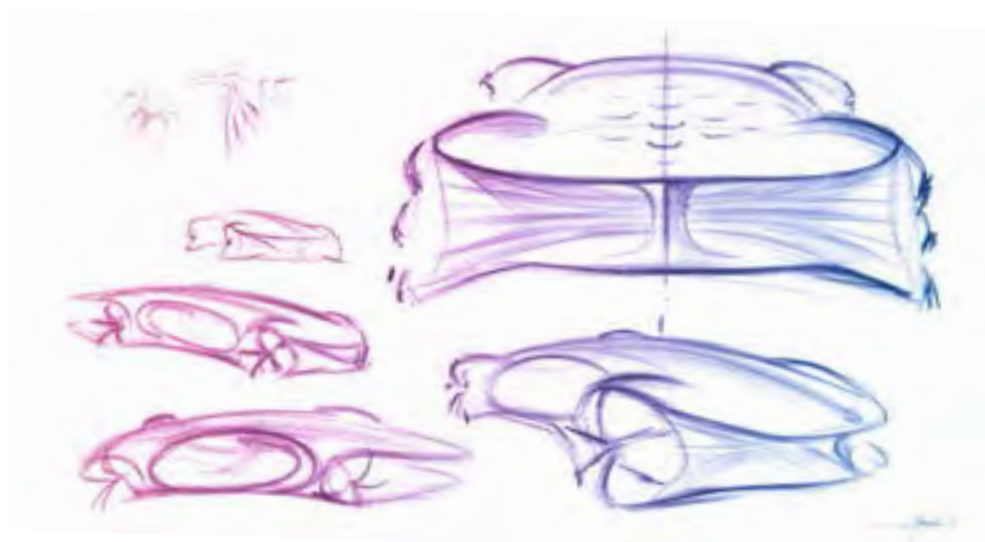
A futuristic Mercedes-Benz Vision AVTR concept car is shown in a dark, bioluminescent forest. The car is sleek and aerodynamic, with a prominent red light strip along its side. The background is filled with vertical streaks of light, suggesting a magical or otherworldly environment. The car is positioned on the right side of the frame, with its front end pointing towards the left.

IMAGINE

Mais do que fantasia

Nunca antes a Mercedes-Benz vislumbrou um futuro tão longínquo ao desenvolver um protótipo: inspirado no filme "Avatar". O Vision AVTR apresenta incríveis tecnologias baseadas na natureza. Este automóvel de exposição abre caminho ao luxo sustentável do amanhã, com o homem e a máquina a coexistirem em perfeita harmonia com o ambiente

Texto por RÜDIGER BARTH



Os protótipos oferecem-nos, habitualmente, um olhar realista na direção que o design automóvel irá seguir nos anos seguintes, mas o Vision AVTR não é um protótipo normal. A Mercedes-Benz perscrutou o futuro mais do que nunca, e o que encontrou é suficiente para nos tirar o fôlego. Mais do que apenas um espetacular automóvel de exposição, muitas das abordagens inovadoras que nos apresenta são copiadas da natureza. Mas comecemos do princípio.

O nome Vision AVTR é um acrónimo para "advanced vehicle transformation" (transformação avançada de veículo) e uma homenagem a uma extraordinária cooperação: o automóvel de exposição foi inspirado no filme "Avatar" de James Cameron, um dos filmes mais bem-sucedidos na história do cinema. No filme, o célebre realizador apresenta um panorama utópico, o qual, na realidade, é uma alegoria à fragilidade da vida, e questiona como podemos criar um futuro em que valha a pena viver.

Interação intuitiva

O Vision AVTR é um modelo para o luxo sustentável do amanhã, para a eletromobidade em harmonia com a natureza. Estabelece o rumo para uma interação intuitiva completamente nova entre homem, máquina e natureza. Já hoje vivemos com tecnologias que teríamos considerado

ficção científica apenas há alguns anos. Assim, o Vision AVTR está longe de ser o produto das nossas fantasias mais ousadas, mas antes a evolução lógica da convicção da empresa: não existe alternativa ao desenvolvimento de soluções tecnológicas sustentáveis.

A Mercedes-Benz descreve o seu rumo para o futuro como "luxo moderno sustentável". Mas qual será exatamente a aparência destas soluções?

Fusão do sensorial e do técnico

Os designers e os engenheiros desenvolveram este estudo de dentro para fora, o que é uma novidade na Mercedes-Benz. Eles imaginaram antes de mais uma mão pousada sobre um *joypad*, um elemento de controlo na consola central. Depois, perguntaram a si próprios: O que é que os passageiros devem perceber e sentir? Quais são as suas necessidades? O que significa, realmente, olhar para a natureza em todos os aspetos?

O seu objetivo era criar um automóvel que mude a forma como os passageiros veem o mundo. Quem entrar no automóvel, dizem eles, irá sentir-se parte de uma profunda transformação. Os ocupantes irão experienciar o mundo de um modo emocional novo, à medida que os seus sentidos se fundirem com os sensores do automóvel.

O resultado é um autêntico objeto de >

"Avatar"

Foram raros os filmes que conquistaram tanta audiência como o espetacular filme de ficção científica de James Cameron, de 2009. Revela a luta dos indígenas Navi, nativos extremamente cultos de um planeta fictício, Pandora, cujo ambiente está a ser destruído por humanos. Estão planeadas quatro partes.

^ Colocação de uma ideia no papel: primeiros estudos dos designers da Mercedes.

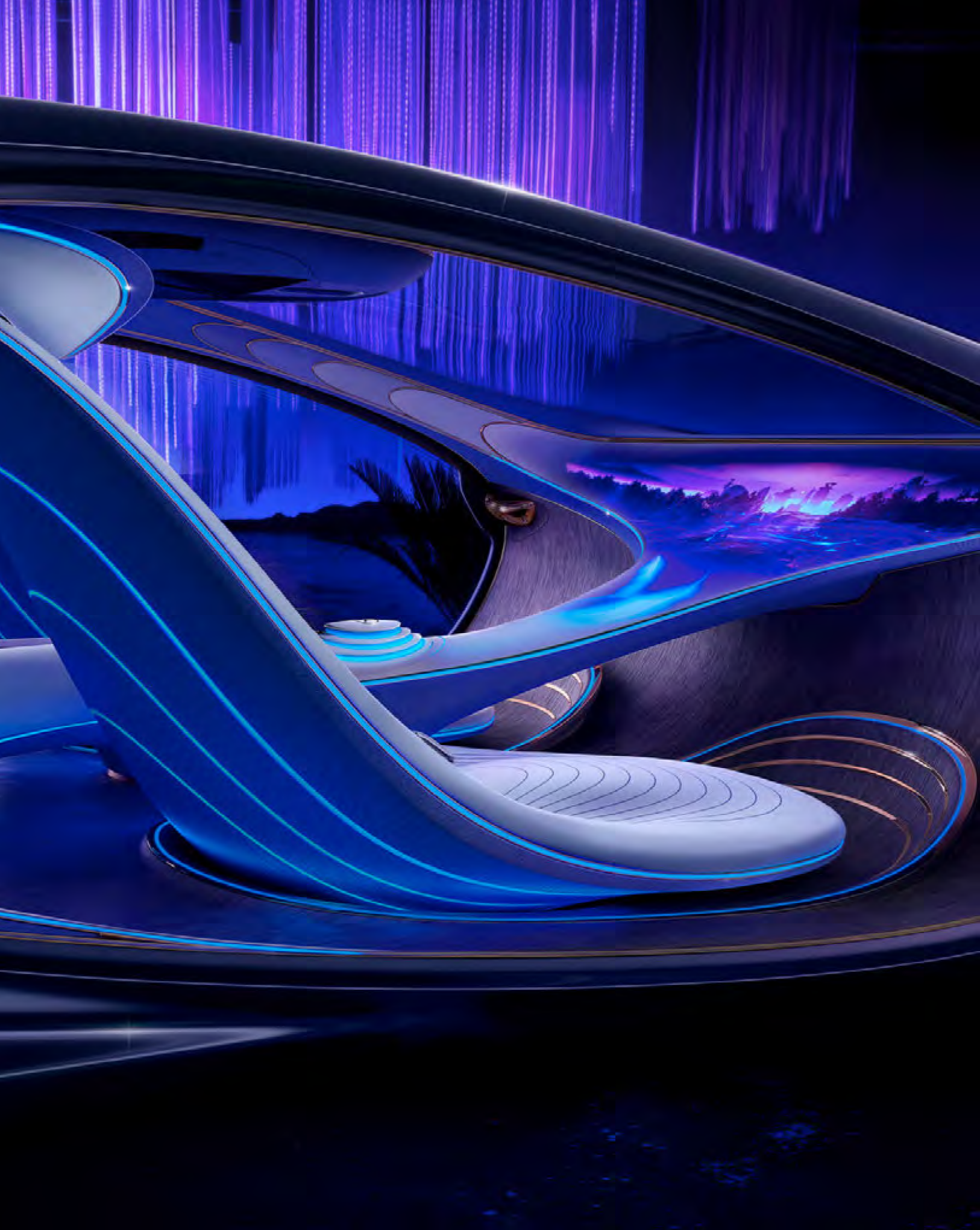
> As 33 válvulas biónicas na traseira fazem lembrar um réptil.

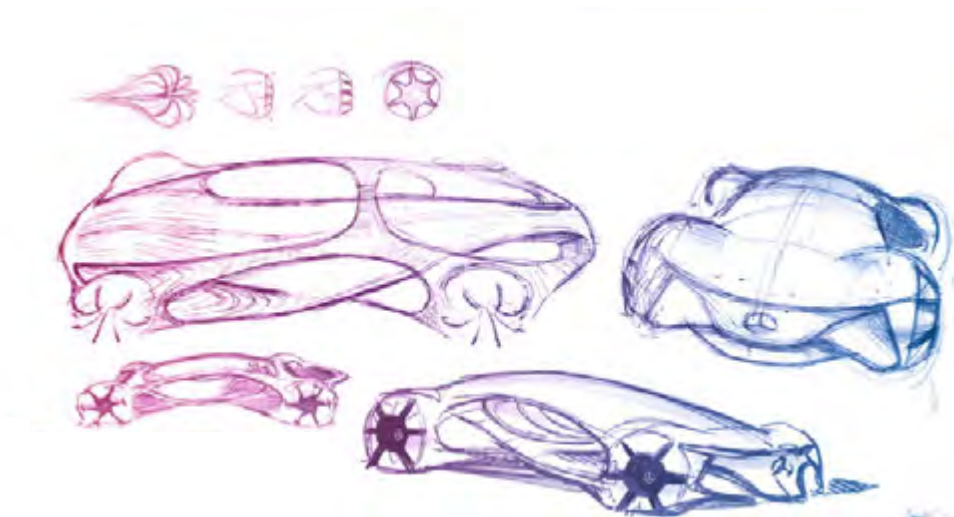




Neurónios digitais
permitem que
o automóvel
se ilumine
e comunique.







Automóvel de exposição em ação

Como é que as válvulas biônicas comunicam através do movimento?

Como é que o Vision AVTR interage com os ocupantes? Veja o vídeo para descobrir:

**mbmag.me/
visionavtr**



curiosidade. O veículo entra em funcionamento através do toque humano, por assim dizer, e o pulsar ritmado da luz do *joypad* é como uma inspiração e uma expiração. A biônica consiste em seguir a natureza como exemplo, em olhar para os fenômenos naturais para encontrar soluções para problemas tecnológicos. "A natureza é e será sempre o nosso melhor professor", afirma Ola Källenius, presidente do Conselho de Administração da Mercedes-Benz AG, ao falar na apresentação do automóvel. "Ela criou ciclos fechados perfeitos, pelo que nada é desperdiçado."

A tecnologia das baterias do protótipo assenta em citoquímica orgânica com base em grafeno, sem elementos e metais raros da Terra. O estudo é completamente autónomo e não tem volante. O condutor pode conduzir o automóvel utilizando o *joypad* na consola central, de modo semelhante a um *joystick*, mas mais intuitivo.

Bateria compostável

O Vision AVTR demonstra de forma impressionante a visão de um "automóvel com impacto zero", um automóvel neutro em termos climáticos, afirma Markus Schäfer, membro do Conselho de Administração responsável pelo desenvolvimento. As baterias são recicláveis. A Mercedes-Benz está assim a mostrar o caminho para uma economia de reciclagem total. A propósito, todos os modelos já são atualmente 95 por cento recicláveis.

Os criadores da Mercedes-Benz também se inspiraram na natureza em termos de mobilidade e comunicação. Como resultado, os eixos dianteiro e traseiro podem ser guiados na mesma direção ou em direções opostas, permitindo que o Vision AVTR seja conduzido num ângulo de aproximadamente 30 graus.

Os engenheiros usam a expressão "andar à caranguejo" para destacar a característica do veículo. A secção traseira do tejadilho apresenta 33 válvulas biônicas que se assemelham às escamas de um réptil. Os seus movimentos são fluidos, gestos subtis que facilitam a comunicação entre o condutor, o veículo e o ambiente.

O automóvel reconhece o condutor através da respiração deste, e os bancos fazem lembrar as redes tecidas a partir de caules de folha de palmeira no filme "Avatar". "Todo o interior envolve os passageiros tal como num casulo e sustenta a ideia de uma fusão homem/máquina, o que caracteriza todo o automóvel", afirma Gorden Wagener, diretor de design da Mercedes-Benz. Dentro do automóvel, o passageiro está quase completamente envolvido por um ecrã arqueado no qual são projetadas imagens, como uma vista panorâmica do espaço envolvente.

"O Vision AVTR faz da ciência especulativa algo que podemos ver e tocar", afirma o Futurologista da Mercedes-Benz, Alexander Mankowsky. "Remete-nos para um futuro em que valerá a pena viver." <

^ O design fluido de "um arco" já se consegue ver nos primeiros esboços.


< O interior do Vision AVTR é como um casulo que protege os passageiros.



Tornarmo-nos digitais sob controlo

A empreendedora Verena Pausder está empenhada na educação digital das crianças. O seu objetivo: permitir que os jovens enfrentem com confiança o poder e o potencial do mundo online. Mas como estará ela própria em relação a isso?

Entrevista por MARLENE SØRENSEN Fotos por JONAS HOLTHAUS



⌘
Verena Pausder é empreendedora e mãe de três crianças.

>
O robô "Dash" (à direita) na oficina digital da Haba.

Ela é o exemplo clássico do que as pessoas chamam de mentalidade empreendedora. Há oito anos, Verena Pausder, com uma atitude que dizia "Se ninguém o está a fazer, eu faço", lançou a Fox & Sheep, uma startup que desenvolve aplicações para crianças. À Haba Digital Workshop, desenvolvida em conjunto com o fabricante de brinquedos Haba, seguiu-se, em 2016, uma oferta educacional concebida para familiarizar as crianças com o mundo digital.

Encontrámos a empreendedora, de 40 anos, na Haba Digital Workshop, em Berlin-Mitte, onde se realizam workshops para crianças e para educadores. Robôs a piscar, paredes coloridas, desenhos a lápis de cera e uma impressora 3D formavam o divertido cenário para a nossa entrevista.

Durante anos, a grande questão tem sido ver como estamos a preparar a próxima geração para o mundo digital. Qual o seu conselho para os pais?

Não demonizem este mundo, envolvam-se nele. É mais provável que uma criança de 12 anos aceite conselhos da mãe se ela conhecer o Minecraft do que se ela simplesmente chatear para que largue o tablet! Nesse caso, ela também irá perceber que o Minecraft é um jogo que pode estimular a criatividade.

Especificamente, o que significa "oficina digital"?

A nossa abordagem é criar um espaço que tenha a ver com oportunidades e participação. Muitos pais estão receosos dos efeitos da digitalização nas crianças. Queremos afastar esse receio.



< As oportunidades educativas digitais para crianças eram poucas e raras antes de Verena Pausder ter fundado a Fox & Sheep, em 2012.

Isto surge da preocupação de não estarem preparados para protegerem suficientemente as crianças. E cada vez mais surgem diagnósticos de dependência de crianças em relação aos computadores...

É claro que temos de fazer tudo o que estiver ao nosso alcance para evitar isso. E, naturalmente, temos de proteger as nossas crianças contra o cyberbullying, fortalecê-las contra isso. Mas é injusto projetarmos o nosso próprio medo para as crianças, uma vez que elas não têm medo. E isso é muito bom nesta fase. É importante orientar a curiosidade delas. Creio que a melhor forma de evoluirmos é com um equilíbrio salutar entre abertura e limites claramente definidos.

O que é que as escolas devem tentar conseguir?

Antes de mais, devem proporcionar as ferramentas corretas. E a formação dos professores é crucial, incluindo nas áreas emocional e social. Por exemplo, na Grã-Bretanha faz parte do currículo não só a programação, mas também o "mindfulness". Finalmente, precisamos de um consenso acerca das futuras competências de que as nossas crianças irão precisar.

Quais são elas?

Resiliência, tolerância à frustração e capacidade de resolução de problemas. E competências digitais. Com isto, quero dizer que as crianças precisam de ser capazes de avaliar a informação, assim como de aprender competências criativas. Isto porque a criatividade é algo que os robôs não conseguem substituir.

A criatividade é também uma característica relevante da carreira de Verena Pausder. Ela abriu o primeiro restaurante de sushi de Bielefeld quando tinha 20 e poucos anos. Aos 25 deu início à sua própria empresa

de investimentos. E tinha apenas 28 quando participou na competição de estratégia "CEO of the Future", onde teve de resolver situações de negócio complexas, e ganhou. Pausder teve a ideia da oficina digital quando o seu filho mais velho entrou para a escola. Antes disso, ele brincava com aplicações. Depois ela percebeu que quase nada tinha mudado no ensino desde os seus tempos de escola. "Não senti que estivessem preparados para as realidades digitais da vida", afirma Pausder.

Em Silicon Valley, surgiu recentemente um movimento de pais que interditaram, a si próprios e aos seus filhos, a utilização de multimédia. Os funcionários de grandes empresas de tecnologia enviam os filhos para escolas Waldorf, onde aprendem em quadros de lousa e em casas nas árvores.

Se as crianças estivessem lá até aos 25, eu poderia dizer: ok, eles perceberam que criaram algo mau e temos de proteger os nossos filhos contra isso. Mas os filhos deles vão para as escolas Waldorf apenas até aos doze anos, ou 16 no máximo, e depois frequentam escolas com todos os recursos. E em seguida, seguem para universidades de topo, e a partir daí conseguem bons empregos. No entanto, isto só se aplica a essa camada privilegiada da sociedade. Só na Alemanha, já se sente a falta de pelo menos 100.000 especialistas de TI. Estas lacunas não serão resolvidas a não ser que ensinemos as crianças a aprender como tirar, efetivamente, o melhor partido dos respetivos dispositivos. Temos de começar muito antes dos doze anos.

Quanto tempo antes?

A partir dos seis ou sete anos. Na minha perspetiva, esta é a única forma de uniformizar as diferenças de género e as diferenças sociais. Quando as raparigas são expostas a

isso nesta idade, desenvolvem uma autoperceção completamente diferente do que quando lhes dizem constantemente que a tecnologia não é para raparigas. Tudo começa por lhes ser dada confiança para tomarem mais decisões.



^ Auscultadores na oficina digital da Haba: exploração divertida do mundo digital.

> Os estudantes têm a manhã na oficina digital para programar e experimentar. Podem marcar-se cursos e workshops à tarde para crianças dos 6 aos 12 anos.



Como lida com o tempo de ecrã no seio da sua própria família?

Os meus filhos têm agora nove e doze anos, e a minha filha ainda é bebé. As regras que temos são meia hora de tempo de ecrã para cada um às terças e quintas, uma hora para cada um ao sábado e ao domingo, e nenhum tempo de ecrã às segundas, quartas e sextas.

O que acham os seus filhos disso? Provavelmente não estão radiantes.

Foi um grande problema para implementar isto. "O quê? Só isso? Os outros miúdos têm muito mais tempo. És tonta!" Mas assim que ficou claro que não ia haver cedências, foi bem aceite. O consumo de multimédia exige regras, tal como a circulação rodoviária. Queremos os smartphones à mesa durante as refeições? Se não queremos, >



as regras aplicam-se a todos, incluindo o pai, que quer fazer uma chamada rápida, e a mãe, que quer enviar um e-mail curto.

Isso não foi difícil para si?

À mesa, durante as refeições, não. Mas alternar entre estar permanentemente online no escritório e completamente offline durante algumas horas em casa é como se entrasse em abstinência. Já tentei tudo para cumprir, por exemplo, tendo todas as aplicações desligadas entre as 18h00e as 20h30

Pausder está perfeitamente consciente do poder do digital, pelo que fez uma pausa no digital no início

deste ano. Também está a deixar a gestão das suas duas empresas, e a passar para uma posição no conselho consultivo da Haba Digital.

O que motivou o desejo por algum tempo livre?

Queria voltar a focar-me apenas numa coisa, em vez de pensar em várias em simultâneo. E as coisas correm muito bem sem o meu envolvimento. Passei oito anos a conciliar duas empresas, os meus filhos e outras atividades. Mas não sentia qualquer profundidade na minha vida. Já não queria ter de transformar todas as conversas numa lista de tarefas. Pensei: "Agora vou dar-me a este luxo." <



^ Offline durante um mês inteiro: "Precisava novamente de profundidade", afirma Pausder.

< Os heróis da oficina digital: robôs artesanais.

> Um lugar de criatividade. Quer experimentar? É isso que se espera!



Na Haba Digital Workshop, presente em oito cidades, todas as crianças, independentemente do seu nível de conhecimento, podem explorar as possibilidades da digitalização num ambiente seguro. Os cursos e workshops focam-se no reforço das competências digitais. Informações adicionais: **digitalwerkstatt.de**



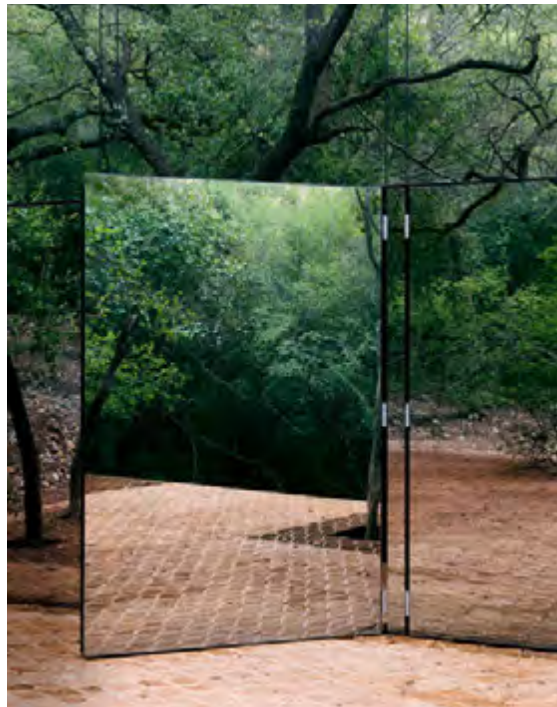
Olhos artificiais, câmaras,
colunas? Não, um
robô programável.

> De Kuala Lumpur até esta fachada em **Paris**: os jardins verticais de Patrick Blanc melhoram a eficiência energética.

Casas em ^oor

A "arquitetura biofílica" está a proporcionar aquilo que as pessoas mais desejam para as principais cidades mundiais: mais natureza nos espaços urbanos

Texto por IRIS MYDLACH



^
Oásis urbano: este edifício num bairro residencial densamente povoado de **Bogotá** está adornado com cerca de 115...000 plantas que purificam o ar.

<<
Efeito duplo: o par de torres residenciais verdes, de Stefano Boeri, é um elemento inconfundível da linha do horizonte de **Milão** desde 2014.

<
Sustentável: a arquiteta mexicana utiliza materiais regionais nos seus trabalhos inovadores.

> Casa da árvore atualizada: o complexo "25 Verde", em **Turim**. Do arquiteto Luciano Pia.

Estudos revelam que a natureza favorece a criatividade, reforça a concentração e fortalece o sistema imunitário



< A casa de Tatiana Bilbao, em **Monterrey** (México), proporciona uma transição fluida da natureza para o espaço habitacional.



Através de uma combinação de espelhos, a casa funde-se com a floresta envolvente



< Fachada com um jardim – as borboletas esvoaçam por ali.

」 A visão arquitetônica de Mitchell Joachim, em **Manhattan**, leva a natureza e a arquitetura a uma harmonia perfeita.

As florestas podem curar, e sentem-se os efeitos após se darem apenas alguns passos na área arborizada: o batimento cardíaco diminui e a respiração torna-se mais profunda. Uma terapia japonesa conhecida como "shinrin-yoku" (literalmente: banho de floresta) está a apoderar-se do mundo ocidental, e desde o seu aumento de notoriedade, vários estudos demonstraram que rodearmo-nos de vegetação aumenta a criatividade, prolonga os períodos de concentração e fortalece o sistema imunitário.

Assim, não admira que os cidadãos desejem mais natureza nas suas vidas. Afinal, pode ser difícil encontrá-la no confinamento da vida urbana. Ainda assim, a maioria das cidades fizeram muito pouco para atenderem a este desejo. "A procura de arquitetura orgânica remonta a mais de um século atrás", afirma o arquiteto nova-iorquino Mitchell Joachim. "Mas as cidades são feitas de cimento, aço e vidro." Joachim não faz muitas pausas para respirar quando fala do seu trabalho como arquiteto e da sua paixão pela natureza, mas neste caso para por um momento para refletir. "A construção orgânica", diz ele, "tornou-se possível há alguns anos. A tecnologia chegou finalmente a esse ponto."

Um pouco de vegetação faz maravilhas ao clima

Construção biofílica, design biofílico: para Joachim, este conceito é mais do que apenas uma moda arquitetônica. Integrar a natureza em todos os cantos e recantos da cidade é a única abordagem concebível. Na verdade, a única sensata. Não só porque faz sentido em termos ecológicos, mas porque estar na presença da natureza permite-nos estar mais atentos àquilo que nos rodeia. Permite-nos ser mais gentis connosco e com quem nos rodeia, criando um melhor ambiente, em todos os sentidos da palavra. Em 2015, investigadores no Canadá descobriram que as ruas ladeadas com árvores em áreas residenciais densamente povoadas levam a uma melhoria da saúde entre os residentes.

As pessoas precisam da natureza. Especialmente na cidade, onde os residentes passam frequentemente a

maior parte do dia no interior de espaços fechados. Mas a vida verde também se está a começar a estabelecer aí. Na verdade, está a criar raízes por toda a parte, de Nova Iorque a Berlin e Buenos Aires, de estações de comboio a áreas urbanas, no interior e no exterior. O arquiteto Stefano Boeri integrou 900 árvores nas duas torres residenciais que formam o seu espetacular projeto "Bosco Verticale", ou "floresta vertical". A fachada arborizada absorve mais de 30 toneladas de dióxido de carbono e 80 kg de partículas todos os anos, arrefecendo simultaneamente o interior até três graus. Um arranha-céus, em Kuala Lumpur, conta com uma melhor eficiência energética de uma forma muito idêntica: aqui, assim como na fachada de um edifício em Paris, o arquiteto paisagista francês Patrick Blanc aproveitou o potencial de integrar plantas nos edifícios.

Oásis urbanos de conforto para pessoas e animais

Esta mudança pode ser igualmente testemunhada numa escala menor: pequenos canteiros de flores podem ser vistos em mais de 300 paragens de autocarro na cidade holandesa de Utrecht. Os habitantes chamam carinhosamente às mesmas "paragens de abelhas".

Não foi por acaso que Tatiana Bilbao, da Cidade do México, foi premiada com o Marcus Prize de arquitetura. Como arquiteta, ela está empenhada em soluções de habitação sustentáveis que satisfaçam as necessidades das pessoas. A natureza desempenha um papel fundamental nos seus conceitos inovadores. Tal como acontece na casa de férias, em Monterrey, no México, cujo vidro espelhado reflete as árvores para que o espaço envolvente arborizado seja assimilado.

"Design com Vida" é o lema da consultora Terreform One, à frente da qual se encontra o arquiteto nova-iorquino Mitchell Joachim, referido no início deste artigo. Aqui, os arquitetos trabalham com engenheiros e biólogos para desenvolverem soluções urbanas visionárias, que contemplam árvores a dar origem a casas, bancos feitos de esporos de fungos, e paredes feitas de ossos criados num laboratório. Joachim quer juntar a tecnologia e a biologia. Ele vislumbra cidades, pessoas e a natureza em perfeita harmonia entre si.

Um edifício de vários andares com um jardim de borboletas integrado na fachada está atualmente em desenvolvimento. A ideia ocorreu a Joachim após ouvir dizer que as borboletas-monarcas se estão a extinguir. "Perdemos muitos milhões de borboletas-monarca nos últimos anos, apesar de Nova Iorque ser a casa delas. A cidade tornou-se inimiga delas, pelo que lhes queremos proporcionar o seu próprio biótopo em Manhattan." <



Iris Mydlach mudou-se de Hamburgo para uma zona rural há dois anos. Sente a falta da cidade, e a arquitetura verde seria a sorte grande que a faria voltar à vida urbana.

> O antigo designer-chefe, ao volante do Classe E "Coupé", conduziu-nos até ao seu restaurante italiano preferido em Sindelfingen.

Qual era o aspeto do futuro no passado, Sr. Sacco?

Como responsável de Design, e mais tarde como Designer-chefe da Mercedes-Benz, ele moldou a marca entre 1975 e 1999: Bruno...Sacco é considerado um dos mais importantes designers de automóveis do século 20. Visitámo-lo na sua casa em Sindelfingen e embarcámos juntos numa viagem no tempo

Entrevista por JÖRG HEUER Fotos por CONSTANTIN MIRBACH



O lendário designer de automóveis, de 86 anos, chegou ao nosso encontro elegantemente vestido e pronto para seguir viagem. Hoje apetece-lhe conduzir o seu novo Classe E "Coupé", que exhibe uma cor que combina na perfeição com o seu chapéu e o seu fato. O segundo automóvel estacionado na sua garagem, retirado oficialmente da estrada durante o inverno, é um clássico do período em que Bruno Sacco passou a definir o design da Mercedes-Benz. Trata-se de um Sacco Coupé: um 560 SEC (C 126) construído em 1989, com pintura em azul-escuro. "Em muitos casos, considero que o Coupé é o paradigma da série", explicou o designer, acrescentando: "A arte da omissão. Para mim, essa é a essência de um design bem-sucedido."

O seu primeiro sucesso ocorreu em 1979, com a segunda geração do Classe S (W 126), com um design equilibrado, dinâmico e descomplicado, que estabeleceu o estilo do designer italo-germânico na Mercedes-Benz. Sacco substituiu a opulência dos cromados por leveza e eficiência aerodinâmica, criando assim um novo ideal de beleza automóvel e definindo o rumo que a marca viria a seguir no futuro. Falámos com ele sobre a forma como conseguiu moldar não só a Mercedes-Benz, mas toda uma era da história automóvel.

A roupa que está a usar, os seus automóveis – tudo azul. É óbvio qual é a sua cor preferida...

Gosto da cor azul porque passei a minha infância e muitas férias desde então em Itália, e o azul representa o céu, abertura de espírito e clima magnífico.

Começou na Mercedes-Benz em 1958 e ficou durante 41 anos. Como Responsável de Design a partir de 1975 e, mais tarde, como Designer-chefe, era responsável pela imagem da marca e moldou toda uma geração de construção automóvel. Da sua perspetiva atual, como resume uma carreira como a sua?

Construímos alguns automóveis muito eficazes. Sim, penso que posso dizê-lo.

Automóveis eficazes?

Não tenho inclinação para linguagem elaborada. Quando me refiro a automóveis eficazes, estou a falar de veículos bem-sucedidos e coerentes. Pela mesma lógica, naturalmente, também existem automóveis que não são eficazes: a linha não funciona, a traseira é demasiado elevada, a dianteira não possui qualquer personalidade... um automóvel tem de ter um rosto bonito. Creio que o meu C 126 tem um dos rostos mais belos de sempre.

Voltemos a meados da década de 1970. Como imaginava o futuro na altura?

O C 111-III é a primeira imagem que me ocorre. Foi o primeiro veículo pelo qual fui responsável no que respeita ao design, e só construímos dois. Eu e a minha equipa tínhamos imensa liberdade, mas tratava-se de um grande desafio. Eu penso que fomos muito bem-sucedidos, visto que encarámos o C 111-III como uma oportunidade para apresentar uma nova estilística. Para mim, pessoalmente, esse automóvel representa um importante marco como objeto de design de topo. Permitiu-nos mostrar aquilo de que éramos capazes. Continuo a pensar que o C 111-III parece ter vindo do futuro.

É verdade que muitos dos elementos de design presentes no C 111-III foram integrados em veículos de produção em série da Mercedes-Benz, ou inclusivamente adotados pela concorrência?

Sim, é verdade. Com as suas linhas vincadamente aerodinâmicas, o automóvel incluiu elementos de design que foram integrados subsequentemente nos modelos da Mercedes-Benz até ao final da década de 1980.

No início de 1975, tornou-se o sucessor de Friedrich Geiger, cuja obra-prima foi o lendário 300 SL (W 198). Qual foi a sensação de seguir as pisadas de Geiger?

Para ser completamente honesto, para mim foi normal. Era algo que ambicionava e fiquei satisfeito. De alguma forma, era a minha vez. Quando assumi esse cargo, um dos projetos que estávamos a desenvolver era o novo Classe S, a série 126. Sabia que o modelo teria de

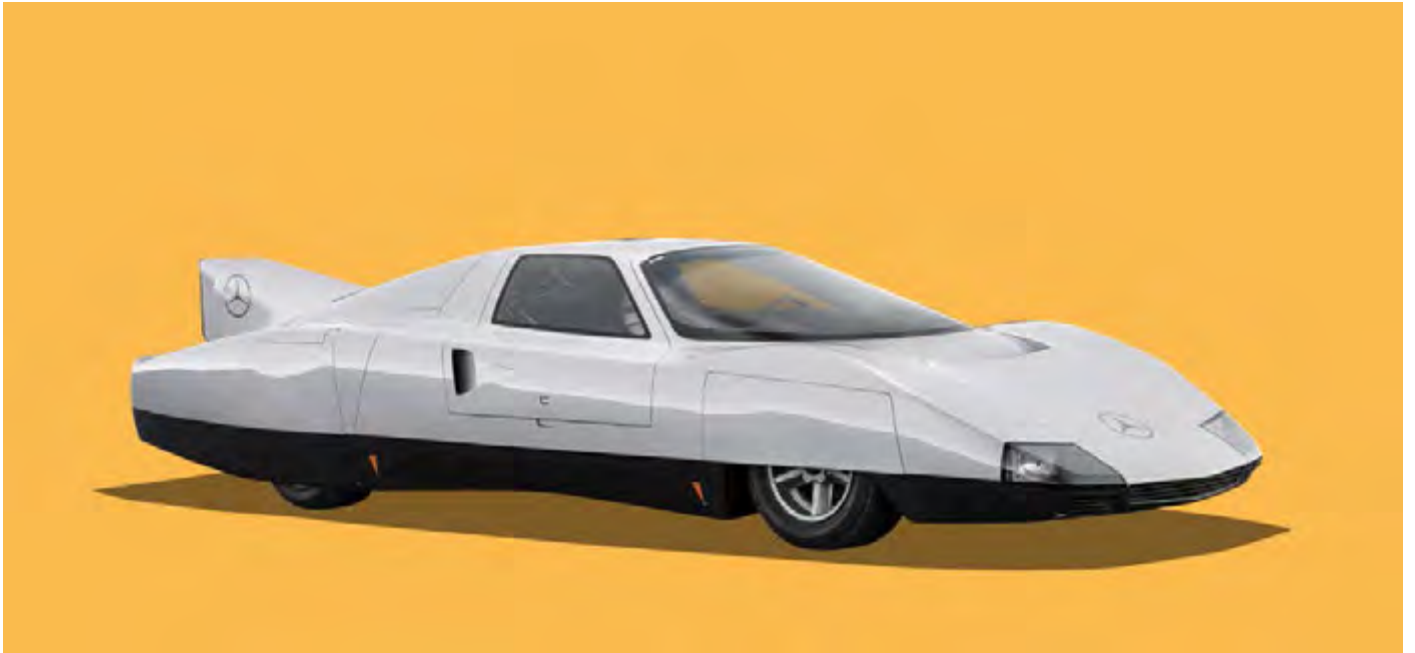
"Construímos alguns automóveis muito eficazes. Sim, penso que posso dizê-lo"

superar as mais altas expectativas, tanto as dos nossos clientes como as do meu empregador. Essa foi sempre a minha motivação. E o resultado foi bom durante cerca de uma década, até o tempo passar e chegar a hora de apresentar um novo Classe S. O W 126 já estava alinhado com a minha visão do futuro na altura. Tivemos de ter em consideração novos aspetos relacionados com o ambiente e a segurança, e conquistar a distinção da intemporalidade: um automóvel eficaz deve ser apreciado na sua era e também como automóvel clássico. A carroçaria do W 126 era mais leve, mantinha melhor a sua forma e era mais aerodinâmica. Desenhámos novos aventais para a dianteira e para a traseira, por exemplo, e pela primeira vez implementámos limpa para-brisas que permaneciam ocultos >

Bruno Sacco

trabalhou para a Mercedes-Benz de 1958 a 1999. Moldou a imagem duradoura da marca a partir de 1975. Nasceu em Itália e é considerado um dos designers mais importantes da história automóvel. Entre outros veículos, foi responsável pelo automóvel recorde C 111-III, pelos veículos Classe S nas séries W 126, W 140 e W 220, pelo "Baby-Benz" (W 201) e pelo belíssimo e intemporal Roadster série 129. O designer, de 86 anos, é membro do European Automotive Hall of Fame e do Automotive Hall of Fame, em Dearborn, nos EUA, e possui um doutoramento honoris causa concedido pela Universidade de Udine.





C 111-III

Um automóvel recordista, com aerodinâmica otimizada: o primeiro Mercedes-Benz cujo design foi da responsabilidade de Sacco. Sob a sua direção, o departamento de design começou este trabalho no início de 1977, e o C 111-III quebrou nove

novos recordes de longa distância um ano mais tarde. Isto foi possível, acima de tudo, graças às rodas cobertas com piso reduzido, à dianteira em cunha com faróis embutidos e à traseira longa e afunilada com aerofólio integrado. Icônico!



C 126

O primeiro verdadeiro "Automóvel Sacco": a segunda geração do Classe S chegou ao mercado em 1979, na versão berlina e Coupé. A série 126 foi o primeiro Mercedes-Benz projetado para uma construção ultraleve, dando prioridade à

aerodinâmica e à sustentabilidade. O seu design equilibrado e eficiente proporcionou a base para otimizar a engenharia estrutural e o dinamismo. Os famosos painéis Sacco representaram uma redução na quantidade de cromados.



R 129

Intemporal: este Roadster, apresentado pela primeira vez em 1989 como sucessor do R/C 107, pelo design e pelas sensações que transmitia, parecia saltar várias séries de modelos e é considerado um dos mais belos modelos da Mercedes-Benz.

A obra-prima de Sacco foi o primeiro Roadster com um arco de segurança automático. O formato dinâmico da dianteira em cunha e a traseira elevada são elementos marcantes do design. Foi desenhado com uma aerodinâmica otimizada.



SLK

Um automóvel que nos eleva o espírito: "Quando olho para o SLK, lançado no mercado em 1996, não consigo parar de sorrir", afirma Bruno Sacco. Durante a fase de desenvolvimento, ele assegurou um automóvel de comparação em Itália, com

dimensões semelhantes às do pequeno Roadster, e utilizou-o para test drives. Portanto, durante algum tempo, o SLK (R 170) terá sido o "preferido" de Sacco: "É também o automóvel ideal para jovens que se queiram divertir."

"Saltámos uma era com o R 129. A forma e a dinâmica são quase perfeitas na sua sintonia"

sob o capot quando não eram utilizados; e utilizámos também os "painéis Sacco", coberturas laterais em plástico, algo inédito até então. E reconheci que ser responsável pelo design em vez de ser eu próprio a fazer o design eram coisas totalmente diferentes. Isso colocou-me no papel de supervisor.

A série 126 foi um sucesso tão grande para si que continua a conduzir um C 126 atualmente...

É verdade. Embora o meu Classe S Coupé já tenha uns bons 30 anos de idade, continuo a considerá-lo o automóvel de turismo ideal. O meu mecânico assegurou-me que podia conduzi-lo agora mesmo, sem paragens, daqui até Palermo, na Sicília.

Teve de fazer algumas cedências?

Fazia parte, e seguramente continua a fazer. Geralmente não era um problema para mim. Em última análise, estávamos todos a trabalhar para o mesmo. Mas houve uma situação que me aborreceu: o W 140, que foi lançado em 1991 como sucessor do W 126. Na altura o novo Classe S foi alvo de muitas críticas, não injustamente. Tínhamos de cumprir determinados requisitos espaciais, dado que foi desenvolvido numa altura em que nada era grande o suficiente para o nosso departamento de vendas. Na minha opinião, esse Classe S era demasiado alto. Felizmente, o automóvel era muito purista no que respeita às suas superfícies e detalhes, e portanto vendeu muito bem fora da Alemanha.

Os seus conceitos inovadores definiram tendências. Tinha uma filosofia de design ?

Eu não queria que os modelos novos fossem com que os antecessores parecessem antigos. Mas o mais importante era que os clientes tinham de gostar. A minha máxima era que um Mercedes tinha de parecer um Mercedes. Os novos desenvolvimentos nunca deveriam romper com a tradição ou perder essa identidade. Sempre acreditei que o desenvolvimento de modelos tinha de ser abordado de forma harmoniosa.

Falemos sobre o R 129. O sucessor do R/C 107 não parece ser o irmão mais velho do anterior SL; contudo, é considerado um dos mais belos modelos da Mercedes-Benz e a sua obra-prima.

Talvez o modelo anterior, com muitos elementos cromados, simplesmente tenha permanecido no mercado alguns anos a mais. A verdade é que foi comercializado de 1971 a 1989, quase duas décadas. Saltámos uma era com o R 129. A forma e a dinâmica são quase perfeitas na sua sintonia.

Quais foram os seus maiores desafios?

Terão sido, provavelmente, as duas séries de modelos que abriram segmentos totalmente novos para nós: o 190 E, também conhecido como "Baby-Benz", lançado em 1982. O seu design adotou muitos elementos de estilo do C 111-III, como as arestas e linhas precisas que percorrem a carroçaria, paralelas às linhas da silhueta. Na minha opinião, a traseira do W 201 é uma das mais belas de sempre. E depois, naturalmente, posso referir também o desenvolvimento do Classe A, o primeiro Mercedes-Benz, ao longo da minha carreira, com tração dianteira. Isto aliado ao facto de estarmos pela primeira vez a projetar um automóvel sem traseira e com uma dianteira pouco pronunciada. Não foi tarefa fácil. Quando desenhamos o Classe A, já estávamos a pensar em tipos de condução alternativos. Entre outras considerações, o piso duplo foi introduzido, o que também permitiu melhor proteção em impactos laterais. Não é o meu automóvel preferido, mas continuo a reconhecer o valor da sua forma e do seu conceito. Além do mais, o Classe A foi alvo de um desenvolvimento magnífico ao longo dos anos.

O que significa para si conduzir um automóvel?

Liberdade absoluta.

Qual o próximo sonho que pretende realizar?

Quando era mais novo viajava frequentemente de comboio com os meus pais, e entrava sempre na cabina do maquinista. Adoraria ver a clássica locomotiva a vapor americana Big Boy em ação novamente. Este colosso puxou composições com muitos metros de extensão sobre as montanhas do Wyoming e do Utah. Há algumas décadas, o modelo foi gradualmente retirado de serviço, mas agora parece que uma destas fantásticas locomotivas vai ser reativada para puxar comboios fretados. Gostava muito de a ver a funcionar. <

Jörg Heuer é o chefe de redação da revista Mercedes-Benz Classic. Ele passou três dias encantadores com Bruno Sacco no sul da Alemanha. O seu trabalho será publicado na próxima edição da revista Mercedes-Benz Classic, a 15 de maio, edição 01/2020.

HISTÓRIAS

Também poderá conhecer muitos dos modelos fascinantes criados ao longo de mais de 130 anos de história automóvel no museu da Mercedes-Benz, em Fellbach, Estugarda. mercedes-benz.com



QUIKSILVER





Assistentes inteligentes

Nos modelos Mercedes-Benz mais recentes, os sistemas de assistência e apoio são incluídos de série. Com a ajuda de radares, câmaras e sensores ultrassônicos, os veículos podem ser mais seguros do que nunca. Também são um precursor para a condução autónoma

Texto por HENDRIK LAKEBERG Ilustrações por ROCKET & WINK



Esta função já está a ser incorporada em muitos dos novos modelos Mercedes-Benz, mas ainda não é tão conhecida como poderia – e deveria – ser. Manobrar o automóvel em lugares de estacionamento apertados é uma das tarefas mais aborrecidas que temos de executar. Mas os condutores de todos os veículos Mercedes-Benz equipados com a Assistência de Estacionamento Ativa Parktronic recebem apoio ao estacionar. A tecnologia é extraordinária, de duas formas: em primeiro lugar, torna a nossa condução diária significativamente mais fácil; em segundo, tal como muitos outros sistemas de assistência, trata-se de um precursor para a condução totalmente autónoma.

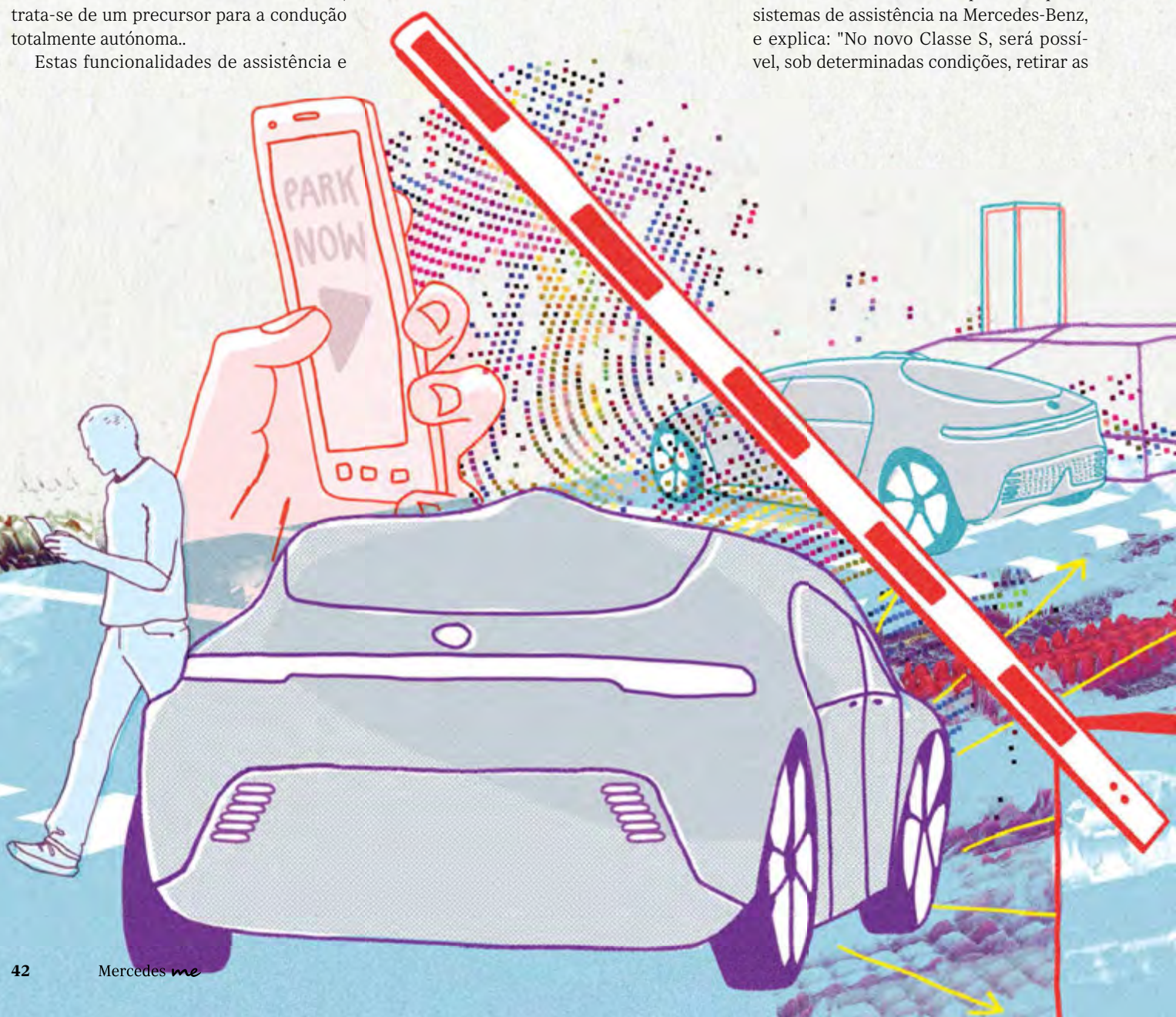
Estas funcionalidades de assistência e

apoio da Mercedes incluem Assistência de Limite de Velocidade Ativa, Assistência de Paragem de Emergência Ativa, Assistência de Travagem Ativa com função de cruzamento de tráfego, e Assistência em Manobras Evasivas, para referir apenas algumas. Na maioria dos casos, naturalmente, as suas funções são extremamente importantes: para além de apoiarem o condutor, também melhoram a segurança dos passageiros.

Este desenvolvimento está a ser implementado de forma cada vez mais sistemática, até chegar a um ponto em que a condução automatizada poderá vir a permitir que

decidamos se queremos ser nós a conduzir ou se deixamos que o veículo assuma o controlo. Ainda há um longo caminho a percorrer até atingirmos este nível⁵ da condução automatizada, contudo, algumas áreas do nível³ (para uma explicação, consulte a página³⁵) estão quase prontas para utilização no quotidiano. O Dr. Dieter Zetsche, anterior CEO, anunciou em maio de 2019: "O novo Classe S vai levar-nos até ao próximo nível. No nível³, o automóvel terá a capacidade, sob determinadas circunstâncias, de viajar de forma autónoma durante longos trajetos na autoestrada."

O Dr. Martin Hart é responsável pelos sistemas de assistência na Mercedes-Benz, e explica: "No novo Classe S, será possível, sob determinadas condições, retirar as



"No novo Classe S, será possível, sob determinadas condições, retirar as mãos do volante na autoestrada enquanto o automóvel assegura a condução de forma autónoma"

Dr. Martin Hart, responsável pelos Sistemas de assistência e pela Segurança ativa

mãos do volante na autoestrada enquanto o automóvel assegura a condução de forma autónoma." Uma das vantagens prometidas pela condução automatizada é que proporcionará ao condutor o tempo que este perde porque não tem a possibilidade de desviar a atenção do trânsito. Por conseguinte, em algumas situações esta tecnologia será particularmente vantajosa – por exemplo, em viagens longas na autoestrada. E esta promessa já começa a

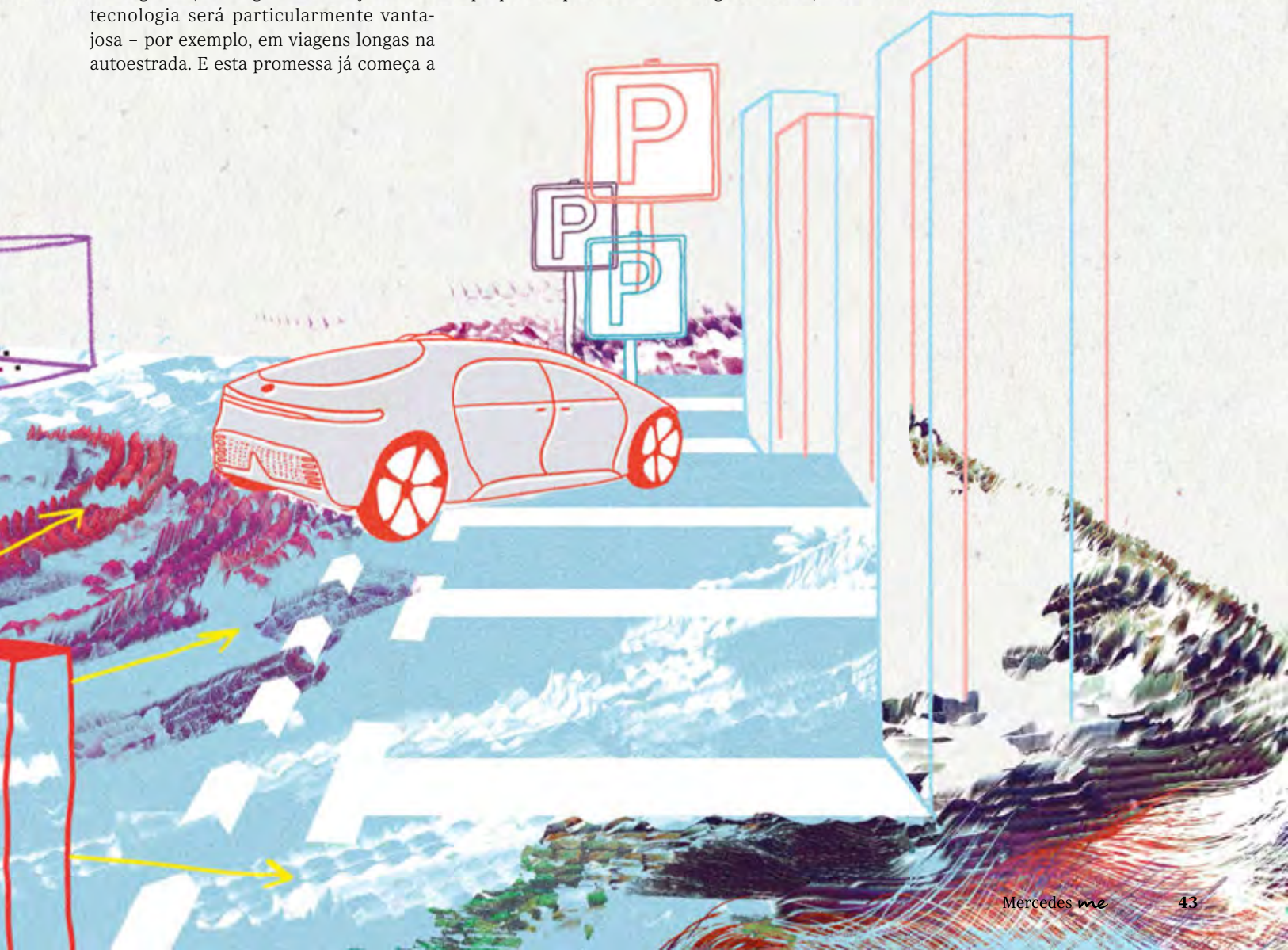
ser cumprida. Para a Mercedes-Benz AG, este é um grande passo, precisamente porque é uma demonstração da confiança que a empresa coloca nesta tecnologia.

Radares e muito mais

O caminho para estes desenvolvimentos foi preparado por várias tecnologias básicas,

as quais proporcionam toda a informação relevante. Sensores ultrassónicos e radares analisam continuamente a área. Estes são apoiados por câmaras que usam algoritmos não só para mapear o ambiente de condução, mas também para interpretar as imagens. Os mapas HD em direto proporcionam a localização precisa do veículo dentro do espaço envolvente, com atualizações em tempo real através de ligação à nuvem.

Há uma tarefa que todas as tecnologias têm em comum: criar uma imagem do ambiente de condução tão precisa e completa quanto possível. No trânsito, é crucial que o veículo possa reagir em segundos, ou até milissegundos. Para isso, é essencial combinar e processar toda a informação >



recebida a um ritmo vertiginoso.

"A fusão de sensores é o cerne da detecção do espaço envolvente", explica Michael Maile, responsável pela Fusão de Sensores no departamento de Investigação e Desenvolvimento da Mercedes-Benz na América do Norte, localizado em Silicon Valley. "É esta fusão que combina todos os dados. O objetivo é criar uma imagem do espaço envolvente tão precisa quanto possível."

Trata-se de um grande desafio no tráfego intenso que encontramos nas cidades, uma vez que é necessário identificar e distinguir os inúmeros obstáculos nas ruas. Crianças no passeio, peões adultos, corredores, ciclistas e motociclistas, carrinhas de

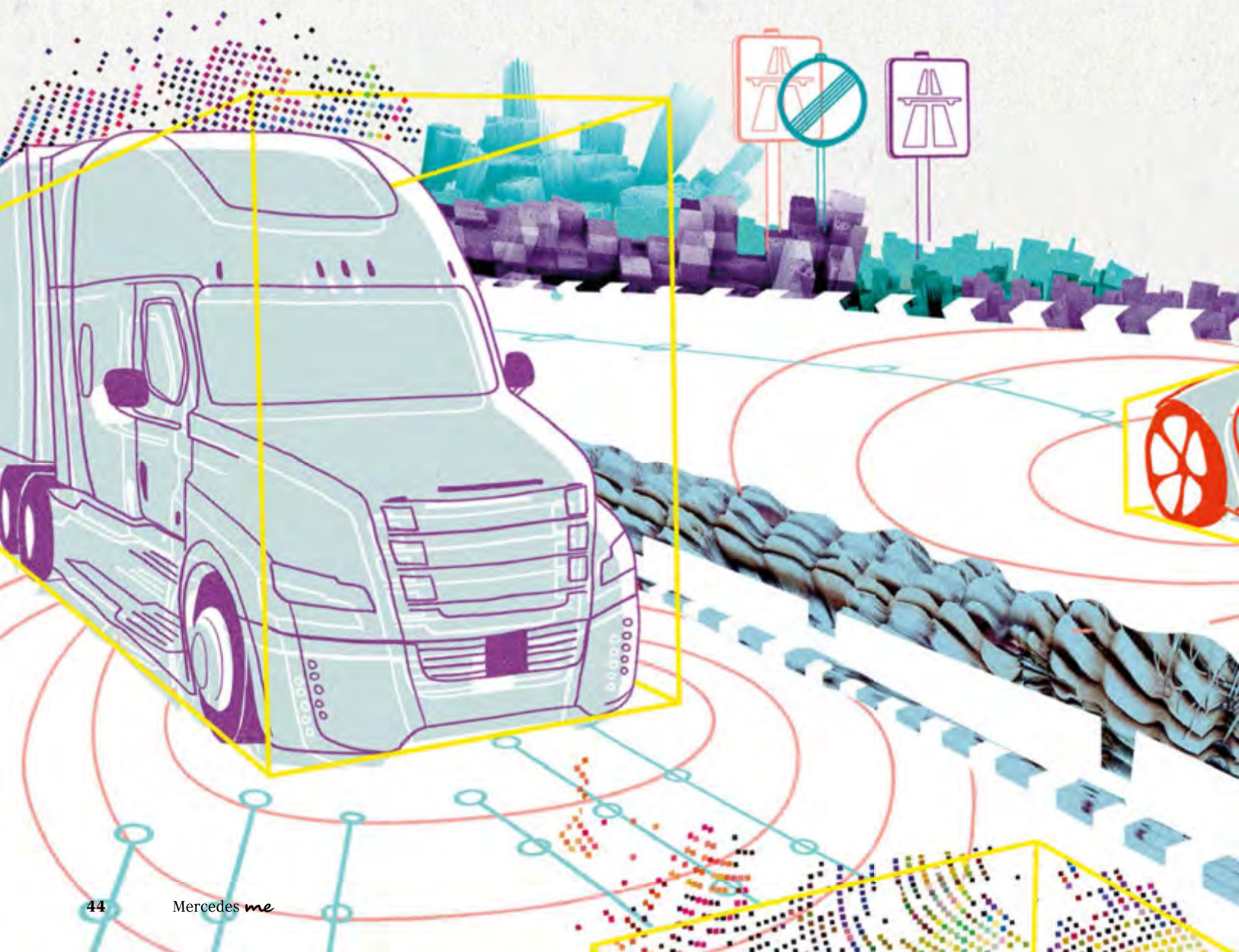
"O objetivo é criar uma imagem do espaço envolvente tão precisa quanto possível"

Michael Maile, responsável pela Fusão de Sensores, departamento de Investigação e Desenvolvimento da Mercedes-Benz, América do Norte

entregas estacionadas e automóveis em movimento, todos possuem perfis de movimento únicos. Os engenheiros e programadores da Mercedes-Benz estão a desenvolver algoritmos para permitir que o veículo os identifique, avaliando e prevendo o seu comportamento. A longo prazo, as capacidades de perceção do automóvel têm de ser tão boas quanto as de qualquer condutor.

Desaio complexo

Até mesmo os processos mais simples que nós, humanos, consideramos óbvios, têm de ser ensinados a um computador, e a forma exata de levar a cabo esta operação pode ser complicada. Assim, o centro da cidade é um desafio particularmente complexo, tal como referimos na primeira parte da série (Mercedesme, edição 4/2019). Estradas



rápidas com tráfego mais regular e 3uído, como autoestradas, são mais simples e mais fáceis de gerir por parte da tecnologia.

No setor dos veículos comerciais, a Daimler Truck AG já disponibiliza sistemas de condução parcialmente automatizada nos seus três mercados mais importantes, nos modelos Mercedes-Benz Actros, no Freightliner Cascadia e no Fuso Super Great. O passo lógico seguinte é a condução totalmente automatizada, em conformidade com o nível 4 da SAE. Para começar, a Daimler Truck AG está focada na utilização do sistema em percursos definidos em algumas das autoestradas americanas, entre terminais logísticos. O derradeiro objetivo é fabricar esta tecnologia em série dentro da próxima década. Camiões totalmente automatizados podem ajudar a satisfazer a procura crescente por transporte com

melhores níveis de eficiência e produtividade, e podem ajudar a aumentar a segurança para todos nas estradas.

Outra vantagem prática é o inovador sistema de estacionamento automático (Automated Valet Parking - AVP), desenvolvido pela Mercedes-Benz em colaboração com a Bosch. O protótipo pode ser testado atualmente no museu da Mercedes-Benz. "Basta deixar o veículo na área da receção e depois voltar para ir buscá-lo", explicou o Dr. Martin Hart. "O veículo faz tudo o resto."

Para além de diminuir o stress dos condutores, esta solução também poupa algo que nunca temos em demasia: tempo. <



Para informações sobre os sistemas de assistência da Mercedes-Benz, leia o código QR.
mbmag.me/assistancesystems

EM FOCO: NÍVEIS 3 E 4 DA CONDUÇÃO AUTÓNOMA

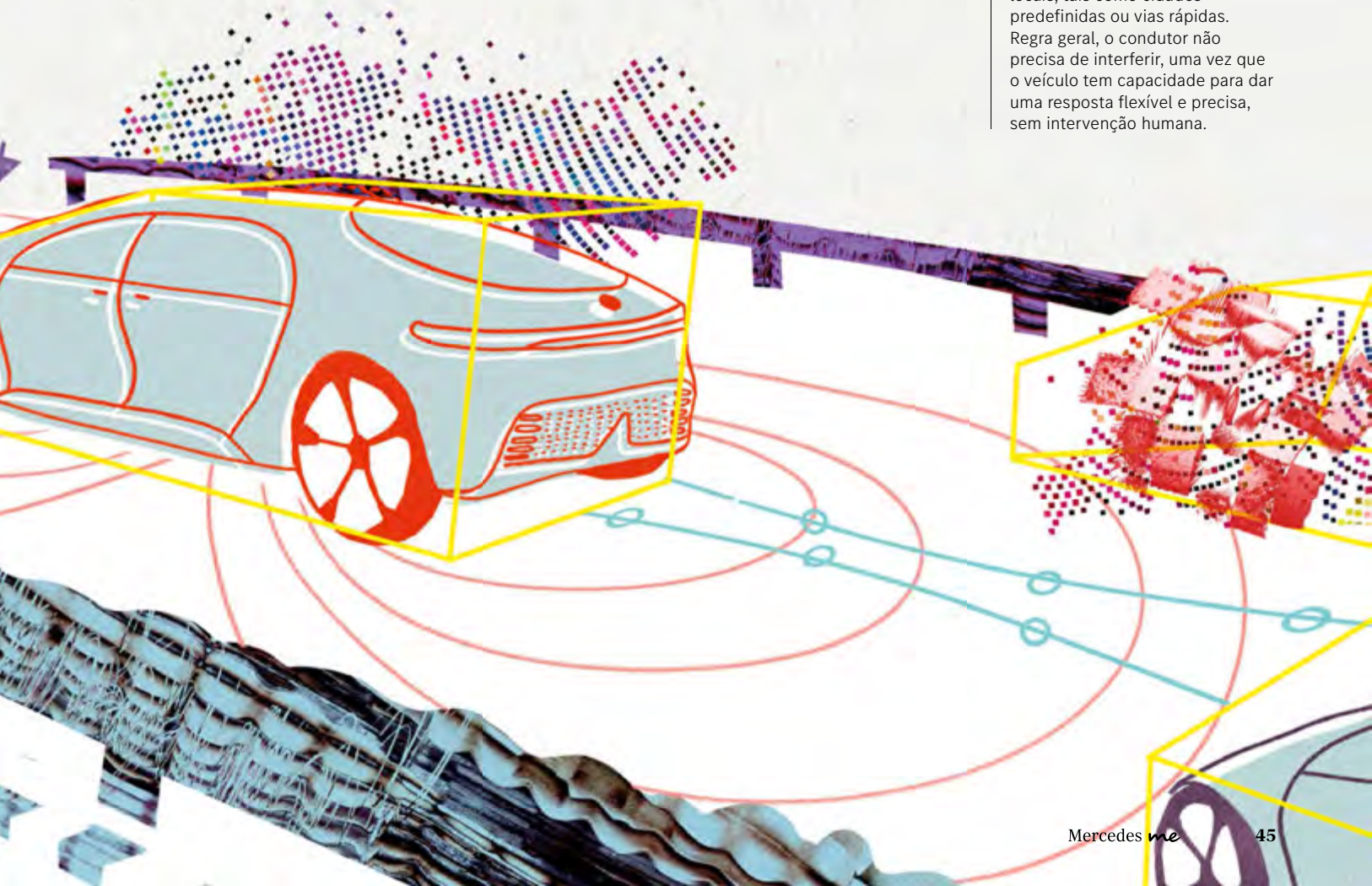
Os níveis de condução autónoma variam entre 0 e 5 e foram definidos pela Sociedade dos Engenheiros de Automóveis (SAE). O nível 5 designa um veículo sem condutor. Atualmente, a Mercedes-Benz está focada nos níveis 3 e 4.

Nível 3

O sistema de assistência tem capacidade para interpretar o espaço envolvente, utilizando câmaras e sensores, e para conduzir de forma independente em determinadas situações. Isto é possível com o novo Classe S.

Nível 4

O veículo tem capacidade para gerir todas as situações de condução de forma independente, mas apenas em determinados locais, tais como cidades predefinidas ou vias rápidas. Regra geral, o condutor não precisa de interferir, uma vez que o veículo tem capacidade para dar uma resposta flexível e precisa, sem intervenção humana.



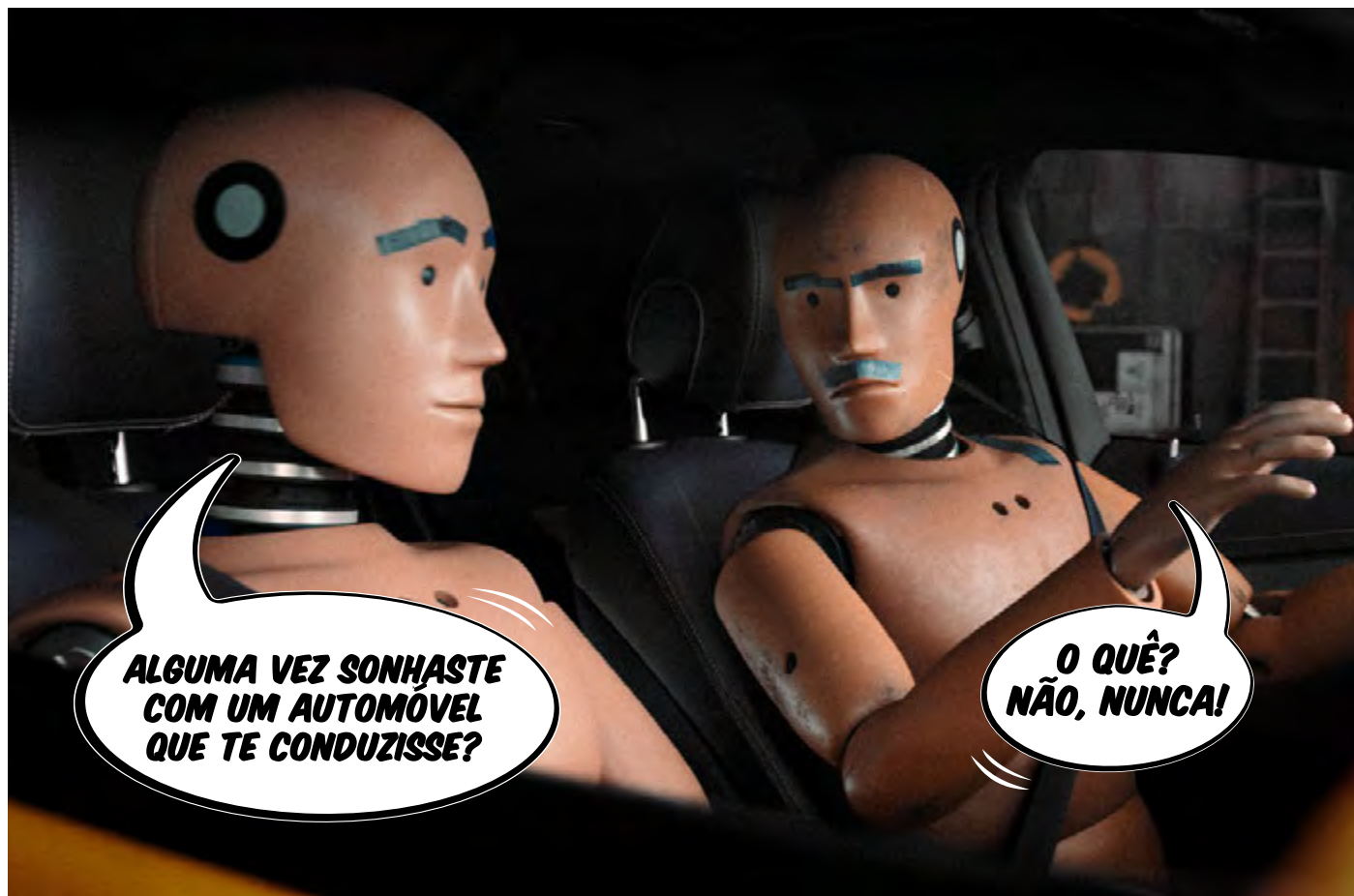
**QUEM ÉS TU,
AFINAL?**

A yellow car is positioned on the left side of the frame, partially visible. Above it, a large, white, stylized speech bubble contains the text "OLÁ EU SOU O TIPO NOVO!". The background is a dark, industrial setting with a grid of bright, square lights hanging from the ceiling.

**OLÁ EU SOU
O TIPO NOVO!**

Podemos ser bonecos... mas os testes de colisão são uma prioridade máxima. A Mercedes-Benz tem realizado os mesmos desde há 60 anos, para desenvolver tecnologias que garantam segurança para todos os que andam na estrada. A nova série humorística "Crash Tales" (Contos de Colisão) retrata o trabalho diário de dois manequins de teste. Uma comédia? É isso mesmo!

Texto por RÜDIGER BARTH Fotos por MERCEDES-BENZ AG



Um EQC encontra-se discretamente num centro de testes de colisão. Em breve, irá colidir contra uma barreira. O cenário está criado sob uma luz ofuscante, enquanto as câmaras de alta resolução se preparam para captar cada milissegundo do impacto. Esta colisão calculada é uma de entre as cerca de mil que a Mercedes-Benz realiza todos os anos no centro de colisões, em Sindelýngen, tendo por objetivo o desenvolvimento e a segurança.

Mas o que é que estamos a ouvir? Vozes provenientes do interior do automóvel? Duas personagens estão sentadas no veículo, a conversar. Dois manequins de teste tagarelas. Estamos a ver um episódio da websérie "Crash Tales".

Uma série humorística feita num centro de testes de colisão... a sério? A sério. Ninguém

quer sofrer um acidente. Quem realiza testes de colisão planeia-os metodicamente e usa os resultados para criar novas ideias sobre como minimizar os efeitos dos acidentes com automóveis. A tarefa essencial é a melhor proteção possível para todos os envolvidos, redirecionando ou atenuando a força do impacto.

A Mercedes-Benz acrescenta leveza ao assunto com "Crash Tales", a primeira série humorística original da marca, destacando as experiências de dois manequins de teste que se chamam Fred e Tommy.

Somos bonecos

Os animais que falam, desde há muito tempo que aparecem no grande ecrã. Mas como seria ver manequins ganharem vida, e explorar os

^

Tommy e Fred

Uma conversa típica destes dois manequins: à esquerda, o tipo novo, inteligência artificial pura e entusiasmo pela inovação; à direita, o conservador resmungão.

EQC 400 4MATIC:
Consumo energético combinado (kWh/100 km): 20,8-19,7;
Emissões de CO₂ combinadas (g/km): 0

seus pensamentos e sentimentos? E se, sem que os técnicos notassem, eles conversassem antes de cada colisão sobre algo importante para eles? Condução autônoma, por exemplo. Ou sobre o "Hey Mercedes", o intuitivo controlo por voz. Tal como nós, estes manequins têm esperanças e receios. Fred é um experiente veterano que se lembra dos tempos anteriores ao airbag e sempre adorou a tradição da Mercedes. Tommy, por outro lado, é um robô com IA, um novato que se entusiasma com a próxima inovação.

Há sessenta anos, em setembro de 1959, a Mercedes-Benz tornou-se no primeiro fabricante de automóveis a fazer colidir um veículo – um Mercedes W 111 "Fintail" – contra uma barreira fixa, tendo por objetivo testes de funcionamento. As portas do lado do condutor foram removidas para que o que aconteceu no acidente pudesse ser melhor observado. Ao volante, um manequim. Os manequins ocuparam o banco do passageiro há cerca de 50 anos, tendo umas dimensões e um peso que pretendiam replicar humanos de diferentes tamanhos. O manequim moderno está coberto com cerca de 200 sensores que conseguem medir, com precisão, a força e o efeito que o impacto tem em zonas específicas do corpo, como a cabeça, o pescoço, o peito, a pélvis e as pernas.

Paixão dos criadores

Os automóveis são hoje mais seguros do que nunca. As simulações em computador são parte integrante dessa segurança, mas a complexidade do teste de colisão não permitiu ainda a substituição do procedimento. Os testes são atualmente realizados no Centro Tecnológico para a Segurança de Veículos, que abriu em 2016.

A tecnologia permite novas abordagens. O veículo experimental de segurança (ou ESF, do alemão "Experimental-Sicherheits-Fahrzeug") introduziu inovações revolucionárias no ano passado, como os painéis LED à frente e atrás, que apresentam avisos e informações aos outros condutores. Ou os pedais retráteis e um volante que são ocultados no modo de condução autônoma.

"A Mercedes-Benz está acima de todas as outras marcas de automóveis quando se trata de segurança, perfeição e responsabilidade", afirma Natanael Sijanta, diretor de Comunicações Globais de Marketing na Mercedes-Benz Cars. "Os nossos colegas da segurança de veículos trabalham meticulosamente e com paixão. A série 'Crash Tales' dá aos nossos clientes uma >

A marca pioneira em segurança

Inúmeras inovações que tornaram os automóveis mais seguros foram criadas pelos engenheiros da Mercedes-Benz, como por exemplo, as zonas de deformação, que foram incluídas no W 111 Fintail de 1959. O Centro Tecnológico para a Segurança de Veículos, em Sindelfingen, abriu em 2016. Dê uma espreitadela estimulante aos seus corredores sagrados: mbmag.me/safety



< A primeira colisão sistemática de veículo a nível mundial: em setembro de 1959, a Mercedes fez colidir um "Fintail" contra uma barreira fixa.



< Um manequim após um acidente simulado: a cabeça embateu contra o para-brisas. Como é que as pessoas se podem proteger contra isso?



< Os primeiros airbags para produção em série! A Mercedes integrou a almofada protetora no lado do condutor dos veículos de série em 1981, e em 1988, ocorreu o mesmo no lado do passageiro.



< Cerca de 120 manequins a aguardar a sua vez em Sindelfingen. Muitos requisitos para os testes de colisão foram coligidos. A Mercedes-Benz também realiza os seus próprios testes adicionais.



<
A produção de uma série humorística: a construção do elaborado cenário, filmagem, os atores anglófonos que representam Tommy (esquerda) e Fred (direita)

sensação divertida de como damos vida a esta paixão pela segurança."

Os manequins falam inglês, visto que as séries do YouTube são concebidas para uma audiência global. Os seis episódios são curtos, consistindo numa breve conversa, na colisão e na piada. Dois atores representam os manequins, sendo os seus gestos capturados num computador e utilizados para criar a animação.

É claro que o Fred é um cabeça-dura. Ele anseia pelos velhos tempos, quando o cinto de segurança não era obrigatório. Mas trabalha para a Mercedes-Benz, a marca pioneira em segurança, onde os engenheiros trabalham incansavelmente para tornar os automóveis mais seguros. Sim, o seu colega é um chato, cheio de energia e vigor, um sabichão.

O tipo novo aprende depressa graças à inteligência artiçial, mas ainda não aprendeu na prática o que signiçca ser um manequim. Aynal, não é fácil interiorizar os fundamentos da vida real, ou entender a vida real sentado ao lado do resmungão e rabugento Fred.

Mais cedo ou mais tarde, os dois aprenderão inevitavelmente a conviver no decorrer da série, visto que a tradição e a inovação não se excluem mutuamente. Pelo contrário, inspiram-se uma à outra. E irão continuar a fazê-lo, colocando sempre a segurança em primeiro lugar. <

Rüdiger Barth também trabalha na divisão de argumentistas da Looping Studios, que concebeu e filmou a série. Ele espera que os heróis de "Crash Tales" tenham muitas mais aventuras extraordinárias.



Veja o primeiro dos seis webisódios:
mbmag.me/crashtales

SEA-DOO



SPARK SUP 90

**A DIVERSÃO
VEM DE FAMÍLIA**



WAKE PRO 230



RXP X 300



RXT X 300



GTX LIMITED 300

MILFA

Milfa - Importação e exportação Lda. Matosinhos

www.milfa.pt

A

Modelo
Classe A 250e

Consumo de
combustível
ponderado
(l/100 km):

→ **1,4-1,1**

Consumo elétrico
ponderado
(kWh/100 km):

→ **20,4-23,4**

Emissões de CO₂
ponderadas (g/km):

→ **31-24**
(valores WLTP)

>
Curiosa e atenta:
Margaux Hammer,
fundadora do
Curiosity Club

<
Alvorada: o Classe A com
sistema híbrido plug-in

A alegria da curiosidade

Há cinco anos, Margaux Hammer fundou uma rede para mulheres no mundo do trabalho. Ela liga profissionais de várias indústrias e contextos, de Paris a Bombaim. Juntámo-nos a Margaux numa viagem num Classe A 250e (híbrido plug-in) pela sua cidade natal, Paris.

Texto por HENDRIK LAKEBERG Fotos por STEPHANIE FÜSSENICH



< Saudação ao sol:
Margaux Hammer
no seu espaço de
coworking em Paris

Margaux Hammer segura uma caneca de café e deixa o olhar perder-se no horizonte enquanto o sol nasce lentamente sobre Paris. Está de pé junto à janela no último andar de um edifício de coworking na Place de Clichy. Daqui consegue ver a Basílica do Sacré-Cœur a brilhar no topo de uma colina, enquanto a cidade, mais abaixo, recebe os primeiros raios de luz da alvorada.

O momento é particularmente tocante para Hammer, uma vez que ela não vem até cá acima todos os dias para ver Paris acordar. "Não tenho uma rotina definida. Todos os dias são diferentes", afirmou. Sentou-se junto de uma das mesas que compõem o mobiliário moderno que equipa a área comum do espaço de coworking, que ocupa o piso inteiro, abriu o portátil, começou a responder a e-mails e fez uma chamada rápida.

A tranquilidade encantadora da manhã adequa-se à

fundadora do Curiosity Club, uma comunidade que reúne 5000 mulheres de todo o mundo. Para Hammer, a alegria e muitas outras coisas resultam da curiosidade. Aínal de contas, foi inspirada pela sua própria curiosidade a criar o clube, em 2015. "O meu pai viajava muito em trabalho", referiu, "e de vez em quando eu e os meus irmãos íamos com ele. Isso estimulou a minha curiosidade pelo mundo."

Especiãmente, pelo mundo no estrangeiro, mas também pelo mundo no seu país, incluindo o seu círculo de amigas de longa data. "Conhecemo-nos todas desde a escola primária, e certifiãmo-nos sempre que nos mantínhamos em contacto, ainda que acabássemos a viver em sítios diferentes e seguissemos caminhos diferentes. Uma amiga é jornalista, outra é comediante, tenho também uma amiga que é médica e outra ainda que é talhante", explicou. Sempre que se juntavam

>
Paragem no
Centquatre-Paris, o
centro cultural no
19.º arrondissement



>
Refeições deliciosas:
o Grand Central
Restaurant, no
Centquatre-Paris



<
Frescura matinal:
Hammer
aquece o ambiente
no Classe A

falavam sobre família, relações, partilhavam as suas vidas privadas, mas raramente falavam de trabalho. E porquê? Hammer concluiu que poderiam aprender mais umas com as outras. O trabalho proporcionou a cada uma delas uma perspetiva completamente diferente no que respeita à vida quotidiana e ao mundo em geral, e aquelas que conseguiram fazer carreira a partir das suas paixões encontraram um maior sentido de propósito. Na altura Hammer acabara de concluir o curso de direito e estava curiosa para saber como as amigas tinham acabado a trabalhar nos respetivos campos.

Ela sugeriu que agitassem um pouco a rotina e que em futuras reuniões falassem à vez sobre os seus empregos, para que as restantes fizessem perguntas. "Originalmente, convidei as minhas amigas para virem a minha casa e disse-lhes que cada uma podia trazer uma amiga. Era importante para mim que estivessem

presentes apenas mulheres, mas cresceu a partir daí. Quando lhes falei sobre o que tinha em mente, estávamos num bar e uma mulher numa mesa ao lado ouviu a conversa e disse que era uma excelente ideia. E em seguida ajudou-me a encontrar um espaço maior."

Comunidade global

O evento ganhou ímpeto rapidamente e cresceu: o apartamento de Hammer serviu como espaço para eventos intimistas, que incluíam catering. A dimensão do evento expandiu-se rapidamente para lá do seu círculo de amigas; a segunda convidada a entrar pela porta foi a diretora de marketing da marca de luxo francesa Cartier.

A comunidade que nasceu em Paris ganhou dimensão internacional desde a primeira reunião, com sedes locais do Curiosity Club a surgirem em Lille, Londres, e, recentemente, em Bombaim. Em 2018, >



<
Uma nova forma de
viajar: o Classe A 250e
é um dos vários
modelos com sistema
híbrido plug-in da
Mercedes-Benz.

>
Atmosfera acolhe-
dora: as ostras são
as estrelas no
L'Huitrerie Régis.

>
O bar de ostras
é gerido por amigos
de Margaux Hammer.



<
A felicidade está
na variedade:
o menu inclui pratos
com outros bivalves.

Hammer abandonou a sua carreira jurídica para se dedicar exclusivamente à sua startup.

Aquilo que começou como um vislumbre de uma ideia tornou-se a sua *raison d'être*, algo que ela continua a cultivar sem perder de vista a sua derradeira essência, a curiosidade. Isto é evidente na lista de oradoras convidadas: em vez de passar o microfone a sumidades da tecnologia e a empreendedoras, como ditam as tendências, é mais provável que um evento do clube seja dirigido por exemplo, por uma oçial da marinha, ou inclusivamente por uma inspetora da polícia.

Um choque energético

Entre as convidadas mais recentes encontramos uma freira e uma especialista em conhaque de uma marca de luxo francesa. "É empolgante conhecer e aprender com pessoas que não conheceríamos normalmente", afirmou

Hammer. "Queremos inspirar, porque também somos inspiradas. Já perdi a conta às convidadas que nos disseram que estas noites lhes deram um choque energético."

A admissão exclusiva de mulheres por parte do Curiosity Club reforçou a sensação de comunidade. "Não temos nada contra os homens", referiu Hammer soltando uma gargalhada. "Mas também é muito agradável sermos só nós, as mulheres."

Por esta altura o sol já vai alto e brilha radiante no céu de Paris. Estamos a percorrer o 19.º *arrondissement* no novo Classe A 250e com sistema plug-in híbrido. O Classe A alia o dinamismo e a eficiência de um motor elétrico com a longa autonomia de um motor a combustão. Foi praticamente criado para exploradores.

Chegamos ao Centquatre, um espaço histórico que a cidade decidiu transformar num centro cultural, em 2008, e rebatizou como Centquatre-Paris. >

Modelo
Classe A 250e

Consumo de
combustível
ponderado
(l/100 km)*:

| **1,4-1,1**

Consumo elétrico
ponderado
(kWh/100 km)*:

| **15,3-14,6**

Emissões de CO₂
ponderadas (g/km):

| **31-24**

Cor:

| **mountain grey
magno**

Caixa de
velocidades:

| **automática**

Disposição de
cilindros/número:

| **Linha 4**

Cilindrada (cc):

| **1332**

Capacidade nominal
(cv. a rpm):

| **160/5500**

Potência nominal
(E-Drive cv.):

| **102**

Potência máx.
sistema e nominal
(cv):

| **218**

Velocidade máxima
(km/h):

| **235**

Aceleração
(0-100 km/h):

| **6,6%^os**

Classe de eficiência:

| **A+**

* Valores WLTP. Variam de
acordo com a combina-
ção de jante/pneu.



Para mais informações,
lea o código QR.
mbmag.me/a250e

O MELHOR DE AMBOS OS MUNDOS: CLASSE A COM EQ POWER

Os híbridos plug-in são nada menos que um marco no caminho para a condução sem emissões: a bateria carrega por recuperação ou através de uma fonte de alimentação. Sob a marca EQ Power, a Mercedes-Benz Cars está a desenvolver e a aperfeiçoar constantemente a sua gama de híbridos plug-in.

Exemplo atual: o A 250e combina prazer de condução (elétrica) com caráter prático no dia-a-dia e economia, para uma sustentabilidade compacta adequada à vida na cidade. Saiba mais sobre os novos híbridos plug-in em:
mbmag.me/Plug-in-Hybrid



1% Huitrerie Régis

O pitoresco bar de ostras é gerido por amigos de Hammer, e é o local perfeito para descontrair, apreciar moluscos e beber vinho francês após um passeio por St. Germain des Prés.

w3w.co/alarm.hairpin.guarded

wells.hasten

3% 004 Paris

O Centquatre, no 19.º arrondissement, acolhe uma variedade de eventos e atividades. Quer se interesse por teatro, música, tecnologia ou outras atividades, irá encontrar algo do seu agrado.

w3w.co/turkeys.mixed.link



2% 001 Montmartre

Um passeio por Montmartre, subindo a colina até Sacré-Cœur, será mais agradável de manhã cedo. Termine o dia em beleza com uma visita ao restaurante Marcel.

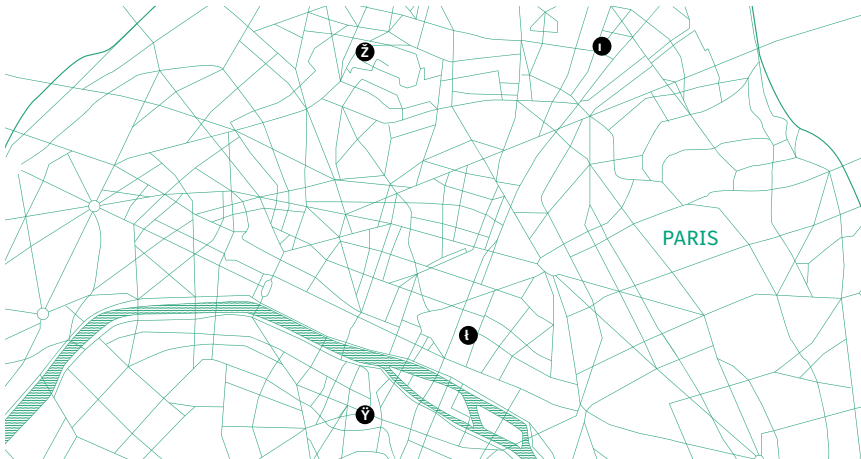
w3w.co/jokers

4% 000 Centre Pompidou

Este edifício extravagante é um dos museus mais animados da cidade. Ideal para quem procura novas percepções sobre a Paris histórica.

w3w.co/melons.mailbox.eager

what3words é um sistema de navegação simples que permite encontrar a localização precisa de qualquer local no mundo utilizando apenas três palavras



Uma rede para mulheres altamente qualificadas

Como CEO, Margaux Hammer tem de representar interesses empresariais na sua startup. Para o efeito, trabalha com marcas consagradas como a Mercedes-Benz e pretende, inclusivamente, expandir o público do Curiosity Club com um podcast e conteúdos vídeo. Desta forma, as palestras dadas beneficiam o maior número de pessoas e não apenas as que assistem aos eventos. As empresas também estão interessadas e contactam-na, porque ela detém a chave para uma vasta rede de mulheres altamente qualificadas. "As empresas com mais funcionários do sexo feminino são, em geral, mais bem-sucedidas do que as empresas com uma maioria masculina", afirmou Hammer.

A sede do clube em Bombaim foi criada por iniciativa de uma francesa que vivia na cidade. Hammer

condençou-lhe o desejo de trazer algo novo ao mundo, e voltou do primeiro evento profundamente inspirada. "Reparei quão recompensador é permanecermos receptivas, humildes e respeitadoras. Estas características são propícias à curiosidade." As suas oradoras convidadas personificam todas essas mesmas qualidades.

Quando nos sentamos para jantar no L'Huitrerie Régis, um bar de ostras cujos proprietários são seus amigos, Hammer conta a história de uma bailarina que recentemente foi oradora num evento do clube em Paris. O famoso coreógrafo Benjamin Millepied convidou a dançarina para se tornar primeira-bailarina do Ballet da Ópera de Paris. Hammer receava que uma figura tão proeminente pudesse não aceitar o convite. Mas a bailarina veio ao evento. E as histórias que ela contou entusiasmaram ainda mais a comunidade. <

Desempenho de topo

Desportivo, inovador, eficiente e incrivelmente divertido: com os mais recentes sistemas de assistência e um dos chassis mais dinâmicos na sua classe, o modelo mais vendido da Mercedes-Benz ultrapassou todos os outros veículos no seu segmento



Modelo Classe C 300

Consumo de combustível (l/100 km)*

7,9-7,0

Emissões de CO₂ combinadas (g/km):

→ **179-158**

Cor:

→ **designo diamond white bright**

Caixa de velocidades:

→ **automática**

Disposição de cilindros/número:

→ **4 em linha**

Cilindrada (cc):

→ **1991**

Potência

(cv a rpm):

→ **258/5800-6100**

Velocidade máxima:

→ **250 km/h**

Aceleração

(0-100 km/h):

→ **6,5s**

Classe de eficiência:

→ **B**

* Valores WLTP. Podem variar de acordo com a combinação de jante/pneu.

Convergente

O fotógrafo Lukas Magerl conduziu o CCE300 pela Áustria. Pode ver as fotos na página de Instagram da Mercedes-Benz.

Prestável

Com câmaras na grelha do radiador, na bagageira e nos retrovisores exteriores, o Classe C ajuda-o a entrar e a sair dos lugares de estacionamento.

Iluminado

Os faróis MULTIBEAM LED são compostos por 84 LED: o sistema de iluminação proporciona uma boa visibilidade em qualquer altura do dia.

Dinâmico

O AGILITY SELECT proporciona-lhe uma sensação de condução nova, bastando pressionar um botão: seleccione entre quatro modos ou crie a sua própria configuração individual.



Apesar de já estar no seu sétimo ano de produção, o Classe C continua a ser um pioneiro. Quer seja na variante berlina, carrinha, coupé ou cabriolet, esta é a maior e mais bem-sucedida família de automóveis de passageiros da Mercedes-Benz. Os bancos dianteiros podem incluir três funções de massagem, o que os torna num oásis de conforto. As 64 cores de iluminação ambiente dão vida ao interior. Com o Energizing Comfort Control e um sistema de fragrâncias versátil, com um aroma para cada estado de espírito, a

condução torna-se uma verdadeira experiência de bem-estar. E graças a sensores precisos, o Classe C também satisfaz todos os desejos no que respeita a condução dinâmica e segurança: o sistema Active Distance Assist Distronic está atento ao tráfego que circula à sua frente e ajusta a velocidade para manter uma distância adequada. Reconhece, até, sinais de trânsito, para adaptar o limite de velocidade atual com o pressionar de um botão. E a nova versão híbrida apresenta uma eficiência impressionante.



Harmonioso

Luxo ao alcance dos seus dedos. O novo volante multifuncional, com botões Touch Control, torna a navegação no sistema multimídia mais intuitiva do que nunca.

Indulgente

O sistema Energizing Comfort Control opcional combina iluminação, sons e fragrâncias para criar uma atmosfera mais animada ou tranquila.

Moderno

A bateria de íões de lítio do sistema híbrido carrega de 10 a 100 por cento em apenas 1,5 horas, quando ligada a uma Wallbox Mercedes-Benz.

Prático

A mais recente geração do Comand Online proporciona uma navegação rápida, bem como alertas e informações sobre preços de combustíveis e lugares de estacionamento.



Leia o código QR para obter mais informações.
mbmag.me/cclass

**A Mercedes-Benz no Instagram**

Lukas Magerl não é o único fotógrafo a embarcar numa viagem por estrada em nome da Mercedes-Benz. O Instagram da marca inclui bloggers de viagens, cineastas e influencers que partilham as suas opiniões únicas sobre os novos veículos. Poderá encontrar colaborações como estas e muito mais utilizando a hashtag #MBSocialcar.

Despertámos a sua curiosidade?
mbmag.me/instagram

EQC

EQC

Modelo
EQC 400 4MATIC

Consumo
elétrico total
(kWh/100 km)
→ **25,3-22,2**
Emissões de CO₂
combinadas (g/km):
→ **0**

◀ Nobre, natural,
renovável: cortiça

▶ Viagem pela costa
atlântica selvagem
a bordo
de dois EQC

Com o mar à vista

Marlon Lipke, o surfista alemão mais bem-sucedido, cresceu na costa do sul de Portugal. A bordo do EQC, levou-nos a conhecer vários projetos sustentáveis que tornam a região notável

Texto e FOTOS POR FLORIAN ROSER





< O paraíso para um amante das ondas: na praia de Sagres

└ Ofício com tradição: processamento de cortiça

✓ Limpeza do espaço para castelos de areia: os voluntários recolhem resíduos

> Prancha no tejadilho? Obrigatório no atlântico



A cidade muda com o vai e vem da vaga de turismo. Lagos, em Portugal, no início de novembro, é um refúgio de sonho com as suas ruelas inclinadas e estreitas. Os últimos vestígios de um aguaceiro recente evaporam nas pedras da calçada quando encontramos Marlon Lipke. Ele, contrariamente aos muitos turistas e viajantes que com as suas Mercedes-Benz Sprinters transformadas povoam a praia, vive efetivamente aqui, no sudoeste do Algarve. O surÿsta tem raízes alemãs e dinamarquesas, mas nasceu e cresceu em Lagos e fez desta região a sua casa.

Escolheu o mercado semanal como ponto de encontro. Tal como o seu pai, é aqui que prefere fazer as compras, que envolvem sempre uma conversa casual com o vendedor. Compra algumas frutas e frutos secos:

"Mantimentos para a viagem", diz, sorridente, enquanto se senta no banco de trás. E assim iniciamos a nossa viagem pelo lado sustentável de Portugal.

Sempre foi sustentável

A primeira paragem na nossa viagem por estrada levou-nos para este, até ao interior do Algarve. A região é famosa pelo seu vinho, e por um produto natural muito mais multifacetado recolhido à mão: a cortiça. Visitámos uma fábrica de cortiça que processa o material de acordo com a tradição da família desde o séc. XIX. Aqui, ÿcámos a conhecer as muitas aplicações da cortiça: não é apenas ideal para fazer rolhas para garrafas de vinho, também é utilizada para superfícies de mobiliário e para isolamento.



EQC

O EQC – o Mercedes da era elétrica – impressiona com o seu design distinto e satisfaz todos os requisitos no que respeita a qualidade, segurança e conforto. O sistema com potência de

300 kW (408 cv) assegura o prazer de uma condução dinâmica. É este o aspeto da mobilidade elétrica com conforto no dia-a-dia. Toda a informação em: mbmag.me/EQC

Em seguida, Lipke assumiu o controlo do EQC e conduziu-nos pelas estradas serpenteantes enquanto desfrutava da capacidade de resposta da tração elétrica. Chegamos junto de turbinas eólicas e, por fim, praias de Sagres, o ponto mais a sudoeste de Portugal, donde partiram as caravelas para os Descobrimentos. As grandes e assustadoras ondas do Atlântico rebentavam nas muitas enseadas da costa fustigada pelo vento. Ainda bem que as nossas pranchas estavam presas ao tejadilho do EQC.

Parece que utuamos

Tendo a Fortaleza de Sagres como cenário de fundo, Lipke explicou-nos alguns exercícios para evitarmos cair da prancha. Ter um profissional como treinador é uma experiência única, e surfar, tal como viríamos a

descobrir, é um desafio único. Ficámos em águas pouco profundas, para praticarmos o car de pé na prancha a meio da onda. Mais abaixo na costa, no território dos profissionais, ondas enormes rebentam na praia. Lipke sacode água salgada do seu cabelo louro. "Não conseguiria viver longe do oceano", gritou por cima do rugido do mar. No final do dia já percebíamos o que queria dizer, quando nos arrastámos exaustos para o EQC e rumámos ao Alentejo. Berny Serrão, proprietária da guesthouse Paraíso Escondido, recebeu-nos de forma calorosa e fez com que nos sentíssemos parte da família. Berny e o seu marido conceberam este original ecoresort como um local onde os hóspedes podem estar em contacto com a natureza para carregarem baterias.

Regra geral, as frutas e os vegetais são cultivados >

Modelo

EQC 400 4MATIC

Consumo elétrico total (kWh/100 km):
 € **25,3–22,2**
 Emissões de CO₂ combinadas (g/km):
 € **0**
 Autonomia (km, de acordo com NEDC*):
 € **419 - 370**
 Potência nominal (kW/cv):
 € **300/408**
 Aceleração (0-100 km/h):
 € **5,1 s**
 Velocidade máxima (km/h):
 € **180** (limitada)

O consumo de energia elétrica e a autonomia foram determinados com base no Regulamento (CE) N.º 692/2008. O consumo de energia elétrica e a autonomia dependem da configuração do veículo.

*NEDC: Ciclo de Condução Europeu Normalizado (New European Driving Cycle) concebido para avaliar o consumo energético



Leia o código QR para obter mais informações.
mbmag.me/EQC



1 Fábrica de cortiça

A visita mostrou-nos as inúmeras aplicações deste material natural e a forma sustentável como é recolhido e processado. Os proprietários seguem uma antiga tradição familiar.

w3w.co/fanfare.tailed.matrons



2 Comoba

Marlon Lipke e os seus amigos gerem o Comoba, um café em Lisboa. A atmosfera adequa-se ao encanto descontraído da cidade.

w3w.co/call.holds.sponsors



3 Paraíso Escondido

A chegada ao ecoresort no Alentejo dá-nos a sensação de um regresso aguardado. Berny Serrão quer que os hóspedes rejuvenesçam em harmonia com a natureza.

w3w.co/crumples.juvenile.squids



4 Burgau

Estradas íngremes conduzem-nos diretamente à praia do Burgau. Protegida por grandes rochedos, proporciona banhos agradáveis e relaxantes, com um cenário de fundo deslumbrante.

w3w.co/minimalists.attach.imperfect

what3words é um sistema de navegação simples que permite encontrar a localização precisa de qualquer local no mundo utilizando apenas três palavras.



na propriedade ou comprados diretamente a fornecedores locais. Nesta zona de Portugal a prioridade não é o turismo de massas, mas sim o uso consciente dos recursos. Conseguimos saboreá-lo. Conseguimos senti-lo.

Após a nossa estadia, prosseguimos em direção a norte até à Comporta, uma estância balnear, onde nos encontramos com o grupo da Ocean Alive, uma iniciativa dedicada à proteção do mar.

Trabalhar em defesa da natureza

Fomos recebidos por Raquel Gaspar, uma mulher de ação. Após uma breve explicação, encaminhou-nos para a nossa missão de limpeza de resíduos da praia da Reserva Natural do Estuário do Sado. Ao nosso lado estão pescadores locais que há muito perceberam quão

importante é o oceano, e pouco depois todos começámos a trabalhar como uma equipa e recolhemos rapidamente uma montanha de lixo. Fomos a pensar nisso durante o trajeto 3nal até Lisboa.

Lipke e alguns amigos gerem o café Comoba, no centro da cidade. Aqui é possível desfrutar de iguarias orgânicas feitas com ingredientes regionais típicos da época. Enquanto bebe uma meia de leite, explica-nos que o café está a tentar obter abacates cultivados em Portugal, com o objetivo de oferecer a popular torrada com abacate.

Lipke persegue as suas paixões pelo surf e pela gastronomia com convicção. Quando nos despedimos, prometeu-nos outra aula de surf quando nos voltássemos a encontrar. E é claro que vamos voltar. As experiências que vivemos aqui foram apenas o início.

Mercedes **me**

Basta registar-se. E carregar. Com o Mercedes me Charge

O Mercedes me Charge proporciona acesso ilimitado a estações de carregamento públicas na rede Mercedes me Charge, uma das maiores redes de carregamento na Europa. Com o sistema multimédia MBUX e a aplicação Mercedes me, tem acesso à localização, disponibilidade e preço da estação de carregamento selecionada. O sistema de navegação instalado no automóvel também recebe informações relevantes sobre estações de carregamento e pode incluí-las no trajeto escolhido. Ative a estação de carregamento através do sistema multimédia MBUX, da aplicação Mercedes me ou com o seu cartão de carregamento Mercedes me Charge. O pagamento é simples e prático, sendo realizado de forma automática e transparente, todos os meses. Porque é suposto ser fácil.



Para mais informações, leia o código QR. mbmag.me/mecharge



^
Descanso:
Marlon Lipke
faz uma pausa.



Sonhar e liderar

Lurdes Perfeito deixou a cidade, onde sempre viveu, calçou as botas e deu forma ao sonho. Em Vinhó, no sopé da Serra da Estrela, lidera aquele que é um dos mais interessantes projetos de Turismo Rural, com um hotel de charme e a produção de vinhos e Queijo da Serra com qualidade de referência.

Só os guizos dos rebanhos e os sinos da igreja ali perto perturbam a tranquilidade absoluta que envolve a paisagem dominada pelo maciço da Serra da Estrela. Não é difícil perceber porque é que Lurdes Perfeito e o marido, Luís Gonçalves, se deixaram seduzir quando há 12 anos chegaram à pequena aldeia de Vinhó, no concelho de Gouveia.

Procurava, então, “um espaço onde os meus cães pudessem viver” com a liberdade que não lhes podia dar em Sintra, onde residia, mas o seu olhar espraia-se agora pela vastidão de 52 hectares. “A vida está sempre a surpreender-nos. Quando estávamos quase a comprar uma propriedade com seis hectares falaram-nos desta Quinta da Madre de Água, muito maior e, também, muito mais cara. Eu disse imediatamente que não fazia sentido uma coisa tão grande, mas aí descobri que o meu marido tinha um sonho secreto que nem mesmo a mim tinha revelado. Ele cresceu em Angola e ainda novo



foi viver para a África do Sul onde estudou. Ao redor da Cidade do Cabo existem várias propriedades com produção de vinho e pomares e percebi, então, que ele tinha uma paixão pela vida do campo de que eu nunca tinha suspeitado. E acabámos por comprar esta quinta que, quando aqui chegámos, era pouco mais do que um pedaço de terreno coberto de mato”.

Aprender depressa

Os planos mais ousados começam quase sempre da mesma forma: com um clique. Muito maiores, os chamados projetos de vida têm em comum essa receita que derruba todas as dificuldades e que as mulheres Mercedes tão bem conhecem: uma porção de tenacidade, polvilhada de muita paixão e a dose certa de capacidade de liderança.

Lurdes Perfeito para o Classe X250d e pergunta se as galinhas poedeiras que lhe tinham sido oferecidas

no dia anterior já tinham sido misturadas com as restantes. Ainda não. “Estão à espera do quê? Não sabem que se isso for feito à noite os animais não se adaptam?”

As suas raízes estão na cidade; nasceu em Lisboa, andou pelo Mundo e viveu no Estoril. “Mas tive que aprender depressa. A minha prioridade é o bem-estar dos animais”. Foi esse o clique, logo ampliado pelo do marido. “Eu pensava instalar aqui os meus cães, passar por cá umas quantas vezes por mês e de repente dou comigo a passar aqui semanas inteiras e a só ir a Sintra, onde ainda tenho casa, só muito esporadicamente. Dou comigo a fazer coisas que nunca tinha imaginado, como guiar um trator e limpar o mato”, enquanto o marido, que continua a trabalhar em Angola, recupera a vinha com quase 50 anos e projeta o hotel de charme, com 10 quartos, que já concluiu no final de 2012.

Os sonhos ganham muitas formas. Algumas >

^
Tendo como enquadramento a Serra da Estrela, a aldeia de Vinhó aloja o magnífico projeto de Turismo Rural Quinta da Madre de Água. Além do contacto próximo com a natureza, oferece-nos momentos inesquecíveis de tranquilidade

Sue's Mercedes



^
Lurdes Perfeito percorre várias vezes ao dia a imensa propriedade de 52 hectares para se certificar de que tudo está conforme as suas orientações. Do pomar à vinha, passando pelo hotel. Muitas vezes na companhia de um dos seus 80 cães, alguns da raça Serra da Estrela



inesperadas. “Um dia eu estava na casa que recuperei para mim ali em cima e o meu marido apareceu com um rebanho de 60 ovelhas. Já tinha decidido que iria produzir vinho e, como se não bastasse, também queria produzir queijo”. Daí até à construção da queijaria, equipada com os meios mais modernos, foi apenas um pequeno passo – não tão pequeno quanto isso, em bom rigor. “Hoje temos cerca de 350 ovelhas e cabras e mesmo assim o leite que produzimos nem sempre chega. Temos que comprar a produtores aqui da região o que nem sempre é fácil” – refere Lurdes Prazeres enquanto para o Classe X junto ao picadeiro onde estão quatro ou cinco dos 20 cavalos que possui, a que se junta quase três dezenas de outros proprietários. O picadeiro, como a queijaria, é outra das joias da Quinta da Madre de Água. Em parte graças ao cavaleiro Nuno Carvalho. “Não é comum ver alguém tão empenhado. Trabalha de manhã à noite, sete dias por semana mas a

recompensa chegou: com apenas 25 anos, sagrou-se vice-campeão nacional. E tem tudo para ir ainda mais longe”, ajudando, assim, na promoção da coudelaria maioritariamente composta por cavalos da raça Puro Sangue Lusitano.

Força inquebrável

Com as mãos bem firmes no volante, Lurdes Perfeito conduz a Mercedes-Benz Classe X com visível destreza, indiferente às irregularidades do terreno. Afinal, percorre esses caminhos todos os dias, várias as vezes ao dia, para se certificar de que tudo está de acordo com os seus planos; é ela quem define tudo. E não é pouco. Detém-se junto da Queijaria para ter a certeza de que a produção do Queijo da Serra está a cumprir os padrões de qualidade definidos, atravessa a zona de pomar, com cerejeiras e pereiras que dão origem a compotas com a mais alta qualidade, e sobe as escadas que



^
O Hotel Rural Quinta da Madre de Água possui condições de excelência para nos proporcionar momentos relaxantes em família



dão acesso ao Hotel Madre de Água para conŕmar que o serviço de excelência que determinou, para o hotel e para o restaurante, está a ser cumprido de forma escrupulosa.

Pelo caminho afaga a cabeça de um dos seus quase 80 cães que foi recolhendo na propriedade e mostra-nos o local onde, “em abril, vai começar a ser construída a adega”. Ainda mais do que o projeto, a demora na concretização daquele que é outro dos sonhos do marido deve-se à sua própria... teimosia. “Ele queria construir a adega num local que obrigava a derrubar dois carvalhos centenários que lá estão, o que para mim estava totalmente fora de questão. Sou eu que aqui estou e as coisas têm que ser feitas à minha maneira”. E venceu. Mesmo que isso obrigue a obras adicionais no local escolhido, no meio da vinha composta por castas diversas, tintas e brancas, que dão origem àqueles que estão já classificados entre os melhores vinhos da

Região Demarcada do Dão, com uma produção anual de 150 000 garrafas, maioritariamente destinadas à exportação.

“Já me acostumei” – diz-nos Lurdes Perfeito. “O meu marido lança as ideias, constrói as estruturas mas a gestão dos negócios e das pessoas cabe-me a mim”. Garante que não é um protesto, o que, aliás, ŕca evidente na forma como lida com cada um dos 41 empregados.

“Um desafio e uma responsabilidade enormes que me dão o alento necessário (quase uma vitamina) quando, às vezes as coisas não correm tão bem e me pergunto se todo o sacrifício vale a pena. Nessa altura, recordo-me das responsabilidades que tenho perante todos aqueles que tanto me têm ajudado a concretizar este sonho e este projeto de que me orgulho. Depois, olho para os meus animais e ao vê-los felizes, encho-me novamente de energia”.

<

^
Além de produzir alguns dos melhores vinhos da Região do Dão, a Quinta da Madre de Água oferece-nos azeite da melhor qualidade, bem como o autêntico Queijo da Serra e deliciosas compotas

Uma onda à frente

Kay Lenny tem vindo a espantar o mundo com as suas capacidades em vários desportos aquáticos. Sempre em busca da próxima onda, agora entrou a bordo do Mercedes-Benz EQC para experimentar a vaga de mudança que está a correr o mundo automóvel

Texto: NUNO FATELA

É muito raro encontrar desportistas capazes de dominar diversas modalidades, mas Kay Lenny é um desses casos de tremendo talento, sentindo-se 'como um peixe na água' em todas as vertentes dos desportos aquáticos. No seu palmarés constam sete títulos mundiais de stand-up paddle, um segundo lugar na temporada de 2013 do mundial de kitesurf e, mais recentemente, o prémio para Melhor Onda e (em equipa com Lucas Chianca) a vitória na etapa nacional do Campeonato do Mundo de Ondas Grandes realizado em fevereiro na Nazaré. A este currículo junta ainda o domínio de outras áreas, como o Windsurf, o surf e o surf foil. É caso para dizer que o mar...e a sua praia!

“Parece que estás a
conduzir no futuro.
É isso que sentes
quando conduzes o
Mercedes-Benz EQC.”



Um verdadeiro prodígio dos sete mares, Kay Lenny conřirma que tenta “sempre praticar qualquer desporto aquático que vejo. Estou sempre entusiasmado para tentar coisas novas”. E, tal como a Mercedes está a inovar a visão do automóvel através da eletrificação, mas sem perder de vista aquilo que é mais importante - o prazer da condução, também Lenny procura sempre inovar nos desportos que pratica, mas sem se afastar do objetivo principal - divertir-se no maior parque aquático do mundo, o oceano.

Nascido para as ondas

Nascido no Hawaii, e numa das ilhas mais emblemáticas para a prática do surf, Maui (onde ŷca um dos principais spots de ondas grandes do mundo, Jaws), desde os seis anos que Lenny se lembra de surfar. Pode até dizer-se que este amor pelo surf está nos seus genes, já que os pais ŷzeram surf e windsurf. Apesar do talento natural, o percurso não foi sempre fácil. Ele reconhece que por fazer outras modalidades, como windsurf e stand-up paddle, ao crescer se sentia como um outsider, pois não fazia parte do grupo de rapazes que apenas se dedicava ao surf. Mas valeu a pena a sua perseverança, já que hoje, com 27 anos, Kay Lenny é reconhecido nas mais diversas vertentes

São vários os vídeos e fotos pela internet que deixam qualquer pessoa boquiaberta com os mortais, rotações 360º e descidas vertiginosas em enormes massas de água. Oferecendo com frequência incríveis exibições aos 200.000 seguidores no Facebook e 600.000 seguidores no Instagram, o seu álbum ŷcou preenchido com mais uns excelentes capítulos durante a sua vinda à Nazaré.

Apesar dos seus inúmeros talentos em áreas como o windsurf ou o stand-up paddle, existe algo de especial na ligação de Kay Lenny às ondas grandes. Basta dizer que uma das suas primeiras memórias é estar na falésia a olhar para as ondas de Jaws, um dos melhores locais do mundo para o surf de ondas grandes. Enquanto crescia em Maui, Lenny teve também a oportunidade de surfar na companhia de dois nomes lendários deste desporto, Dave Kalama e Laird Hamilton. Muitas vezes comparado a este último, pela versatilidade que demonstra, o havaiano diz que “em todos os desportos aquáticos que pratico tenho as sensações mais espetaculares. Mas é difícil encontrar algo que supere surfar uma onda grande numa prancha de tow [para ser levado para dentro da onda por um jet-sky]. Porque tens todo o controlo com os footstraps para prender os pés, podes fazer grandes saltos, fazer tubos e as ondas são gigantes. E eu gosto de ondas grandes. Hoje em dia a minha modalidade favorita é tow surřng. Amanhã vamos ver...”

Conduzir no futuro...

A passagem de Kay Lenny por Portugal ŷcou marcada por um momento especial, pois foi a segunda pessoa no nosso país (logo após Garrett MacNamara) a testar o novo

Mercedes-Benz EQC. E as impressões sobre o SUV elétrico de 400 cv não podiam ser melhores. “Agarra-se à estrada bastante bem. E, como é elétrico, nem sequer o ouves quando está ligado. Acho que até sai do carro e me esqueci de o desligar. É tão silencioso, e tem uma autonomia muito boa”. O ecossistema futurista do MBUX também recebeu elogios de Kay Lenny. “Adoro todas as luzes no interior... parece que estás a conduzir no futuro. É isso que sentes ao conduzir o Mercedes-Benz EQC.”

Kay Lenny destacou ainda aquilo que o EQC representa no esforço para melhorar o planeta. “É importante que façamos tudo para cuidar da Terra e do meio ambiente à nossa volta. Dou os meus parabéns aos fabricantes automóveis, e especialmente à Mercedes-Benz, por desenvolverem carros elétricos. E se conseguirmos ter o nosso ar um pouco mais limpo, as nossas praias um pouco mais limpas, todas estas pequenas coisas que fazemos hoje poderão ser apreciadas no futuro”.

“Tenho como objetivo voltar”

Kay explicou que “a Mercedes-Benz é uma das minhas marcas de carros favoritas. Eu adoro ver a Fórmula 1 e eles têm dominado por tanto tempo. Eu entro em qualquer Mercedes e sinto-me um pouco como se fosse o Lewis Hamilton a conduzir um Fórmula 1”. Pode não acelerar nos melhores circuitos do mundo, mas em cima da prancha são poucos capazes de atingir as velocidades e fazer as manobras que Kay Lenny faz.

Outro destaque na vinda a Portugal foi a possibilidade de estar com alguns dos surřstas locais. Onde se incluiu uma ida às ondas com Hugo Vau, embaixador da Mercedes. Recordando que o português surfou uma das maiores ondas do mundo, na Nazaré, disse que “o Hugo Vau é uma

“Tento sempre praticar qualquer desporto aquático que vejo. Estou sempre entusiasmado para tentar coisas novas”

lenda e diverti-me imenso a surfar com ele. Ele conhece estas ondas como ninguém. E é tão cool, está sempre cheio de energia e tivemos um bom par de ondas”. Para o futuro ŷcou também a promessa de um regresso a Portugal, e com um roteiro mais alargado. “Quanto mais vezes venho a Portugal, mais tempo quero passar aqui. E este ano tenho como objetivo voltar só para estar com o pessoal, surfar não apenas na Nazaré mas também na Ericeira e em Peniche. Simplesmente a desfrutar do país, gosto mesmo muito de estar cá”. Depois de já ter conřirmado a liberdade concedida pelos 400 km de autonomia do Mercedes-Benz EQC, seguramente o SUV elétrico é o parceiro ideal para uma futura aventura... <

Paixão

Kay Lenny garante que está apaixonado por Portugal. “Quanto mais vezes venho mais tempo quer passar aqui”. Destaque a gastronomia e a gentileza das pessoas mas, também, claro, as condições excelentes para a prática dos desportos de mar. Promete voltar para estar mais tempo com os amigos, como Hugo Vau, embaixador Mercedes-Benz, e conhecer novos “spots” ao volante do novo EQC





Quando Elas tomam o leme

As condutoras Mercedes-Benz são novamente as protagonistas. Entre 25 e 26 de setembro, o She's Mercedes OTMRoad Experience rumará à Nazaré para uma nova aventura, desta vez à beira-mar

O She's Mercedes Off Road Experience é um evento de características únicas em que as condutoras Mercedes, mulheres que se distinguem pela capacidade de liderança e inovação, se reúnem durante um dia de boa disposição e se deixam surpreender pelas aptidões off road dos Mercedes-Benz 4MATIC. O próximo encontro tem lugar a 26 de setembro, na lindíssima região da Nazaré e as participantes terão o apoio de profissionais experientes que as ajudarão a superar, em plena segurança, os desafios mais exigentes. Tal como nos eventos anteriores, o ambiente será marcado pela boa disposição e partilha de experiências, a par da descoberta daquela que é uma das mais belas regiões de Portugal, com a

visita a monumentos e locais emblemáticos.

O ponto de encontro e base do próximo She's Mercedes OTMRoad Experience é o Hotel Miramar Sul, na Nazaré, podendo as equipas participantes começar a desfrutar dos serviços de SPA, por exemplo, logo a partir da tarde de sexta-feira, dia 25 de setembro, que terminará com um jantar e alojamento nesta bem afeitechada unidade hoteleira com vistas magníficas.

O programa de sábado começa às 09h00, com a receção das participantes, no mesmo local. Uma vez identificadas as viaturas e após a reunião de briefing, a caravana dos Mercedes-Benz 4MATIC parte do centro da vila piscatória utilizando alguns trilhos Žorestais, tendo como desafios caminhos arenosos que colocarão



Informações e inscrições através do site www.mercedes-benz.pt, concessionários Mercedes-Benz e www.escapelivre.com | 271 205 285 | 967 899 449 | escapelivre@escapelivre.com.



<
As capacidades dos Mercedes-Benz 4MATIC vão ser desafiadas pelas mulheres Mercedes

↳
Um dia pleno de aventura e partilha que terá por palco a lindíssima região da Nazaré. Com certeza inesquecível. Mais uma vez!



à prova as capacidades dos Mercedes-Benz 4MATIC. A caravana prossegue depois com um programa que promete cativar as participantes.

O regresso à Nazaré faz-se ainda antes de almoço, por estradões e caminhos rurais, percorrendo trilhos da serra da Pescaria, que acompanham a vista para o mar. Na chegada ao Porto de Abrigo da Nazaré, as participantes são divididas em dois grupos para experimentar alguns desafios carregados de adrenalina, como é o caso do SPRUM.

O almoço é no novo espaço Mercedes-Benz, no Porto

de Abrigo, e promete surpreender. À tarde, percorrem-se novos trilhos, com passagem e visita ao Farol, terminando o dia com um lanche de encerramento no Porto de Abrigo e entrega de lembranças.

O She's Mercedes OTMRoad Experience realiza-se pelo quarto ano consecutivo e atrai cada vez mais mulheres nesta abordagem muito própria ao mundo feminino. Nos anos anteriores já deu a conhecer a Companhia das Lezírias, a região entre Torres Vedras e Mafra e a ruralidade e pacatez entre Sesimbra e Setúbal. Todos os encontros primam pela diversidade.

<

O valor da inscrição apenas para sábado é de 85€ para condutora e cada acompanhante feminina, 120€ para acompanhantes masculinos e 35€ para crianças entre os 4 e os 12 anos (se efetuadas até 1 de setembro). Os valores EXTRA para sexta-feira são de 55€ para quarto individual + jantar ou 75€ para quarto duplo + jantar.

Fora do trabalho e nos greens

A Mercedes-Benz After Work Golf Cup (AWGC) é o evento perfeito para golfistas amadores à procura do próximo desafio. De abril a setembro deste ano, terão lugar 3100 torneios em mais de 300 campos de golfe, por toda a Alemanha, e estão abertos a todos, independentemente do handicap. Para além das rápidas rondas de nove buracos, os prémios diários, que totalizam 350 000€, tornam a AWGC ainda mais irresistível. awgc.com



Inspiração sustentável: notícias da Mercedes-Benz



15 anos de história da pop com Felix Jaehn

A Mercedes-Benz Mixed Tape comemora 15 anos e milhões de fãs com uma edição de "Best of Mixed Tape". O DJ Felix Jaehn escolheu 15 canções que contam a história recente da pop. Disponível como playlist nas plataformas de streaming. fanlink.to/MixedTape



Festival Equestre Mundial

O Concours Hippique International Ožciel, em Aachen, na Alemanha, é um dos principais eventos no desporto equestre. Aqui, os melhores atletas equestres do mundo irão reunir-se de 29 de maio a 7 de junho para demonstrar a sua mestria em saltos de obstáculos, dressage, concurso completo de equitação e volteio.

chioaachen.de/en



Tendências e tecnologia

Em janeiro, o mundo da moda estava agitado com a Mercedes-Benz Fashion Week Berlin, que se debruça na sua 25.ª temporada pelos temas da sustentabilidade e da digitalização. Os visitantes ficaram impressionados e sentiram-se inspirados pelos espetaculares desfiles de moda, e pelas conferências sobre moda Fashiontech e Fashionsustain. A moda está atualmente a passar por uma agitação significativa, algo que a Mercedes-Benz Fashion Week Berlin soube superar com estilo e entusiasmo. Voltará a revelar estes atributos no verão. Poderá assistir de 29 de junho a 1 de julho, em Berlim.

mbfw.berlin / [@mbfw.berlin](https://twitter.com/mbfw.berlin)



Modelo Mercedes-Maybach GLS 600 4MATIC

Consumo de combustível (l/100 km):

† **urbano: 15,7**
† **extraurbano: 9,5**
† **combinado: 11,8**
Emissões de CO₂ combinadas (g/km):
† **269 g/km**

Os valores indicados variam consoante a combinação de pneus/jantes.

Em berço de ouro

O novo Mercedes-Maybach GLS 600 4MATIC combina o DNA de uma berlina de luxo com a força e as capacidades de um SUV

A Mercedes-Maybach distingue-se pelo luxo moderno. Representa não só exclusividade, máximo conforto e tecnologia, mas também uma certa sensação que se nota assim que acedemos ao novo GLS 600 4MATIC: estribos que descem eletricamente, em alumínio anodizado, proporcionam uma entrada confortável. A iluminação ambiente de série dá ao passageiro as boas-vindas ao interior espaçoso. Os painéis das portas, os bancos, o assento traseiro e a chapeleira podem iluminar-se com uma de 64 cores, combinando com o revestimento do tejadilho, para criar uma atmosfera relaxante e proporcionar uma viagem tranquila.

Pode ser instalada uma consola central na zona traseira, para tornar os bancos, com função de massagem de série, ainda mais confortáveis. A ampla área do assento traseiro tem espaço suficiente para lhe permitir esticar as pernas. Após desfrutar de uma pausa, as mesas rebatíveis ajudam-no a voltar ao trabalho.

O modo de condução Maybach, incluído pela primeira vez, e uma fragrância de assinatura exclusiva, estão prontos a impressionar. O luxo moderno está em todos os detalhes. Mas revela-se numa sensação de condução única, que apenas pode experienciar num Mercedes-Maybach.

mbmag.me/maybachgls

Ficha Técnica

Publicado por

Mercedes-Benz Portugal, S.A.
Contacto
Abrunheira - Apartado 1
2726-911 Mem-Martins
Telefone 219257 000
Fax Geral 219257 010

Diretor

Jorge Aguiar

Editor

Pierre-Emmanuel Chartier

Coordenação e Revisão

Lara Silva

Comentários e Sugestões

info_mbp@daimler.com

Responsáveis em nome dos

editores: Ulrich Lochner e

Dr^a Denise Heinermann-Bieler

Conselho de Redação

Ola Källenius (Chairman) ·

Gesina Schwengers ·

Natanael Sijanta ·

Dr. Jens Thieme · Andreas von

Wallfeld

Conceito e Edição

Olando GmbH ·

Ainmillerstraße 39 · 80801

Munich

Diretores Executivos

Dr. Robin Houcken

Dr. Dominik Wichmann

Chefe de Redação

Rüdiger Barth

Diretor de Arte

Henning Skibbe

Editor Chefe

Jasmin Emrani

Colaboradores

Petra Baumann, Marc

Bielefeld, Jochen Fischer, Dr.

Thomas Giesefeld, Peter

Greve,

Jörg Heuer, Thomas Röbbke,

Alexandros Stefanidis,

Wencke Tzanakakis,

Fiona Weber-Steinhaus

Designers

Jens Paulsen, Lina Stahnke

Editores de Fotografia

Stefanie Meyer-Stolten,

Anna Simdon

Edição Final

Editing wordinc GmbH

Arte Final

Jens Paulsen

Edição Portuguesa



Terra de Letras Comunicação Lda
Av. Tomás Ribeiro 129 Sala 12
2790-466 Queijas
Telefone 211 919875

Coordenação Editorial

Júlio Santos

Coordenação Gráfica

Jorge Cortes

Tradução Jaba Translations

Publicidade

Coordenação Alexandra Liching
Telefone 211919875/6/7

Depósito Legal 167203/01 N.º de
registo ERC 125408 ISSN 21827-
2689

Direitos

A reprodução total ou parcial de textos e imagens constantes desta edição só é possível após autorização dos editores, sendo nesse caso os créditos atribuídos à Mercedes Me. Não nos responsabilizamos por qualquer reprodução que não tenha sido solicitada. Os artigos assinados podem não refletir a opinião dos editores. Todos os preços, equipamentos e datas estão sujeitos a alterações.

Periodicidade

A Mercedes Me é uma publicação trimestral com edições sob cooperação ou licenças em 40 línguas.

Os valores apresentados foram calculados de acordo com os métodos de medição especificados na atual versão aplicável da Diretiva 80/1268/EWG. Os dados não se referem a um veículo específico e não fazem parte das especificações, sendo apenas apresentados com o intuito de comparar diferentes tipos de veículos.
Número 364, 63.º ano.

hey Lewis!

O que me motiva?



^ Lewis Hamilton conquistou o seu sexto título de Fórmula 1. Ele sempre falou sem rodeios acerca de vários problemas, desde a sustentabilidade à educação. Por ocasião do 20.º aniversário da Laureus Sport for Good Foundation, ele fala acerca do seu compromisso para com as crianças e os jovens adultos. Veja o vídeo aqui: mbmag.me/laureus2020



“Tinha cinco anos quando comecei a sonhar ser piloto de corridas. Quando tinha oito, comecei a correr. Não compreendia realmente o percurso que tinha pela frente. Apenas gostava de me divertir. O meu pai ajudou a lançar as bases.

No nosso primeiro ano, a dada altura, ele manteve quatro empregos para termos dinheiro para praticar karting. Ele e a minha madrastra fizeram todos os sacrifícios por mim. Sou muito grato por tudo o que a minha família fez por mim.

Enfrentámos muitas dificuldades naqueles tempos: não tínhamos dinheiro para continuar a correr todos os fins de semana, éramos os únicos negros no circuito de

corridas, não sabíamos muita coisa acerca do desporto, eu era um pouco mais pequeno do que todos os outros e era gozado na pista. Deparávamo-nos constantemente com adversidades, mas é aí que ganhamos forças e mostramos o nosso verdadeiro carácter.

Nem todos temos oportunidades iguais de desenvolvimento. Existem muitas crianças que não têm acesso à educação. O mundo ainda está dividido. Ainda existe racismo, pobreza, desigualdade.

Mas existem organizações e pessoas que fazem algo quanto a isso. Acho fantástico ver a Mercedes-Benz a envolver-se e a dar a crianças de todo o mundo alguma esperança e uma perspetiva, uma vez que

estas crianças são o nosso futuro, e não é preciso imenso dinheiro para estimular um espírito puro, certo?

Temos de começar a incitar os nossos vizinhos e amigos para quererem fazer a mesma coisa. Acredito que conseguimos fazer sempre mais. Procuro sempre fazer mais.

Por exemplo, lutar contra a crueldade para com os animais, ou trabalhar para uma melhor educação. Vou-me esforçar por neutralizar a minha pegada de carbono nos anos que me restam. Quero ser como um raio de luz que inspira as crianças, e estou mesmo a tentar sê-lo, uma vez que acredito que faz parte do meu objetivo maior.

”

A NOSSA LÍNGUA É O MUNDO.



CASA
ERMELINDA
EST. FREITAS 1920

1920

100

2020

A N O S
Y E A R S

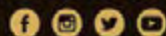
VINHAS & VINHOS
VINES & WINES
PORTUGAL

DAS MELHORES UVAS NASCEM OS MELHORES VINHOS.

FROM THE FINEST GRAPES COMES THE FINEST WINES.



WWW.ERMELINDAFREITAS.PT



SEJA RESPONSÁVEL. BEBA COM MODERAÇÃO.

P
Wines of
Portugal

WINE-MODERATION
ART OF DRINKING