Aceleramos o Mercedes CLA 45 AMG em Interlagos

Certos carros mexem demais com a gente, seja pelo estilo, temperamento ou qualidades peculiares. No caso do Mercedes CLA 45 AMG, recém-chegado às lojas pela bagatela de R$ 289.900, seu poder de sedução mescla esses três tópicos: o design é do tipo arrebatador, o desempenho empolga demais nas ruas (e numa pista como a de Interlagos, onde o avaliamos) e o rugido do motor 2.0 turbo de 360 cv merece um capítulo à parte. Seus ouvidos certamente já captaram um som estrondoso como o dele, mas até seu cérebro compreender que se trata de um propulsor de quatro cilindros em linha compondo a orquestra, você já estará com uma feição espantada e alegre.

A competência de conquista do modelo desenvolvido pela divisão esportiva da marca alemã é tamanha que a fabricante traça metas ambiciosas de vendas. Até o fim do ano, o objetivo é emplacar 100 unidades no país. A confiança se explica também pela boa aceitação do hatch A 45 AMG por aqui, que custa R$ 25 mil a menos. De janeiro a abril, foram emplacados 91 exemplares.

Independentemente dos resultados nas concessionárias, o CLA apimentado já está cumprindo parte de suas missões. Uma delas é se posicionar como o sedã AMG mais acessível da atualidade. A outra é cativar com seus atributos, em especial a velocidade. No autódromo José Carlos Pace, foi possível atestá-la do “jeito que Deus manda”, acelerando muito, sem ter dificuldades de controlar o carro e com direito a comparações.

A Mercedes levou a versão de corrida do modelo (CLA 45 AMG Racing) para o campeão da Stock Car Ricardo Maurício compará-las. Autoesporte cronometrou as voltas e o resultado foi uma diferença de oito segundos em favor, claro, do sedã de competição. Um bom número, especialmente ao se constatar que, na atualidade, a vantagem de um Fórmula 1 para um GP2 é de cerca de 6 s.

No CLA 45 AMG, os 360 cv do motor com injeção direta de gasolina são entregues só aos 6 mil giros, mas logo com 2.250 rpm o motorista dispõe de todo o torque. São 45,8 kgfm bem gerenciados pelo câmbio de dupla embreagem e sete velocidades, especialmente ao pressionar a tecla Sport, ao lado da pequena manopla de câmbio – por sorte, ao contrário das demais versões do CLA, a alavanca fica no console e não na coluna de direção.

A cada mudança de marcha em modo sequencial por grandes aletas atrás do volante, a explosão emitida pelas saídas de escapamento encorajam a acelerar mais. Ao se aproximar das curvas, como a da Descida do Lago, os freios a disco com pinças vermelhas dão conta de controlar a máquina. São, inclusive, um dos detalhes que mais impressionam no CLA 45 AMG, por não exigir uma pressão exagerada no pedal e domar o sedãzinho com competência.

Ao beliscar as zebras do circuito, é possível constatar que as molas e amortecedores da versão esportiva são realmente mais rígidos que os da configuração “normal” do modelo. Nas ruas esburacadas, portanto, isso deve implicar em certo desconforto para os ocupantes. As barras estabilizadoras das suspensões independentes são maiores e conferem alta estabilidade e praticamente nenhuma rolagem da carroceria em trechos como a Curva da Junção – méritos também da tração integral.

Na aparência e no nível de acabamento, o CLA 45 AMG obviamente tem alterações em relação ao CLA convencional. No exterior, as rodas pretas, a grade com frisos menores e as entradas de ar dos para-choques são alguns dos detalhes que chamam atenção. No interior, os bancos de couro perfurados, as costuras vermelhas por toda a parte da cabine e as laterais do volante de base reta revestido de alcântara dão o devido teor de esportividade.

A lista de equipamentos também traz itens exclusivos, como sensores de estacionamento dianteiros, faróis adaptativos cujo feixe de luz acompanha a movimentação do volante, controle de largada e park assist para entrar e sair de vagas.

Em termos de ergonomia, o CLA 45 AMG é competente. O motorista encontra fácil a posição ideal de dirigir. Um senão vai para os comandos de seta e do limpador do para-brisa, confusos por estarem concentrados em uma única haste. Atrás, dois adultos viajam de maneira satisfatória, embora fiquem com a cabeça rente ao teto se forem muito altos. Mas se alguém reclamar, acelere forte. E você terá certeza de que todos vão sorrir e pedir mais.

AUTO ESPORTE (24/05/2014)