R7 Carros acelerou o cupê Mercede s-Benz CLA 45 AMG em Interlagos

São Paulo, Autódromo Internacional de Interlados. São 10h da manhã, o tempo está nublado e uma chuvinha fina teima em cair de tempos em tempos, de forma que o asfalto nunca está completamente seco. A missão desse dia monótono, porém, não tem nada de monótona: acelerar o novo cupê compacto de quatro portas da Mercedes-Benz, o CLA 45 AMG, e ultrapassar os 200 km/h em uma pista oficial de Fórmula 1.

Dirigir um carro esportivo de alta performance em uma pista oficial é uma experiência que poucos afortunados têm o prazer de sentir. Ninguém contava, porém, com a pista molhada, o que confere uma pitada extra de emoção ao teste. Mas o CLA 45 AMG, equipado com um motor 2.0 turbo de 360 cavalos, estava muito bem ambientado àquele ambiente – aparentemente – hostil. Afinal, o esportivo adora asfalto e faz de 0 a 110 km/h em 4,6 segundos.

Vamos à pista. Quando a gente vê corrida de Fórmula 1 na televisão, parece muito mais fácil reduzir marchas, frear na hora certa, acertar o traçado das curvas e acelerar na reta dos boxes. Parece, mas não é. Com 4.309 m, o circuito de Interlagos tem curvas de alta velocidade, “cotovelos” de 90 graus, subidas, descidas, mergulhos, retas, enfim, oferece todas as dificuldades necessárias para testar um automóvel.

Leia mais notícias de Carros

O S do Senna, o Bico de Pato e a Junção são curvas de baixíssima velocidade e exigem muita perícia do piloto – ainda bem que um instrutor, que conhece a pista na palma da mão, acompanhou cada jornalista. Ele dava dicas para acelerar e frear no momento certo e orientava sobre a posição do carro em busca do melhor traçado.

A reportagem do R7 percorreu o traçado de Interlagos duas vezes. Na primeira volta, a apreensão toma conta do pé e impede acelerar com vontade. As curvas exigem precisão do condutor, caso contrário o destino é a brita ou a grama. No ponto alto da primeira volta, chegamos aos 150 km/h – nada excepcional, considerando que uma ou outra rodovia brasileira permite atingir essa marca (vale lembrar que excesso de velocidade dá multa grave).

Na segunda volta, porém, estava mais à vontade para experimentar o carro. E ainda tinha o instrutor, que incentivou sempre utilizar todos os recursos aerodinâmicos do CLA 45 (inclusive o acelerador). Com maior acerto no traçado das curvas, o tempo foi menor e ainda atingimos os 200 km/h na reta dos boxes. Uma experiência incrível para quem está acostumado a dirigir pelas estradas esburacadas e mal-cuidadas do Brasil.

Agora, o carro. O motor de 4 cilindros turbo é feito à mão, seguindo a tradição da AMG, e vem com a assinatura do projetista. Com o empurrãozinho dele, o carro chega aos 250 km/h – um sistema eletrônico interrompe a aceleração acima dessa marca. O câmbio automático de sete marchas é outro diferencial do CLA 45 AMG: a troca de marchas é extremamente suave e confere alto nível de eficiência ao modelo.

Incomparável, o design do CLA 45 é muito parecido com o do CLS 63. É de propósito, segundo a Mercedes-Benz. No entanto, as proporções esportivas do CLA 45 são mais acentuadas. A começar pela grade frontal do carro, com lâminas duplas pintadas de cinza fosco. Os faróis de xenônio são equipamentos de série. As rodas de liga leve, vazadas e pintadas de preto, chamam a atenção, sobretudo, por causa das pinças de freio vermelhas, que reforçam o ar de agressividade do modelo.

Sobre o capô e por toda a lateral, o CLA 45 tem vincos suaves que ajudam o vento deslizar e, assim, evitar a inércia e empurrar o carro para os 200 km/h. As lanternas dianteiras são conservadoras, mas as traseiras parecem ter sido desenhadas à mão: linhas retas contornam a lanterna e conferem uma beleza peculiar, sobretudo à noite.

Para completar, as duas saídas do escapamento também têm sua particularidade. Quando o carro roda com velocidade de até 120 km/h, o ar sai por apenas uma saída. Em velocidades mais altas e com alta rotação, ambas as saídas são usadas e o barulho mais esportivo – incofundível – também aparece. Outro detalhe é o

barulho que o carro faz quando, em alta rotação, a transmissão passa da terceira para a quarta marcha.

Interior

O painel do CLA 45 tem todos os recursos tecnológicos e o design do que há de mais moderno na indústria automobilística. Não poderia ser diferente. Velocímetro digital, câmbio borboleta atrás do volante, controles do sistema de som e do computador de bordo no volante, ar-condicionado digital dual-zone, sistema “parking assist” para estacionar “mole mole”, GPS. Enfim, o conforto interno é levado à sério pela AMG.

O CLA 45 desembarca no Brasil com três opções de cores dos bancos esportivos: preta, cinza ou marrom. Cabe ao comprador escolher a cor que combina melhor com os cintos de segurança vermelho. Ah, para o bebê, o sistema ISOFIX no banco traseiro facilita a instalação da cadeirinha.

A segurança também é “item de série” no CLA 45. A carroceria é reforçada nas áreas em que ficam os ocupantes, enquanto a traseira e a dianteira foram projetadas para absorver impactos e – em uma palavra – amassar em caso de colisão. Fora isso, o carro vem com sete air bags, tem um sistema eletrônico de estabilidade e secagem automática dos discos de freio quando em pista molhada.

Tem também o sistema de freio automático quando o carro está parado (sem colocar o pé no pedal) e o Attention Assist, que avisa motorista quando ele está cansado.

Por tantos recursos tecnológicos e de segurança, do design alemão inconfundível da marca AMG e do prazer de dirigir um Mercedes-Benz, o brasileiro terá que desembolsar R$ 289,9 mil para levar essa máquina para casa.

Ficha Técnica
Mercedes-Benz CLA 45 AMG
Motor: 2.0 16V turbo, gasolina
Potência: 360 cv a 6.000 rpm
Torque: 45,8 kgfm entre 2.250 e 5.000 rpm
Câmbio: Automático, sete marchas
Direção: Eletromecânica
Suspensão: Independente, com três braços na dianteira e quatro braços na traseira
Freios: Disco na traseira e dianteira
Dimensões: 4,691 m (comprimento), 2,032 m (largura), 1,416 m (altura)
Pneus: 235/35 R19
Porta-malas: 470 litros
Reservatório de combustível: 56 litros
Peso: 1.585 kg (ordem de marcha)
Principais itens de série: ar-condicionado dual-zone, sete air bags, sistema Active Parking Assist (estacionamento), sistema Attention Assist (anti-cansaço), Eletronic Stability Program (estabilidade)
Preço: R$ 289,9 mil

Saiba tudo sobre carros! Acesse www.r7.com/carros

R7 (26/05/2014)