

Ford Cargo

Um modelo intercontinental

Não é totalmente redondo e não gira sobre o próprio eixo como o quinto planeta a contar do Sol. Mas falando de camiões e no planeta azul, o Cargo é o primeiro modelo global da Ford. É provável que não chegue de imediato aos mercados comunitários, mas à nova Europa já chegou e ao Brasil também. África e Médio Oriente também estão nos calendários da comercialização que, em 2014, deverá chegar aos 50 países.

Rumo ao Sul

Comunicauto

Procuramos por si e para si, as melhores Soluções de Gestão Automóvel no Mercado
<http://comunicauto.pt>

Apesar de Ankara ser a capital, Istanbul é a mais emblemática das cidades turcas e aquela que mais evoluiu nestes últimos tempos. Basta tomar o exemplo das infraestruturas calendarizadas para este ano. Do lado asiático, uma linha de metro de superfície com 80 km, o avanço significativo de um túnel que vai ligar os dois continentes e tudo isto, na mesma cidade onde pode visitar uma longa lista de palácios, mesquitas ou os mercados como o Grand Bazaar. Todavia, neste último, a descaracterização tem sido evidente. Cada vez menos se encontram produtos locais, substituídos por malas de referência e camisolas de jogadores de futebol. Tudo isto, numa cidade onde se vendem 600 a 700 automóveis por dia.

Designação com história

Para tomar contacto com os novos produtos da Ford, foi preciso passar ao lado asiático e rumar a Sul. Ao relançar a designação Cargo no mercado mundial dos camiões, uma das garantias que os responsáveis da Ford asseguraram, teve a ver com a não conflitualidade com a Iveco, apesar de ter sido a marca da oval azul, a primeira a colocar a designação no mercado. No Reino Unido e na sequência do negócio de venda do negócio de camiões (Ford>Iveco UK), apareceu o EuroCargo, um dos modelos italianos que maior longevidade regista no tocante à designação e sucesso nas vendas do segmento médio. Contudo, este negócio foi há quase três décadas e pouco depois de o Ford Cargo ter ganho o título de Camião do ano em 1982.

Parceria a 50%

Para um segmento superior e com particular incidência nos chassis-tractor, da parceria turco-americana, resultou um novo Cargo. E tanto os turcos como os americanos o designam como modelo global. Todavia e nos tempos mais próximos, há uma parte do globo onde este Cargo não deverá ser comercializado: a Comunidade Europeia. Com efeito, além dos embróglis financeiros, apesar das dificuldades económicas com que o velho continente se depara, mesmo com as ameaças que pairam sobre a moeda comum, a Europa, tem no intransigente calendário, as exigências do Euro VI. E como o Cargo só tem motores Euro V, parece estar fora de jogo, mesmo sem ter entrado em campo. No entanto, a aposta global da Ford – que na Turquia detém 50% da Ford Otosan – vai mais além. Por outras palavras, a produção turca destina-se ao mercado doméstico e arredores, mesmo que estes arredores se estendam à Rússia, Norte de África e Médio Oriente. Além disso, a aposta neste novo modelo estende-se ao Brasil, onde também existe uma linha de montagem do tal modelo global, que usa os mesmos comandos dos elevadores eléctricos dos vidros do Fiesta, o volante que já identificámos em alguns Focus e um painel de instrumentos, muito semelhante ao do Mondeo, mas com alguma informação que não vemos no automóvel.

Motores Euro V

Comunicauto do que acontece com a cabina, se olharmos para o bloco do motor do Ford Cargo, Procuramos por si e para si, as melhores Soluções de Gestão Automóvel no Mercado, percebemos que se trata de um desenho antigo. E se dúvidas houvesse, a colocação da tampa de abastecimento de óleo no topo esquerdo da cabeça do motor e a colocação lateral (do lado direito) da vareta de verificação do nível de óleo, obrigam a que se tenha de bascular a cabina, tanto para verificar como para atestar de óleo. No entanto, em termos de tecnologia, quando analisamos os sistemas de alimentação ou gestão do Cargo, encontramos das melhores referências do mercado. Isto significa que não será muito difícil à Ford evoluir para os níveis europeus do Euro VI, mas neste ponto existem outros problemas, alheios às exigências tecnológicas. Uma destas tem a ver com a imagem de marca no segmento dos camiões, num mercado que há quase três décadas foi abandonado pela Ford. Aliás, não deixa de ser curioso que volvidas três décadas de o Ford Cargo ter vencido (1982) o galardão de Camião do Ano, em 2012 o novo Ford Cargo tenha concorrido a este Troféu Internacional.

A condução do Cargo

As cabinas do Cargo concedem diferentes volumetrias em função da altura do tecto e num breve contacto ao volante, pudemos avaliar a mais volumosa e melhor equipada. Numa primeira análise e como atrás já foi referido, encontramos muitos elementos Ford que já

conhecemos dos automóveis de passageiros. E neste ponto, gostámos do volante e painel informativo, mas achámos pouco adequados os comandos dos elevadores eléctricos dos vidros, muito estreitos e montados muito próximos um do outro, do lado do volante.

No entanto, o Cargo é apresentado com alguns sinais de modernidade, como por exemplo acontece com o comando do selector da transmissão automatizada, um dos itens que mais beneficia este novo modelo que podemos considerar como o primeiro camião (turco) destinado à exportação, que revela uma actualização internacional. Por outras palavras, a condução do Cargo não está longe do que de melhor se faz em termos europeus e temos pena que este modelo não tenha aparecido há dois ou três anos atrás. Avaliarmos o preço final de um destes modelos naquela altura, teria sido muito interessante. Mais ainda, o destaque foi dado ao Cargo em chassis-tractor, mas existem outras versões, destinadas às superestruturas ou serviços de estaleiro e obras, que nos deixaram curiosos sobre o futuro daquelas declinações.