

# PSA em Vigo celebra 60 anos de produção

**Numa visita à PSA de Vigo-Espanha, tivémos uma visão do que será o futuro. No entanto, no presente, só podemos falar do passado.** Para ficar a conhecer alguns dos novos modelos, vai ser preciso esperar por Março, quando em Génève as marcas apresentarem os novos modelos de passageiros. Para conhecer as versões de mercadorias, vai ser preciso esperar por Setembro. No que diz respeito ao passado, a unidade de Vigo que gere as de Madrid e Mangualde, tem sido origem de emblemáticos modelos das marcas francesas, Peugeot e Citroën. São seis décadas de estórias e evolução, aqui resumidas aos “van” de maior relevo, tanto nas marcas como nos mercados.

AZU e AK - Com um chassis estreito e uma carroçaria frágil, este modelo derivava do mítico 2 CV. Em contraste com esta aparente fragilidade, a mecânica conquistava a fiabilidade por via da simplicidade das soluções. Eram os tempos em que um rolo de arame, um alicate e um pedaço de tubo, garantiam a assistência em viagem e que não se ficava apeado. E quanto ao tubo ou garrafão de reserva, estes garantiam a chegada do combustível ao trepidante bicilíndrico, ao qual a gasolina nem sempre chegava. Umhas vezes por avaria do diafragma, outras por roubo do precioso líquido. É evidente que a parte do roubo, acontecia por duas razões: por ser cara e escassa; e noutros casos, era levada a título de empréstimo, porquanto não se conseguia arranjar. Não havia a profusão de postos de abastecimento que existe hoje, nem os horários alargados. Tudo isto se passava numa altura em que um tampão com chave era um acessório, e nem sempre o preço era acessível.

Neste “van” o AK acompanhou a evolução do 2CV dotado um motor mais potente. Propostos de início com motor de 325 cc e 09 cv, estes pequenos furgões evoluíram para o 424 cc de 12 cv e posteriormente para os 21 cv, que mais facilmente lidavam com os 250 kg de capacidade de carga. Sublinhe-se que este último era já um 602 cc, que a marca francesa começou por colocar no Ami 6 em 1961. Outra das diferenças no AK era facilmente identificável por ser 20 cm mais comprido face ao modelo anterior. Com a chegada da década de 70, a AK passa a ter 400 kg de carga útil e os mesmos 35 cv do bicilíndrico do Ami 8. Na velocidade máxima, a AKS 400 chegava aos 100 km/h em vez dos 65 km/h do Azu dos anos 50.

Para reforçar a presença no segmento, com um chassis mais robusto e carroçaria mais angulosa, apareceu a “Acadiane” nalguns mercados designada simplesmente como AK. De base, tinha as características da Dyane, um modelo que resultou da aquisição da Panhard, que já tinha registado designações como o Dyna.

Com a chegada do Visa nos anos 80, os “van” evoluíram para o C15, assim designados por chegarem ao peso bruto de tonelada e meia. Com este modelo, a marca francesa alargou a oferta de versões e motorizações, com destaque para os motores a gasolina de quatro cilindros de 1.124 cc e 1.360 cc com 60 e 75 cv respectivamente. Todavia, a grande novidade neste segmento foi o Diesel de 60 cv, num modelo destinado a carregar entre os 500 a 600 kg. Comercializado entre 1984 e 2005, o C15 ultrapassou o milhão de unidades produzidas (1.181.471) e foi dos modelos que mais declinações teve, desde as “pick-up” às versões “camping”.

Em 1996 a PSA passa a ter uma nova visão sobre os pequenos furgões, acompanhando as tendências do mercado. Os modelos passaram a declinar nas duas marcas francesas, dando origem aos Peugeot Partner e Citroën Berlingo. Outra das declinações teve a ver com a existência de versões de passageiros e mercadorias e, em todas estas, se encontravam motorizações equipamentos que concediam modernidade aos veículos. Terão sido estas que garantiram o prémio International Van of the Year em 1997. Depois de três gerações e presenças quase constantes no pódio das vendas no mercado nacional, em Vigo prepara-se o futuro. Mas sobre isso, falaremos em 2018.