

Eduardo Sodré/Folhapress



Não houve PowerPoint nem palestra longa. A apresentação do Lamborghini Temerario ocorreu em frente a um hotel em Islamorada, na Flórida. O piloto Richard Antinucci explicou o básico sobre o carro, que custa R\$ 5,8 milhões e é o primeiro superesportivo híbrido da marca italiana.

Primeira instrução antes do teste rumo a Miami: o comando de setas fica no volante, à esquerda. Com essa solução, a marca reduz as distrações durante a pilotagem, explica Antinucci. Não é necessário tirar a mão da direção para acionar as luzes, basta usar o polegar.

Um botão giratório vermelho define os modos de condução do Temerario, e as mudanças são acompanhadas por variações nos grafismos do quadro de instrumentos. Outro comando aciona o modo elétrico, com autonomia suficiente para dez quilômetros. A eletrificação serve para reduzir emissões e dar uma força extra ao novo 4.0 V8 a gasolina.

Quando o motor a combustão acordou, vieram à mente os tratores que antecederam os carros nos negócios de Ferruccio Lamborghini (1916-1993). O som das trombetas do apocalipse climático saiu embolado do escapamento, como

morada a Miami Beach não permitiu usufruir de tamanha força, tolhida pelas leis de trânsito e pelo bom senso, mas é possível perceber o poder da imagem do Temerario, que atraiu a atenção de motoristas ao redor. Foi necessário olhar para cima para captar as reações ao redor, já que se dirigia rente ao chão.

É um cupê superesportivo chamativo, mas clássico. Não há tantas quinas e dobras como na carroceria do Lamborghini Aventador, por exemplo.

O Temerario é razoavelmente confortável, apesar do isolamento acústico propositalmente ruim. Os dois assentos têm a firmeza e o formato necessários para segurar o motorista e o carona nas voltas rápidas feitas em um autódromo, mas não maltratam os ocupantes em um passeio à beira-mar.

A central multimídia traz tela pequena, lembrando mais uma vez que o objetivo não é oferecer um show de conectividade digital, mas, sim, reduzir distrações para conectar o piloto ao carro. Quem desejar um Lamborghini híbrido com mais luxos tem como opção o SUV Urus (800 cv), também oferecido para teste.

O utilitário segue o mesmo caminho da eletrificação, mas com foco maior na autonomia. Dá para rodar cerca de 60 quilômetros sem queimar gasolina, o que faz o corpanzil com mais de cinco metros rodar com desenvoltura no ambiente urbano.

Diferentemente do que ocorre com o Temerario, o motor V8 desperta discretamente no Urus, com um som abafado. Mas o desempe-

Lamborghini

Carro, que custa R\$ 5,8 milhões, é o primeiro superesportivo híbrido da marca italiana

Temerario

em uma antiga picape a diesel.

Antes que o repórter seja chamado de herege por desrespeitar a sagrada marca italiana, vale dizer que é assim mesmo. O Temerario foi projetado para as pistas, onde seu V8 pode passar de 9.000 rpm (rotações por minuto). Com giro baixo a 100 km/h em uma linha reta ao nível do mar, o que restou foi o som grave à espera de uma pisada funda no acelerador.

Em um único momento de trânsito livre à frente e atrás, foi possível reduzir a velocidade a 40 km/h e retomar até 110 km/h ?o limite da via era de 70 mph (milhas por hora), que equivale a 112,7 km/h. Por um breve instante, não mais que dois segundos, o som da máquina tornou-se agudo e linear.

A combinação dos motores elétricos e a combustão rende até 920 cv. Segundo a Lamborghini, o Temerario acelera do zero aos 100 km/h em 2,7 segundos e pode atingir a velocidade máxima de 343 km/h.

A viagem de 140 km de Isla-

alterna entre silêncio de carro elétrico e barulho de trator



Alexander Migl

Lamborghini apresenta na Flórida versões híbridas do esportivo Temerario e do SUV Urus

nho também impressiona, sendo possível passar dos 300 km/h ao volante de um modelo que pesa mais de 2.500 quilos.

O jipão da Lamborghini traz muitos elementos da linha Audi, como os comandos do sistema de som e do computador de bordo instalados no volante, e há ainda algumas soluções que vieram da Porsche. As três marcas fazem parte do grupo Volkswagen.

Mas o que justifica um modelo como o Urus custar R\$ 4,3 milhões enquanto o Porsche Cayenne Turbo E-Hybrid Cupê (739 cv) é oferecido por R\$ 1,47 milhão? A resposta pode estar em dezenas de páginas de dados técnicos, na linha de produção artesanal da fábrica italiana de Sant'Agata Bolognese ou apenas na vaidade de se ter algo mais exclusivo.

Por Eduardo Sodré (Folhapress). O jornalista viajou a convite da Lamborghini para Islamorada, nos Estados Unidos.