

# Direcção assistida eléctrica

*Sistema da EZ Electric Power Steering torna o mais pesado Clássico num automóvel mais fácil de utilizar*

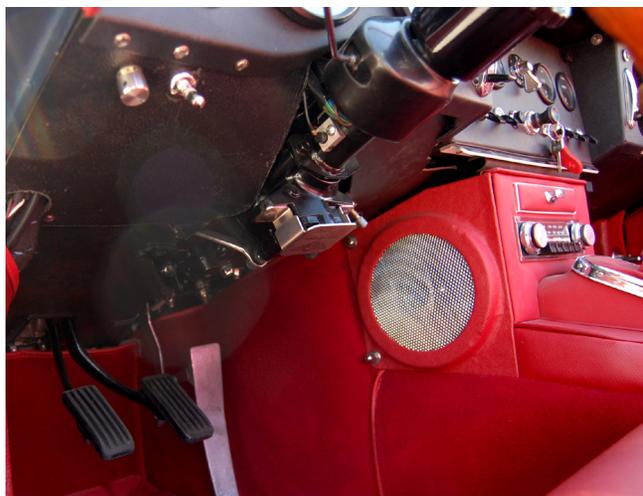
Será correcto adaptar a um Clássico uma inovação tecnológica dos dias de hoje? Não é este um artigo de opinião e, portanto, não vamos por aí, uma vez que sabemos como o mundo dos Clássicos se divide nesta matéria. Isso não impede, todavia, que nos mantenhamos atentos a tudo o que pode melhorar a utilização de um automóvel com algumas décadas e com as limitações daí inerentes.

Tudo isto a propósito da montagem num Clássico de uma direcção eléctrica – neste caso, falamos das EZ Power Steering, com origem na Holanda e representadas para o nosso país pela EZ Portugal – e da oportunidade que nos foi facultada de conduzirmos um Jaguar E – o de Antero Magalhães, que se preparava, na altura, para efectuar as 1000 Milhas – dotado desse sistema.

Logo à partida, o sistema da EZ tem uma grande vantagem em relação a outras ofertas similares: a direcção de origem é integralmente retirada (podendo a qualquer momento voltar a ser montada, por forma a regressar ao estado original) e substituída por uma direcção EZ.

Toda a transformação fica escondida sob o tablier. Não são feitos furos, nem cortes ou soldaduras ao chassis ou carroçaria. Sob o capot também não há mudanças, tudo permanece original. A caixa de direcção existente permanece inalterada e, assim, mantém a relação de direcção de fábrica... mas com muito maior leveza.

Por oposição a um sistema hidráulico – outra das soluções existentes para "ajudar" as direcções dos Clássicos – o motor eléctrico do sistema da EZ utiliza a força apenas quando a assistência de direcção é necessária. O sistema é, ainda, sensível à velocidade, fazendo com que a direcção seja leve





em baixas velocidades e se torne progressivamente mais pesada quando aumenta a velocidade.

Aliás, o grau de assistência pode ser regulado, rodando um potenciômetro, para que o condutor possa seleccionar o toque em função do seu estilo de condução.

Livre de manutenção, sem fugas e funcionando sem fazer ruído, o sistema de direcção assistida eléctrica está ainda preparado para, no caso de alguma falha ou defeito (falhas que a centralina detecta), entrar em modo de segurança, desligando o motor eléctrico, passando para o sistema normal, sem assistência.

Sendo toda a transformação efectuada em algumas horas, como preços que variam de modelo para modelo, mas que se iniciam em pouco mais do que mil euros, as direcções EZ são teoricamente aplicáveis a todo o tipo de Clássicos, sendo, no entanto, mais complexa quando o cliente a pretende montar num automóvel antigo, por exemplo, dos anos 20, com comandos do próprio motor no volante.

Esse obstáculo não se coloca a modelos dos anos 50 ou mais recentes. A oferta já desenvolvida regista dezenas de marcas e centenas de modelos – sendo sempre possível a EZ vir a desenvolver a solução de assistência para um

modelo que até ao momento ainda não tenha sido alvo da transformação. Entre os casos mais do que testados está o Jaguar E, que foi o automóvel em que tomámos contacto com a direcção EZ.

Basta rodar a chave, mesmo sem colocar o motor a funcionar, para a assistência começar a funcionar. Com o o enorme E parado, sob um piso de gravilha, sente-se logo a diferença. Os mais de 1.200kg do Jaguar E, a grande maioria deles pesando sobre a direcção, sentem-se "aliviados" logo ao primeiro contacto.

Nada como a estrada para revelar outro dos mistérios: com tanta leveza, será que o comportamento se altera? Em boa verdade não se sente a diferença, sendo real a progressividade do peso da direcção quando a velocidade aumenta.

Como o próprio fabricante o anuncia, a direcção assistida eléctrica não visa tornar "apenas" a direcção mais leve, mas sim o automóvel mais fácil de utilizar.

Não é como guiar o automóvel na suas versão original, mas é indiscutível que aumenta o prazer de condução. Por vezes é a diferença entre sair ou não da garagem com um Clássico. ●

