

FOTOS: SERGIO CASTRO/ESTADÃO



Renovados. Linha 2015 de ambos os hatches teve atualizações no visual. No Sandero, as mudanças foram mais radicais

OPINIÃO

Thiago Lasco



Câmbio automatizado exige calma e pé leve

● Caixas automatizadas têm sido a solução possível para aliviar o pé esquerdo do motorista sem pesar demais no orçamento. Mas a economia de custos mata boa parte do prazer ao volante, já que as trocas lentas e soluçantes limitam o desempenho. Para não se irritar, é preciso se adaptar, evitando "surpreender" o câmbio com acelerações bruscas. Isso vale sobretudo para o Easy 'R da Renault, que parece dizer: mantenha a calma, tenha o pé leve e acelere como quem guia um carro 1.0, não 1.6. A solução só satisfaz quem tem uma tocada bastante tranquila.

Novo Sandero automatizado encara Fox

Atual geração do hatch da Renault troca a caixa automática por uma robotizada e volta a enfrentar o Volkswagen, seu tradicional rival

Thiago Lasco

Poucos meses depois de chegar ao mercado, o Renault Sandero reestilizado ganhou opção sem pedal de embreagem, batizada de Easy'R, que tem preço sugerido de R\$ 50.760. Enquanto no modelo antigo o câmbio era automático de quatro marchas, o novo usa uma caixa automatizada, a exemplo do rival Volkswagen Fox, tabelado a R\$ 59.921, que o enfrenta neste duelo.

Apesar de o preço ser um dos fatores determinantes neste segmento e a diferença a favor do Sandero ser extremamente alta, o Fox acabou levando a melhor, por apenas um ponto, justamente por causa da fragilidade do conjunto mecânico do concorrente. A transmissão do Renault é lenta e as três primeiras marchas são esticadas além do desejável, comprometendo a agilidade do hatch em trânsito urbano e deixando-o barulhento. Em ultrapassagens, ela hesita para fazer as reduções e, com o carro já embalado, demora para passar à marcha seguinte. A única solução para contornar tamanho torpor é fazer as trocas manualmente, abrindo mão de parte da comodidade.

Apesar de também automatizada, a caixa i-Motion faz trocas com mais suavidade e rapidez, permitindo um melhor aproveitamento das respostas do motor – 1.6 no caso dos dois modelos. Com 120 cv, o propulsor da Volks dá mais agilidade ao carro, além de ser mais moderno e silencioso que o da Renault, que entrega 106 cv e um nível de ruído elevado a partir dos 100 km/h. No interior, o Fox traz acabamento superior e painel de instrumentos mais completo. Mas a central multimídia do Sandero tem tela maior e operação mais simples que a do rival, cujos comandos são menos intuitivos – leva tempo até se aprender a ajustar os graves e agudos do som, por exemplo. Pesa a favor do Renault o conforto, seu grande trunfo. Os bancos são maiores, há



Caprichado. Acabamento é superior e instrumentos são mais completos. Manuseio da central multimídia não é tão intuitivo



Generoso. Cabine tem aspecto simples, mas amplas dimensões agradam. Bagageiro traz 50 litros de capacidade

PRÓS E CONTRAS

- **Conjunto mecânico**
Caixa automatizada faz trocas mais suaves, sem comprometer o aproveitamento do motor, ágil e silencioso.
- **Preço**
Tabela salgada deve afugentar comprador racional. Com todos os extras, chega a quase R\$ 70 mil.



PRÓS E CONTRAS

- **Conforto**
Bancos são maiores que os do rival e há mais espaço para a cabeça e as pernas dos passageiros que viajam atrás.
- **Câmbio**
Caixa automatizada lenta nas trocas deixa o hatch "amarrado", ruidoso e pouco agradável de guiar.



1º



VW FOX HIGHLINE I-MOTION

2º



RENAULT SANDERO DYNAMIQUE EASY'R

mais espaço para as pernas e cabeça de quem viaja atrás e o ar-condicionado resfria a cabine com mais intensidade. Com porta-malas de 320 litros, ante 270 l do VW, ele se sai melhor como carro familiar. Os bancos do Fox, estreitos e excessivamente firmes, fazem mais a cabeça do público jovem. E por falar em juventude, a reestilização fez maravilhas pelo Sandero. O desenho da coluna C ficou mais harmonioso e as entradas de ar com grade tipo colmeia deram um ar agressivo à dianteira. O visual do Fox ainda não cansou, mas a última atualização estética pela qual passou não foi tão impactante quanto a aplicada no concorrente.

MELHOR PONTUAÇÃO		58	VOLKSWAGEN FOX	
Fox Highline i-Motion			Sandero Dynamique Easy'R	
Acabamento	4		Acabamento	3
Câmbio	4		Câmbio	1
Conforto	4		Conforto	5
Desempenho	4		Desempenho	3
Equipamentos	5		Equipamentos	4
Ergonomia	4		Ergonomia	3
Espaço	3		Espaço	5
Estabilidade	5		Estabilidade	4
Estilo	4		Estilo	4
Instrumentos	4		Instrumentos	3
Manutenção	2		Manutenção	4
Motor	5		Motor	3
Porta-malas	2		Porta-malas	4
Preço	1		Preço	4
Seguro	3		Seguro	4
Suspensão	4		Suspensão	3
TOTAL	58		TOTAL	57

TOTAL DE 80 PONTOS POSSÍVEIS: AVALIAÇÃO: 1 - MUITO RUIM; 2 - RUIM; 3 - REGULAR; 4 - BOM; 5 - ÓTIMO

COMPARE OS NÚMEROS		
DADOS	VOLKSWAGEN FOX	RENAULT SANDERO
Preço sugerido	R\$ 59.921	R\$ 50.760
Motor	1.6, 4cil., 16V, flexível	1.6, 4cil., 8V, flexível
Potência (cv)	110 (G)/120 (E) a 5.750 rpm	98 (G)/106 (E) a 5.250 rpm
Torque (mkgf)	15,8 (G)/16,8 (E) a 4.000 rpm	14,5 (G)/15,5 (E) a 2.850 rpm
Câmbio	Automatizado, cinco marchas	Automatizado, cinco marchas
Porta-malas	270 litros	320 litros
MANUTENÇÃO*		
Amort. traseiro	R\$ 297,87	R\$ 215
Farol dianteiro	R\$ 423,42	R\$ 610
Jogo de velas	R\$ 160	R\$ 128
P-choque diant.	R\$ 1.277,37	R\$ 556
Pastil. de freio	R\$ 223,95	R\$ 170
SEGURO (cotações pela www.bidu.com.br)**		
Bradesco	R\$ 3.733,07	R\$ 3.202,27
AIG	R\$ 1.587,26	R\$ 1.428,38

FONTE: FABRICANTES. (*) PESQUISA FEITA PELA REPORTAGEM. (**) PERFIL DO SEGURADO: HOMEM, CASADO, 40 ANOS, MORADOR DO CENTRO DA CAPITAL, COM GARAGEM FECHADA NA RESIDÊNCIA E NO LOCAL DE TRABALHO

Tira-dúvidas

Escreva para nós: jcarro@estadao.com

PERGUNTA

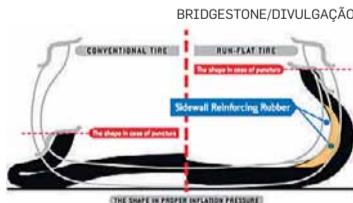
Pneus que não furem
Tenho um sedã BMW Série 3 que veio com pneus do tipo run flat. Sei que a maioria dos carros modernos, principalmente os mais caros, têm esse tipo de recurso. Gostaria de saber como essa tecnologia funciona e por que esses componentes são tão mais caros que os convencionais.

IBSEN PERILLO NETO,
Por e-mail

RESPOSTA

Os pneus run flat (rodam vazio, em tradução livre) também furem. A diferença é que essa tecnologia, que surgiu nos anos

80, permite que o veículo continue rodando a até 80 km/h por cerca de 80 km, mesmo com o pneu perfurado. O objetivo é que o motorista consiga chegar até uma oficina para realizar o reparo ou a troca sem causar avarias a outros componentes do carro, como rodas e suspensão. Segundo informações da Bridgestone, que fabrica esse tipo de componente, para suportar o peso do carro e o calor intenso gerado pela falta de pressão, as laterais são reforçadas com um composto de borracha especial (confira as diferenças na foto acima). Além disso, o talão é mais largo e se ajusta ao aro da roda. Para poder utilizar esse tipo de pneu, o veículo deve contar com sensores de monitoramento da pressão. Por is-



so o produto só está disponível no País para carros sofisticados. No caso da medida 205/55 R16, que serve para o BMW Série 3, por exemplo, a diferença de preço para um similar convencional costuma passar dos R\$ 1 mil. De acordo com a alínea A do artigo 2º da resolução 14/98 do Contran, que é complementada pela resolução 259/2007, veículos com pneus que trafegam sem ar são dispensados de ter estepe, macaco e chave de roda. Todos os veícu-

los vendidos no País com pneus desse tipo foram homologados com esse equipamento. No futuro, os pneus deverão rodar sem ar. Um dos primeiros estudos que apontam nessa direção é o Tweel, criado pela francesa Michelin e revelado em 2006. Seu nome vem da união das palavras tire e wheel, (pneu e roda, em português). O componente é formado por uma banda de rodagem de borracha unida ao centro por raios flexíveis. Em curvas e obstáculos, o dispositivo tem comportamento semelhante ao de um pneu normal. Entre as vantagens, a banda de rodagem, que pode ser recauchutada, tem maior durabilidade.

Destaque da semana



Honda HR-V deverá partir de R\$ 70 mil

O HR-V, jipinho que a Honda se prepara para lançar, deve ter tabela a partir de R\$ 70 mil, de acordo com fontes. Serão quatro versões – a básica terá câmbio manual de seis marchas e as demais, automático CVT. O motor será o 1.8 de até 140 cv que equipa a opção de entrada do Civic.