



FOTOS: HONDA/DIVULGAÇÃO

Crossover. Modelo alia robustez de jipinho, lado prático de minivan e linhas que remetem às de cupês

FICHA TÉCNICA

Honda HR-V EXL

Preço sugerido	R\$ 88.700
Motor	1.8, 16V, 4 cil., gasolina
Potência (cv)*	140 a 6.500 rpm
Torque (mkgf)*	17,4 a 5.000 rpm
Câmbio	Automático CVT
Direção	Elétrica
Comprimento	4,29 metros
Porta-malas	437 litros

*DADOS COM ETANOL. FONTE: HONDA

PRÓS E CONTRAS

➔ Cabine
Há conforto de sobra para os ocupantes. Banco traseiro basculante facilita transporte de carga.

➔ Equipamentos
Ao transformar itens frugais em opcionais, a Honda força o consumidor a levar as versões mais caras.

HR-V investe em espaço para desafiar EcoSport

Primeiro de uma nova leva de utilitários compactos, Honda chegará no dia 20

Thiago Lasco/BRASÍLIA

Um dos lançamentos mais esperados de 2015, o HR-V está chegando às concessionárias do País – as vendas começam no dia 20 de março. Juntamente

com Jeep Renegade e Peugeot 2008, o Honda faz parte de uma nova leva de modelos que irá desafiar o Ford EcoSport, líder de vendas entre os utilitários-esportivos compactos.

O novato traz a assinatura de



uma marca cujos produtos se tornaram referência em seus segmentos, como o sedã Civic e o monovolume Fit. Assim, não são poucas as expectativas que recaem sobre o Honda.

O HR-V seduz até quem não

gosta de utilitários. A linha da cintura alta e as rodas com desenho esportivo tornam seu visual parrudo. Mas, na parte superior da carroceria, as formas descendentes de teto e janelas, com as maçanetas das portas de

trás escondidas, suavizam o desenho e fazem com que ele pareça ser menor do que é.

Abrindo a porta, a cabine não nega as origens. A construção sólida, o acabamento sem falhas e o painel que “abraça” o

motorista, além dos instrumentos, são os mesmos do Fit.

Ainda assim, há características que lhe conferem personalidade. Saídas de ar horizontais percorrem toda a metade direita do painel, divididas em três segmentos independentes, e o console central flutuante, com acabamento de couro sintético e costuras feitas à mão, dão um ar de requinte à cabine.

Os bancos dianteiros são confortáveis, com apoios laterais reforçados. Nas versões LX e EX, o revestimento é de tecido simples, mas de boa qualidade. Por outro lado, regular a altura e a profundidade do volante para encontrar uma posição que não obstrua a visão do velocímetro pode levar algum tempo.

Atrás, a distribuição racional de espaço, receita de sucesso do Fit, se repete. Dois adultos e uma criança viajam com folga, mas passageiros com mais de 1,85 metro podem ter problemas com o teto descendente.

No banco traseiro bipartido, dá para escamotear apenas o assento, para acomodar objetos altos do assoalho ao teto, ou só o encosto, para levar uma bicicleta em pé, por exemplo.

O porta-malas tem acesso fácil e sua capacidade pode passar de 437 para 1.010 litros com o banco de trás rebatido.

Equipamentos e comportamento na estrada desapontam

Versão de R\$ 69.900 deixa a desejar na lista de itens; há situações em que o câmbio eleva muito a rotação do motor

O HR-V tem motor 1.8 flexível de até 140 cv que cumpre o que se espera, mas não chega a empolgar. No trânsito urbano, o câmbio automático CVT deixa a condução suave e quase não se percebe o funcionamento do propulsor, pois a rotação sobe lenta e progressivamente quando o motorista não pressiona com força o pedal do acelerador. O objetivo, segundo informações da Honda, é privilegiar a economia de combustível.

Na estrada, em situações-limite, como nas ultrapassagens, quando é preciso acelerar com vigor, o conta-giros vai a 6 mil rpm e estaciona nesta faixa, algo típico dos câmbios CVT. O barulho do motor incomoda

dentro da cabine e o ganho de velocidade não é tão intenso quanto se poderia esperar.

Tabelada a R\$ 69.900, a versão LX com caixa manual, de entrada (com a CVT o preço é de R\$ 75.400), traz controles de tração e estabilidade, freio de estacionamento elétrico, lanternas e luzes de freio de LEDs. Mas pode ser difícil convencer o consumidor a pagar tanto por um carro com um prosaico toca-CDs e tela diminuta, sem faróis de neblina e rodas de liga leve.

A opção EX, intermediária, a R\$ 80.400, incorpora central multimídia com tela de 5” (menor que a do Renault Logan, por exemplo), comandos de som no volante e câmera de ré. Mas o ar-condicionado é manual. O digital só está na de topo, EXL, a R\$ 88.700, que traz ainda monitor de 7” sensível ao toque e navegador GPS, entre outros.

Mas ainda faltam mimos como bancos elétricos e faróis com acendimento automático.



Detalhes. Opção EXL tem tela de 7”; assento dobrável permite ampliar espaço para carga

Tira-dúvidas

Escreva para nós: jcarro@estadao.com

PERGUNTA

Importação de antigos

Li uma reportagem publicada recentemente no *Jornal do Carro* de quarta-feira sobre a importação de carros de forma independente, inclusive clássicos. Um dos meus sonhos de consumo é um Cadillac conversível da década de 60 (como o da foto à direita), mas, pesquisando em anúncios no Brasil, encontrei alguns modelos à venda com preços em torno de R\$ 350 mil, valor que considero exagerado. Gostaria de saber mais detalhes sobre o processo para trazer esse tipo de veículo, que custa bem menos nos EUA, além de informações sobre prazo para entrega e esti-

mativa de quanto eu teria de desembolsar com taxas e prestação de serviço.

MAURÍCIO RIGOTTO,
Por e-mail

RESPOSTA

De fato, é possível importar carros antigos de qualquer país, mas, em geral, colecionadores e fãs de clássicos costumam fazer compras nos EUA. Independente do modelo e da marca, o ideal é procurar a ajuda de empresas especializadas, que já tenham experiência nesse tipo de operação e, portanto, estejam familiarizadas com os trâmites e possam resolver imprevistos rapidamente. “Orientamos os clientes a procurar carros que



ANDRÉ LESSA/ESTADÃO

já estejam restaurados e os acompanhamos no passo a passo desde a escolha do veículo até a liberação na alfândega brasileira”, diz o consultor Marco Aurélio di Luciano, da Automotriz Import, que trouxe dezenas de veículos novos e antigos dos EUA para clientes do Brasil. Ele sugere sites nos quais o próprio interessado pode ver anúncios de veículos à venda e escolher o que mais lhe agrada. “Temos

parcerias com companhias norte-americanas, que vão até o local onde o carro está e fazem uma análise detalhada de itens como mecânica, carroceria, revestimentos, etc... Depois, esse trabalho é consolidado em um relatório, com a pontuação dos aspectos avaliados, que é enviado ao cliente”, explica di Luciano. Os especialistas fazem até test drive para avaliar o comportamento do veículo. Desde a escolha do modelo até seu desembarque no País, o processo leva cerca de quatro meses para ser concluído. O custo varia conforme o caso. “Em média, o gasto total será de três vezes o valor que o cliente pagou pelo veículo”, diz o consultor.

Destaque da semana



PILAR OLIVEIRES/REUTERS

Brasil e México renovam pacto automotivo

O acordo comercial do setor automotivo de Brasil e México foi renovado e valerá até 2019. Com o pacto, cada país poderá importar R\$ 4,6 bilhões em veículos anualmente sem recolher os 35% da taxa de importação. A partir de 2016, haverá aumento de três pontos percentuais por ano.