

Instalação de acessório pode afetar garantia

Colocar itens no veículo em lojas não autorizadas compromete a cobertura de fábrica para algumas peças ou mesmo para o carro todo

Thiago Lasco

Na hora de personalizar o carro, ou incrementá-lo com itens de conforto e segurança, muitos proprietários recorrem a lojas independentes, em que os acessórios têm preços frequentemente mais baixos que os das concessionárias. Mas é preciso ter cuidado, pois a instalação desses produtos fora das autorizadas pode acabar comprometendo a garantia de fábrica.

De acordo com informações das montadoras, quase todos os acessórios comercializados nas concessionárias, chamados de originais ou genuínos, são desenvolvidos especialmente para os carros da respectiva marca. Porta-vozes das empresas dizem que componentes à venda em lojas independentes podem não ser adequados a um certo modelo e causar problemas.

“Um caso comum é o de donos de Fox que, mal orientados, instalam rodas de 17 polegadas. Isso acaba provocando danos à caixa de direção ou ruídos na suspensão”, diz o gerente da autorizada Amazon, na zona oeste, Marcelo de Piano.

Em situações como essa, a montadora deixa de responder pelos componentes cujo funcionamento foi alterado pela instalação de itens que ela não homologou. “Os sistemas e subsistemas afetados perdem a garantia de fábrica”, afirma o supervisor de personalização da Ford, Ricardo Souza.

Isso quer dizer que a perda da garantia não abrange os componentes em que não houve interferência. “Vamos supor que o cliente instalou um friso fora da



MARCOS MÜLLER/ESTADÃO

rede VW e a loja usou cola de vidro. Depois, ele removeu o friso e a pintura do carro se desprende. Nesse caso, a pintura perde a garantia, mas não o câmbio, por exemplo”, diz Piano.

O cancelamento da cobertura ocorre após os técnicos da marca analisarem o veículo e constatarem que há relação entre o acessório instalado fora da rede e os problemas. Nesse caso, a concessionária só fará os reparos após a aprovação de orçamento pelo cliente.

Perda total. Algumas montadoras não têm posições tão claras quanto à extensão da perda da cobertura. No manual do proprietário do Onix, por exemplo, a Chevrolet informa que “a garantia não se aplica a veículo modificado fora da concessionária, de modo que, no julgamento do fabricante, tenha seu

OS RISCOS DA INSTALAÇÃO INADEQUADA DE ACESSÓRIOS

● Alarme, sensor de ré e vidros elétricos

Panes elétricas e curto-circuito em caso de ligações malfeitas;

● Ar-condicionado

Danos ao alternador e esvaziamento precoce da bateria;

● Aparelho de som

Além de danos à parte elétrica, infiltração de água nas portas, pela remoção dos painéis laterais sem cuidado;

● Frisos laterais

Descascamento da pintura;

● Rodas esportivas

Avaria na caixa de direção e barulho na suspensão, se usado modelo não adequado ao carro;

● Película escurecedora

Danos aos filamentos do desembaçador do vidro traseiro.

desempenho e sua segurança afetados negativamente”.

Já no livreto do Fiat Punto está escrito que “o uso de acessórios eletrônicos não genuínos pode provocar o não funcionamento do veículo e a perda da garantia”.

Trechos como esses possibilitam a interpretação de que o carro todo perde a garantia, e não apenas os sistemas direta-

te ligados ao novo acessório.

Mas, para o advogado especializado em direito do consumidor Josué Rios, a perda da garantia não pode decorrer do que ele chama de “previsão genérica”.

“É preciso que a montadora comprove, de forma concreta, que há relação de causa e efeito entre o equipamento e o problema. Sem isso, a perda da garantia cai por terra”, diz Rios.

sionárias que também têm em suas prateleiras produtos não homologados pela fabricante.

A Caraigá, autorizada VW na zona sul, vende e instala sensores de estacionamento, não originais, em modelos que não vêm de fábrica com o item. A Ford também tem autorizadas que oferecem itens que não levam o selo da montadora.

Nesses casos, os acessórios não contam com a garantia da montadora – manutenção e reparos só podem ser feitos na própria loja em que os itens foram vendidos. Mas se a instalação causar danos ao veículo, como fica a garantia de fábrica?

“Se a loja vende, ela tem de dar garantia e resolver os problemas”, diz Souza, da Ford. “A própria concessionária tem de assumir o prejuízo, consertar o carro do cliente e arcar com os eventuais custos.”

● Causa e efeito

“O cliente instala um friso fora da rede VW, e a loja usa cola de vidro. Depois, ele remove o friso e a pintura do carro se desprende. Nesse caso, a pintura perde a garantia de fábrica.”

Marcelo de Piano

GERENTE DE SERVIÇOS DA VW AMAZON

3 PERGUNTAS PARA

Luiz Moan, presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea)

“Tínhamos os carros mais baratos do mundo”

Confira amanhã, na TV Estádio, uma entrevista com o presidente da Anfavea, que respondeu perguntas enviadas por meio da página do JC no Facebook ([facebook.com/jornaldocarro](https://www.facebook.com/jornaldocarro)). Três delas não puderam ser respondidas no ar, mas Moan encaminhou os esclarecimentos por e-mail.

● Por que há tanta defasagem nos carros vendidos no Brasil, principalmente nos motores? (Marcelo de Paula)

Temos 62 marcas vendendo 1.754 modelos e versões no País. E essas marcas representam 84% da produção mun-

dial de veículos. Quanto ao motor, desenvolvemos o flexível, tecnologia de primeiro mundo. Para os próximos anos, a meta é aumentar a eficiência energética com o etanol. Assumimos o compromisso com o governo de melhorar a eficiência em, no mínimo, 12% até 2017 e conquistar outras metas que chegam a uma melhoria de eficiência de cerca de 18%, igua-

lando-nos ao nível da Europa.

● Quando as montadoras começarão a oferecer de série acessórios úteis para a segurança, sem a obrigatoriedade de imposição do governo? (Günther Wittmann)

Estamos em uma atuação bastante proativa em relação a isso. A obrigatoriedade do airbag e do ABS foi uma proposição da Anfavea negociada com o governo. E mais: cada montadora oferece vários itens adicionais sem ser obrigada pelo governo. Assim, nossos veículos estão com nível

de segurança de acordo com legislações internacionais.

● Por que pagamos tão caro por carros defasados, visto que, além dos impostos, há uma grande parcela de lucro embutida nos preços? (Sergio Melo Taran)

O comparativo feito em dólar não é qualitativo. Se a análise for essa, nos últimos 15 dias, período em que o câmbio passou de R\$ 2 para R\$ 2,22, o preço do carro brasileiro baixou 10%. Não é possível fazer essa comparação porque vários países adotam políticas cambiais diferentes do modelo flexível utilizado no Brasil. Se formos comparar apenas por período de tempo e considerando o câmbio da época, em 2002 tínhamos os veículos mais baratos do mundo.

Fox Bluemotion com motor de 3 cilindros parte de R\$ 32.590



VOLKSWAGEN/DIVULGAÇÃO

Potência. 1.0 gera 75 cv com gasolina e 82 cv com etanol

A Volkswagen já vende a linha 2014 do Fox BlueMotion, cuja principal novidade é o motor 1.0 de três cilindros, o primeiro desse tipo oferecido pela marca no País. A tabela do hatch parte de R\$ 32.950 para a versão de duas portas e de R\$ 34.090 para a de quatro portas.

Com bloco e cabeçote feitos de alumínio, o propulsor, da família EA211 é 24 quilos mais leve do que um 1.0 de quatro cilindros, segundo dados da fabricante. A potência é de até 82 cv e o torque chega a 10,4 mkgf ao utilizar apenas o combustível de origem vegetal.

Tira-dúvidas — Escreva para nós: jcarro@estadao.com

PERGUNTA

Ligação direta

♦ Gostaria de saber como se faz ligação direta, a famosa “chupeta”, para o caso de algum dia a bateria do meu carro “arriar”. Essa prática pode estragar o veículo e/ou a bateria?

♦ BETINA DONIZETE,

Por e-mail

♦ RESPOSTA

A “chupeta” não causa problemas ao carro ou à bateria, segundo o diretor executivo da Associação Brasileira de Engenharia Automotiva (AEA), Milton Monteiro. Ele afirma que é preciso cuidado para não prejudicar o veículo que fornecerá a carga e dá duas recomendações: prestar atenção aos polos da ba-

teria para não errar a conexão e manter o motor do carro “doador” ligado e, de preferência, acelerado antes de dar a partida no modelo que receberá a carga. Quanto ao procedimento, não há mistério. Basta dispor de outro veículo ou de uma bateria carregada com a mesma amperagem da instalada no modelo que sofreu pane, além de cabos para fazer a conexão – se possível, de cores diferentes, como vermelha e preta. O vermelho deve ser conectado ao polo positivo da bateria carregada. Em seguida, a outra extremidade deve ser plugada no polo positivo da bateria que precisa de carga. Só depois de fazer isso o cabo preto deve ter uma extremidade ligada ao polo negativo da bateria carregada e a outra ponta co-

nectada no polo negativo da bateria arriada. Feito isso, dê a partida no carro que cederá a carga. Passados alguns minutos, acione o motor do que está com defeito. Se o problema for falta de carga, o motor do carro defeituoso deverá dar partida após algumas tentativas. Após a aceleração se estabilizar, desconecte os cabos e, se possível, rode alguns quilômetros ou deixe o veículo ligado por cerca de cinco minutos. Para que o motorista não fique na mão, Monteiro recomenda levar o carro a um eletricista para descobrir o que ocasionou a descarga da bateria. Entre as causas mais comuns de pane estão esquecimento de componentes ligados, como as luzes. Mas pode ser sinal de que está na hora de trocar a bateria.

PERGUNTA

Deterioração do volante

Tive vários carros e todos apresentaram o mesmo defeito: desgaste excessivo do volante. Me disseram que isso pode estar relacionado à acidez de fluidos das minhas mãos. Será?

♦ CÉSAR FERREIRA

Por e-mail

RESPOSTA

O suor, que contém ácido úrico, aliado ao atrito com o volante, pode provocar estragos no material, deixando-o opaco e com rachaduras. O ideal é lavar as mãos antes de guiar. Ao limpar o componente, evite usar produtos a base de silicone, que podem ressecá-lo. Um pano úmido é suficiente.

Destaque da semana



KARMANN-GHIA/DIVULGAÇÃO

Karmann-Ghia pode ser relançado

Há grande chance de o modelo, que foi feito no Brasil de 1961 a 1974, voltar à linha de montagem. A atual dona da marca criou um concurso para escolher o visual da nova versão e o projeto vencedor (foto acima) é dos estudantes paranaenses Felipe Mazzeo e Rodrigo Scarpetta.