

DUAS RODAS

DAFRA RIVA 150

Desenvolvido em parceria com a chinesa Haojue, modelo equipado com painel completo, freio a disco na dianteira e motor de 12,1cv vai disputar o principal segmento nacional

FOTOS: ZHOU PENGCHENG/DAFRA/DIVULGAÇÃO

Atrás da cerejeja

Téo MASCARENHAS (*)
Qionghai, Hainan, China

Com o lançamento do modelo Riva 150, a Dafra, estabelecida em Manaus, Amazonas, vai intensificar a disputa no segmento das motocicletas street utilitárias de baixa cilindrada, o maior no mercado nacional, base da pirâmide de consumo, que representa a cerejeja do bolo, com nada menos que cerca de 89% de participação. O modelo foi desenvolvido em parceria estratégica com a chinesa Haojue, marca líder no país, com cerca de 12% do mercado. Será vendido quase simultaneamente com o mercado chinês, a partir de janeiro, ainda não tem preço revelado, porém ele deve ficar próximo aos dos modelos já existentes em sua linha: Speed 150, R\$ 4.490, e Apache 150, R\$ 5.990.

O interessante é que a engenharia brasileira, presente no desenvolvimento do modelo, tanto na China quanto no Brasil, pautou as alterações e aperfeiçoamentos no projeto, incluindo o quesito desenho, que foram encampadas pela Haojue, com capacidade de produção de 4,5 milhões de unidades por ano. O modelo ficou mais sóbrio, sem excessos de cromados, comuns na China para adornar, como o chamado mata-cachorro, garupeira e outros apliques. O guidão ficou mais alto, as pedaleiras mais centrais e a relação secundária (câmbio de cinco marchas) mais longa, já que o que importa na China não é velocidade, mas a força para transportar sem cerimônia todo tipo de carga, em baixas velocidades.

ANDANDO O modelo que rodou cerca de 200 mil quilômetros e passou por mais de mil horas no dinamômetro em uma das fases de desenvolvimento também ganhou calibragem mais firme nas suspensões, para suportar o piso brasileiro, ajuste no carburador para beber nossa gasolina com etanol, além da troca dos pneus mais apropriados para o Brasil. O contato com a Riva 150 foi no complexo de provas do governo chinês, em Qionghai, província de Hainan, Sul da China. Inaugurado em 1985, o campo de provas para testes de carros e motos é bastante completo e tem diversas pistas que simulam todo ti-

po de piso, incluindo calçamento irregular, buracos, terra, asfalto, concreto, rampas e uma enorme reta de três quilômetros.

São Pedro não ajudou muito, mandando uma garoa que ensabou o piso de calçamento e revelou as deficiências dos pneus chineses, calçados em rodas em liga leve de aro de 18 polegadas de diâmetro, mas que serão substituídos no processo de montagem em Manaus. O motor de um cilindro, com partida elétrica, do tipo quatro tempos, refrigeração a ar, com 149,4cm³, entrega 12,1cv a 8.250rpm e torque de 1,11kgfm a 6.500rpm, porém é esperto em baixos giros e não precisa ser esguelado para andar, mas não faz milagres e ficou devendo o sistema de injeção. Segundo a engenharia, a carburação adotada atende as normas antipoluição e reduzem o custo final, deixando a Riva 150 mais competitiva. A posição de pilotagem é confortável e relaxada, com os joelhos pressionando o tanque para 13,3 litros, e a espuma do banco (a 770mm do chão) não é demasiadamente macia, o que certamente conta para quem roda por longos períodos no trânsito.

VISUAL Ao contrário do Brasil, na China, com a maior produção mundial, com cerca de 26 milhões de unidades por ano (entre mercado interno e exportação), as montadoras estrangeiras são obrigadas a se associar com as locais. A Haojue, por exemplo, fundada em 1992 em Jiangmen, emprega cerca de 11 mil funcionários e tem acordo com a japonesa Suzuki, de quem recebe tecnologia e controle de qualidade. A Riva 150 tem parte dessa herança, inclusive no visual mais moderno, em contraste com modelos quadrados, com estilo da década de 1970, bastante



Motor tem bom desempenho em baixos giros, apesar da relação mais longa

comuns nas ruas do país. Entretanto, adota uma espécie de limpa-trilhos sob o motor, um cacoete asiático que poderia ser dispensado. O tanque esguio, com bocal tipo competição, e o belo farol assimétrico em microarenagem se harmonizam com a traseira afilada, seguindo as tendências estilísticas mais recentes.

O painel é bastante completo, de fácil leitura e mescla informações analógicas, como conta-giros, e digitais, como carga da bateria, nível do combustível, indicador de marcha e até troca de óleo programada. Os freios são corretos. Na dianteira, um disco de 240mm de diâmetro, que mesmo no piso molhado pode ser bem modulado. Na traseira, o jurássico tambor, com 130mm de diâmetro. O quadro obedece à tradicional fórmula com tubos de aço, assim como a suspensão dianteira, convencional, do tipo telescópica, com 105mm de curso. A suspensão traseira, com dois amortecedores, tem 77mm de curso. Para a garupa, o conforto das pedaleiras tipo "bacinhas", fixadas no quadro, que não transferem as irregularidades do piso. O peso em ordem de marcha, abastecida, é de 136kg. Merecia um regime. As cores são o vermelho e branco.

● Viou e convite da Dafra/Haojue



As rodas são de liga leve, com aro de 18 polegadas. O visual é atual e conta com limpa-trilhos sob o motor

Posição de pilotagem é correta e relaxada

