

moto

▶ Mercado de baixa cilindrada segue em queda no Brasil enquanto vendas de motos premium vão às alturas

Gangorra social

Raphael Panaro

Auto Press

O mercado de duas rodas vai mal no no Brasil. Depois de “bater” no fundo do poço em 2012 e um 2013 também negativo, o primeiro semestre de 2014 não deu sinais de recuperação. De janeiro a junho foram emplacadas 717.728 unidades. No mesmo período de 2013 o número foi de 748.272 motos - um recuo de 4,1% - segundo dados da Federação Nacional de Distribuição de Veículos Automotores, a Fenabreve. Só que esses números desenharam um retrato de apenas uma parte do mercado. O setor que continua a sofrer é o de motocicletas de baixa cilindrada - que corresponde a 85% do mercado de motos. Enquanto isso, o mercado de motocicletas de luxo cresce e aparece. A vendas de modelos acima de 450 cc pularam de 28.373 para 31.876 unidades dos primeiros seis meses de 2013 para mesmo período neste ano. Ou 12,3% a mais.

Ainda estrangulados pela alta taxa de juros, variações cambiais e crédito restrito dos bancos, os potenciais compradores de modelos menores deixam de realizar o negócio. “Para uma pessoa que usa o veículo para trabalhar e recebe R\$ 800 por mês, uma parcela de R\$ 300 é muito dinheiro”, afirma Paulo Roberto Garbossa, consultor da ADK Automotive. Em junho ainda teve a agravante da

Copa do Mundo, que reduziu muito o número de dias úteis. Isso se refletiu fortemente no volume de vendas. Enquanto janeiro foi o melhor mês do ano, com 133.663 unidades, junho foi o pior, com 103.869 motos - uma retração de 22,4%.

Se o segmento de motocicletas brasileiro tem um fato a comemorar é o crescimento cada vez maior do consórcio. “Graças a esse sistema, principalmente nas regiões Norte e Nordeste do País, a queda não foi maior”, contabiliza Alarico Assumpção Júnior, presidente executivo da Fenabreve. De acordo com a Associação Brasileira de Administradoras de Consórcio - ABAC -, o setor duas rodas foi o que apresentou maior média nacional de participação neste tipo de negociação: 52% dos emplacamentos. Ou seja, uma a cada duas motos chegam às ruas através do Sistema de Consórcios. Só a Honda tem nada menos que 2,3 milhões planos de consórcio em andamento.

Modelos de alta cilindrada, como a BMW K 1600 GTL estão em alta no mercado brasileiro



esquema de CKD na fábrica da marca brasileira em Manaus, Amazonas, e outros importados.

Apesar do “incentivo”, o setor deve encerrar 2014 com queda de 2,5% e pouco mais de 1,47 milhão unidades emplacadas - em 2013 foram 1,51 milhão.

O reflexo da retração do mercado de baixa cilindrada é a escassez de lançamentos. Durante os seis primeiros meses de 2014, esse setor não teve grandes novidades. A Honda ampliou a linha CG - veículo automotor mais vendido no Brasil. Além da CG 125 Cargo KS, passaram a fazer parte versões CG 125 Cargo ESD e CG 150 Cargo ESD. Outras marcas entraram na “onda” das edições especiais. A própria Honda lançou a CG 150 Titan com as cores do Brasil e uma CBR 300R com a conhecida pintura Repsol. Já a Dafra aproveitou a Copa do Mundo e mostrou a naked Riva 150 e a street Next 250 com as cores do Brasil.

Na outra ponta do mercado, os dias são de glória. A participação dos modelos considerados de alta cilindrada cresceu de 3,79% para 4,44% do total do mercado entre os primeiros semestres de 2013 e 2014. Uma mudança importante ocorreu entre os segmentos. As esportivas perderam poder de fogo - caíram de 8.084 para 5.861 vendas. Enquanto isso as naked ganharam participação e a comercialização passou de 7.698 para 9.541 unidades.. Este segmentos superiores são sofrem restrição de crédito - os consumidores são mais abastados - e muitas vezes as motos são compradas à vista. Por isso mesmo, os modelos premium ganham cada vez mais espaço no mercado e o atraindo mais fabricantes. Caso da tradicional KTM. Em parceria com a Dafra, a marca austríaca vai voltar a vender seus modelos no Brasil a partir de dezembro. Serão nove produtos inicialmente. Alguns montados em

O primeiro semestre também viu a chegada de inúmeras produtos sofisticados. A britânica Triumph trouxe a Tiger Explorer XC, versão mais radical da aventureira da Explorer. Montada em Manaus, a maxitrail custa R\$ 62.900 e vem com um motor três cilindros de 1.215 cm³ capaz de gerar 137 cv e 12,3 kgfm de torque. Quem também veio foi a Daytona 675, configuração mais mansa da esportiva que leva um R a mais no nome. Já a BMW Motorrad inseriu cinco novas motos no mercado brasileiro. Uma é a mais cara da marca alemã por aqui: a K 1600 GTL, que tem preço de R\$ 109.500. Mas quem promete fazer barulho é a primeira scooter da fabricante bávara, a C600 Sport, de valorosos R\$ 52 mil. Outros produtos como a nova geração da estrada R 1200 RT, a “vintage” R Nine T e a esportiva S 1000 R também estão à venda. Falando em 1000 cc, a Kawasaki começou a vender a nova Z1000 de 138 cv, que parte de R\$ 48.900.

A italianas Ducati e MV Agusta não ficaram de fora. A marca de Borgo Panigale trouxe a família Hypermotard ao Brasil, em abril, com seu motor Testastretta, composto por dois cilindros em “L” a 11° de 821 cm³ refrigerado a líquido capaz de gerar até 110 cv. Os valores começam em R\$ 51.990 na versão standard, passam por R\$ 56.990 na Hyperstrada e terminam em R\$ 64.900 pela Hypermotard SP. Outra estreia foi uma versão mais diabólica da Diavel, chamada de Dark. No caso da MV, a marca representada no Brasil pela Dafra começou a “invasão” de sua linha 800 cc. A primeira a chegar foi a Brutale. Por R\$ 47 mil, a naked traz um propulsor tricilíndrico de 798 cv. Esse ano ainda devem pintar a esportiva F3 e a Rivale. A badala Harley-Davidson aproveitou o bom momento e passou a trazer a Ultra Limited e Street Glide, ambas beneficiadas pelo chamado Projeto Rushmore - onde diversos aperfeiçoamentos mecânicos foram feitos. E se a “maré” continuar, o segundo semestre promete ainda mais modelos refinados.

A Harley-Davidson aproveitou o bom momento para trazer a Ultra Limited e Street Glide



Divulgação