

# Cadê a buzina?



Ao lado o punho esquerdo de uma Harley-Davidson com a tecla do... pisca esquerdo! Onde está a tecla do pisca direito? No punho direito, oras... O mesmo ocorria nas BMW, que felizmente se rendeu ao padrão universal, concentrando o acionamento em um só botão. Note, na foto à esq., a tecla vermelha da buzina, que exigia um movimento antinatural do polegar. Abaixo o punho da Honda NC, fora de padrão...

“...não há dúvida que há uma padronização que se segue há mais de 30 anos e tal mudança pode aumentar o risco de acidentes...”

Em 2011 a Moto Honda da Amazônia lançou, no 1º semestre, a VFR 1200F e a Transalp. Apesar de ter adorado a VFR 1200F, achei um tanto estranha a inversão dos botões de acionamento da buzina e seta, mas pensei que o motivo fosse o câmbio automático. Ainda em 2011, estava em Milão, no EICMA, quando a Honda lançou uma nova família de motos de 700 centímetros cúbicos, seguindo uma tendência da indústria automobilística para baratear o produto, com três diferente modelos, NC700 X, S e a scooter Integra dividindo mesmo chassi, motor, rodas, pneus, discos de freios etc...

Quando me deparei com o modelo em pleno salão italiano, notei a inversão dos botões de seta e buzina e fiz a seguinte brincadeira com meu amigo César Fuchs, parafraseando comercial dos anos 90 da Semp Toshiba: “nossos japoneses são mais criativos que os outros”.

Passados pouco mais de 2 anos, não só o modelo NC 700X faz parte do line-up da subsidiária brasileira, como já temos a família CB 500 e a nova CG 150.

E para onde vai esse papo todo? Pasmem! Todos esses modelos, os botões de acionamento de buzina e setas foram invertidos.

Durante o Salão Duas Rodas em outubro passado, na oportunidade de pilotar a nova CB 500F e notando a

alteração, tive a oportunidade de conversar com o engenheiro e relações institucionais da Honda, Alfredo Guedes Jr., que respondendo à indagação quanto à inversão dos botões, afirmou ser a mudança resultado de uma nova teoria de harmonia no trânsito vinda do Japão, cujo objetivo é mais sinalização e menos buzina.

Com todo respeito à teoria, apesar de não haver uma normatização sobre o assunto, não há dúvida que há uma padronização que se segue há mais de 30 anos e tal mudança pode aumentar o risco de acidentes de trânsito, além de não mudar o mau hábito ou a falta de educação daqueles que insistem a usar a buzina ao invés de se fazerem visíveis no trânsito.

Se a BMW se rendeu à padronização universal dos botões de seta e buzina (no passado era um botão de seta para cada lado como é na Harley Davidson), a mudança da Honda é tão contra-corrente quanto a insistência da marca norte-americana com um acionamento de seta para cada lado. Como nossos japoneses são mais criativos, espero que o padrão volte em nome de um trânsito mais seguro e uma pilotagem mais intuitiva.



*André Garcia é motociclista, advogado especialista em Gestão e Direito de Trânsito e idealizador do Projeto Motociclismo com Segurança que busca aculturar a sociedade em segurança viária por meio de palestras e aulas de pilotagem. Laureado com Prêmios ABRACICLO de Jornalismo, foi homenageado pelo Dia Internacional do Motociclista em 09/08/2013 pela Câmara Municipal de São Paulo e Associação Comercial de São Paulo com o Troféu “Marco do Paz” destinado a quem se destaca em trabalhos de ação social e pela construção da cultura de paz no mundo.*

[andregarcia@motosafe.com.br](mailto:andregarcia@motosafe.com.br)

André Garcia

