O GLOBO | Quarta-feira 15.5.2019

O CARRO etc

CLASSIFICADOS DO RIO

oglobo.com.br

AUTO ESPORTE

MINHA PRIMEIRA MOTO

UM CADERNO ESPECIAL para quem quer começar no mundo das duas rodas: critérios na escolha do modelo de estreia, cuidados no trânsito e conselhos de instrutores de pilotagem

ROBERTO DUTRA
roberto.dutral@oglobo.com.br

A professora de educação infantil Ana Beatriz Santos Ribeiro, de 31 anos, sempre gostou de motos. Só tinha, porém, habilitação para dirigir automóveis, por imaginar que um carro seria suficiente para sua rotina. Há pouco tempo, ela resolveu mudar para as duas rodas, movida pela necessidade de rapidez e facilidade no trânsito. Já passou pelas aulas exigidas e agora, perto de fazer a prova para concluir o processo, já pensa em qual será sua primeira moto e nos critérios a seguir.

— Faço questão de uma moto econômica e que atenda ao meu biotipo (*1,64m de altura*). Também quero que seja relativamente nova, para evitar problemas mecânicos, que tenha bom preço e, conversando com amigos, descobri que é melhor que tenha freios com ABS, por segurança — enumera ela.

"Tia Bia", como é chamada por seus alunos, representa bem um enorme contigente de motociclistas estreantes. As vendas de motos estão aquecidas e, segundo Rogerio Norato, vendedor da concessionária Yamaha Distac, a "migração" para o mundo das duas rodas é notável.

— Atualmente, cerca de 70% das vendas são feitas para pessoas que estão comprando sua primeira moto — afirma Norato.

Mas comprar a primeira moto não é tão fácil. Os motociclistas de primeira viagem — principalmente aqueles que nada tinham a ver com motos antes de resolver entrar nesse mundo — têm à disposição muitos modelos, o que pode causar indecisão e levar a descobertas jamais imaginadas.

A EMOÇÃO FALA

A compra de uma moto, especialmente a primeira, é quase sempre emocional — movida por critérios como beleza e potência. Mas também deve ser regida pelo bom senso e pela sensatez.

Comprar o modelo mais adequado ao biotipo, às capacidades sensoriais do piloto e ao uso que o veículo terá vai resultar em uma convivência melhor não só com a própria moto, mas também com o trânsito. Isso se traduz em mais conforto, segurança e diversão.

— Considere o uso pretendido, o percurso, o custo, a exposição a riscos, a ergonomia e os objetivos. Motos com motores de até 250cm³ resolvem a questão de mobilidade com economia de recursos e de consumo — resume Fausto Maciera, ex-campeão carioca de motocross, comentarista do Mundial de Motovelocidade e editor de motociclismo do SporTV, além de usuário diário de motos no Rio.

CONTINUA NA PÁGINA 2

CONTINUAÇÃO DA CAPA

DANIEL RIBEIRO

Pesquisa. A professora Bia Santos já listou os critérios a serem levados em conta na compra de sua primeira moto. Agora só falta escolher o modelo exato

Moto ou scooter? Cada tipo tem suas vantagens e desvantagens

Conforto, proteção, desempenho e praticidade são alguns dos critérios a serem levados em conta na hora de escolher o veículo de duas rodas ideal para cada piloto

Moto ou scooter? Essa é uma dúvida frequente. E a resposta está em alguns critérios. Você quer passar marcha ou quer apenas acelerar e frear? Quer alguma proteção (ainda que mínima) na chuva ou não se incomoda de vestir capa e botas em dias molhados? Deseja apenas mobilidade urbana ou, também, um desempenho mais arisco? Vai andar com ou sem garupa a maior parte do tempo? É preciso analisar isso tudo.

Nosso conselho é: se você quer ter pouco trabalho na pilotagem, pôr capa apenas em caso de chuva mais forte, ter boa agilidade no trânsito pesado e só vai levar garupa eventualmente, escolha um scooter. Do contrário, opte por uma motocicleta.

SE FOR SCOOTER

As principais vantagens do scooter são a posição de pilotagem sentadinha (que inclusive permite às mulheres usar saias e calçados mais abertos), o conforto dos modelos mais sofisticados — alguns têm até parabrisa e entrada USB para gadgets —, a pilotagem facilitada pela ausência da embreagem, a praticidade de se guardar capacete e outros objetos sob o banco, os porta-trecos e a alcinha porta-sacolas no escudo dianteiro, o baixo peso e o reduzido consumo de combustível.

As principais desvantagens são as suspensões frequentemente duras, as rodas com aros pequenos e vulneráveis a buracos, o eterno ruído de transmissão "patinando" e a versatilidade menor que as das motos, já que são veículos de natureza urbana.

SE FOR MOTOCICLETA

Uma moto de baixa cilindrada é mais versátil: você pode até pegar uma estrada, embora elas não sejam lá muito adequadas a isso — com scooters pequenos, isso não é nada recomendável por questões de segurança.

Outras vantagens das motos pequenas são o desempenho mais controlável (passe a marcha e "encha" o motor quando quiser), o consumo baixíssimo, o aprendizado que facilitará a futura pilotagem de motos maiores, e a manutenção e as peças mais baratas que as dos scooters.

CAIO MATTOS

DIVULGAÇÃO

Urbano. Acima, um Honda Elite 125. Os scooters são práticos e funcionais na cidade

Topa-tudo. Ao lado, uma Yamaha Lander 250. As *trail* resistem bem aos buracos

Principais modelos de baixa cilindrada à venda no país

SCOOTERS
- **Honda Elite 125**: R$ 8.250
- **Honda PCX 125**: R$ 11.620
- **Honda SH 150i**: R$ 12.700
- **Honda SH 300i**: R$ 23.590
- **Yamaha Neo 125**: R$ 8.390
- **Yamaha NMax 160**: R$ 12.390
- **Dafra Cityclass 200i**: R$ 10.690
- **Dafra Citycom 300i**: R$ 19.990
- **Dafra MaxSym 400i**: R$ 26.690
- **Kymco People 300**: R$ 15.900
- **Kymco Downtown 300**: R$ 22.900
- **Haojue Lindy 125**: R$ 7.487

MOTOS
- **Honda Biz 110i**: R$ 7.828
- **Honda Biz 125**: R$ 9.686
- **Honda CG 160 Start**: R$ 8.432
- **Honda CG 160 Fan**: de R$ 9.625
- **Honda CG 160 Titan**: R$ 10.752
- **Yamaha Factor 125**: R$ 8.590
- **Yamaha Factor 150**: R$ 9.590
- **Yamaha Fazer 150**: R$ 10.530
- **Dafra Apache 200**: R$ 12.500
- **Haojue Nex 110**: R$ 6.580
- **Haojue DK 150**: R$ 7.587
- **Haojue Chopper 150**: R$ 7.587

oglobo.com.br/economia/carroetc

Editor: Jason Vogel **Editor assistente:** Roberto Dutra **Textos:** Jason Vogel, Roberto Dutra e Revista Autoesporte **Diagramação:** Jacqueline Donola **Redação:** 2534-5708
Publicidade 2534-4310 (publicidade@oglobo.com.br) Endereço: Rua Marquês de Pombal 25 - 4ºandar - (carroetc@oglobo.com.br)

MÃO NA RODA

DIVULGAÇÃO

Retoque. A grade preta e o para-choque são as maiores mudanças

Bisturi no leão

Apesar de os utilitários esportivos serem uma febre, o Peugeot 2008 nunca foi um sucesso de público, talvez por seu porte mais acanhado que os dos muitos concorrentes. Agora, quatro anos após seu lançamento, o modelo passa por sua primeira plástica, um retoque concentrado principalmente na dianteira, que ganha uma aparência mais parruda. O leão desceu do capô para a grade — enquanto esta perdeu suas duas lâminas horizontais cromadas, passando a ter elementos verticais como nos irmãos maiores 3008 e 5008. Todas as versões passam a trazer luzes diurnas de posição. O para-choque tem ares *off-road*, destacando os faróis auxiliares, e as capas dos retrovisores foram pintadas de preto, bem como o rack no teto.

As versões equipadas com motor 1.6 aspirado custam R$ 80 mil (Allure Pack) e R$ 90 mil (Griffe). Existe ainda uma opção PCD (a Allure básica), por R$ 70 mil — todas com câmbio automático de seis marchas. A versão Grife THP com o viril motor 1.6 turbo, que só tinha câmbio manual, saiu de linha. Mas retornará em outubro com transmissão automática — e custando R$ 100 mil. Está mais do que na hora: este ano, as médias de vendas do 2008 não têm chegado sequer a 700 exemplares por mês.

DIVULGAÇÃO

Por fora. Os faróis são de LEDs e parte da grade é em preto brilhante

Quer turbo? Pague R$ 28 mil extras

A Honda lançará em junho a linha 2020 do HR-V. A principal novidade é o retorno da versão Touring, que chega em junho por R$ 139.900 e, agora, será equipada com motor 1.5 turbo (173cv) acoplado a um câmbio CVT. A diferença de preço entre a nova versão topo de linha e a configuração EXL, que passou a custar R$ 111.900 (R$ 3.400 a mais), daria para comprar um Fiat Mobi Easy PCD (R$ 26.873)... e ainda sobraria troco! Além do motor 1.5 turbo, o HR-V Touring traz teto solar panorâmico e o Honda Lane Watch (câmera no retrovisor direito que amplia o campo de visão nas mudanças de faixa).

DIVULGAÇÃO

Gato elétrico. O I-Pace anda forte, sem ruído ou qualquer vibração

I-Pace chega ao Brasil

A Jaguar anunciou o preço do I-Pace no Brasil. O *crossover* elétrico custará R$ 437 mil, em versão única, a SE P400. Porém, quem quiser um I-Pace já, para pronta-entrega, pagará R$ 12.190 extras, uma vez que todo o primeiro lote importado chegou com um pacote de opcionais que inclui teto panorâmico fixo, aros de 20" e espelhamento de smartphone para uso de aplicativos especiais do veículo. O carro tem dois motores elétricos — um em cada eixo. Seus 400cv e 69,6kgfm de torque permitem acelerar de 0 a 100 km/h em 4,8s. A autonomia, segundo o fabricante, é de até 470 km (ciclo WLTP). Para superar os temores de quem vai comprar um carro 100% elétrico pela primeira vez, a Jaguar oferece cinco anos de garantia total, oito anos para a bateria e as três primeiras revisões gratuitas. Além disso, dará atendimento em caso de pane ou falta de bateria em todo o Brasil, por cinco anos, também sem custo adicional. Haverá, também, facilidades para a compra de carregadores rápidos.

No começo, escolha uma moto leve e ande devagar

Instrutores alertam que a pilotagem é um aprendizado, e pegar uma moto potente logo de saída é arriscado

FOTOS DE DIVULGAÇÃO

Se você não tem experiência, sua primeira moto ou scooter deve ser de baixa cilindrada, leve e com desempenho limitado. E, ainda, barata de comprar e de manter. Afinal, será nela que você levará seus primeiros sustos no trânsito, eventualmente seu primeiro tombo (que pelo menos acontecerá em baixa velocidade e com prejuízos nem tão altos), e aprenderá, de fato, a prática da pilotagem. Como todos sabemos, as motoescolas em geral não ensinam a pilotar, mas apenas a conduzir o veículo e a passar na prova.

Evitar modelos muito grandes, pesados ou potentes é questão de bom senso, como alerta Leandro Mello, com a autoridade de quem é instrutor do curso de pilotagem Motors Company (em São Paulo), piloto de testes do programa Auto Esporte, da TV Globo, da revista "Duas Rodas" e do Instituto Mauá de Tecnologia, desenvolvedor de produtos de marcas ligadas ao motociclismo como Michelin, Shell e Alpine Star e eventual participante de competições, entre outras atividades.

— Moto com muita potência é extremamente perigoso para quem não tem experiência. Além da falta de habilidade para manusear a moto com mais peso, as retomadas de velocidade são muito bruscas e a pessoa não estará preparada para fazer os cálculos de espaço *versus* velocidade. Existem motos menores com muita tecnologia, estabilidade e desempenho, que enchem os olhos pelo estilo e fornecem a adrenalina que esses iniciantes buscam, mas com mais segurança. Com elas, o motociclista terá uma evolução rápida na pilotagem e, mais adiante, poderá dar o passo rumo a uma motocicleta mais potente — ensina Leandro Mello.

O TRAJETO FAZ DIFERENÇA

Outro aspecto importante a ser levado em conta é o tipo de piso que você enfrentará em suas jornadas sobre duas rodas. Scooters e motos urbanas se dão bem com pistas bem asfaltadas, mas sofrem um bocado (principalmente os scooters) na buraqueira. Se o seu trajeto habitual tiver esse problema, uma moto *trail* pode ser a melhor escolha, por ter rodas e suspensões mais adequadas — e isso proporcionará mais conforto a piloto e eventual garupa.

— Nossas ruas são esburacadas, nosso trânsito caótico e a educação é falha. Uma *trail* é robusta por natureza, tem suspensão reforçada, facilita a pilotagem defensiva e ajuda evitar imprevistos como enchentes e similares — argumenta Fausto Macieira, do SporTV.

ADEQUAÇÃO AO PESO

Falando em garupa, outro critério é o biotipo. Comprar um scooter ou uma moto pequena para levar "arrobas" não é recomendável — sofrem os dois e também a moto. A princípio, uma *trail* também ajuda nisso. Mas aí talvez valha experimentar também as *street* que já estejam um degrau acima dos modelos básicos. São motos como a Honda CB 250 Twister (R$ 14.130), a Yamaha Fazer 250 (R$ 15.590) e a Dafra Next 300 (também de R$ 15.590), um pouco mais caras, porém mais adequadas a pessoas mais altas.

Eduardo Azeredo, instrutor da Escola de Pilotagem Domínio, com filiais no Rio e na Bahia, adverte que é fundamental buscar uma moto na qual haja um "encaixe perfeito":

— O motociclista deve ficar confortável em relação às posições de pernas, braços e corporal em geral, além, é claro, de ter uma distância entre o banco e o chão compatível com sua estatura — explica.

FEIO, MAS FUNCIONAL

O transporte de cargas também deve entrar na conta. Mas é uma questão relativamente fácil de resolver. Atualmente quase toda motocicleta urbana ou scooter pode receber um baú traseiro — que não é a coisa mais linda do mundo, mas é incrivelmente prático.

O preço de um bauleto de 45 litros, que acomoda dois capacetes abertos, começa em R$ 90 e pode superar os R$ 300 (dependendo da marca). Os menores são mais baratos, mas levam menos coisas. Algumas vezes, as motos e os scooters requerem a instalação do bagageirinho (ou "churrasqueira") atrás do banco, sobre a rabeta, para acomodar a base do baú e o próprio, mas isso é bem fácil de fazer.

Profissas! De cima para baixo, Leandro Mello, Fausto Macieira e Eduardo Azeredo: sigam os conselhos desses caras

A primeira moto será de segunda mão? Siga essas recomendações

Atenção a pequenos detalhes que evitam altos prejuízos no futuro próximo

A compra de uma moto ou scooter usado requer bastante cuidado. Salvo aquelas "moscas brancas dos olhos azuis filhas de mãe solteira" (motos seminovas com baixa quilometragem de algum conhecido a preço irrecusável), todas as outras precisam de uma análise minuciosa.

Nas motos, faça uma vistoria inicial "à moda Detran" — faróis, piscas, lanterna, luz de freio, pneus e buzina: tudo deve estar funcionando perfeitamente. Depois, veja o estado dos pneus (olhe o TWI, aquela marquinha que indica o desgaste), a transmissão corrente/coroa/pinhão), os freios (veja o estado das pastilhas) e as suspensões — afunde os garfos dianteiros para ver se está muito mole ou muito dura, e sem vazamentos; e "quique" sobre a traseira para ver se o retorno do(s) amortecedor(es) está correto (tem que afundar, volar e parar, sem vai e vem).

É imprescindível que você faça um pequeno *test-drive* para se precaver de outras surpresas, como calo na direção, guidom empenado e quadro torto. À menor suspeita de algo errado, informe-se — e, havendo dúvidas, não compre.

No caso dos scooters, também vale a vistoria "à moda Detran" e conferir pneus e freios. Mas o principal é ver o estado da correia dentada, item fundamental cuja substituição nunca tem custo baixo e que deve ser trocada sempre no prazo indicado no manual do veículo.

Veja também se as carenagens "batem", fazendo barulho (sintoma de scooter mal cuidado), e se as rodas, sempre vulneráveis a buracos, têm amassados. Por fim, uma recomendação importante: não importa o scooter ou moto que você tenha comprado de segunda mão, faça uma revisão na sua oficina de confiança — você "zera" tudo (óleo, filtros, velas etc) e passa a ter controle total da manutenção periódica de sua motoca.

REPRODUÇÃO DA INTERNET

Manutenção. Se comprar moto de segunda mão, faça uma revisão completa

Custos iniciais vão muito além da compra da moto

Separe verbas para IPVA, transferência e Duda. E, também, para capacete, luvas, capa e até botas

O gasto na compra da sua primeira motocicleta ou scooter não se limita apenas ao veículo. Pouca gente se dá conta, mas, pelo menos inicialmente, é preciso incluir nessa soma diversos custos além da máquina.

Se a moto for zero-quilômetro, você vai gastar com o emplacamento, IPVA, seguro obrigatório e demais taxinhas do Detran. Esse custo vai variar de acordo com o valor do veículo, mas prepare-se para separar pelo menos R$ 1 mil para isso tudo.

Se o veículo for usado, seu gasto será, teoricamente, menor: um Duda de transferência (R$ 144,68) e, caso ele ainda não tenha, a nova placa Mercosul (R$ 53).

Legalizou a moto ou scooter? Calma, tem mais. Separe mais alguns dinheiros para comprar o mínimo de equipamentos de segurança. A essa altura você já sabe que deve estar sempre com — pelo menos — calça jeans e calçado fechado. Mas precisará também de um capacete de qualidade (em torno de R$ 200) e um par de luvas (de R$ 50 a R$ 100). Quanto ao capacete, dê preferência aos modelos fechados — os abertos são legais e bonitos, mas, mesmo que certificados pelo Inmetro, protegem bem menos.

CLASSIFICADOS DO RIO

ROBERTO DUTRA

Outro mundo. Nos cursos de pilotagem, como este ministrado por instrutores da Honda em Indaiatuba (SP), aprendem-se técnicas de frenagem, de desvio de obstáculos, de posição correta sobre a moto e de condução em pisos molhados

O aprendizado acontece nas ruas, no mundo real

Pilotar uma moto no dia a dia exige muito mais do que aqueles treinos para passar na prova do Detran. Listamos aqui alguns macetes para aumentar sua segurança, e recomendamos: se possível, faça um curso de pilotagem depois de habilitado

ROBERTO DUTRA
roberto.dutra@oglobo.com.br

Com a CNH e a moto/scooter na mão, é hora de enfrentar o trânsito. Será preciso prestar atenção aos principais inimigos do motociclista novato: o aprendizado errado e a imprudência. Bia Santos, nossa futura motociclista, lembra das dificuldades enfrentadas durante as aulas.

— Achei muito confuso e com didática deficiente. Muitas informações relevantes só obtive na internet ou em conversas com amigos. Eu nunca havia pilotado, e tive que aprender num curto espaço de tempo e ainda me preparar para fazer a prova — resume ela.

Eduardo Azeredo, instrutor da Escola de Pilotagem Domínio, destaca que as motoescolas focam mais na legislação, deixando de lado as técnicas de pilotagem. Assim, aprendizados realmente vitais, como a forma correta de frear ou de fazer uma curva, são sequer mencionadas.

— A grande maioria dos acidentes, mais de 95% deles, é gerada por imprudência, negligência e/ou imperícia. Mas, se for pilotada com técnica e responsabilidade, a moto é um veículo extremamente seguro — defende Azeredo.

Listamos aqui alguns bons macetes para incrementar sua segurança e minimizar seus riscos até que você esteja mais desenvolto na sua nova vida sobre duas rodas:

Posição de pilotagem

É fundamental para sua segurança. Na moto, sente perto do tanque para manter os braços levemente curvados, o que te dará margem de envergadura para esterçar o guidom nas curvas de baixa. Os pés devem ser apoiados na pedaleiras em posição reta, nunca jamais em tempo algum com a ponta do pé para baixo e apoiados só nos calcanhares. A coluna reta reduz os impactos de buracos. Nos scooters, busque a posição mais confortável e protegida atrás do escudo e mantenha os pés dentro da área da carenagem (está lá para te proteger).

Frenagens

Use sempre os dois freios. Usar só um dos dois pode levar a escorregões e tombos. Modelos com sistema de freios combinados ajudam muito e modelos com ABS, mais ainda.

Velocidade

Não corra demais, mesmo nos trechos livres. O tempo de reação a imprevistos está ligado à velocidade. A 100km/h, você está andando 30 metros por segundo. Ou seja, se você vir um problema 30 metros à frente, que não é absolutamente nada a 100km/h, você tem um segundo para interpretar, reagir e evitar um acidente.

Acima da média

Ande sempre entre 5km/h e 10km/h acima da média do trânsito dos carros — mas, claro, dentro dos limites permitidos. Se os automóveis estão a 40km/h, siga a 45/50km/h. Pode parecer estranho, mas funciona: isso evitará que você tome "chega-pra-lá" dos carros ao seu lado e também que quem vem atrás queira impacientemente te ultrapassar (o que acontece sempre, embora seja quase incompreensível).

A faixa certa

No trânsito normal, ocupe o espaço de um automóvel mantendo-se no meio da faixa de rolamento. Dentro de túneis, fique na pista da direita, mas siga sobre o rastro dos pneus esquerdos do carro que está à frente. Assim você fica menos vulnerável a buracos "escondidos" por ele, ocupa o espaço de um carro e evita que te imprensem contra a parede. Se o trânsito parar por completo, em um megaengarrafamento, siga pelo corredor (caso sejam três faixas, vá pelo corredor entre a primeira e a segunda faixas da esquerda).

FABIANO ROCHA / 12-3-208

Limitado. Nas motoescolas, se aprende a conduzir a moto e a passar na prova

Corredores

Ali, só com o trânsito muito lento ou parado. Transitar nos corredores junto com os carros é um risco enorme: se alguém muda de faixa sem sinalizar (algo frequente em tempos de celular no painel), pode te tocar — e você vira bolinha de *pinball*, ricocheteando entre os carros e indo pro chão.

Limite

Com o trânsito parado ou lento, siga a no máximo 40km/h, que é a velocidade máxima em que seus freios estancarão a moto/scooter em caso de paradas repentinas, que são bem comuns devido a pedestres atravessando fora da faixa escondidos por caminhões e ônibus, por exemplo. No trânsito parado, atenção redobrada também às portas de carros abrindo repentinamente.

Seja visto

Em trânsito, mantenha o farol aceso sempre e procure enxergar os motoristas através dos retrovisores externos dos carros deles. Por que isso? Se você os estiver vendo, eles também estarão te enxergando. Identifique os pontos cegos em torno dos outros veículos e evite-os.

Nas largadas

Nos sinais, pare sempre na *pole-position*. Além de ser uma vantagem inerente às motos, sair na frente quando o verde aparecer te dará a segurança de não disputar espaços com os automóveis. Mas, para escapar de trombadas traseiras, evite parar no meio das faixas: pare nos cantos das faixas de rolamento.

Piso molhado

Sob chuva, reduza sua velocidade em pelo menos 10%. E não se acanhe de botar aquela feia capa impermeável: dirigir seco de protege por evitar incômodos e chegar em casa seco (ou menos molhado) não tem preço.

Celular? Não!

Deveria até ser dispensável lembrar, mas vale o aviso: não use o telefone celular quando estiver pilotando. Mesmo que pareça não alterar sua percepção, faz diferença. Usar celular e pilotar ao mesmo tempo é assinar atestado de burro (e, eventualmente, de óbito).

Cursos de pilotagem

Se tiver oportunidade e condições financeiras, faça depois que estiver habilitado. Existem vários, como os mencionados nesta matéria, além de cursos ministrados pelos próprios fabricantes (Honda, Harley-Davidson, BMW e Triumph, por exemplo). Cada curso mudará sua vida sobre a moto.

Inimigo nº 1

O dia a dia sobre duas rodas é rápido, ágil e divertido, mas também perigoso. Cuidado com buracos, bueiros abertos, óleo, chorume e afins. Mas, principalmente, cuidado com o inimigo número um dos motociclistas: o excesso de confiança. O momento em que você achar que está "pilotando muito bem" será aquele de maior vulnerabilidade. É aí que você relaxa, distrai e "compra um terreno".