

# DUAS RODAS

Sigla

Setembro de 1986 - Nº 135  
Ano 13 - Cz\$ 16,00

motociclismo

## CHEGOU

# 87

Testamos a Yamaha  
RD 350 nacional  
e mostramos a nova  
linha Honda 125



EDIÇÃO ESPECIAL  
DE ANIVERSÁRIO

12 ANOS

## RETROSPECTIVA SENSACIONAL

Os segredos de Duas Rodas  
nestes 12 anos... e muito mais.

## REFORMA: sua moto nova de novo.

## SEGREDO

## Vem aí a Gilera 250



**GRATIS:** um exclusivo  
adesivo Honda.

Y  
A  
M  
M  
A  
H  
A

# RD 350 LC

**E**xatamente dois anos depois, a Yamaha RD 350LC volta às páginas de **Duas Rodas** para mais um teste, só que desta vez com uma diferença importante: **esta** RD 350LC já foi produzida na fábrica da Yamaha em Manaus e faz parte de um conjunto de motos denominado pré-série. Ou seja, esta unidade testada é uma das primeiras que saiu da linha de montagem. Para ser mais exato, ela foi a sétima moto produzida.

Aparentemente, a moto é praticamente a mesma testada na edição nº 111 de **Duas Rodas**, porém, algumas alterações foram realizadas para deixá-la mais atual, principalmente na parte estética. O farol, piscas e espelhos retrovisores que eram redondos, passaram a retangulares, seguindo a tendência de estilo internacional.

É difícil, até mesmo impossível, deixar de comparar esta moto de tecnologia e desenho moderno com a nossa outra moto do mesmo estilo, a Honda CBX 750F. Evidentemente, tratam-se de motos de categoria diferentes, mas a intenção dos fabricantes, Yamaha e Honda, é abocanhar o mesmo público. Pelas soluções técnicas e desempenho, aliados ao preço mais baixo, a RD 350LC tem grandes chances de arrancar a participação de líder que a Honda ocupa em todas as categorias de motocicletas.

Além da parte estética, a RD teve que passar por algumas alterações mecânicas, que visam basicamente a sua adaptação à nossa (baixa) qualidade de gasolina. Portanto, o motor de dois tempos teve a taxa de compressão reduzida de 7,2:1 para 5,0:1. Ao contrário dos motores quatro tempos, no caso deste bicilíndrico, refrigerado a água, não houve perda de potência nesta modificação. A Honda CBX ►





Chega, finalmente, a RD 350LC nacional. Com 55 CV a 9.000 rpm, ela atinge a velocidade máxima de 194 Km/h e mantém a sofisticação dos modelos do Exterior.



**Tanto nas curvas de alta (cima) como nas de baixa velocidade, o comportamento do RD 350LC é perfeito. Na estrada, a moto manteve uma média de consumo de 16 Km/litro a 130 Km/h.**

750F, por exemplo, perdeu 9 cavalos só no caminho do Japão até o Brasil.

A RD, além de não perder nem um HP sequer, segundo o fabricante, ainda manteve a excelente performance deste motor, desenvolvendo os mesmos 55 CV a 9.000 rpm, como na RD testada dois anos atrás. Uma das principais atrações deste motor, derivado das Yamaha TZ 350 de competição, é a válvula YPVS (vide box) comandada por um microprocessador, que controla a saída dos gases queimados pela "janela" de escape, o que mantém a moto suave quando em baixo regime de rotação, enquanto acima de 6.500 rpm a moto se comporta como uma verdadeira esportiva derivada das pistas.

#### Ainda no cavaleté

Com a moto ainda apoiada no cavaleté central, pode-se sentir seu desempenho pela pura e simples análise de estilo. As faixas interrompidas aplicadas no tanque foram uma marca registrada da Yamaha para a sua linha RD desde os anos 70. Ultimamente elas estavam "aposentadas" pelo departamento de estilo da Yamaha, mas neste modelo mundial, com lançamento simultâneo no Japão, Estados Unidos, Europa e Brasil, as faixas interrompidas voltaram, trazendo mais agressividade às cores branco e preto. A carenagem semi-integral (com suportes de fixação para o resto da carenagem e spoiler) é mais envolvente do que no modelo testado anteriormente e aproxima ainda mais a moto-de-rua da moto-de-pista. No quadro de secção circular pintado de vermelho existem suportes para fixação do restante da carenagem, bem como do spoiler. De onde pode-se concluir duas coisas: ou a fábrica pretende lançar futuramente um modelo com carenagem integral e spoiler — batizando-o talvez de RD 350LCII, ou comercializar estes componentes através da etiqueta Yamaha Look como opcional.

Outra diferença em relação ao modelo anterior são as rodas de liga leve que têm novo desenho e são pintadas inteiramente de preto fosco. Neste ponto o novo modelo ficou pior, porque as rodas anteriores além de mais bonitas, combinavam com o "estilo Yamaha" das motos esportivas. A roda dianteira não é ao 16", como segue a tendência esportiva mundial. Mas isto não se deve à nacionalização, já que os mo-

## "Não gostei das abrasileirações"

"Os jornalistas especializados em motociclismo são bastante imparciais". Quando cito esta frase, como agora, parece que apenas estou fazendo mais um "comercial" de **Duas Rodas** em comemoração aos 12 anos de nossa revista. Não é. Estou falando genericamente, não apenas dos jornalistas de **Duas Rodas**, mas também dos colegas que trabalham em outras publicações "concorrentes", além de estar falando de mim mesmo.

O que garante esta imparcialidade não é nenhum juramento profissional como o que fazem os médicos, mas uma paixão fundamental pelas motos que se manifesta quando nós (e todos os meus colegas) colocamos nosso privilegiado traseiro num novo lançamento ("privilegiado" porque senta nestas motos antes dos consumidores leitores).

Assim, quando sento na "senhora" Yamaha RD 350 ("senhora" pelo tempo — os muito anos — que ela demorou para se aprontar e aparecer para o público) fico extremamente impressionado com minha capacidade de esquecer e julgar a moto como apenas uma moto. Esquecer que a Yamaha tem tido um comportamento mercadológico indeciso, que muitas vezes tem trazido problemas para os consumidores — com muito maior frequência que os leitores imaginam — para nós jornalistas. Esquecer que esta moto já deveria estar no mercado há muito tempo — assim como outros lançamentos de outras fábricas — pois a presença de novos produtos

no mercado com certeza teria amenizado, senão impedido, a crise que "calu" sobre as motos nos últimos anos. Mas, esquecer é preciso para viver no Brasil e a RD 350 está chegando.

Quanto à moto em si, minha opinião pessoal é muito favorável. É uma média cilindrada "de briga", com comportamento quase de pista e que dá muito prazer ao pilotar. Ainda bem (cheguei em torno dos 190 Km/h), pára bem e é boa de curvas. As partes negativas ficam por conta do consumo quando se pilota de forma realmente esportiva — e isto é uma característica de motores "apimentados", como este — e do acabamento. Por exemplo, não gosto do acabamento interno da carenagem, com fios à mostra, e nem de "abrasileirações" do projeto como a própria carenagem, que tenta ser uma carenagem "de rua", mas na verdade é só a metade da carenagem integral, para a qual existem até os suportes no quadro.

De qualquer forma, a RD vai abrir mercado para uma série de novos produtos dos fabricantes de acessórios.

**Nota do redator:** ela anda bem para sua cilindrada mas não é a CBX 750F. Quem gostar de "tocar forte" deve se contentar em andar (bem) na frente das CB 400/450.

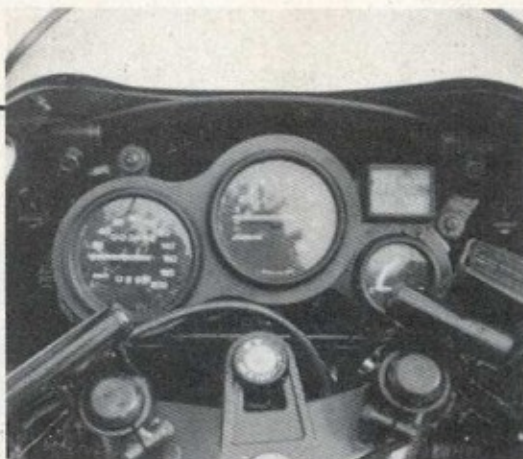
Josias Silveira

## "Quase mil Km..."

Foi realmente um longo caminho até esse dia de **Duas Rodas** poder testar a RD 350LC nacionalizada. Parecia mesmo aqueles casos de amor, onde a partir de certo momento, chega-se a duvidar se ele existe mesmo ou se não foi uma grande fantasia. Mas, não é uma fantasia a moto que testamos e, melhor ainda, é nacionalizada e anda tão bem, ou melhor que a importada, com a qual fui certa ocasião até o Paraguai (**Duas Rodas** n.º 120).

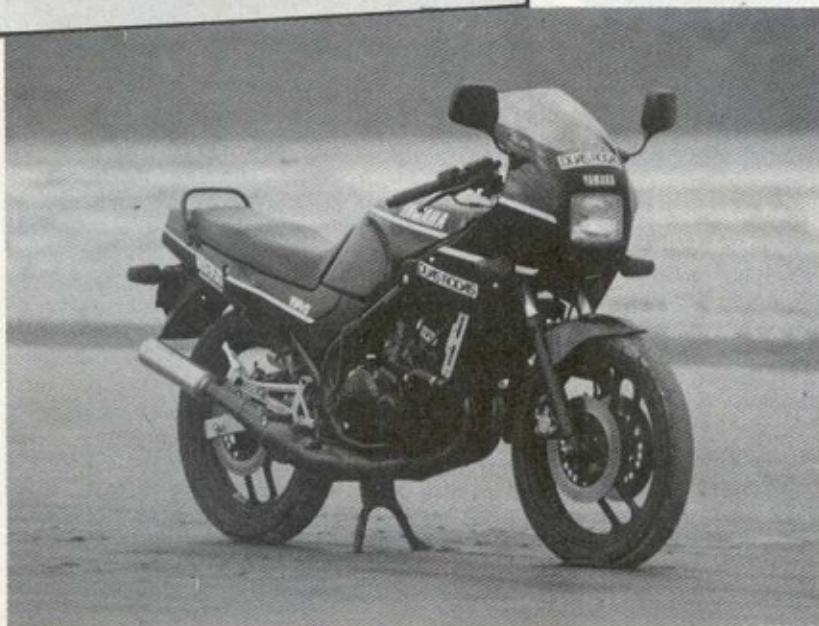
A verdade é que pilotando nem se sente muita diferença entre uma e outra. E, como esportiva, a RD 350LC é uma moto realmente fantástica. Pena que nesse teste feito agora não deu para "curtir" direito. Tivemos a moto de uma sexta até a segunda-feira, apenas. Mesmo assim somando o trabalho de toda a equipe, chegamos a quase mil quilômetros rodados. Mas a Yamaha nos prometeu, e passamos a promessa aos leitores, de em seguida, termos a moto por mais tempo, e com mais calma, sentirmos melhor o novo lançamento. Por enquanto, fica o gosto (bom) de uma das primeiras RD 350LC feitas no Brasil.

**Roberto Araújo**



### Painel completo de fácil leitura

pressão de que os espelhos retrovisores presos na carenagem vão encostar em todos os carros, na hora de "costurar" no trânsito, mas em poucos metros percebe-se que esta moto se adapta tranquilamente ao uso urbano, sem comprometer o conforto nem provocar cansaço. O baixo peso (176 Kg em ordem de marcha) faci-



**O estilo da moto segue a tendência mundial, com faróis e piscas de formato retangular. A carenagem ajuda na penetração aerodinâmica.**

delos vendidos no Exterior também usam aro 18" na dianteira. A bem da verdade, a utilização da roda de 16" se justifica plenamente nas pistas de corrida, onde o asfalto é absolutamente liso e onde o piloto precisa literalmente pular de um lado para outro da moto, quando encontrar uma sequência de curvas de baixa velocidade. O aro de 16" facilita a pilotagem esportiva porque é mais fácil vencer a inércia para "trazer" a frente para dentro da curva. Em compensação, ao rodar diariamente com uma moto equipada com aro dianteiro de 16" pode-se ter várias surpresas, como uma irregularidade no asfalto, justamente quando se está inclinado, ou um inesperado buraco no meio da avenida. Pelo seu menor diâmetro, esta roda é mais sensível a irregularidades no piso (quem já pilotou uma scooter, sabe disso). Neste aspecto, o aro dianteiro de 18" justifica plenamente sua utilização para uma moto que vai andar na rua. A difusão do 16" na dianteira deve-se apenas a uma questão de estilo, visando deixar a moto mais parecida com as motos de corrida.

### Fora do cavalete

Ocupando a posição de pilotagem, a primeira impressão é de que esta moto não se presta a viagens longas e que o guidão baixo dificultará no trânsito urbano. As duas impressões estão erradas. O primeiro contato com esta nova RD 350LC foi numa sexta-feira chuvosa e como não havia possibilidade de se adiar o teste, muito menos convencer São Pedro a adiar a chuva, o jeito foi experimentá-la, inicialmente, no caótico trânsito do centro da capital paulista, na hora do **rush** e com o piso molhado.

Logo de início, a carenagem mostrou que não está ali só de enfeite. Além de melhorar a penetração aerodinâmica da moto, ela ainda protege o piloto da chuva (quando em velocidade acima de 100 Km/h). A princípio tem-se a im-

lita muito no anda-pára do trânsito, além da pequena altura da moto até o solo, que favorece as manobras em baixa velocidade, principalmente aos pilotos mais baixos.

O banco em dois níveis, com ligeira elevação junto ao tanque, permite que o piloto se posicione esportivamente, ajudado pelas pedaleiras recuadas. Esta posição de pilotagem é muito útil, principalmente na hora em que a moto entra na estrada e o piloto encontra um compromisso perfeito entre guidão, banco e pedaleiras. Aliás, com exceção do banco, os demais itens são reguláveis.

José Cohen, piloto de **Duas Rodas** para testes, a princípio não se acostumou com a posição de pilotagem, principalmente do pedal de freio, já que sua perna direita, ainda está se recuperando de um erro na Curva do Lago no Autódromo de Interlagos em São Paulo. Com apenas as ferramentas originais da moto (que aliás tem um jogo excepcional) ele encontrou a posição ideal para pilotar. As regulagens possíveis das pedaleiras permitem até alturas diferentes dos pedais. Assim como o guidão, que na verdade são dois meio-guidões com regulagem múltipla na altura e inclinação. Também é ideal para pilotos assimétricos.

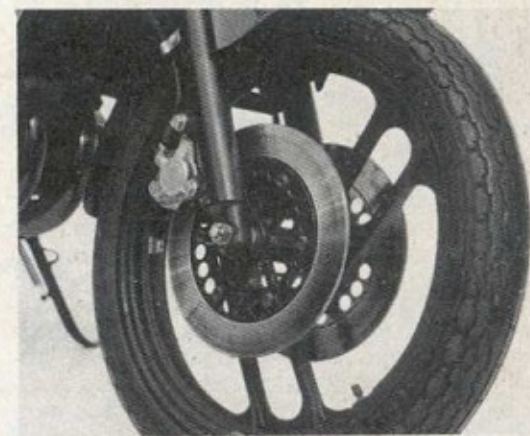
Ao se ligar a moto vem a primeira má impressão. Ela não tem partida elétrica, coisa que até ciclomoteres têm na Europa. Mas durante o teste pôde-se constatar que realmente este é um item de conforto apenas e não justifica o aumento do peso e de peças móveis passíveis de quebra. A moto sempre pegou na primeira tentativa, mesmo com o motor frio e a única ressalva é com relação à posição do pedal de partida, que está muito para frente e ao acioná-lo, muitas vezes bate-se a lateral do pé na pedaleira. Quando o piloto estiver de bota, tudo bem, mas se estiver calçado com tênis pode machucar a lateral do tornozelo.

## Teste

Nos primeiros quilômetros rodando com a moto já é possível conviver pacificamente com os 55 HP a 9.000 rpm e com o torque de 4,74 Kgfm a 8.500 rpm. Para sair com a moto é preciso "queimar" um pouco de embreagem até o motor alcançar cerca de 3.000 rpm, já que abaixo disso ela embaralha, dificultando as manobras em (muito) baixa velocidade. Mas, definitivamente esta não é uma moto para se andar devagar, pelo menos não abaixo de 3.000 rpm.

O comportamento da RD pode ser descrito como um caso de dupla personalidade. Até 6.500 rpm ela se comporta como uma motocicleta dócil. Os escapamentos foram redesenhados em relação ao modelo anterior, também por questões de estilo, já que a eficiência é a mesma. O ruído sugere sutilmente que por trás deste comportamento delicado até 6.500 rpm está toda a força de um motor dois tempos de 347cc (64,0 x 54,0 mm). Acima desta faixa de rotações, a segunda personalidade aparece, justificando a fama de seus ancestrais de competição. O motor sobe de giro com uma rapidez impressionante, assustando os motociclistas inexperientes e fazendo a alegria dos experientes. Chega-se facilmente aos 10.000 rpm e mesmo o piloto José Cohen foi pego de surpresa quando rodava a 180 Km/h a 10.000 rpm e percebeu que estava em quinta marcha. Ainda havia a sexta.

O câmbio de seis marchas tem escalonamento adequado, e é um dos responsáveis pela aceleração absurda e pela sensação de tranquilidade que é transmitida ao piloto mesmo em regime de altas rotações. Não se percebe aquele ronco estridente e a vibração excessiva dos motores dois tempos quando se aproxima do limite de rotações. O quadro em formato ortogonal funciona como o previsto, absorvendo as vibrações do motor, auxiliado pelos coxins de fixação do motor no berço duplo do quadro.



### Os freios são eficientes

Toda esta tecnologia empregada no quadro é para proporcionar um clima de conforto ao piloto, mesmo quando o ponteiro do velocímetro aponta para os 200 Km/h (sua velocidade máxima foi de 194,38 Km/h). Esta velocidade é alcançada com perigosa facilidade. O motociclista que está habituado com motos menores deverá prestar muita atenção nas primeiras tentativas de chegar ao limite. Isto porque o limite está muito mais próximo do que se imagina. Mas é preciso saber fazer a moto parar ou desviar de um buraco quando se está na velocidade, aí entram os dispositivos de segurança. Começando pelo sistema de freio, que conta com dois discos dianteiros, com pinças de duplos pistões e o disco traseiro, também de pinça dupla.

A suspensão dianteira hidropneumática recebeu atenção especial, prevendo seu uso esportivo. No lugar do **anti-dive**, que equipa a maioria das motos esportivas, a Yamaha utilizou um segundo conduto de passagem de óleo e neste conduto existem três orifícios extras. Isto permite que a suspensão dianteira trabalhe macia no início do curso e, à medida que se comprime o amortecedor, a suspensão enrijece impossibilitando a batida no fim do curso.



**A RD 350 LC fez de 0 a 100 Km/h em 5,63 seg.**

A suspensão traseira é monocross, sistema Yamaha de monomortecimento, regulável em cinco posições, funcionando progressivamente e absorvendo muito bem as irregularidades do piso, mesmo em alta velocidade. A balança traseira é de secção retangular pintada de cinza metálico.

#### Pilotando

Uma RD 350 LC não foi feita para ser dirigida, mas sim **pilotada**. Ao se posicionar atrás da carenagem o motociclista simplesmente "degrusta" cada quilômetro percorrido. A bolha de acrílico transparente da carenagem permite uma ótima visibilidade, sem distorções, mesmo à noite.

A aceleração da RD 350 LC é compatível com sua proposta de esportividade. Nos testes realizados, ela registrou um tempo de 5,63s. para sair da imobilidade e atingir 100 Km/h. Na retomada de velocidade ela fez de 40 a 100 Km/h em 17,91s e a grande responsável pela elasticidade do motor é a válvula YPVS, que permite rodar com a moto abaixo de 6.500 rpm sem exigir trocas de marchas constantes.

Acima de 6.500 rpm a RD 350 LC responde como uma moto de pista obrigando o piloto a

ficar atento à agulha do contagiros para não ultrapassar os 10.000 rpm, situação em que o motor começa a perder rendimento. O piloto novato também precisa evitar as acelerações bruscas, principalmente em saída de curvas, para não ter a surpresa de sentir a traseira derrapar.

A preocupação dos projetistas da Yamaha com a suspensão traseira tem dois motivos: primeiro, estabelecer um compromisso entre conforto e estabilidade, tanto nas curvas de alta quanto de baixa velocidade. Segundo, colocá-la o mais baixo possível, reduzindo o centro de gravidade. Esta segunda conquista serviu para melhorar ainda mais a estabilidade, permitindo um ângulo de inclinação nas curvas que dificilmente um piloto conseguiria atingir o limite rodando nas ruas. As pedaleiras recuadas não raspam no solo mesmo quando o piloto exige demais nas curvas, e o limite fica sendo mesmo os joelhos do piloto, evidentemente se sua coragem permitir.

Na estrada a RD 350 LC proporciona uma prazer extra ao piloto. Rodando a 130 Km/h ela ainda tem "saúde" de sobra para qualquer ultrapassagem e responde rapidamente quando se gira o acelerador. Em velocidade de cruzeiro mais elevada, entre 150 e 160 Km/h ela continua transmitindo a sensação de que tem motor

## Um pouco das muitas novidades

São vários os sistemas existentes na RD 350 LC. Um dos mais interessantes é o **YPVS** - Yamaha Power Valve System. Seu funcionamento é assim: com o motor em baixa rotação, as válvulas de escape têm o tamanho normal. Quando o motor atinge a faixa de 5.500 rpm, a válvula começa a abrir, ficando totalmente aberta acima de 9.000 rpm, onde a válvula de escape atinge a maior abertura. Para controlar este abre-fecha do YPVS, ele é comandado por um microcomputador, que recebe um sinal do módulo do **CDI** (ignição eletrônica por descarga capacitiva), "dizendo" qual é a rotação do motor e um outro sinal de um potenciômetro, instalado na válvula, comanda um servomotor elétrico que abre e fecha a YPVS.

Um detalhe desta válvula é o sistema de auto-limpeza automática, que acontece toda vez que se liga o contato. Um ruído característico indica que a válvula se abriu completamente e fechou novamente, isto significa que a válvula está funcionando corretamente.

Outro sistema é a corrente de transmissão que possui lubrificação permanente nos roletes internos, protegidos pelos anéis **O-Ring**. Isto significa que seus proprietários vão perder menos tempo fazendo a manutenção da corrente, mas terá que lavar a moto só com água fria porque a água quente estraga os anéis de vedação.

Mais um importante dado técnico é o sistema de refrigeração líquida sem ventoinha. O motor está ligado a um termostato no cabeçote do motor controla a quantidade de água que circula no circuito. Quando a temperatura estiver abaixo de 72°C a válvula permanece fechada, impedindo a circulação de líquido. Acima desta temperatura a válvula começa a se abrir, deixando o líquido circular para refrigerar os cilindros. Ao atingir 82°C a válvula se abre completamente e a refrigeração é total.

GS

de sobra. A 180 Km/h acontece a mesma coisa. A impressão que se tem é de que não existe limite para este motor. Isto se explica pela fixação do motor no quadro que é chamada de fixação ortogonal. O motor vai apoiado em dois pontos do chassi através de coxins e duas barras colocadas na horizontal dão mais rigidez ao conjunto.

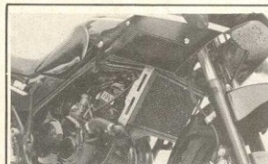
A carenagem cumpre muito eficientemente seu papel de diminuir o vento frontal no peito e ajuda a reduzir o consumo com uma melhor penetração aerodinâmica. Durante os testes, a RD fez uma média de consumo de 10,7 Km/litro, sendo que a melhor marca foi de 27,2 Km/litro a 40 Km/h e a pior de 15,8 Km/litro, a velocidade constante de 120 Km/h.

Os freios têm eficiência compatível com a velocidade da moto e a faz parar com segurança. Apesar do modelo nacionalizado não contar com as perfurações para refrigeração nos dois discos dianteiros e no disco traseiro, ela não apresentou **fading** durante os testes de frenagens. Para uma velocidade de 100 Km/h ela parou em 39,70 metros. A 120 Km/h o espaço foi de 60 metros.

#### De volta ao cavalete

Depois de rodar com a moto em pista seca durante o dia, à noite e debaixo de chuva, pôde-se comprovar também a eficiência dos freios e suspensão no piso molhado, e do sistema elétrico, principalmente o farol retangular com lâmpada halógena de 12 V, com 60/55W. A iluminação é adequada à esportividade da moto e a iluminação do painel é suficiente para controlar os instrumentos, sem refletir na carenagem e sem ofuscar a vista.

O painel está bem posicionado, sem exauros, apenas com o essencial: à esquerda, velocímetro marcando até 200 Km/h, com hodômetro total e parcial; ao centro o contagiros com a faixa vermelha iniciando nos 10.000 giros, e à direita o termômetro d'água e as luzes espaciais de farol alto, piscas, ponto morto, e nível de óleo 2T.



#### FICHA TÉCNICA

**MOTOR:** Tipo - bicilíndrico de dois tempos, refrigerado a água, com circuito selado, cilindros paralelos inclinados para a frente. 110 mm; indução sistema YPVS controlado por microcomputador. **Cilindrada** - 347 cc (diâmetro de 54 mm e curso de 54 mm). **Taxa de compressão** - 5,0. **Alimentação** - dois carburadores VM Mikuni com 26 mm de venturi, bicromatizada. **Potência máxima** - 55 CV a 9.000 rpm; **Torque Máximo** - 4,74 Kgfm a 8.500 rpm. **TRANSMISSÃO** - Câmbio - 6 velocidades, de engrenamento constante, transmissão secundária por corrente, partida a pedal. **Relações de redução** - 1ª) 36/14 - 2,57:1; 2ª) 32/18 - 1,77:1; 3ª) 29/22 - 1,31:1; 4ª) 26/24 - 1,00:1; 5ª) 25/26 - 0,96:1; 6ª) 24/27 - 0,88:1. **Embreagem** - multidisco em banho de óleo, com acionamento "Push Lever". **Relação Primária** - 66/23 - 2,87. **Relação Secundária** - Coroa 39 dentes, pinhão 17

dentes (relação de transmissão 2,294). **DIMENSÕES:** Comprimento - 2.120 mm; **Largura** - 690 mm; **Altura** - 1.191 mm; **Altura do banco até o solo** - 780 mm; **Distância entre eixos** - 1.385 mm; **Altura livre do solo** - 165 mm. **Peso em ordem de marcha** - 176 Kg; **CAPACIDADES:** Tanque de combustível - 18 litros, incluindo 4,3 litros de reserva. **Óleo 2 tempos:** 1,56 litros; **Óleo do câmbio** - 1,70 litros. **QUADRO:** Tipo - tubular em berço duplo, com fixação ortogonal do motor; **Carter** - 26", **Trail** - 96 mm; **SUSPENSÃO:** Dianteira - garfo telescópico hidropneumático de ação progressiva, com sistema "Variabel Damper"; **Capacidade de óleo em cada bengala** - 287 cc; **Curso** 150 mm; **Traseira** - monomortecimento central de choque único, Monocross, regulável em sete posições; **Curso do amortecedor** - 40 mm; **Curso da Roda** - 100 mm; **PNEUS:** Dianteiro - Pirelli 90/90-18 51 H; **Pressão** - 28 lbpsi; **Traseiro** - Pirelli 110/80-18 58 H; **Pressão** 32 lbpsi; **FREIOS:** Dianteiro - duplo disco de acionamento hidráulico, com pistões contrapostos, pastilhas semi-metálicas; **Traseiro** - disco simples, de acionamento hidráulico, com pistões contrapostos, pastilhas semi-metálicas; **Diâmetro dos discos traseiro e dianteiro** - 267 mm; **SISTEMA ELÉTRICO:** Ignição - eletrônica CDI (ignição por descarga capacitiva), 12 Volts, com magneto e bateria; **Partida** - por pedal; **Alternador** - 182 Watts; **Bateria** - 12 Volts e 5,5 Ampéres-hora; **Velas** - NGK BR8ES; **Obs** - vela com resistência para não interferir no microcomputador; **Farol** 12 Volts, 60W / 55W (bulbo de quartzo); **CO-RES:** Preta e branca; **PREÇO:** não divulgado.



## NIM MOTOS

|                                                          |             |
|----------------------------------------------------------|-------------|
| Kits buchas, pris., porcas da coroa p/CG/ML/TUR.         | Cz\$ 40,00  |
| Kits buchas e eixos do quadro elástico DT 180            | Cz\$ 100,00 |
| Kit de Retentor do motor p/CG/ML                         | Cz\$ 18,00  |
| (Valvula Magneto, pedal/cambio, pedal/partida)           |             |
| Kit retentor do motor p/ Yamaha todas                    | Cz\$ 38,00  |
| (Endr., virabrequim, eqs., dreno, pinhão, pedal/partida) |             |
| Kit corrente imp. p/CG/ML/TUR 83                         | Cz\$ 250,00 |
| Eixo câmbio p/RX 125 orig.                               | Cz\$ 65,00  |
| Eixo câmbio p/ DT 180 orig.                              | Cz\$ 45,00  |
| Moto escape p/ RX 125                                    | Cz\$ 20,00  |
| Pastilha freio p/ TUR 83 Cobreq (par)                    | Cz\$ 130,00 |
| Pastilha freio p/ ML 83 Cobreq (par)                     | Cz\$ 45,00  |
| Pastilha freio p/ CB 400/450 (par)                       | Cz\$ 45,00  |
| Rele p/ 6/12 v. Chery                                    | Cz\$ 25,00  |
| Torneira gasolina Yamaha/Honda                           | Cz\$ 45,00  |
| Manete p/ XL 250 orig. (par)                             | Cz\$ 40,00  |
| Manete p/ CG 83 orig. (par)                              | Cz\$ 30,00  |
| Manete p/ DT 180 (par)                                   | Cz\$ 30,00  |
| Lanterna Completa p/ DT 180                              | Cz\$ 50,00  |
| Lanterna Completa p/ XL 250                              | Cz\$ 50,00  |
| Pisca p/ CG/ML/TUR 82                                    | Cz\$ 45,00  |
| Lâmpada farol RX 180                                     | Cz\$ 25,00  |
| Lâmpada pisca 6v.                                        | Cz\$ 7,00   |
| Lâmpada freio 6/12 v.                                    | Cz\$ 9,00   |
| Panel 6/12 v.                                            | Cz\$ 5,00   |

Pedidos por carta ou telefone  
envie seu pgtº pelo Bco. Itaú  
Ag. 767, c/c nº 11144-6

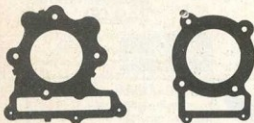
Av. St. Amaro, 5968 - Chácara St. Antônio (Borba Gata)  
Cap. 04702 - Fone: (011) 246 7231 - S. Paulo-SP.



## VALFLEX JUNTAS

Linha Completa

HONDA YAMAHA  
AGRALE CICLOMOTOR



JUNTE-SE A NOS

Fábrica: Rua Engenho do Miriti, n.º 06  
Vendas: Rua Dr. Roberto Feijó, 292  
CEP 03138 - Fone: (011) 914-0344  
São Paulo - SP

## Testell



### Durante os testes de frenagem a RD se comportou muito bem

Um detalhe de acabamento (excepcional) desta moto foi o bocal do tanque, que imita os bocais de abastecimento rápido das motos de corrida (de novo) e fica embutido no tanque. Ao abastecer a moto, no caso de transbordar a gasolina escorre por um crifício e é jogada fora através de um respiro, sem escorrer no tanque.

Os comandos estão bem posicionados mas é preciso acostumar com o lampejador/buzina. Convém ao motociclista noviciado na moto treinar antes de sair rodando, para não ter que desviar os olhos da pista, procurando os botões. A embreagem tem acionamento macio e progressivo. Uma particularidade indesejável desta moto é a quantidade de chaves que possui. São três, uma para contato (com trava do guidão incorporada), tanque de combustível (capacidade de 18 litros, incluindo 4,3 de reserva) e uma para soltar o banco e abrir a trava do porta-capacete. Neste último um detalhe estudado: para obrigar o motociclista a usar o capacete na cabeça, o porta-capacete foi colocado do lado esquerdo, logo abaixo do tanque de gasolina. Caso o motociclista coloque o capacete ali, será impossível trocar as marchas.

### Mercado

Sem dúvida nenhuma esta moto veio para concorrer com a Honda CBX 750F. Aliás, deveria até ter sido lançada antes, se não fossem os problemas políticos e econômicos enfrentados pela Yamaha. Mas as duas motos têm a intenção de atacar o mesmo público. É claro que são motos de categorias diferentes—o que de certa forma não justifica um teste comparativo—mas como nosso mercado conta apenas com duas esportivas, o consumidor deverá gastar um tempo coçando o queixo antes de optar entre as duas.

Evidentemente os consumidores de motores quatro tempos sempre encontrarão mais contras do que prós no motor da Yamaha RD 350LC, sem levar em conta que os 347cc deste motor garantem um desempenho quase tão alto quanto de um motor de quatro tempos com 750cc, mas com a vantagem de custar alguns milhares de cruzados a menos. Calcula-se que a RD chegue nas lojas a um preço médio de Cz\$ 75 mil, para uma produção pretendida de 2.000 unidades até o final do ano. O índice de nacionalização destas motos encontra-se, segundo o fabricante, na faixa de 63% em peso e 61% em valor.

Para uma fábrica com o nome Yamaha, segunda maior do mundo, o seu conceito não era dos melhores aqui no Brasil, como explica seu próprio diretor comercial, Hiroshi Ukon (leia reportagem na pág. 60). O lançamento desta moto, com tecnologia de ponta, pode alterar este panorama devolvendo à Yamaha o prestígio que a marca goza no Exterior, principalmente se levarmos em conta seu tempo de Brasil, 12 anos, e a sua clara intenção de recuperar o bom nome da empresa no mercado. O lançamento da RD 350LC já é um bom começo.

Geraldo Simões



A autonomia média é de 280 Km

## Medições

### Aferição do velocímetro

| vel. indicada<br>(Km/h) | vel. real<br>(Km/h) | erro<br>% |
|-------------------------|---------------------|-----------|
| 40                      | 39,4                | 1,50      |
| 60                      | 58,8                | 2,00      |
| 80                      | 74,4                | 6,75      |
| 100                     | 98,3                | 1,70      |
| 120                     | 116,8               | 2,66      |
| 140                     | 136,8               | 2,28      |
| 160                     | 147,5               | 7,81      |
| 180                     | 164,3               | 8,72      |

### Consumo (vel. constante em última marcha)

| vel. real (Km/h) | Km/litro |
|------------------|----------|
| 40               | 27,2     |
| 60               | 22,3     |
| 80               | 19,18    |
| 100              | 17,7     |
| 120              | 15,8     |

média geral durante os testes: 10,7 Km/litro  
consumo em estrada a velocidade média de 13 Km/h: 16,3 Km/litro

### Aceleração

| vel. real<br>(Km/h) | tempo<br>(seg) | tempo (s)       |
|---------------------|----------------|-----------------|
| 0 - 40              | 2,06           | 0-400mts 13,78  |
| 0 - 60              | 2,81           | 0-1000mts 26,29 |
| 0 - 80              | 4,10           |                 |
| 0 - 100             | 15,63          |                 |
| 0 - 120             | 7,84           |                 |
| 0 - 140             | 10,57          |                 |
| 0 - 160             | 13,82          |                 |
| 0 - 180             | 19,69          |                 |

### Retomada de velocidade

| vel. real (Km/h) | tempo (seg) |
|------------------|-------------|
| 40 - 60          | 6,13        |
| 40 - 80          | 11,75       |
| 40 - 100         | 17,91       |
| 40 - 120         | 24,91       |
| 60 - 80          | 6,13        |
| 60 - 100         | 11,72       |
| 60 - 120         | 18,62       |
| 80 - 100         | 5,47        |
| 80 - 120         | 12,15       |

### Frenagem

| vel. real (Km/h) | espaço (metros) |
|------------------|-----------------|
| 40 - 0           | 4,90            |
| 60 - 0           | 11,35           |
| 80 - 0           | 21,70           |
| 100 - 0          | 39,70           |
| 120 - 0          | 60,0            |
| 140 - 0          | 82,20           |

### Velocidade máxima real (Km/h)

melhor passagem: 194,38 Km/h.  
média de quatro passagens: 193,05 Km/h.

Obs. Medições realizadas com moto pré-série, sem qualquer alteração na regulação fornecida pelo fabricante, e moto em fase de amaciamento (menos de 1.000 Km). Devem ser entendidas como aproximações do desempenho das motos que chegarão ao público. Posteriormente, e sem as restrições de uma moto pré-série, Duas Rodas repetirá as medições da RD 350LC.