

DUAS RODAS

Sigla
editora

Março de 1987 - N.º 141
Ano 13 - Cz\$ 35,00

motociclismo



SEGREDOS

Revelamos os novos
modelos que vêm por aí



TRANSFORMAÇÃO

A nova trial mineira
com motor de CG

ARRANCADA

QUEM SAI NA FRENTE?

CBX X RD

Gráfico de velocidade desse tira-teima
e medições de arrancada de todas as motos



COMPETIÇÃO

Hollywood Supercross e Cross de Praia
Paris-Dakar

MECÂNICA

Tudo sobre os freios a disco

DESCONGELOU

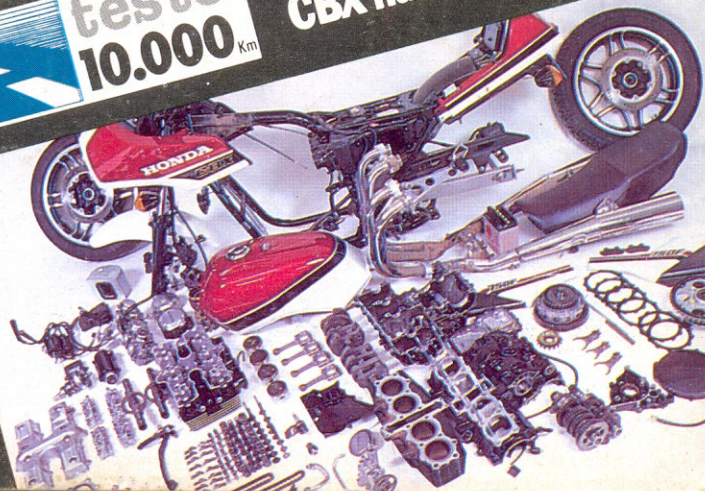
Porque estão mudando os preços
das motos zero e usadas

COMPORTAMENTO

Como agem os donos das
"super-máquinas" brasileiras

teste
10.000 km

Veja como se saiu a
CBX nacionalizada



SEGURE-SE. ELAS

Para saber qual delas tem a melhor arrancada, **Duas Rodas** colocou lado a lado a CBX 750F e a RD 350LC. Aqui os resultados de zero a cem metros, de zero a quatrocentos metros e quem chega primeiro a 100 km/h.

FOTO ROBERTO ARAÚJO



CBX: maior peso e maior cilindrada, conseguiu vantagem na arrancada.



S VÃO ARRANCAR.



Qual tem melhor arrancada? Essa é a pergunta que todos estão fazendo depois do lançamento da Honda CBX 750F e da Yamaha RD 350LC. A Honda, com seu motor de quatro tempos e 82 CV a 9.500 rpm, ou a Yamaha, de dois tempos e 55 CV a 9.000 rpm? Números e cálculos são insuficientes para se saber o resultado de um "racha" entre as duas motocicletas. O método mais eficaz para sanar essa dúvida é colocar as duas lado a lado em uma pista de provas. E foi o que **Duas Rodas** fez com as versões nacionalizadas das duas mais potentes motocicletas lançadas no Brasil.

A missão é medir o tempo que as motos levam para, a partir da imobilidade, cobrir as distâncias de 100 metros e quatrocentos metros e, também, para atingir a velocidade de 100 Km/h. Existem dois padrões internacionais para avaliação da aceleração de veículos, os americanos usam o quarto de milha (cerca de 400 metros) para provas de arrancada e os europeus utilizam a velocidade de 100 Km/h para comparar acelerações.

No autódromo de Interlagos, foram marcados cem e quatrocentos metros no asfalto para as medições. Os pilotos que participaram deste teste foram Gabriel Marazzi, Geraldo Simões e José Cohen, cada um efetuando duas medidas em cada categoria e com cada uma das motocicletas. O fato de se utilizar mais de um piloto, para este tipo de prova, é que na aceleração conta muito o jeito de usar a embreagem e o acelerador, que pode variar de piloto para piloto ►



FOTO MARIO BOCK

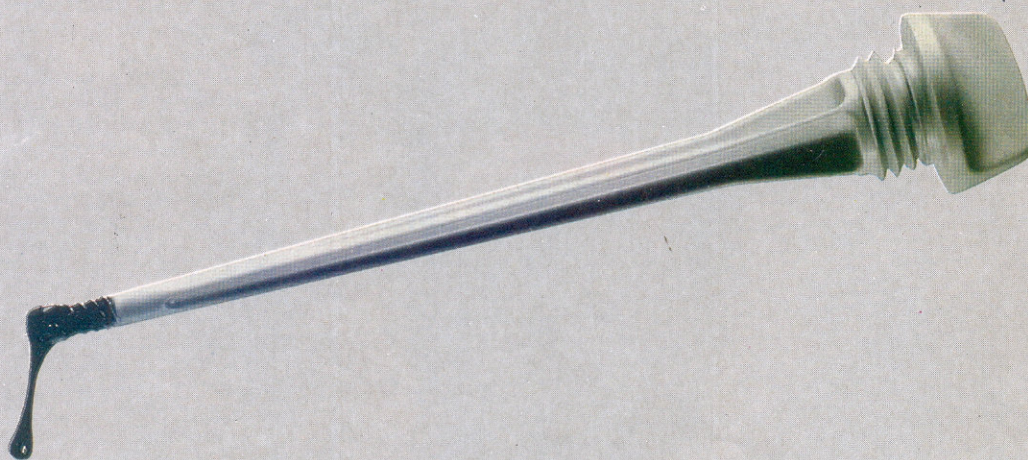
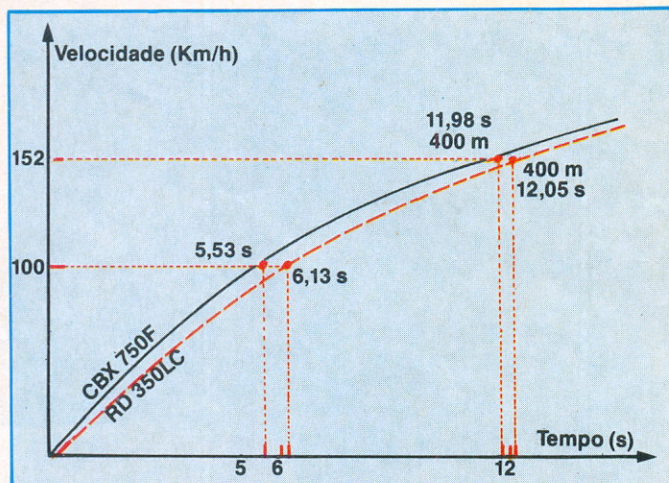
Yamaha RD 350LC: menor peso e menor cilindrada, mas sempre próxima.

to e, até mesmo, de uma moto para outra. Para o resultado definitivo foram aproveitadas as melhores marcas de cada moto.

Dura prova para embreagem

No primeiro teste em Interlagos, após terminar a bateria de medições de zero a cem metros, a embreagem da Honda CBX não agüentou os esforços e os discos começaram a patinar, obrigando o adiamento do restante do teste. Até o fim dessas medições, feitas com uma moto de cada vez, o melhor tempo ficou com a Yamaha, que percorreu os cem metros em 4,90 segundos, contra o melhor tempo da Honda de 5,07 segundos. Porém, essa foi a única vez que a RD levou vantagem sobre a CBX, já que lado a lado ela não chegou a sair na frente nenhuma vez, e nem no quarto de milha ou no zero cem por hora.

No gráfico pode-se observar que a CBX sai na frente, mas só abre maior vantagem quando a RD atinge sua velocidade final.



BAIXO NÍVEL.

A melhor marca dos quatrocentos metros foi a da CBX, de 11,98 segundos, contra 12,05 segundos da RD. Esses sete centésimos de segundo de diferença provam que as duas motocicletas são praticamente iguais na aceleração, uma vez que possuem relações peso/potência muito parecidas.

Na prova de zero-cem quilômetros por hora a CBX também levou vantagem em todas as passagens, com o melhor tempo de 5,53 s, contra o melhor tempo da RD, de 6,13 segundos. Essas marcas para os 100 Km/h, apesar de terem sido medidas nos mesmos critérios das medições normais de **Duas Rodas**, podem não corresponder exatamente àquelas publicadas nos respectivos testes das motocicletas, uma vez que as motos não são as mesmas, assim como as condições de teste e o local onde foi realizado.

Gabriel Marazzi

Zero a cem de todas as motos nacionais

Honda CB 450TR	7,2 s
Honda XLX 250R	8,9 s
MZ 250RSJ	14,3 s
Vespa PX 200	37,9 s
Agrale 27.5	8,0 s
Yamaha DT 180N	18,1 s
Agrale 16.5	18,6 s
Yamaha RD-Z 125	13,5 s
Yamaha RD 125	17,2 s
Honda XL 125S	31,9 s
Honda ML 125	20,0 s
Honda CG 125	21,0 s
Amazonas 1.600	10,3 s



FOTO ROBERTO ARAÚJO

Agradecimentos

A realização desse teste usando a Rodovia dos Imigrantes só foi possível graças à colaboração da Polícia Rodoviária Estadual e do DER-SP. Queremos agradecer em especial ao Coronel Rolin, Capitão Josni, Tenente Barros, Cabo Galloni e Soldado Ermírio pelo empenho em ajudar e pela gentileza em permitir nosso trabalho.

Advertências — A foto da fumaça saindo dos pneus foi produzida colocando-se óleo no asfalto e girando o pneu em falso, segurando a moto com o freio dianteiro. Tem efeito apenas estético. A arrancada mesmo é feita sem que haja derrapagem, o que implicaria em tempo perdido.

do. Não aconselhamos que os leitores façam derrapagens usando óleo: é perigoso por não permitir muita firmeza da moto, e provoca excessivo desgaste dos pneus, tanto que, após a bateria de fotos, o pneu traseiro da CBX e o da RD ficaram inutilizados.

Bastidores — Abrindo uma exceção, **Duas Rodas** permitiu que os assessores de imprensa da Honda, Ricardo Ghigonetto, e da Yamaha, Marcus Zamponi, acompanhassem esse teste. Dois momentos: o desconsolo do Ricardo quando quebrou a embreagem da CBX, versus sorrisos de Zampa; e o silêncio de solidariedade entre ambos, no final do teste, após verificarem o estado dos pneus.

ALTO NÍVEL.



CASTROL. QUEM MAIS ENTENDE DE ÓLEO NO MUNDO.



CBX e RD: a recepção nas ruas.

Primeiro elas surgiram nas páginas de **Duas Rodas**. Depois nas vitrinas das lojas. Só agora, com uma intensidade um pouco maior, ganham as ruas das cidades brasileiras. E claro, os donos da Honda CBX 750F e da Yamaha RD 350LC, são recepcionados no trânsito com as mais diversas reações. Variando desde o olhar sonhador do dono de uma CG 125, a um "com-essa-moto-eu-faria-tudo-melhor" do dono de uma CB 450, ou ainda do "ah-se-eu-gostasse-de-moto-street-..." do proprietário de uma Yamaha DT 180, as novas motos vão ganhando sua personalidade no trânsito.

Alguns ao verem a CBX ou a RD param os proprietários destas motos para olhâ-las de perto e perguntar detalhes; outros nem reparam que são nacionais, pensando tratar-se de motos importadas. Os proprietários de CBX ou RD também reagem de forma diferente diante da curiosidade dos outros motociclistas. Uns são atenciosos, dando todo tipo de informação; outros, mais orgulhosos, simplesmente ignoram a presença dos olhares curiosos à volta.

Amor platônico

Com o nariz encostado na vitrina de uma revenda Yamaha em São Paulo, Jorge Sato admira uma RD 350LC. Sua moto, uma Yamaha RD 125, fica esquecida na sarjeta. Jorge volta com uma expressão de normalista depois de ver um lindo vestido de noiva numa vitrina. Ficou "namorando" a moto por alguns minutos, mas depois saiu conformado com a sua impossibilidade de tê-la.

— Ela é o máximo — suspira Jorge. Pena que eu não tenha condições de ter uma. Terêi que curtir um amor platônico.

Para quem gosta de emoções fortes, estas duas representam, por enquanto, a ambição realizável no mercado brasileiro. Quem pôde realizar este sonho se considera um feliz, como o carioca César Augusto Fonseca, de 25 anos, que tem uma CBX preta.

Passear com a sua CBX pelas avenidas do Rio de Janeiro tem causado bastante curiosidade. César garante que não esnoba os outros motociclistas e até entende a curiosidade natural que as poucas unidades desta moto tem gerado nas pessoas.

— O mais interessante — explica César — é que a maioria das pessoas que busca informações sobre a moto nem é motociclista. Apenas gosta de moto.

E no Rio de Janeiro, em pleno calor de verão, digamos que existam muitas outras coisas para se interessar do que uma moto de 750 ou 350cc. Tem gente que prefere jogo de futebol no Maracanã; um chope na calçada da Avenida Vieira Souto, musas fazendo body boarding em São Conrado e o vôlei de praia em Ipanema. Um pouco antes de uma destas partidas de vôlei, o jogador da Seleção Brasileira, Bernard Rajzman, estaciona sua CBX preta no calçadão. Um surfista de bermuda

florida olha a moto, confere a placa do Rio, coça o queixo e comenta com um amigo:

— Viu só, jogador da Seleção Brasileira pode ter moto importada!

RD "capeta"

Para quem acha que a Yamaha RD 350LC tem um apelo esportivo tão grande que só faz sucesso na faixa dos 20 aos 30 anos, pode ir tirando sua 125cc da chu-

mas reconhece que existem aqueles que nem ligam para a sua presença. "Talvez por timidez, ou por desconhecer a moto" — explica.

Outro "jovem" que se deixou levar pela esportividade da RD foi Ermírio Pereira de Moraes, industrial, 55 anos, e irmão do ex-candidato ao governo do Estado de São Paulo, Antônio Ermírio de Moraes. Ermírio é um grande apaixonado por motos esportivas e diz achar "chato demais" as motos com guidão alto, por isso ficou satisfeito quando se tornou um dos primeiros proprietários desta motocicleta.

Quando está rodando com a moto pelas ruas, Ermírio percebe que chama a



FOTO MÁRIO BOCK

As maiores curiosidades sobre a CBX e RD: desempenho, consumo e preço.

va porque vai enferrujar. Alguns "jovens" tiveram que esperar muito pela sua RD. Como é o caso do paulistano Hissashi Machino, de 43 anos, que conseguiu comprar uma das primeiras RD que chegaram na revenda paulista Quebec. Ele roda pelas ruas e percebe o interesse que desperta nos jovens com menos de 30 anos e acha até natural o sentimento de inveja que a moto pode causar nesta geração.

— A moto é dirigida a um público jovem — comenta Machino — o apelo à esportividade é muito grande. Porém, é a maturidade com as motos que faz o bom piloto e não apenas a juventude.

Machino sempre que pode atende às mais diversas perguntas sobre a moto,

atenção e gera muita curiosidade entre os outros motociclistas. Isto tem, inclusive, servido para iniciar agradáveis papos sobre motos. Evidentemente, as curiosidades mais comuns são com relação ao desempenho, consumo e preço da moto. A respeito do desempenho, Ermírio não cansa de repetir:

— Esta moto é um "capeta"!

Chocou?

Com os proprietários de CBX, as curiosidades e perguntas são praticamente as mesmas. Atualmente, uma dúvida comum é sobre o comportamento da CBX preta versus a CBX vermelha. A primeira é im-

portada e a segunda com 40% de nacionalização. Um dos donos de CBX preta é Gary Schulze, de 35 anos, que tinha rodado apenas 1.000 Km, porque as chuvas que caíram sobre São Paulo nessa época o impediram de sair com a moto. "Ela não veio com guarda-chuva opcional", brinca.

Nos poucos dias de sol que saiu com a moto, Schulze pôde observar que existem comportamentos diferentes entre os motociclistas, quando vêem uma CBX. Segundo ele, os donos de 125cc, que utilizam a moto apenas como meio de transporte, geralmente nem percebem a presença da CBX. Eles nem sabem se é na-

melha estacionada na garagem de um amigo, comentou:

— Bonitinha, né!

Um veterano motociclista roda com sua XLX 250R, que nunca viu flanela na vida, pelo Parque do Ibirapuera, em São Paulo. Para em frente a uma Yamaha RD 350LC e fica admirando a moto, ou "cobiçando-a moto do próximo", como definiu. Depois de analisar cada parafuso, o jornalista Fábio Mathias Freitas, de 30 anos, foi deixando a RD devagarinho, voltando para sua XLX de trilha. Sintetizou tudo que viu num único comentário:

— Chocante!

Duelo de gigantes

O farol de uma avenida movimentada de São Paulo está vermelho. De um lado da rua, a Yamaha RD 350LC. Ao seu lado, uma Honda CBX 750F. Os outros motociclistas em volta não acreditam no que vêem: as duas motos de maior status e mais velozes fabricadas no País estão bem ali, lado a lado, prontas para arrancar. O piloto da CBX vira a cabeça para sua esquerda, evitando olhar quem está ao seu lado. O motociclista da RD faz o mesmo dando uma olhada discreta. O farol fica amarelo e a tensão aumenta. Quem vai arrancar na frente? É a eterna pergunta que os motociclistas estão se fazendo. Neste momento não existe motor dois ou quatro tempos. Moto cara ou barata. Acabamento esmerado, ou simplificado. Neste momento, são apenas as motos mais cobiçadas do mercado. O farol fica verde. Os dois saem lado a lado, calmamente.

Geraldo Simões

Curiosos, nos testes.

Na Aventura-teste realizada com a CBX e a RD ao Paraguai. (*Duas Rodas* n.º 139), eu e o Gabriel tivemos que responder a inúmeras perguntas sobre as duas motos. A cada parada em cidades pequenas ou postos de gasolina, formavam-se pequenas multidões nos bombardeando com toda espécie de dúvidas. Desde o consumo, preço, desempenho (os mais perguntados) até o peso da moto e a possível existência de uma marcha à ré na CBX.

Durante o teste de 10 mil Km com a Honda CBX 750F, pude fazer algumas viagens pelo Rio de Janeiro e Belo Horizonte, MG, e fui até seguido por motociclistas que queriam saber simplesmente tudo sobre a moto. Como repórter de *Duas Rodas*, sinto a obrigação profissional de responder a todos, mas a uma certa altura começava a ficar meio cheio de ter que começar tudo de novo, a mesma história. É interessante perceber que mesmo as pessoas de idade, ou que nunca haviam se interessado por motos antes, se mostraram essencialmente curiosas em relação a estas motos.

Contudo, o que mais provocou interesse foi a possibilidade de poder comprar esta moto. Praticamente a cada parada no semáforo aparecia alguém interessado em pagar caro para possuí-la. O Gabriel chegou até a ser seguido por um desesperado candidato a proprietário de CBX. Nestas horas, sentimos o maior defeito tanto da CBX quanto da RD. Éramos obrigados a confessar que elas não eram nossas.

Geraldo Simões



cional, importada, Honda ou Yamaha. Já os que têm moto por prazer ou por filosofia de vida, chegam perto, examinam a moto, fazem perguntas e querem saber tudo. O que ele faz nesta hora?

— Eu procuro responder a todos e não gosto de sair arrancando em faróis, para me esnobar. Só ando na "maciote".

Um exemplo típico do motociclista que utiliza a moto apenas como veículo, e que pouco se interessa por inovações tecnológicas, é o dentista e protético Walderico Veras Neto, 30 anos. Ele é proprietário de uma Honda CB 400, ano 81, em ótimo estado de conservação, que tem a inconfundível marca da flanelinha entre o tanque e o banco. Depois de ver uma CBX ver-

Peças p/sua

Honda

Você Precisa!!!

Ligue para nós

diamoto

CONCESSIONÁRIO HONDA

- Motos
- Peças
- Acessórios
- Pneus
- Boutique
- Oficina
- Lavagens de Motos
- Atendemos
Companhias de
Seguros
- Assistência à Frota

**Sábado
até às 13:00 hrs.**

Av. Marginal, 169 Centro
Diadema São Paulo
Fone: (011) 456-5033