

XT 600
CHEGOU
FOTOS DA TÊNERE BRASILEIRA

ENTENDA TUDO SOBRE CILINDRADA

Sigla
editora

motociclismo

Número 152
Ano 14 — Cz\$ 100,00

SEGREDO

Mais detalhes dos lançamentos Honda

SEGURANÇA

Um teste para medir suas reações

ECONOMIA

MOTO, OTN ou DÓLAR?
Comparamos estes investimentos



TESTE COMPLETO

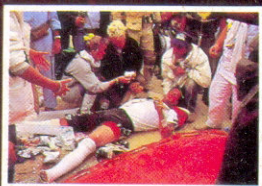
Nova Yamaha RD 350



SUPER TRAIL

Estas máquinas são o sucesso do momento

EXCLUSIVO PARIS-DAKAR "O RALI DA MORTE"



Depoimento do piloto
Cyril Neveu, 5 vezes vencedor
da mais difícil prova
do motociclismo mundial.

EXPLORER

SXT 27,5



S

UPERTESTE AGRALE

Todas as medições.
Participação em
enduro
para comprovar
resistência.

TESTE

YAMAHA RD 3

Poucas mudanças na RD 350LC 88. Novas palhetas do Torque Induction, novo grafismo e pneus sem câmara. Nas medições os resultados não mudaram muito.



MARIO BOCC

50LC



MARIO BOCK

Em um momento, um pontinho no retrovisor. Ele vem crescendo, crescendo, e no momento seguinte, começa a sumir à nossa frente, depois de passar pelo lado esquerdo como uma flecha. É a Yamaha RD 350LC, pequena e veloz, nos ultrapassando. Seu ronco ao subir de giros é inconfundível, mesmo misturado ao ruído do vento passando pela carenagem integral. A potência aparece facilmente, basta girar a manopla do acelerador.

Para esse ano são poucas as modificações na única motocicleta brasileira realmente esportiva. Para ser mais exato, seis. De acordo com o fabricante, uma motocicleta tão boa quanto a RD 350LC não precisava ter nada alterado, mas mesmo assim ela ganhou seis melhorias.

O que mudou

As seis alterações da versão 88 da Yamaha RD 350LC começaram pela aparência externa. Além de um novo grafismo a moto recebeu uma carenagem integral como equipamento normal de série (todas RD 88 virão com a carenagem

integral), que deixou a moto bem mais esportiva.

Outra mudança significativa, a única que pode alterar o desempenho da motocicleta, é a nova válvula de palheta. O motor da RD, bicilíndrico, dois tempos, refrigerado a água, tem o sistema de admissão por válvula de palheta, que impede o refluxo da mistura combustível quando o pistão está fechando a sua entrada para o cárter. A antiga válvula, de lâminas de aço, foi substituída por uma de lâminas de fibra sintética, mais maleáveis, o que tornou o funcionamento em médias rotações mais suave. A borracha do assento dessa válvula também recebeu nova vulcanização, para evitar que o álcool existente na gasolina danifique a borracha e prejudique a vedação da válvula, empenando as lâminas. Isso permite também que a manutenção normal da válvula seja bem menor.

A terceira mudança da RD 88, esta muito comemorada pelos mais exigentes, é a eliminação da câmara de ar dos pneus. Com um novo perfil das rodas de liga leve (mas mesmo desenho), adequado a receber pneus "tubeless", e reforço nas bandas laterais dos pneus Phantom da Pirelli (mesmas medidas e mesmo composto de borracha do modelo 87), a Yamaha RD 350LC torna-se a primeira motocicleta nacional a sair de fábrica com pneus sem câmara. Mesmo com a Honda dizendo, na época da nacionalização da →

CBX 750F, que no Brasil não existe tecnologia para a fabricação da roda para pneus sem câmara.

Pequenos detalhes

Os outros dois itens alterados na Yamaha 350 são de importância bem menor, relativamente. Um novo cabo de acionamento da bomba injetora de óleo dois tempos permite que o consumo de óleo seja bem menor, para a mesma lubrificação. E finalmente a última mudança, que passa despercebida dos motociclistas menos atentos, são dois pequenos parafusos na mesa superior da suspensão dianteira, na fixação dos guidões (duas metades). Isso faz parte do novo sistema de posicionamento do guidão, que nada mudou em altura e ângulo de abertura, mas eliminou a possibilidade de regulagens.

Foram seis pequenas alterações que a Yamaha RD 350LC sofreu para entrar no ano novo. Seis, mesmo com a Yamaha achando que nada precisava ser mudado. Mas muitos outros detalhes, às vezes não tão pequenos poderiam ser melhor pensados para, quem sabe, equipar as próximas versões da moto. Por exemplo, os interruptores de luz dos punhos de



Carenagem integral de fábrica

guidão. Mesmo para uma 125 (são originais da Yamaha RD-Z 125), esses punhos mereciam uma maior atenção do projetista, que parece ter o dedão esquerdo de borracha. Bons eram os interruptores elétricos da Yamaha RD 350LC importada, bem ergonômicos.

Mais uma dica para a próxima versão da RD: uma chave de contato que trave

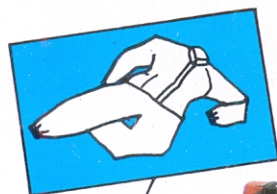
também o guidão virado para o lado direito, e que não deixe as luzes de posição acesas ao se girar a chave totalmente para a esquerda. Deveria passar primeiro pela luz de posição e depois travar completamente o guidão (para evitar que se deixe a luz ligada sem necessidade).

Rodando com a RD 350LC é que se notam os pequenos detalhes, e a atenção que os projetistas dão a eles. É o caso da buzina, simples mas de bom som. Só que está posicionada dentro da carenagem, o que significa alto e bom som apenas para os ouvidos do piloto, e muito pouco para a frente. Ocorre que a carenagem funciona como uma concha acústica, fazendo com que o som reflita exatamente para os dois ouvidos. Uma buzina e um susto, até se acostumar. Solução do problema: posicionar a buzina apenas cinco centímetros mais para baixo.

Pilotando

Pronto, chegou a hora de usar a Yamaha RD 350LC sem nenhuma objeção. Basta que o asfalto esteja bem liso e preferencialmente cheio de curvas fechadas. É aí que a motocicleta acha sua verdadeira identidade, podendo mostrar→

A Mesbla Motos se preocupa com o todo, sem nunca esquecer os detalhes.



**MACACÃO DE CHUVA
YAMAPLÁS**
De Cz\$ 1.300,00
Por Cz\$ 690,00



**PNEUS PIRELLI
DIANT. P/ XLX**
Cz\$ 3.450,00
DIANT. P/ XL 125
Cz\$ 2.950,00

**PNEUS PIRELLI
TRAS. XLX 250**
Cz\$ 3.900,00
TRAS. XL 125
Cz\$ 3.600,00

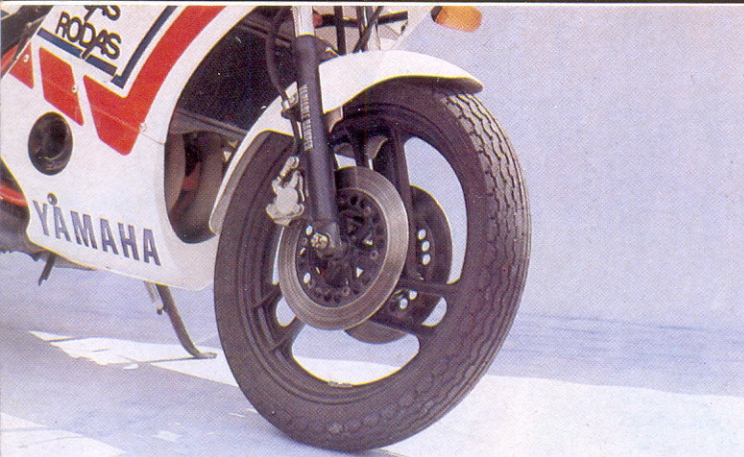
**CORRENTE ORIGINAL
DAIDO P/ CG 125**
Até 182 - Cz\$ 1.390,00
83 a 88 - Cz\$ 1.490,00

Para quem gosta de moto é um paraíso. A Mesbla Motos tem tudo mesmo, e por inteiro. Desde motos HONDA OK e o maior estoque de motos usadas da cidade até todos os tipos de peças e acessórios, boutique, centro de pilotagem, box de serviço e ofertas como essas que você vê aqui abaixo. Detalhes que dizem tudo.

HONDA
MesblaMOTOS

- SÃO PAULO (011) 279-7911
- SANTOS - SP (0132) 34-1809
- R. DE JANEIRO (021) 262-3207
- BELO HORIZONTE (031) 221-1833
- SALVADOR (071) 241-4477
- FEIRA DE SANTANA (075) 221-2577
- FORTALEZA (085) 231-0255

Utilize as vantagens do nosso cartão de crédito.



MARIO BOCK

TESTE

Pneus sem câmara, mais seguros. Os freios a disco continuam eficientes.

todos os seus 55 CV de potência, revelados à rotação de 9.000 rpm (declarados pelo fabricante, no virabrequim — a potência real é de 48,8 CV à mesma rotação, no eixo traseiro).

Para fazer a RD funcionar, não é necessária a tão falada partida elétrica. O

pedal de partida, ou **kick starter**, pode ser acionado facilmente até com uma das mãos.

Uma vez funcionando, a Yamaha sai tranqüila, mesmo em rotações muito baixas. Afinal, torque ela tem bastante (4,7 kgf.m a 8.500 rpm no virabrequim, de acordo com o fabricante, e 4,3 kgf.m a 7.000 rpm, segundo medições **Duas Rodas/IPT**, no eixo traseiro). Mas é mesmo acima das 6.000 rpm que o motorzinho vira bicho. Depois da "cruzada", é só acelerar para ver o ponteiro do contagiros subir vertiginosamente, proporcionalmente à velocidade da motocicleta. Porém, sempre existiu uma faixa de rotação, entre 4.000 e 6.000 rpm, em que a resposta do motor não era suave como abaixo das 4 mil, nem brutal como acima das 6 mil. E foi para solucionar essa faixa "boba" que a Yamaha resolveu substituir a válvula de palheta. Segundo ela, essa nova válvula melhora a mistura que entra no motor justamente na faixa próxima às 5.000 rpm, o que faz o consumo da RD melhorar sensivelmente, acima dos 60 km/h. A essa velocidade, a RD testada fez 19,0 km/litro, contra os 18 km/litro nas medições anteriores.

Como resultado, de acordo com as medições realizadas, sente-se nitidamente que o motor ficou mais suave, permitindo um passeio tranqüilo a 50 km/h em última marcha. Mas, coincidência ou não, o desempenho dessa motocicleta testada não estava satisfatório em regimes de rotação próximos à rotação máxima segura, 10.000 rpm. Como a última Yamaha RD 350LC testada por **Duas**

Rodas tinha um desempenho acima do considerado normal (edição nº 145 e 146), provavelmente porque deve-se levar em conta a diferença entre duas motocicletas iguais que saem da mesma linha de produção, esta não foi beneficiada com um "toque" especial, e parecia mais amarrada do que de costume (veja tabela de medições). Mas mesmo com esse detalhe, a nossa esportiva nacional não deixa de entusiasmar, principalmente quando está funcionando perto das 9.000 rpm.

Gabriel Marazzi

Ficha Técnica

MOTOR: Tipo - bicilíndrico de dois tempos, refrigerado a água, com circuito selado, cilindros paralelos inclinados para a frente; Torque Induction, sistema YPVS controlado por microcomputador; Cilindrado - 347cc (diâmetro de 64 mm e curso de 54 mm); Taxa de compressão - 5,0:1; Alimentação - dois carburadores VM Mikuni com 26 mm de venturi, bicromatizado; Potência máxima (declarada pelo fabricante) - 55 CV a 9.000, no virabrequim; 48,8 CV a 9.000 rpm (padrão IPT/Duas Rodas); Torque Máximo - 4,74 kgf.m a 8.500 rpm (declarado pelo fabricante); 4,3 kgf.m a 7.000 rpm (padrão IPT/Duas Rodas); TRANSMISSÃO - Câmbio - 6 velocidades, de engrenamento constante, transmissão secundária por corrente, partida a pedal; Relações de redução - 1ª) 36/14 - 2,571:1; 2ª) 32/18 - 1,778:1; 3ª) 29/22 - 1,318:1; 4ª) 26/24 - 1,003:1; 5ª) 25/26 - 0,962:1; 6ª) 24/27 - 0,889:1; 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 - 1.190 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; Câter - 26"; Trail - 96 mm; SUSPENSÃO: Dianteira - garfo telescópico hidropneumático, de ação progressiva, com sistema "Variabel Damper"; Capacidade de óleo em cada bengala - 287cc; Curso - 150 mm; Traseira - monoamortecimento 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 tubeless; Traseiro - Pirelli 110/80-18 58 H tubeless; 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 Ampères/hora; Velas - NGK BR8ES; Obs - vela com resistência para não interferir no microcomputador; Farol - 12 volts, 60w/55w (bulbo de quartzo); CORES: Preta e branca.

Medições		
Aferição do Velocímetro		
Vel. Ind. (km/h)	Vel. Real (km/h)	Erro (%)
40	41,9	- 4,9
60	61,7	- 2,9
80	79,8	0,3
100	96,9	3,0
120	115,8	3,5
140	134,1	4,2
Consumo de Combustível		
Vel. Real Constante (km/h)	Consumo (km/litro)	
40	22,8	
60	19,0	
80	17,1	
100	15,9	
120	14,5	
Aceleração		
Var. Vel. Real (km/h)	Tempo (s)	Marchas utilizadas
0 - 40	2,4	1ª
0 - 60	3,7	1ª
0 - 80	4,9	1ª 2ª
0 - 100	5,7	1ª 2ª
0 - 120	8,2	1ª 2ª 3ª
Retomada de Velocidade (em última marcha)		
Var. Vel. Real (km/h)	Tempo (s)	
40 - 60	6,5	
40 - 80	12,5	
40 - 100	16,0	
60 - 80	6,2	
60 - 100	12,1	
80 - 100	6,0	
Velocidade Máxima nas Marchas (até 10.000 rpm)		
Marchas	Vel. Real (km/h)	
1ª	70	
2ª	100	
3ª	130	
4ª	160	
5ª	190	
6ª média 4 passagens	195,1	
melhor passagem	196,5	
Frenagem		
Var. Vel. Real (km/h)	Espaço Percorrido (m)	
40 - 0	4,9	
60 - 0	11,9	
80 - 0	21,5	
100 - 0	40,0	
120 - 0	48,8	

O consumo melhorou sensivelmente. Os pneus sem câmara não alteraram a estabilidade.



MARIO BOCK