

EDIÇÃO DE ANIVERSÁRIO

DUAS RODAS

TESTE

QUEM É MELHOR?

CBR 450 Vs RD 350

Confira neste comparativo os melhores desempenhos, item por item.

anos

- MECÂNICA
- SEGURANÇA
- COMPORTAMENTO
- AVENTURA
- COMPETIÇÃO



SIGLA
EDITORA

Ano 15
Número 171
NCz\$ 9,50

**VEM
AÍ**

GRÁTIS 2 POSTERS

- GP BRASIL
DE VELOCIDADE
Cobertura completa
de Goiânia
- A YAMAHA CAMPEÃ
DA COPA RD 350

SEGREDOS DAS FÁBRICAS

Revelamos hoje, nossos
lançamentos de amanhã

- | HONDA | YAMAHA |
|------------------|------------|
| • CBR 600 | • FZR 1000 |
| • XR 200 | • FZR 750 |
| • XLX 350R | • FZR 600 |
| AGRALE | • TDR 200 |
| • ELEFANTRE 16.5 | • DT 200 |

A

Duas Rodas completa 15 anos. O comentário de Josias Silveira, habitualmente neste espaço, encontra-se, nesta edição, na página 40,

junto aos de outros fundadores de **Duas Rodas**. Esses depoimentos fazem parte desta edição especial de aniversário de **Duas Rodas**, quando mostramos dois momentos distintos do motociclismo nacional: o ano de 1974 e o de 1989.

A diferença entre os dois momentos é imensa. Mas compará-los permite uma visão crítica da realidade atual. Temos a tendência de apontar o que ainda falta no motociclismo brasileiro, esquecendo o muito que já foi feito. Em 1974 tudo era importado e apenas a Yamaha pensava em montar aqui uma fábrica e produzir motos de 50cc. Agora não temos mais motos importadas, mas pode-se escolher entre vários modelos de 125 a 750cc, todas "made in

Brazil". E talvez em breve nosso País até se especialize em fabricar motos para exportação. Caso das Yamaha FZR 1.000 conforme **Duas Rodas** revela com exclusividade nesta edição, com foto (em foco), entre vários outros segredos.

Assim, passados 15 anos desde que surgiram **Duas Rodas** e o mercado nacional de motocicletas, existem ainda muitos problemas a serem resolvidos (a falta de peças de reposição é um dos mais graves), mas há bastante o que festejar. A melhor compreensão de como usar a moto com segurança é um dos melhores motivos, assim como a prática de esportes saudáveis como o fora-de-estrada.

E **Duas Rodas** sabe que teve uma boa participação nesse amadurecimento do motociclismo brasileiro. Portanto é com orgulho que festejamos nossos 15 anos. Parabéns a todos nós.

Roberto Araújo



MARIO BOCK

16 **Teste** - CBR 450SR e a RD 350R foram comparadas em todas as situações. Inclusive nas pistas. Confira o desempenho destas duas esportivas nacionalizadas.

26 **Mercado** - Veja o que mudou do tempo das motos importadas, em 1974, até agora, num mercado onde quase tudo já é nacionalizado.

44 **As Motos** - As que faziam sucesso em 1974 e as que fazem hoje. Saiba o que mudou nestes 15 anos.

54 **Segurança** - Esse era um conceito praticamente desconhecido para os motociclistas em 1974. Hoje, esta mentalidade mudou.

68 **Aventura** - Mais de 18 mil quilômetros foram percorridos em 40 dias por dois paulistas de Araras, SP, até Riverside, na Califórnia.

Jornal da Moto	4
Cartas	22
Cartas Técnicas	25
Motomercado	34
Mecânica	50
Fichário da Moto	61
Dicas	66
Competição	72
Pisca Pisca	80
Frases/Há 15 Anos	82

Comportamento - Como éramos e como somos. Um perfil completo do que faziam os motociclistas de 74 e do que fazem os de 89.

36



DIVULGAÇÃO

TESTE

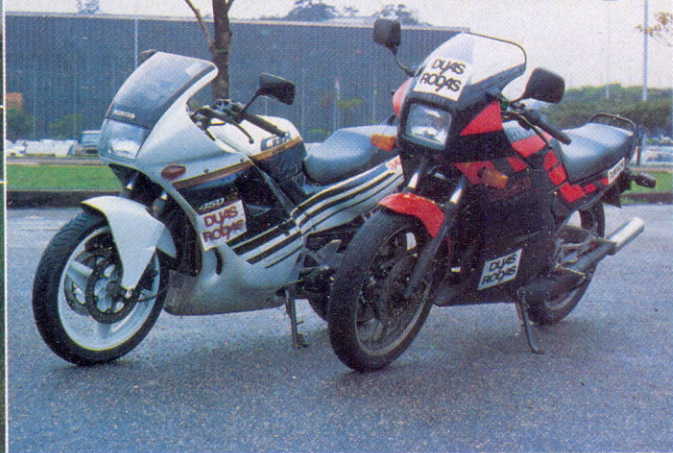
Honda CBR 450SR X Yam

Cada uma tem características próprias. Se a RD 350R é mais rápida, a CBR 450SR tem mais estabilidade. Compare estas duas esportivas.

FOTOS MARIO BOCK



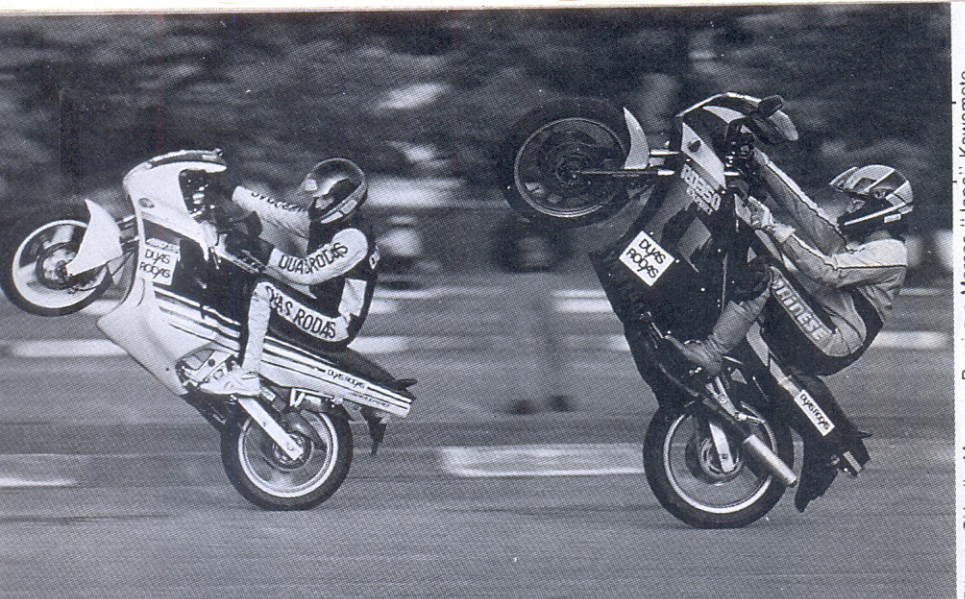
Yamaha RD 350R



Lado a lado elas impressionam. Carenadas, desenho agressivo, convidam a pilotagem esportiva. Mas existem muitas diferenças entre a Honda CBR 450SR e a Yamaha RD 350R. Comparando o desempenho de ambas, nas curvas sucessivas e de pequeno raio, a Honda CBR 450SR leva uma nítida vantagem. Inclinando para um lado ou para outro com uma facilidade incrível, ela tem todas as condições de ser mais rápida que a Yamaha RD 350R nesse trecho da estrada. Uma pequena reta, porém, é o suficiente para que a RD 350R "pule" na frente da Honda.

Alternando curvas fechadas e pequenas retas, é possível notar todas as diferenças dinâmicas que existem entre as duas motocicletas esportivas nacionais. A Yamaha ►





Pilotos: Cláudio Marques Pereira e Marcos "Japa" Kawamoto

TESTE

curva de torque mais plana do motor quatro tempos.

Ciclística

1º Honda CBR 450SR

2º Yamaha RD 350R

A vantagem nesse item é disparada para a CBR que, ao contrário do motor, é muito mais evoluído que na RD. O quadro da Yamaha RD 350R é tubular de aço de seção circular, de duplo berço inferior e vigas superiores laterais. A fixação do motor é ortogonal, sobre coxins de borracha, o que reduz ainda mais as vibrações transferidas para a motocicleta. O quadro da CBR é também de aço, mas segue as tendências das motocicletas de competição com duas grandes vigas laterais (Twin Tube Frame) de seção retangular. O motor faz parte da estrutura.

Em relação às suspensões, as duas motos estão muito próximas quanto ao seu desempenho e características construtivas. Em ambas a suspensão dianteira é tipo Ceriani com amortecedores hidráulicos, telescópicos, a RD com sistema **Variable Damper** de amortecimento progressivo, hidropneumática e com curso de 140mm (150 mm na CBR). A suspensão traseira das duas motos é monoamortecida, Monocross na Yamaha, com regulagem em sete posições e curso de 100mm na roda, e Pro-Link de segunda geração na Honda, com curso de 110mm na roda.

Mas a superioridade da Honda CBR 450SR sobre a Yamaha RD 350R não é fruto de apenas um sistema ou componente, e sim de todo o conjunto: o quadro mais rígido e mais leve, as rodas de alumínio de menor diâmetro e, principalmente, os pneus de perfil baixo fazem a CBR muito mais firme em curvas. Seus limites de aderência vão além das expectativas.

Estética e acabamento

1º Honda CBR 450SR

2º Yamaha RD 350R

A evolução do estilo da Yamaha RD 350R pode ser acompanhado desde a renovação do modelo, em 1980, quando a então Yamaha RD 350 passava a RD 350LC ganhando linhas arredondadas, refrigeração líquida e

É fácil empinar com as duas. Mas a RD 350R tem mais torque que a CBR 450SR.

RD 350R com seu motor dois tempos "despeja" potência na roda traseira, enquanto que a Honda CBR 450SR esbanja em estabilidade. Este comparativo de **Duas Rodas** mostra ainda mais sobre as duas concorrentes: diferenças mecânicas, de estilo, acabamento e até desempenho em um autódromo, com as motos pilotadas pelos líderes dos respectivos campeonatos, a Copa RD 350R e o Campeonato Regional de São Paulo, categoria 450cc.

As duas motocicletas foram comparadas analisando-se item por item, com a indicação de qual delas é a melhor em cada item. No final a conclusão de qual modelo é o melhor, ou pelo menos qual mais se adapta ao gosto ou utilização de cada usuário, poderá ser feita pelo próprio leitor.

Desempenho

1º Yamaha RD 350R

2º Honda CBR 450SR

Não há dúvidas de que a Yamaha RD 350R tem um desempenho muito melhor que a Honda CBR 450SR, justamente devido a concepção dos motores. A RD tem motor bicilíndrico dois tempos refrigerado a água, com cilindradas exatas de 347cc (diâmetro dos pistões de 64,0 mm e curso de 54,0 mm), desenvolvendo a potência máxima de 55,0 CV a 9.000 rpm (de acordo com o fabricante). O torque máximo é de 4,74 kgf.m a 8.500 rpm. Já a CBR tem motor bicilíndrico quatro tempos refrigerado a ar, com cilindrada exata de 447,0 cc (pistões de 75,0 mm de diâmetro e 50,6 mm de curso). Sua potência máxima declarada pelo fabricante é de 46,5 CV a 8.500 rpm, com torque máximo de 4,2 kgf.m a 7.000 rpm.

Em termos de evolução, o motor da Yamaha é muito mais moderno que o motor da Honda, apesar de se tratar de concepções totalmente diversas de motores (dois e quatro tempos). Da evolução de um motor tradicionalmente eficiente (Yamaha RD 350A de 1973), surgiu um motor que atingiu o máximo em eficiência na Yamaha RD 350R. O sistema YPVS (Yamaha Power Valve System) é uma prova disso: uma válvula controlada por computador fecha parcialmente a saída dos gases do escapamento para maior torque em baixas rotações. E o resultado é positivo: para um motor dois tempos e de menor cilindrada o torque mais elevado da RD surpreende.

Um dos problemas da CBR é justamente o baixo torque. O motor da CBR, o mesmo da

Honda CB 450DX, é derivado das antigas Honda da década de 70, com comando único de válvulas no cabeçote (OHC) e três válvulas por cilindro. Ao contrário das dois tempos, os bicilíndricos quatro tempos não são os melhores projetos em termos de disposição e arquitetura de motores, pois para que haja uma fase de combustão a cada volta do virabrequim é necessário que os dois pistões subam e desçam ao mesmo tempo. Isso provoca vibrações características das monocilíndricas, compensadas com a utilização de balancetes (contrapesos) que "roubam" potência. O motor de RD tem sempre um pistão subindo enquanto o outro desce, o que não provoca vibrações e torna o seu funcionamento muito suave.

Nas medições a RD atingiu velocidade máxima superior à da CBR, devido à sua maior potência: 196,7 Km/h contra 175,7 km/h na média de quatro passagens, e 197,5 km/h contra 177,2 km/h na melhor passagem (respectivamente para a RD e a CBR). Na aceleração a CBR superou a RD apenas de zero a 40 e a 60 km/h, perdendo para ela até 80, 100 e 120 km/h. A marca de 5,6 segundos para ir de zero a 100 km/h é um segundo melhor que os 6,6 segundos da CBR para a mesma variação de velocidade.

A vantagem fica toda da CBR nas medições de consumo de combustível e retomada de velocidade, pois mesmo a RD tendo maior torque máximo que a CBR, em baixas rotações ocorre o inverso devido à

Na pista, descubra qual leva a melhor.

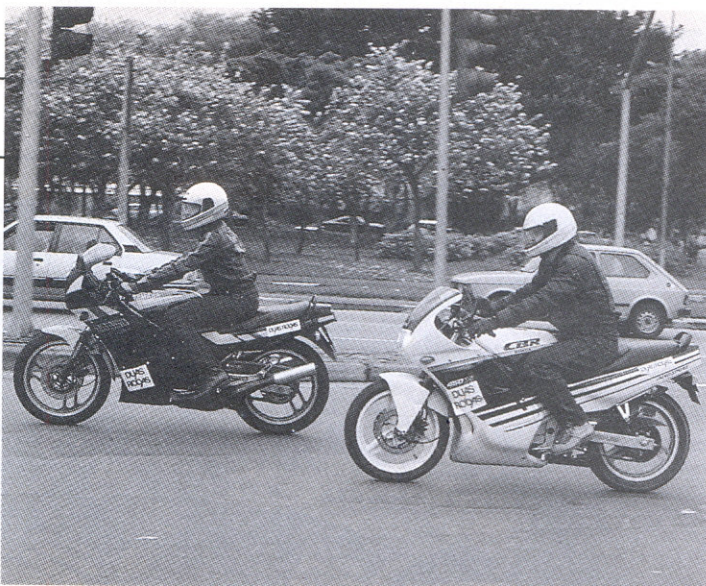
Depois que a última bateria da etapa final da Copa RD 350R terminou em Interlagos no dia 3 de setembro, dois dos pilotos não foram descansar, como fizeram todos os outros. Eles, a convite de **Duas Rodas**, voltaram à pista para avaliar as duas motocicletas esportivas nacionais, a Honda CBR 450SR e a Yamaha RD 350R. Os dois pilotos são nada menos que o campeão da Copa RD 350R, Adilson Magalhães, o Cajuru, e o líder do Campeonato Paulista de Velocidade na categoria 450cc, e também 7º colocado na Copa RD, Gilmar Vidal. Cajuru tinha acabado de conquistar seu título, vencendo as duas baterias dessa etapa, enquanto Gilmar Vidal obtinha o quinto lugar. A escolha de Gilmar se deveu a ele estar habituado a motos quatro tempos.

Ainda quentes da prova, Cajuru montou na RD e saiu do box em direção à pista, enquanto Gilmar se adaptava na CBR para acompanhar seu colega. Os dois desceram o retão de Interlagos emparelhados, tentando se acostumar com as motos originais. Ao entrarem no circuito interno da pista eles começaram a acelerar pra valer. Cajuru vinha na frente com a RD, seguido de Gilmar, que vinha colocado, às vezes emparelhando. E passaram juntos à frente dos boxes.

A diferença entre as duas motos ficou patente no retão: a RD 350R simplesmente "despachou" a CBR 450SR, chegando na curva três com uns 300 metros de vantagem. Novamente na parte interna do circuito, a CBR manteve sem dificuldades a mesma diferença até passarem à frente dos boxes. Nessa volta, Cajuru fez o tempo de 3'32,77", enquanto que Gilmar fez o tempo de 3'37,32". A diferença de 4'55" (quatro segundos e cinquenta e cinco centésimos) em favor da Yamaha RD 350R foi obtida unicamente no retão, onde a Honda CBR 450SR tem uma velocidade máxima muito

Na cidade a partida elétrica na CBR facilita as coisas, mas o pedal da RD tem acionamento muito fácil. Esteticamente a CBR é uma esportiva "comportada" e a RD é uma moto mais "bandida".

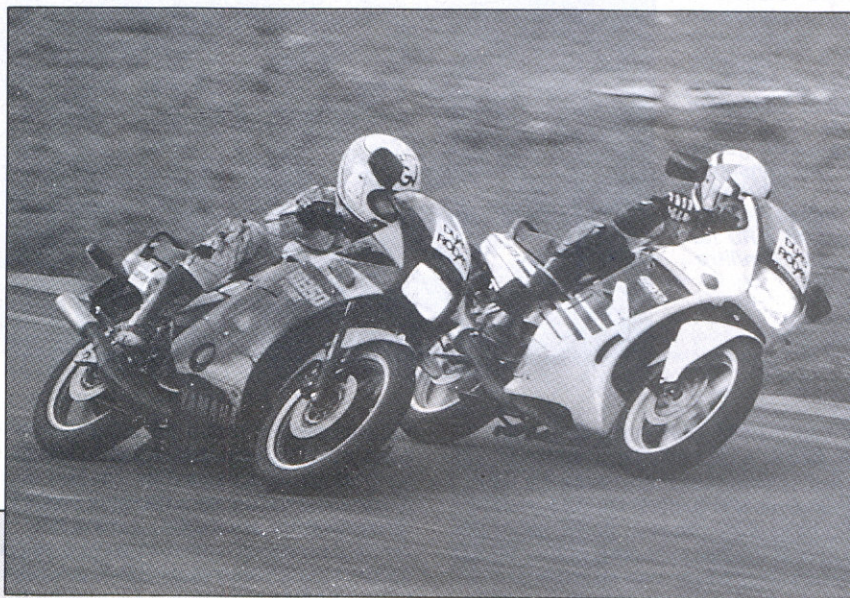
FOTOS MARIO BOCK



suspensão traseira monoamortecida (amortecedor horizontal). Mesmo muito mudada, a nossa RD guarda ainda algumas linhas arredondadas e esportivas de sua antecessora importada. Já a CBR 450SR deriva de modelos de última geração, onde a preocupação com a aerodinâmica é notada também no estilo. Sua carenagem integral totalmente fechada é o melhor exemplo disso.

A grande diferença entre a Honda CBR e a Yamaha RD não está propriamente no estilo, muito parecido em ambas, mas no

espírito de cada uma. Enquanto a CBR é uma esportiva "comportada", a RD sempre foi considerada uma motocicleta "bandida". Isso é notado principalmente no acabamento, primoroso na Honda e mais espartano na Yamaha. Na posição de pilotagem, idêntica nas duas motos, o piloto da CBR vê apenas a carenagem juntando-se ao tanque e o prático porta-luvas à direita, enquanto que o piloto da RD vislumbra entre fios, suportes, radiador do motor e a roda dianteira, o avesso da carenagem. Mas esse é o próprio estilo bandido da RD 350R. ►



Cajuru e Gilmar: RD "despacha" no retão, a CBR tem vantagem no miolo.

menor. Vale lembrar que o recorde da categoria na Copa RD é de Gilmar Vidal, com o tempo de 3'15,33". Sua CB 450 de pista tem o tempo de 3'21,00".

Depois de trocarem de moto e obterem resultados muito semelhantes os dois pilotos conversaram com Duas Rodas. A opinião de Cajuru:

— A Honda CBR 450SR é muito boa, faz curva até melhor que a Yamaha RD 350R e tem freios melhores, mas falta motor. É muito quadro para pouco motor. Se tirasse o filtro de ar e alterasse o escapamento, poderia haver uma Copa CBR, nos mesmos moldes da Copa RD, mas nunca andaria junto com a Yamaha RD 350R.

Gilmar Vidal tem uma opinião um tanto diferente:

— A Honda CBR 450SR é muitas vezes superior em estabilidade, manabilidade e frenagem que

a Yamaha RD 350R, mas o desempenho de seu motor deixa muito a desejar. Gostei principalmente dos pneus da CBR, que permitem deitar bastante em curvas, muito mais que com a RD. No caso da RD 350R original, como está, o cavalete pega no chão com muita facilidade, e a vantagem é toda da CBR no miolo. Com a CBR, os pneus de perfil baixo fazem a moto deitar até além das pedaleiras, que são retráteis. Sua estabilidade é incrível. A Honda CBR 450SR ideal seria exatamente igual a essa, mas com o motor da minha CB 450 de competição, que tem alguns acertos em relação ao motor original da Honda CB 450DX. Com uma preparação limitada a cabeçote e pistão, a CBR poderia andar junto com as RD da Copa. A prova de fogo das Honda CBR 450SR poderá ser na próxima edição das 500 Milhas de Interlagos.

G.M.

MERCADO CENTRAL

LABORMOTOS PEÇAS LTDA.

LISTA DE OFERTAS

Bateria CB 400/450 original ..	NCz\$ 500,00
Bateria 6v CG/ML/TUR/DT/RDZ	NCz\$ 112,50
Banco CG/ML até 82 (chapa)	NCz\$ 175,00
Cabo de Embreagem 125 (todas)	NCz\$ 13,00
Capa do Banco CG/ML até 82	NCz\$ 25,00
Escapamento CG/ML/TUR	NCz\$ 120,00
Espelho XL 125/XL 250 (cada)	NCz\$ 20,00
Guidão CG/ML/83 em diante ..	NCz\$ 25,00
Guidão Cross DTN/XL/XLS	NCz\$ 18,00
Pistão CG 125/RX 125	NCz\$ 60,00

Completa Linha de Boutique e Acessórios para Cross

Vende Barato Para Vender Sempre

ATACADO E VAREJO

Trabalhamos c/ depósito instantâneo para Bco. Bradesco - Ag. 0559/2 - c/c. 26.200-5

R. General Osório, 491
Sta Ifigênia - S. Paulo - CEP 01243
Tel.: (011) 221-6646
e 222-4180

ESCOLAS MECKING

△ CURSOS DE MOTO MECÂNICA
AGRALE HONDA YAMAHA



- ESCOLA PIONEIRA NA ÁREA
- CURSO BÁSICO, AVANÇADO E PREPARAÇÃO
- AULAS EM CLASSE: MANHÃ, TARDE E NOITE
- NOVOS CURSOS: PINTURA DE MOTOS E PREPARAÇÃO DE MOTORES

VENDA DE FERRAMENTAS ESPECIAIS
HONDA E YAMAHA PARA CONSRTO DE MOTOS PELO CORREIO E NA ESCOLA

CENTRO: Lgo. São Bento, nº 54
Tel: (011) 229-9125

CURSOS POR CORRESPONDÊNCIA
COM ESTÁGIO GRÁTIS EM NOSSAS OFICINAS

SANTO AMARO: Rua Amador Bueno nº 175
Tel: (011) 523-8035



ESCOLAS MECKING ITA POSTAL
Rua Amador Bueno, 175 - Cep: 04752 - SP/SP

☐ MOTO MECÂNICA ☐ ELETRICIDADE DE MOTO

NOME

ENDEREÇO

CIDADE ESTADO CEP

Medições

Honda CBR 450SR

Yamaha RD 350R

Aferição do velocímetro

Vel. Ind. (km/h)	Vel. Real (km/h)	Erro (%)
40	37,6 / 6,0	39,8 / 0,5
60	57,1 / 4,8	59,5 / 0,9
80	76,7 / 4,2	78,6 / 1,7
100	96,2 / 3,8	96,9 / 3,0
120	115,7 / 3,6	115,8 / 3,5

Consumo de combustível

Vel. Real Constante (km/h)	Consumo (km/litro)
40	31,3
60	23,8
80	28,9
100	20,2
120	23,0
	18,1
	18,0
	16,9
	16,3
	14,9

Aceleração

Var. Vel. Real (km/h)	Tempo (s)
0 - 40	2,2
0 - 60	2,3
0 - 80	3,0
0 - 100	3,5
0 - 120	4,9
	4,7
	6,6
	5,6
	9,0
	8,2

Retomada de velocidade (em última marcha)

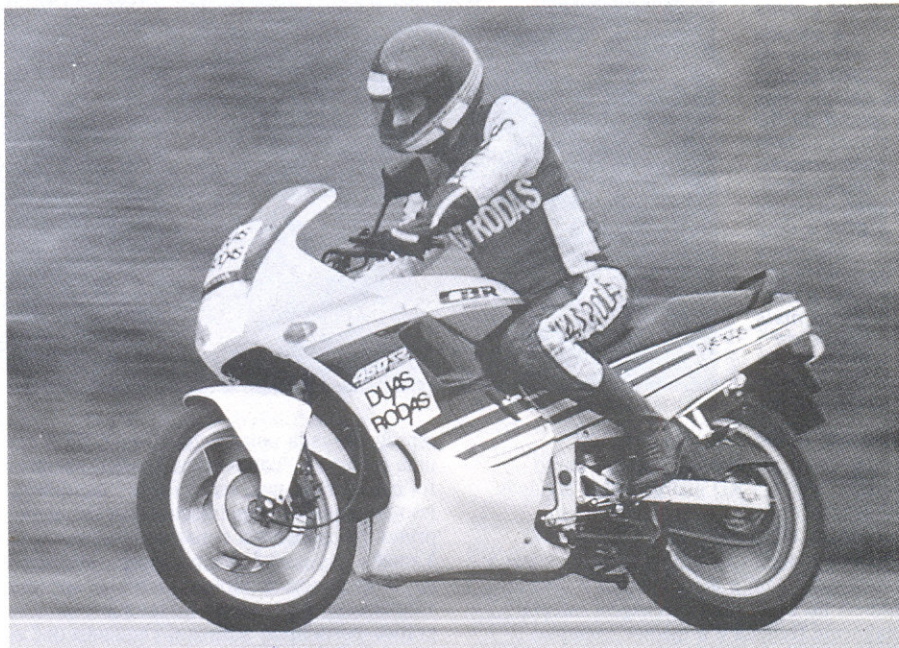
Var. Vel. Real (km/h)	Tempo (s)
40 - 60	4,8
40 - 80	5,9
40 - 100	8,9
40 - 120	11,5
60 - 80	12,7
60 - 100	14,6
60 - 120	4,7
80 - 100	5,8
80 - 120	8,0
	11,7
	5,1
	6,0

Velocidade máxima

Média quatro passagens	175,7
Melhor passagem	196,7
Melhor passagem	177,2
Melhor passagem	197,5

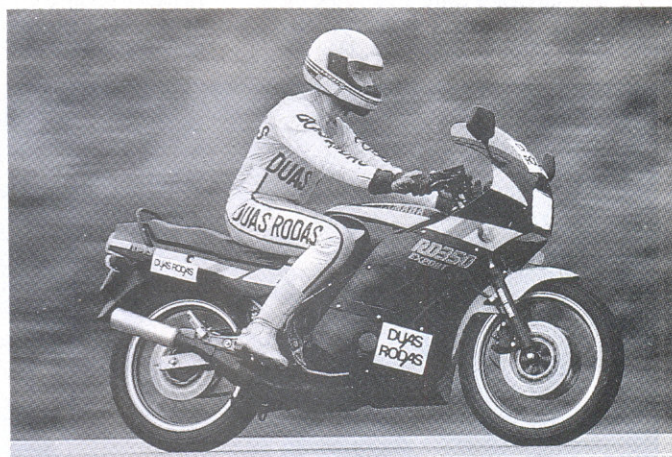
Frenagem

Var. Vel. Real (km/h)	Espaço percorrido (m)
40 - 0	5,3
60 - 0	4,9
80 - 0	13,5
100 - 0	1,9
	24,1
	21,5
	45,1
	40,0



FOTOS MARIO BOCK

A RD 350R (ao lado) atingiu velocidade máxima de 196,7 Km/h enquanto a CBR 450SR teve melhor passagem de 177,2 Km/h. Mas a CBR ganha no consumo: a 80 Km/h faz 20 Km/litro enquanto a RD faz 18,1 Km/litro.



A Yamaha RD 350R ganha da Honda CBR 450SR, e com uma larga vantagem, em um item: os espelhos retrovisores. Na CBR eles são fixos aos guidões, em uma posição muito baixa e até perigosa, pois o piloto tem que desviar o olhar para enxergá-los. Na RD eles estão fixos na carenagem, em boa posição (apesar de serem um tanto feios, parecidos com as orelhas do Mickey Mouse).

Tudo na CBR 450SR é funcional: o portaluvas, o porta-documentos embaixo do banco e os acessos às partes internas. A mesma coisa não se pode dizer da Yamaha RD 350R, que para uma tarefa simples como examinar a água da bateria é necessária uma desmontagem quase que completa da moto.

Um outro item que faz falta para uma utilização mais "mansa" da RD 350R é a partida elétrica, mesmo que o motor possa ser acionado pelo kick starter até com uma das mãos. Já a CBR, que tem a partida elétrica, não conta com um pedal de partida, muito providencial no caso do motor ter dificuldade em funcionar por qualquer motivo.

O painel de instrumentos das duas motos

são equivalentes, com o marcador de nível de combustível na Honda no lugar do relógio de temperatura da água na Yamaha. Mas o acabamento da Honda novamente impõe a diferença entre os modelos: a chave no centro da mesa da suspensão trava o guidão apenas para a esquerda na RD, e dos dois lados na CBR.

A vista frontal das duas motos causa uma melhor impressão na Honda, que tem farol acompanhando as curvas da carenagem e um pára-lama dianteiro cobrindo as canelas da suspensão. A RD, com seu pequeno farol retangular, não esconde seu projeto mais antigo.

Relação/preço/benefício

1º Yamaha RD 350R

2º Honda CBR 450SR

Todas as vantagens da Honda CBR 450SR sobre a Yamaha RD 350R, que na verdade engloba tudo com exceção do motor, pode ser compensado pela diferença de preços entre os dois modelos. O preço da CBR em 31/08/89 era de NCz\$ 26.529,00, contra apenas NCz\$ 15.075,00 da RD. A pergunta

DUAS RODAS MOTO Shopping

MOLO RACER IMPORTAÇÃO

ZÉ LOUCO

Honda — Yamaha — Kawasaki
Peças Nacionais e Importadas

Oficina completa e Boutique especializada

Pneus p/ motos de grande porte

Oficina p/ motos importadas
de quatro cilindros

Reembolso para todo Brasil

Rua Gal. Osório n.º 603 - Campos Elísios
São Paulo - SP - Tel: (011) 222-7922

CARRERA MOTOS E PEÇAS LTDA.

ATACADO E VAREJO

Linha Completa Honda e Yamaha

Grande Promoção

Capacete Daytona/Capacete San Marino
Roda de magnésio linha 125



Cougar moto peças

A mais nova
loja do centro
c/ super promoção
de inauguração
confira!

Despachamos p/ todo o Brasil

CARRERA — R. General Osório 453/461 -
F. (011) 221-1774 - CEP. 01213 - Sta. Efigênia - SP.
COUGAR — R. General Osório 417 - F. (011) 221-6768 -
CEP 01213 - Sta. Efigênia - SP.

RECAR MOTOS

Peças Novas e Usadas
Nacionais e Importadas

CB 350/360 - CB/400/450 - RD 200
DT 180 - AGRAL - RD 350
CBX 750
MZ SIMON

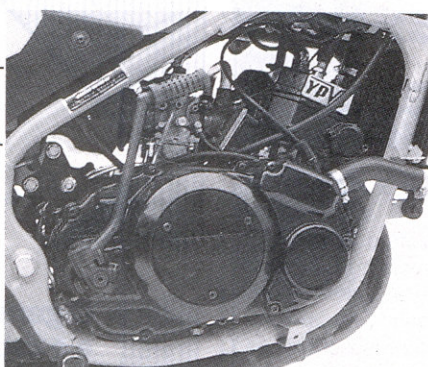
Especialicíssimo em peças p/ motor

Recuperamos volante de magneto

Todas as motos sob consulta

Vendas p/ todo o Brasil

R. dos Gusmões, 692/694 F. (011) 221-6559
Sta Efigênia - São Paulo - CEP 01212



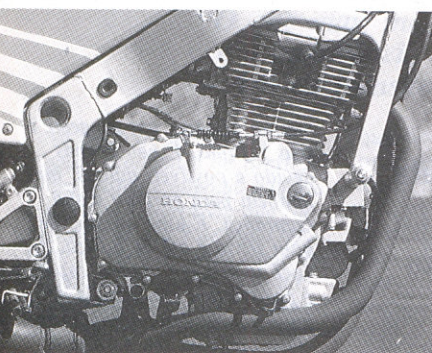
Motor RD 350R: 55 CV a 9.000 rpm.

Ficha técnica Honda CBR 450SR

MOTOR: Tipo — dois cilindros paralelos, quatro tempos, comando único no cabeçote, três válvulas por cilindro; Refrigeração — a ar; Cilindrada — 447,0cc; Diâmetro e curso — 75,0 x 50,6; Taxa de compressão — 9,2:1; Alimentação — dois carburadores de 31,3mm, acionamento a vácuo; Potência máxima — 46,5 CV a 8.500 rpm; Torque máximo — 4,2 kgf.m a 7.000 rpm. **TRANSMISSÃO — Câmbio** — 6 velocidades; Relações de redução — 1ª 2,769:1; 2ª 1,497:1; 3ª 1,345:1; 4ª 1,280:1; 5ª 1,074:1; 6ª 0,931:1; Embreagem — multidisco banhada em óleo; Relação primária — 2,194:1; Relação secundária — 2,867:1 (coroa 43, pinhão 15). **DIMENSÕES:** Comprimento — 2,010mm; Largura — 720mm; Altura — 1120mm; Altura do banco — 775mm; Distância entre eixos — 1370mm; Altura livre do solo — 140mm; Peso a seco — 178 kg. **CAPACIDADES:** Tanque de combustível — 14,0 litros; Carter do motor — 3,6 litros. **QUADRO:** Tipo — Diamond, tipo lateral com tubos de aço de seção retangular (TWIN TUBE FRAME). **SUSPENSÕES:** Dianteira — Garfo telescópico, amortecedores hidráulicos; Curso — 140mm; Traseira — Monoamortecedor Sistema Pro-Link 2ª geração; Curso — 110mm. **PNEUS:** Dianteiro — Pirelli 110/80 - 17 - 524; Traseiro — Pirelli 130/70 - 17 - 624. **FREIOS:** Dianteiro — dois discos com pinças duplas de pistão simples; Traseiro — um disco com pinça simples de pistão simples. **SISTEMA ELÉTRICO:** Ignição — eletrônica CDI; Bateria — 12V - 12 A.h; Alternador — 150 W e 5000 rpm; Partida — elétrica; Velas — NGK D8EA; Lâmpada do farol — halógena 60/55.

Ficha técnica Yamaha RD 350R

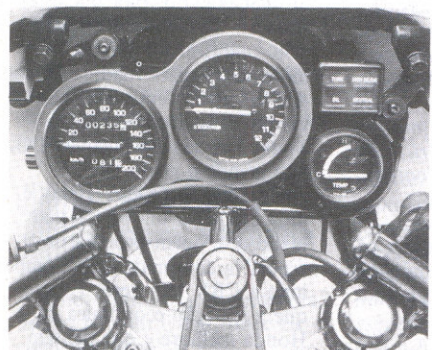
MOTOR: Tipo - bicilíndrico de dois tempos, refrigerado a água. Torque Induction, sistema YPVS controlado por microcomputador; Cilindrada - 347cc (diâmetro de 64mm e curso de 54mm); Taxa de compressão - 5,0:1; Alimentação - dois carburadores VM Mikuni com 26mm de venturi, bicromatizado; Potência máxima (declarada pelo fabricante) - 55 CV a 9.000 rpm, no virabrequim; 48,8 CV a 9.000 rpm (medida no eixo traseiro); Torque máximo - 4,74 kgf.m a 8.500 rpm (declarado pelo fabricante); 4,3 kgf.m a 7.000 rpm (medida no eixo traseiro); **TRANSMISSÃO — Câmbio** - 6 velocidades 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 - 1,083:1; 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 - 2.120mm; Largura - 690mm; Altura - 1.190mm; Altura do banco até o solo - 780mm; Distância entre os eixos - 1.385mm; Altura livre do solo - 165mm; Peso em ordem de marcha - 176 kg; **CAPACIDADES:** Tanque de combustível - 18 litros, incluindo 4,3 litros de reserva; Óleo 2 tempos - 1,56 litro; Óleo do câmbio - 1,70 litro; **QUADRO:** Tipo - tubular em berço duplo, com fixação ortogonal do motor; Carter - 26"; Trail - 96mm; **SUSPENSÃO:** Dianteira - garfo telescópico hidropneumático, de ação progressiva, com sistema "Variable Damper"; Capacidade de óleo em cada bengala - 287cc; Curso - 150mm; Traseira - monoamortecimento central de choque único. Monocross, regulável em sete posições; Curso do amortecedor - 40mm; Curso da roda - 100mm; **PNEUS:** Dianteiro - Pirelli 90/90 - 1851 H tubeless; Traseiro - Pirelli 110/80 - 1858 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 - 267mm; **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 Amperes/hora; Velas - NGK BR8ES; Farol - 12 volts, 60w/55w.



Motor CBR 450SR: 46,5 CV a 8.500 rpm.



Painéis: nível de combustível na CBR...



... e termômetro de água na RD.

que todos faziam era: esses 76% a mais que se paga pela CBR valem a pena?

São muitos os argumentos a favor da CBR: ela é uma motocicleta mais moderna, mais bonita e mais segura que a RD. Talvez o seu único pecado seja possuir o motorzinho ultrapassado da CB 450DX. Um outro ponto a ser considerado é o valor de revenda, sempre mais elevado em motocicletas quatro tempos em relação à uma zero quilômetro que em uma dois tempos.

Na Honda CBR 450SR o que se espera é o surgimento de uma versão exatamente idêntica a essa mas com um motor mais esportivo, digamos um quatro cilindros em linha de 600cc. Se for seguida a tendência mundial, onde as 600cc se tornaram as mais versáteis motos de média cilindrada, tudo leva a crer que o sucesso seria o mesmo. Resta saber a que preço.

Na comparação entre Yamaha RD 350R e Honda CBR 450SR, a conclusão sobre qual é a melhor é sempre dada de acordo com as necessidades de cada um e o seu gosto pessoal. Depois é só conferir. **Gabriel Marazzi**