

Brasileira Moniika dá volta ao mundo

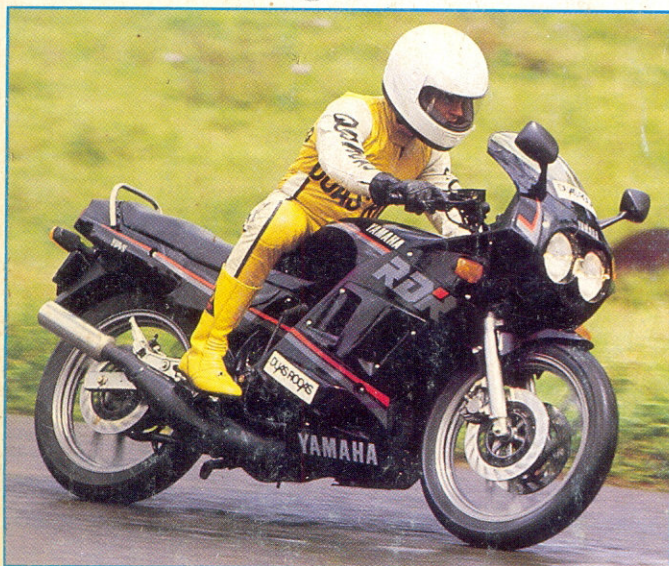
CONTAGIROS
Economia e desempenho

QUAS RODAS

motociclismo

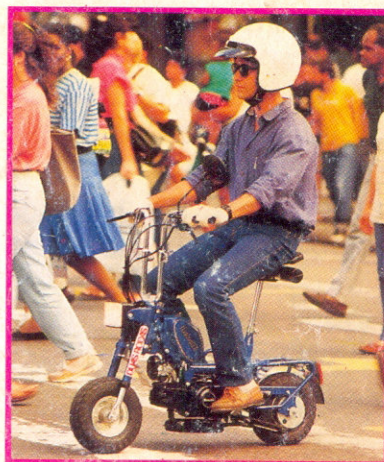
SIGLA
EDITORA

Cr\$ 600,00



NOVA RD 350R

A mais agressiva Yamaha nacional muda de visual e de pneus, fica mais estável e faz quase 200 km/h



CITY BIKE
Uma moto portátil que vem da Itália

SUPER TÊNER É

A primeira importada trazida pela Yamaha

Avaliamos esta supertrail de 750cc ganhadora do rali Paris-Dacar: motor bicilíndrico de cinco válvulas por cilindro e 70 cv de potência



AVALIAÇÃO

Honda XLX 250R com pneu de CBR 450SR

BURACOS

Saiba como manter a estabilidade da moto

IMPORTAÇÃO

Agora você mesmo pode ser o importador

COLEÇÃO

Raridades que valem milhares de dólares

EXTERIOR

Motor em "V" é a última moda francesa

COMPETIÇÃO

Mundial de Velocidade, motocross, enduro...

Trocas podem ser bastante vantajosas para todos os envolvidos. Principalmente quando esta troca é feita entre países e a mercadoria em questão são motocicletas. E quando falamos de trocas, estamos não só pensando nas motos importadas que estão chegando ao Brasil como também nas motos nacionais que estão sendo vendidas em outros países.

E, nesta edição de **DUAS RODAS**, tivemos uma agradável surpresa ao conviver com a nova Yamaha RD 350R (na verdade era para ser simplesmente um modelo 91, mas chegou tão tarde no ano que ficou simplesmente nova). A Yamaha RD, além de algumas mudanças estéticas e novos pneus, na verdade se tornou uma motocicleta mais madura, completa, segura e até mais agradável de ser pilotada por um fato muito simples: exportação e tempo de produção. Sendo uma das motos nacionais mais exportada, a RD 350R tem passado por diversos

(pequenos) aperfeiçoamentos ao longo do tempo em que é produzida. E finalmente resultou numa motocicleta com outro nível de qualidade e até de desempenho. Como começamos esta conversa, uma troca tem sempre várias vantagens...

Por outro lado, as motos importadas que continuam chegando — e que continuam não resolvendo problemas da grande maioria dos motociclistas brasileiros — estão pelo menos mudando um pouco o panorama visual de nossas ruas (principalmente devido às grandes e atraentes motos de alta cilindrada) e também trazendo tecnologia e algumas curiosidades. Como é o caso da City Bike, uma pequena “motinha” da Benelli italiana que pretende ser a resposta mais simples para não andar a pé. O que não deixa de ser uma troca bem-humorada: nós mandamos motos de média cilindrada para a Europa e eles nos pagam com “motos-chaveiro”.

Josias Silveira

Teste



FOTOS: MARIO BOCK

12 A Yamaha RD 350R 91 teve várias mudanças e ficou mais rápida e mais estável. Confira.

38 Apresentação — Conheça a Benelli City Bike, um ciclomotor portátil importado que cabe no porta-malas da maioria dos carros.

40 Avaliação II — Veja como se comporta uma Honda XLX 250R com pneu traseiro de Honda CBR 450SR.

46 Fichário da Moto — Saiba como manter a moto em dia com a estabilidade diante de tantos buracos nas ruas e estradas.

52 Aventura — A brasileira Moniika Vega viaja pelo mundo sozinha e quer entrar para o livro dos recordes.

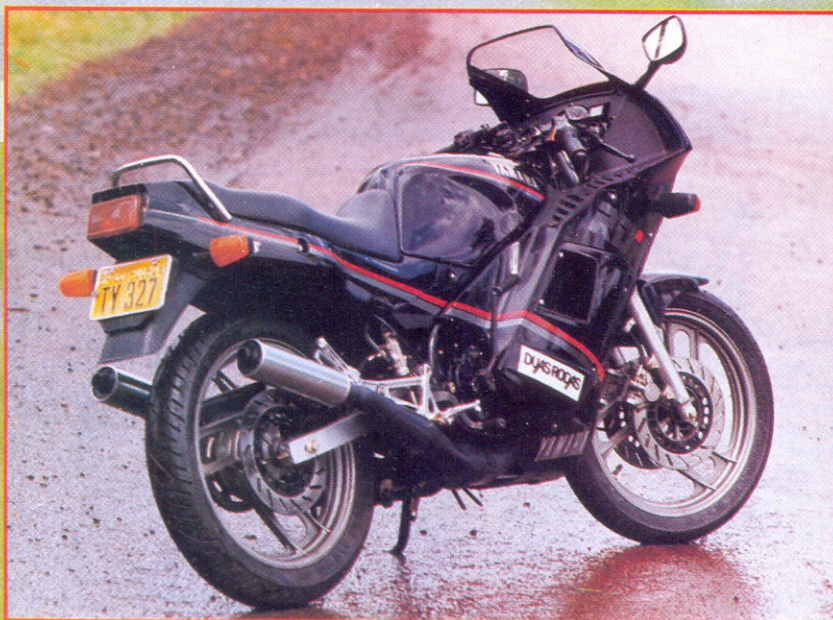
Seções

Jornal da Moto.....	6
Curiosidades.....	10
Cartas.....	21
Cartas Técnicas.....	23
Segurança.....	24
Serviço.....	32
Exterior.....	36
Mecânica.....	42
Dicas.....	44
Moto Mercado.....	50
Pisca Pisca.....	56
Competição.....	58
Frases/Há 15 anos.....	66

Avaliação

28 A Yamaha XTZ 750 Super Ténéré finalmente chega ao Brasil, via importação. Saiba tudo sobre esta supermoto.





FOTOS: MARIO BOCK

A nova RD 350R tem carenagem integral que esconde o motor, dois faróis redondos de 130 mm e novos pneus que melhoraram sua estabilidade.



YAMAHA RD 350R

O modelo 91 tem várias novidades estéticas e ganhou novos pneus, que alteraram bastante o seu desempenho. Confira as mudanças.



Novos pneus. Esse é o maior segredo para transformar a Yamaha RD 350R em uma moto de comportamento bastante diferente. A partir da linha 91, o modelo recebeu uma série de modificações estéticas, mas a mais importante foi a adoção dos pneus Pirelli MT 75, que transformou a RD 350R numa moto mais estável, macia e confortável.

O motor permaneceu o mesmo bicilíndrico, dois tempos, de refrigeração líquida, com potência declarada de 55 cv a 9.000 rpm e torque máximo de 4,74 kgf.m a 8.500 rpm. Por mais que a fábrica insistia em afirmar que o motor não sofreu modificações, ele parece estar mais "redondo", mais gostoso de pilotar.

As mudanças estéticas atualizaram o estilo da RD, que permanecia a mesma desde março de 87, quando recebeu a carenagem integral como equipamento (inicialmente opcional e depois "de linha"). Nos anos seguintes ela foi ganhando novas cores e grafismos, até chegar no discutível modelo azul com faixas amarelas. Uma pesquisa de mercado rapidamente fez a Yamaha voltar atrás e lançar para a linha 91 uma moto de cor preta (a preferida dos consumidores do produto), com faixas cinza e vermelha, e com um acabamento visivelmente melhor.

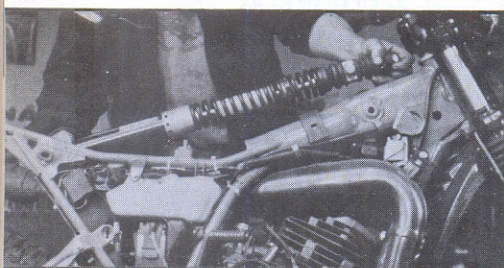
Conforto para exportação

A fábrica garante que o motor não foi alterado, mas a RD 350R 91 melhorou em todos os aspectos. Está mais veloz (apesar de mais pesada), acelera mais e o motor trabalha com uma disposição incrível. Foi a RD 350R mais veloz testada por DUAS RODAS, tendo alcançado 199,6 km/h e feito de zero a 100 km/h em 5,1 segundos. Os números nem são tão importantes. O melhor mesmo é levá-la para a estrada.

Os novos pneus MT 75 deixaram a RD 350R ainda mais estável. Ela inclina nas curvas com uma segurança absoluta, porém, o mais impressionante é que a RD 350R ►

YAMAJET - SYSTEM

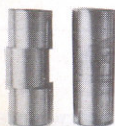
A evolução que você esperava
para sua Yamaha



SISTEMA DE SUSPENSÃO PARA DT 180: LANÇAMENTO

- Transformar as suspensões de sua DT em:
- Suspensão dianteira - curso de 230 mm
- Suspensão traseira - curso de 220 mm
- Melhor desempenho em terrenos acidentados
- Conforto e estabilidade com total segurança
- Perfeito para Trail, Enduro e também no asfalto

PINO EXCÊNTRICO PARA VIRABREQUIM:



- Aumenta a cilindrada do seu motor
- Mais torque e potência
- Recomenda-se a utilização do sistema de injeção de óleo

VENDAS SOMENTE NO LOCAL

informações:

Serviços e Sistemas em Motos Ltda.
Alameda dos Maracatins n.º 317 - Moema
São Paulo (SP) CEP 04089
tel: 284-0750

ESCOLAS MECKING

Δ CURSOS DE MOTO MECÂNICA
AGRALE HONDA YAMAHA



- ESCOLA PIONEIRA NO RAMO
- CURSO BÁSICO
- CURSO COMPLETO
- CURSO DE PREPARAÇÃO DE MOTOS
- AULAS EM CLASSE: MANHÃ/TARDE/NOITE
- NOVOS CURSOS: PINTURA DE MOTOS C/ PERSONALIZAÇÃO, DESENHO ARTÍSTICO E COMUNICAÇÃO VISUAL

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

CENTRO: LGO. SÃO BENTO, 54
TEL.: (011) 229-9125

CURSOS POR CORRESPONDÊNCIA COM ESTÁGIO GRÁTIS EM NOSSAS OFICINAS

SANTO AMARO:
R. Amador Bueno, 175
tel.: (011) 523-8035

PEÇA - NOS
CATÁLOGOS
GRÁTIS

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

☐ MOTO MECÂNICA ☐ MECÂNICA AUTOMOTIVA

NOME

ENDEREÇO

CIDADE ESTADO CEP



A RD 350R 91 também ganhou em velocidade, com máxima de 199 km/h.

FICHA TÉCNICA YAMAHA RD 350R

MOTOR

Tipo — bicilíndrico, dois tempos, refrigeração líquida, admissão por palheta "Torque Induction".
Cilindrada — 347 cm³
Diâmetro x Curso — 64 mm x 54 mm
Taxa de compressão — 5,0:1
Carburador — dois VM Mikuni com 26 mm de venturi, bicromatizado.
Potência máxima (declarada) — 55 cv a 9.000 rpm
Potência efetiva (na roda) — 48,8 cv a 9.000 rpm
Torque máximo (declarado) — 4,74 kgf.m a 8.500 rpm
Torque efetivo (na roda) — 4,3 kgf.m a 7.000 rpm

TRANSMISSÃO

Câmbio — seis velocidades
Relação Primária — por engrenagem (2,87:1)
Relação secundária — por corrente (2,294:1)
Embreagem — multidisco em banho de óleo, "Push Lever".

DIMENSÕES

Comprimento — 2.120 mm
Largura — 690 mm
Altura — 1.190 mm
Altura do banco ao solo — 780 mm
Distância entre-eixos — 1.385 mm
Altura livre do solo — 165 mm
Peso seco — 167 kg

CAPACIDADES

Tanque de combustível — 18 litros, incluindo 4,3 de reserva.
Tanque óleo 2 Tempos — 1,56 litro
Óleo de câmbio — 1,70 litro

QUADRO

Tipo — tubular de duplo berço, com fixação do motor ortogonal
Câster — 26°
Trail — 96 mm

SUSPENSÕES

Dianteira — garfo telescópico hidráulico, com sistema "Variable Damper".
Curso — 150 mm
Traseira — monoamortecimento central "Monocross", regulável em cinco posições.
Curso — 100 mm

PNEUS

Tipo — Pirelli MT 75 sem câmara
Dianteiro — 90/90-18 51 H
Traseiro — 110/80-18 58 H

FREIOS

Dianteiro — disco duplo de pistões simples (267 mm de diâmetro)
Traseiro — disco com pistões simples (267 mm de diâmetro)

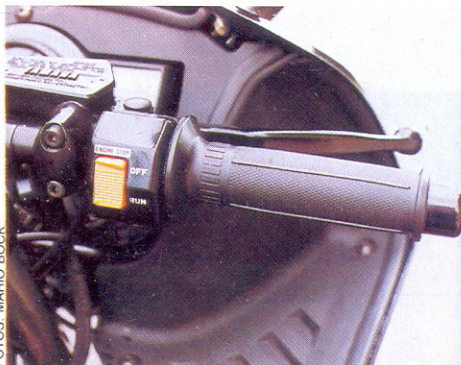
SISTEMA ELÉTRICO

Ignição — eletrônica (CDI)
Partida — pedal
Alternador — 182 watts
Bateria — 12V 5,5 A.h.

não assusta mais o piloto quando passa no piso irregular. Antes, o piloto ficava com a adrenalina "a mil por cento" quando se deparava com a menor irregularidade em plena curva. Agora, a moto "aceita" até as esburacadas ruas paulistanas, depois do período de chuvas de março, sem sacolejar de um lado para outro. A primeira boa impressão é que trata-se de uma moto totalmente nova, com nova calibragem de suspensão, mas na verdade parece que a melhora foi apenas em função dos pneus.

Até os espaços de frenagens diminuíram bastante. Agora ela pára completamente em 18,4 metros quando está a 80 km/h, contra 21,5 da última medição. Durante os testes houve a oportunidade de rodar sob forte chuva e mais uma vez os novos pneus foram muito superiores aos antigos. Na estrada ela chegou a 170 km/h com bom nível de aderência. Nas curvas as características mudaram bastante com o piso molhado. Antes ela tinha uma forte tendência de desgarrar quando o motor transferia potência para o solo. Agora ela permite acelerar mais cedo e mantém-se firme. Quando o limite é superado ela desgarrar com as duas rodas, num comportamento bem parecido com o da Honda CBR 450SR (que também utiliza Pirelli MT 75).

Aliás, uma das "brincadeiras" mais divertidas com a nova RD 350R é "abrir o gás" no meio da curva para sentir o pneu tracionando com muita voracidade. Depois, "o gás" é aberto cada vez mais cedo para ver quando ela vai começar a desgarrar de traseira. Uma delícia. Pedaleiras e escapamento batem no chão em sinal de protesto, avisando ao piloto que chegou o momento de parar com a "brincadeira". A



FOTOS: MARIO BOCK

Guidão: melhor acabamento.

suspensão traseira agora tem cinco regulagens na tensão da mola (antes tinha quatro) oferecendo uma opção a mais para o usuário. Como consequência o conforto melhorou muito. Mesmo em viagens longas ela roda tão macio que o motociclista só tem vontade de rodar mais e mais. Enfim, dois pneus fazem tanta diferença que o melhor conselho para os donos de RD 350R até 1990 é: corram, troquem os pneus e sejam felizes.

Estilo exportação

A nova RD 350R foi projetada para se atualizar dentro do mercado externo, já que ela é exportada para italianos, espanhóis, ingleses e alemães. Isso acabou favorecendo a sua qualidade para o mercado brasileiro, com sensíveis melhorias no acabamento. A principal mudança visual foi a adoção da carenagem integral, que agora esconde totalmente o motor e o quadro. A exemplo da Ducati Paso 906 e da linha CBR da Honda, a Yamaha "vestiu" a RD 350R no estilo "clean" (limpo), sem deixar cabos e componentes mecânicos do motor à mostra.

O encaixe da carenagem com tanque e laterais ficou muito bom, sem folgas nem vibrações barulhentas. A bolha (para-brisa) da carenagem foi mantida, mas os espelhos retrovisores foram trocados por peças menores e mais atuais, em-

Alça da rabeta cromada: mau gosto.

bora a eficiência seja prejudicada pela posição muito próxima à carenagem: os espelhos refletem mais o motociclista do que o que há atrás dele.

O farol retangular deu lugar a dois faróis com lentes redondas de 130 mm de diâmetro cada, com lâmpadas de 35/35W. A iluminação melhorou muito; mas utilizar o farol alto na estrada só é possível se não houver nenhum outro veículo por perto, em direção contrária. Até nas estradas com pista dupla os motoristas ao longe reclamam do ofuscamento.

O guidão, na verdade, dois semiguídões, agora são forjados e com acabamento bem superior ao componente utilizado anteriormente. Inclusive com o requinte de uma tampinha de plástico para encobrir o parafuso Allen. Quem

se lembra do "velho" guidão da RD 350R nem vai acreditar na nova peça. A posição permaneceu a mesma, ou seja, boa para pilotar na estrada, mas um pouco cansativa no "anda-pára" do trânsito urbano intenso.

Completando a lista de alterações, o afogador passou para o lado esquerdo da carenagem, em local de fácil acesso. Antes ele era colocado diretamente no carburador o que exigia um certo contorcionismo para acioná-lo. Os comandos elétricos foram substituídos por um conjunto "de padrão internacional", segundo a fábrica. Mas dificilmente esse sistema de buzina integrada com lampejador de farol pode ser bem aceito em qualquer lugar do mundo. A buzina foi projetada para ser utilizada em emergência, mas na RD 350R seu acionamento é tão complicado (o projeto ergonômico dificulta o acionamento) que é melhor esquecê-la. Por que não utilizar o velho, bom e prático botão?

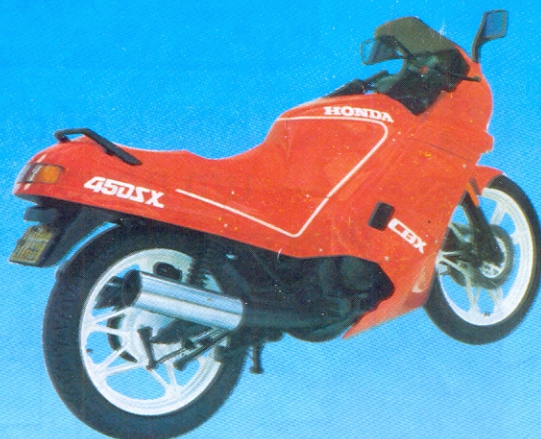
A única novidade que foi unanimemente rejeitada foi a barra de apoio do garupa cromada. Uma moto esportiva que sempre evitou os cromados, de repente aparece com uma reluzente peça cromada. Dá a sensação de que alguém instalou uma peça errada, de outra moto. Todas essas mudanças a mais "engordaram" a RD 350R, que passou de 160 para 167 quilos (peso seco).



Na estrada, média de consumo de 14,5 km/litro; na cidade, 16.



CARENAGEM SX PARA CB 400/450



- MODELO SX - MODELO NINJA - AERO 150
CBX 750 - BAÚ P/MOTOS

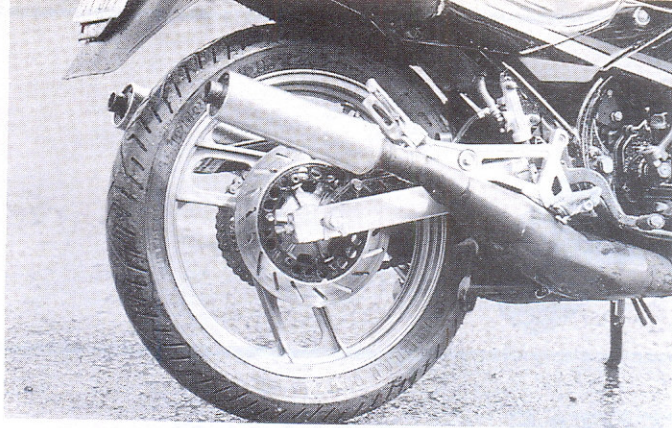


ENVIAMOS P/ TODO O BRASIL, VIA TRANSPORTADORA,
ATRAVÉS DO BANCO ITAÚ, AG. 0562 - C/C 08919-3

D' Cesar Pinturas

R. Piratininga, 335 - Barcelona - CEP 09550
S. C. do Sul/SP - Fones: (011) 441-7423/442-3672

PEDIDOS SOMENTE POR TELEFONE



FOTOS: MARIO BOCK

A suspensão traseira foi recalibrada para se adequar ao novo modelo de pneu

Motor exportação

Muita gente defende a teoria de que as motos até 350cc devem ter motor dois tempos. Essa teoria seria suficiente para encher páginas e mais páginas sobre a eterna diferença entre quatro e dois tempos. Em suma, no caso da RD 350R o motor dois tempos de exatos 347cc cai "como uma luva" para o uso em estrada e na cidade. É claro que suas características são bem diferentes do quatro tempos. E uma das "deficiências" é a retomada de velocidade, um pouco preguiçosa e o consumo de gasolina, mais alto do que um quatro tempos (na estrada ela faz 14,5 km/l e na cidade, 16,0 km/l). Mas qual motor quatro tempos tem uma potência específica de 158 cv/litro, um dos números mais altos de todas as motos nacionais e importadas? A título de comparação, a Honda CBX 750F Indy tem potência específica de 109,7 cv/litro.

A diferença está na distribuição da potência. Na RD 350R o motor não gosta muito de trabalhar em baixo regime. A válvula YPVS do escapamento (que controla a saída de gases e aumenta o torque em baixas rotações) permite rodar até cerca de 3.500 rpm sem problemas. Acima disso o motor fica "preguiçoso" e exige "mais gás" até chegar nos 6.500 rpm, quando a agulha do contagiros dá um salto rumo à faixa vermelha numa aceleração assustadora.

A RD 350R testada por **DUAS RODAS** estava meticulosamente regulada, com pouca emissão de fumaça pelo escapamento e o funcionamento mais "redondo" que este modelo já apresentou durante os testes. Mas ainda poderia ser melhor se a fábrica adotasse uma primeira marcha mais curta. Fazer a RD 350R sair da imobilidade requer um pouco de rotação a mais do que o normal, ou, "queima de embreagem" quando carregando duas pessoas. Talvez se fosse adotada a primeira mais "curta", ela ficaria

melhor de pilotar na cidade.

Outro item que preocupou no uso em trânsito intenso foi a refrigeração do motor. Com a nova carenagem integral, o motor trabalha numa temperatura mais elevada do que no modelo anterior. A situação fica pior quando a moto circula em baixa velocidade, chegando a entrar na faixa vermelha do termômetro. A solução para melhorar o arrefecimento seria instalar o ventilador elétrico comandado por interruptor térmico. Sem a ventilação, a única saída quando o motor esquenta é parar e esperar que ele volte à temperatura normal.

Detalhes

A RD 350R 91 evoluiu bastante. Mas ainda pode ficar bem melhor se forem corrigidos alguns pequenos detalhes que ficaram "esquecidos". O maior deles é a partida elétrica. Uma moto tão bonita não combina nem um pouco com aquele feioso pedal de partida. É mais uma questão estética, porque fazer a RD 350R "pegar" no pedal é fácil.

O contato da ignição parece problema "con-gênito" nas Yamaha. Essa RD 350R veio de fábrica com o contato tão folgado que a chave precisava ficar presa com um barbante para não perder-se no caminho. Finalmente, o painelzinho com as luzes-espia é bastante benevolente, permitindo a entrada de água sem impor muita resistência.

Esta moto chega às revendas em junho e até o começo de maio a Yamaha não havia definido seu preço. Deve, no entanto, ser cerca de 10% mais cara que a RD 350R 90, que estava com preço sugerido de Cr\$ 1,8 milhão na primeira semana de maio. Com isso, a nova RD 350R deve chegar ao mercado por volta de Cr\$ 2 milhões (na tabela), ou seja, 25% a menos de que a Honda CBR 450SR (que na primeira semana de maio estava com preço sugerido pela fábrica de Cr\$ 2,5 milhões). Com isso, a RD 350R 91 pode vir a se tornar a "papa-CBR", já que ficou tão gostosa de pilotar quanto a concorrente, mais rápida, mais estável e segue o mesmo estilo. Para quem gosta de emoção, o mercado agora fornece um bom item no cardápio.

Geraldo Simões

Medições

Yamaha RD 350R

Aferição do Velocímetro

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

Consumo de Combustível

Vel. Real Constante (Km/h)	Consumo (km/litro)
40	23,8
60	20,2
80	18,1
100	16,9
120	14,9
média urbana	16,0
média estrada	14,5

Aceleração

Var. Vel. Real (km/h)	Tempo (s)
0 - 40	2,1
0 - 60	3,2
0 - 80	4,3
0 - 100	5,1
0 - 120	13,7

Retomada de velocidade (em última marcha)

Var. Vel. Real (km/h)	Tempo (s)
40 - 60	5,7
40 - 80	10,9
40 - 100	12,9
60 - 80	5,4
60 - 100	11,2
80 - 100	5,7

Velocidade máxima (km/h)

média 4 passagens	198,7
melhor passagem	199,6

Frenagem

Var. Vel. Real (km/h)	Espaço percorrido (m)
40 - 0	4,3
60 - 0	10,7
80 - 0	18,4
100 - 0	35,6

O encaixe da carenagem com o tanque foi bem resolvido e o botão do afogador passou para o lado esquerdo

