

SPORTRÊS APRESENTA

AGOSTO Nº18 - Cr\$ 2.200,00

MOTOSHOW

8
EDITORA
TRÊS

EXCLUSIVO:

JÁ ANDAMOS COM A RD 350 P.44

A ESTRELA DO SALÃO DAS DUAS RODAS P.48

**POSTER
GRÁTIS:
...ELA**

**VEM AI
O 2º GP
DE CROSS
DO BRASIL**



**...E MAIS:
XL 180, MX 180-L,
SUPERCOMPARATIVO DAS 750, ENTREVISTA
COM MORONGUINHO, A HISTÓRIA DA HARLEY, ETC...**

A
ESTRELA
DO SALÃO

FINALMENTE,
ELA CHEGOU...



Sonhada, desejada, testada, mostrada, finalmente a Yamaha RD 350 LC chega ao Brasil. Ela foi a rainha do Salão das Duas Rodas, a novidade mais marcante de todos os estandes do Pavilhão da Bienal. O maior sucesso! E já andamos com ela . . .

Fotos de Gabriel Hochet



Sim, ela finalmente chegou. De tanto ouvir falar dela, a Yamaha Motor do Brasil se decidiu. Já era tempo! Parece que a RDLC 350 é conhecida e esperada desde o século 15! Bom. Agora, calma. Segundo as próprias palavras do sr. Toshiki Suhara no estande da Yamaha, no dia da abertura do Salão, o negócio é o seguinte: antes de mais nada, a Yamaha vai cuidar da sua mudança e instalação em Manaus. Depois, a RDLC 350 entrará em produção, e só deverá chegar ao mercado no final do primeiro semestre de 1985. Eh, sim, paciência . . . Pelo menos agora sabemos que ela existe, que será produzi-

No estande da Yamaha, no Salão das Duas Rodas, a RD 350 LC atraiu todos os olhares. Foi a grande estrela . . .



da e vendida no Brasil. Não é mais um fantasma ou um sonho . . .

Se você é um leitor assíduo de MOTOSHOW desde o início — fato do qual não ousaríamos duvidar —, você já leu o teste do modelo 82 em nossa edição nº 2, e do modelo 83, num comparativo com a Honda VF 400 F em nossa edição nº 6, além da primeira apresentação em nossa edição especial nº 30 A . . . Mesmo assim, vale a pena voltar ao assunto agora, já que a RDLC 350 está entre nós, é uma certeza (mesmo se vai demorar um pouco. Fazer o quê?).

HISTÓRIA

O golpe aconteceu em 1980. A Yamaha tinha ousado lançar um monstro de pista nas ruas (ousou bem mais depois,



com a RD 500): a primeira RD 350 LC. Diretamente derivada da TZ 350, esta 350, com seus 47 cavalos e 139 quilos a seco, oferecia uma relação peso-potência e performances absolutamente excepcionais para a cilindrada: 180 km/h, com uma potência que chegava de uma só vez aos 6 000 rpm. Era uma aposta audaciosa, que foi ganha muito rapidamente: o sucesso foi imediato. A partir de 1981, a Yamaha julgou, apesar do sucesso, conveniente civilizar um pouco seu monstro. Novos cilindros e uma carburação modificada tornaram a subida da potência relativamente mais progressiva, tornando a

A pequena carenagem de farol desvia o ar de maneira suficiente.

RDLC mais "utilizável", principalmente em uso urbano. Em 82, a Yamaha sentiu a concorrência começando a acordar; era preciso reagir antes que a Honda MVX e

a Suzuki RG descessem da balsa. Os engenheiros voltaram às pranchas, e conceberam o bicho que vocês viram no Salão e/ou que estão vendo nestas fotos ao lado.

O quadro não foi difícil de ser escolhido, quando a própria fábrica faz motos de competição (TZ) em série. Acrescenta-se a suspensão traseira monocross, e um novo garfo dianteiro, o que permite melhorar o conforto e a estabilidade. A frenagem já

era ótima; capricha-se no acabamento, e pronto. Onde as coisas se complicam, é no motor. Como torná-lo ao mesmo tempo mais potente e mais civilizado? A solução é o famoso YPVS (Yamaha Power Valve System), um dispositivo que permite fazer variar o diagrama de escape em função do regime do motor, e assim juntar dois fatores *a priori* antagônicos: a elasticidade (potência desde as baixas rotações) e potência. De resto, todos os detalhes estão na matéria do nº 6 (agosto 83).

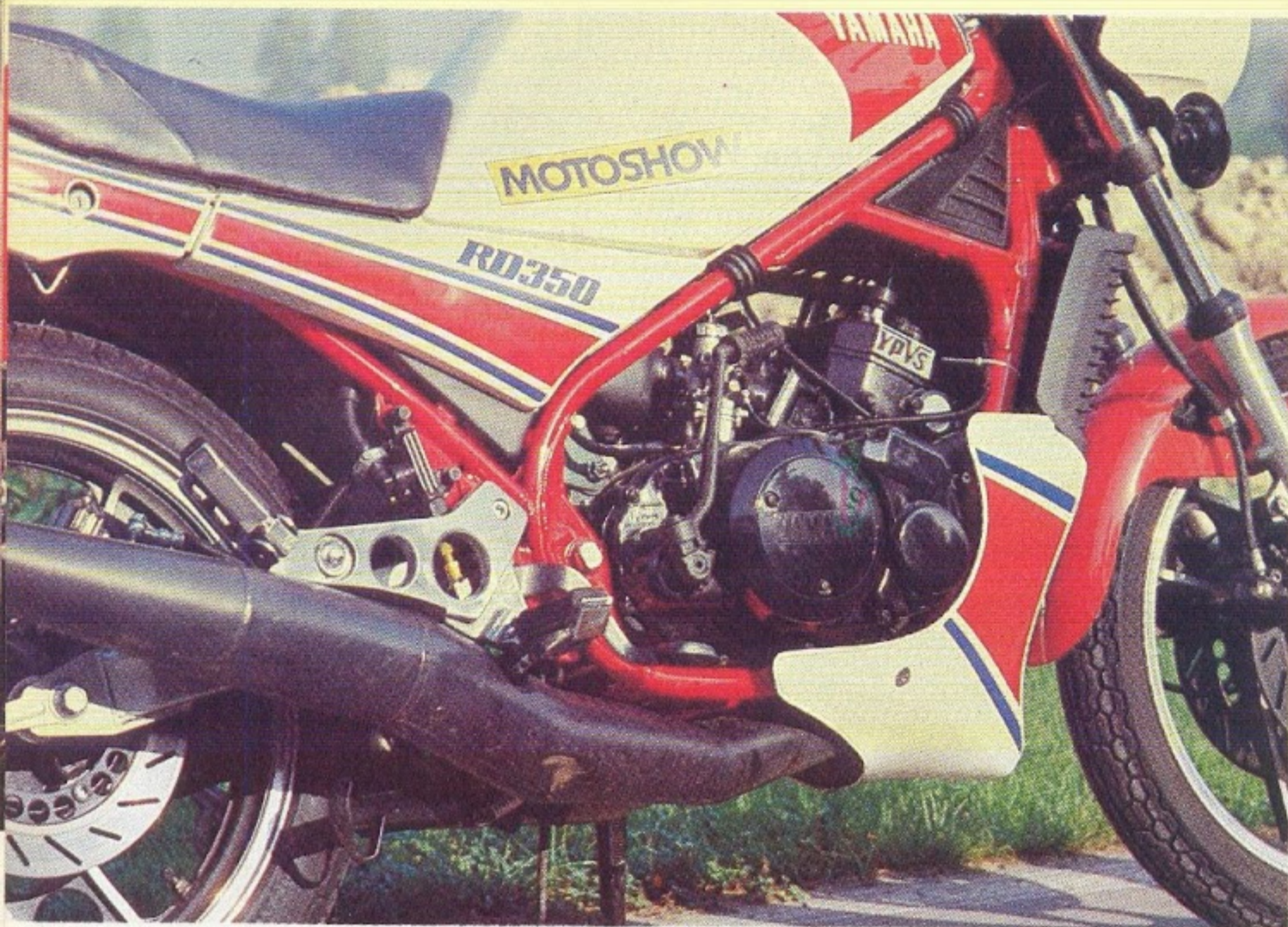
É AGORA!

Contato. "Bzz, bzz": o YPVS faz sozinho sua limpeza, eliminando os eventuais depósitos no escape. A frio, sem dar gás, afogador puxado, basta um golpe no pedal. O barulho é... de um 2 tempos, ora. Nos giros, lembra um paddock de GP (com o volume a menos, claro). Graças ao termostato, basta alguns instantes para o motor chegar à temperatura ideal de funcionamento. Na cidade, a RDLC mostra-se, afinal de contas, bastante à vontade. Bom, abaixo de 6 000, não é um foguete, mas o motor aceita sem resmungar as retomadas desde 2 500 rpm. O YPVS faz ato de presença, pois isso era praticamente impossível com o modelo antigo. A RDLC é de uma agilidade fabulosa. Cuidado com os freios em frenagens de emergência, principalmente no molhado. A frenagem, ótima em eficiência e fácil de dosar, pode ser muito brutal caso você aperte o manete com muita vontade... A posição de dirigir é bastante agradável, ligeiramente para frente. Os comandos são muito práticos, e os instrumentos agrupados dentro da carenagem muito legíveis. A gente se sente imediatamente em casa.

Mas, evidentemente, a cidade não é tudo. E, com este temperamento, é provável que o que o motor mais gosta é de espaço, para poder expressar-se à vontade. A rodovia está à nossa frente, vamos saber de tudo já! Quarta marcha, 5ª a 10 000 rpm, 6ª... o ponteiro do contagiro que tinha descido para 9 300, estabiliza-se a 9 500 rpm. São 190 km/h no velocímetro, ou seja, 174 reais, sentado, em macacão de chuva. Deitado, chega-se a 185,7 km/h. A aceleração de 0 a 400 metros dá 13,4 segundos. Pela cilindrada, nada mal! A carenagem é pequena demais para oferecer uma proteção completa, porém desvia suficientemente o ar para segurar uma velocidade de cruzeiro bastante alta, sem nenhum cansaço.

O MELHOR TERRENO

Pois é. Depois da cidade e das grandes rodovias espaçosas (fora as chicanes móveis constituídas pelos caminhões e carros), é agora a vez das famosas "pequenas estradas sinuosas", teste infalível para vários itens (estabilidade, agilidade, motor, freios, conforto...). A RDLC 350 é uma delícia. Leve, ela se deixa levar de uma curva para outra com uma facilidade explicada pelo seu baixo peso (171 kg, todos



O motor desenvolve 59 cavalos a 9 000 rpm, mais que respeitável para a cilindrada. No escape, o sistema YPVS melhora a elasticidade do motor, melhorando as retomadas em baixas rotações (no alto).

O painel é bem completo e muito legível. Os comandos são muito práticos. O piloto se sente imediatamente em casa. A posição de dirigir é muito boa.



O circuito de refrigeração tem um termostato, que fica fechado enquanto o motor não atingiu sua temperatura ideal de funcionamento. O quadro é diretamente derivado da TZ de competição...

os tanques cheios) e pelo seu conjunto quadro-suspensões muito bem estudado. A suspensão traseira monocross absorve todas as desigualdades do piso com suavidade, sem nunca bater em fim de curso. Mesmo se às vezes grandes lombadas provocam mexidas, a moto fica sempre na trajetória. É preciso dizer que o garfo não deve nada a ninguém. Graças a um amortecimento muito eficiente, mantém firme a roda dianteira no chão, e não mergulha demais nas frenagens, apesar da ausência de antimergulho (afinal, para que serve?). Os freios são simplesmente perfeitos, nível competição. Quanto ao motor, apesar da presença do YPVS, é um 2 tempos: se quiser sair forte da curva, melhor ficar nos giros e baixar uma (ou duas) marchas. Assim, a potência catapulta você de uma curva para a outra. O consumo médio do nosso teste ficou em 13,1 km/l, o que não é especialmente econômico. Mas, também, não é uma moto feita para andar devagar pensando no combustível...

FICHA TÉCNICA

Motor: 2 cilindros, 2 tempos, refr. líquida, admissão por válvulas de palhetas, YPVS, 347 cm³, diâm. x curso: 64 x 54 mm, taxa de compressão: 6,2; potência: 59 CV a 9 000 rpm, torque: 4,74 kgm a 8 500 rpm, 2 carb. Mikuni VM 26; lubrificação: autolube; partida: pedal.

Transmissão: primária por engrenagem de corte oblíquo (rel. 2,869), embreagem multidisco em banho de óleo, câmbio de 6 marchas; transmissão secundária por corrente (rel. 2,294), alternador: 190 W, bateria: 12 V 5,5 Ah, ignição: CDI.

Quadro: duplo berço tubular; ângulo de caster: 64°, trail: 96 mm; suspensão dianteira: garfo telescópico c/ assist. pneumática, curso: 140 mm; suspensão traseira: monocross, curso: 100 mm; freio dianteiro: dois discos, pastilhas semimetálicas; freio traseiro: um disco, pinça de duplo pistão, pastilhas semimetálicas; roda dianteira: 2,15 x 18; roda traseira: 2,50 x 18; tanque de combustível: 20 litros; reservatório de óleo: 1,7 litro.

Comprimento total: 2 120 mm, altura no selim: 800 mm; distância entre eixos: 1 385 mm; distância livre do solo: 175 mm; peso a seco: 145 kg.



Os freios estão simplesmente no nível de competição. Cuidado para não apertar forte no molhado!