

MOTOSHOW



SUPERCOMPARATIVO

**CB 450 x CB 440 Projeto H
x CB 450 Dohc x CB 400 Four
x CB 400 x CB 400 Sprint**

CROSS PAULISTA E CARIOCA

10 000 KM COM A DT 180

Pega Kawasaki -Suzuki no Mundial de Endurance

TESTE EXCLUSIVO: LAVERDA RGS 1000, UMA GRANDE ITALIANA

Cobertura completa do Enduro dos Tropeiros

Mundial de velocidade: a luta Roberts -Spencer

Mecânica: terceira parte da nossa série

O GP DO BRASIL DE MOTOCROSS VEM AÍ

**POSTER: CARLOS LAVADO,
CAMPEÃO MUNDIAL
DE VELOCIDADE
DAS 250**



Manaus, Samarém, Rio Branco, Boa Vista e Porto Velho: Cr\$ 1.170,00



EDITORES:
Domingo Alzugaray
Cátia Alzugaray

EDITOR ASSISTENTE
Múcio Borges da Fonseca

MOTOSHOW

Direção editorial: GABRIEL HOCHET
Coordenação geral: MARC PETRIER

Chefe de Redação:
ANTONIO LUIZ GEREMIAS
Consultor Editorial:
FERNANDO CALMON

Diagramação:
ROBERTO PERISSINOTTO
Secretária de Redação:
MARIA ANTONIETA FOGACA BALBONI

Colaboradores:

Texto: Apeinan Rodrigues, Almir Jodat Nahas, Wagner Gonzales, Bruno Fischer, Bruno Gillet, Philippe Michel, Paolo Scialera, revistas Moto Revue e Moto Journal (França) e Das Motorrad (Alemanha).
Fotografia: Raymond Knowles, Philippe Michel, Heitor Hui, Dario de Freitas, Guy Weber, Alex Soletto, Christian Lacombe, Jean Pierre Boulmé. Ilustração: Negreiros. Colunistas: Pedro Raimundo Bernardo, o Moronguinho (cross), Walter Barchi, o Tucano (velocidade), Eloy Gogliano (pela CBM), Ayres Mascarenhas (trail e enduro), Carlos Coachman (trial). Correspondentes: Wilson Lábrio Medeiros (SC), Hélio Auz (PR), Fernando Campos (GO), Francis Baptista Lopes (MG), José Roberto Nasser (DF), Airton Mitczuck (RS), Chico Jr. e J. B. Mahar (RJ), Eduardo Leão Coelho (MA).

CPG - CENTRO DE PRODUÇÃO GRÁFICA

Diretor de Produção: Alexandre Toribio

Coordenadora Gráfica: Mária Aparecida Garcia Ricci. Promoção: Maria Lenilde Silva (redatora), Francisco José da Silva (chefe de arte), Revisão: Vera H. Rodrigues Carneiro (chefe), B. E. dos Santos Neto, C. A. R. Fonseca, C. T. Y. Pinto, E. D. Silva, H. M. Comi, J. A. F. Santos, N. F. de Almeida, O. do R. Diniz Filho, P. R. Lopes, R. Cordeiro Pastre-ud, José Pereira Godoy (chefe), J. M. de Aguiar, J. R. F. Leite, W. Graçano, U. R. do Amaral, A. B. dos Santos, M. A. Jordão, F. Kapahnik, S. R. S. Pereira, A. Hayashi, N. Gomes, Composição: C. T. Uyeda, K. Hanashiro, M. E. C. Tavares, S. N. da Oliveira, C. R. Cardenas, C. C. Teves, E. Corrêa, S. R. P. de Moraes, B. A. Júnior.

ESTÚDIO FOTOGRÁFICO

Fotografia: Arnaldo Bento. Coordenação de Produção: Anna Christina Franco. Assistente de Produção: Reynaldo Zoelga Filho, Carla Maia, Assistente de Estúdio: Antonio Rui Monteiro. Auxiliar: Marcelo Toribio. Secretária: Assistente de Produção: Sônia Maria Páal.

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor:

DARCY REIS

PUBLICIDADE

Gerente: Marco Antônio Amabile
Contatos: May Silva e Octávio A. Meirelles
Gerente de projetos especiais: Perla Nathum

RIO DE JANEIRO

Diretor: Francisco de Paula Freitas

AMAZONAS

Representante: José Joaquim Manhão
Becco Chaves Ribeiro, 39, telefone (092) 232-0922
Caixa Postal 311, CEP 69000, Manaus

BAHIA

Representante: Antonio Dias dos Santos
Av. Estados Unidos, 1, sala 610
telefone (071) 242-9601, CEP 40000, Salvador

PARANÁ

Representante: Intermídia
Rua Desembargador Westphalen, 1.038, telefone (041)
233-6971, CEP 80000, Curitiba

PERNAMBUCO

Representante: Abêrides Nícolas
Rua da Aurora, 295, 5º andar, cj. 505, Edif. São Cristóvão
telefone (081) 221-1296, 231-4862
CEP 50000, Recife

MINAS GERAIS

Representante: José Maria Cruz Neves
Rua Juz de Fora, 221, telefone (031) 337-8545
CEP 30000, Belo Horizonte

RIO GRANDE DO SUL

Representante: R. R. Gianini Com. e Representação Ltda.
Rua Dona Gabriela, 239, Morro Sta. Teresa
telefone (0512) 33-2043, CEP 90000, Porto Alegre

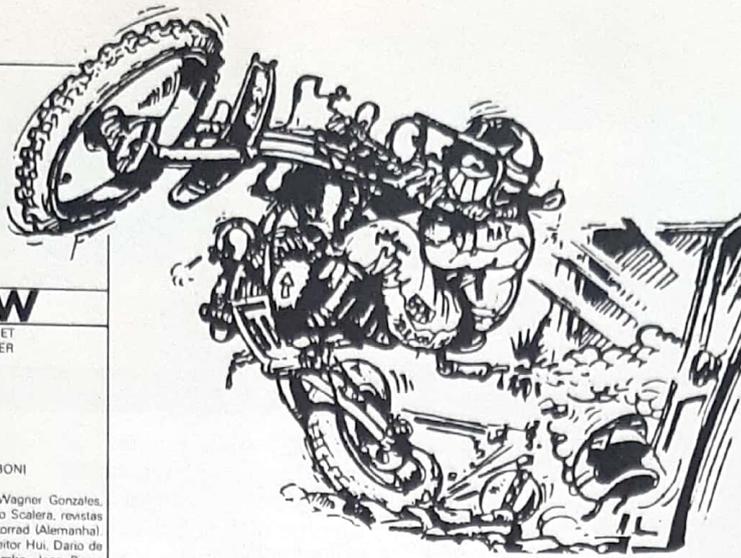
CIRCULAÇÃO

RICARDO TORÍBIO

RESPONSÁVEL

CÁTIA ALZUGARAY

MOTOSHOW é uma publicação mensal da Editora Três Ltda. Redação, Administração e Publicidade: rua William Speers, 1.000, Ipanema, PBX (011) 260-0533, ramal 39 (redação) e ramal 41 (assinaturas e números atrelados). Endereço telegráfico EDITRES. Código Postal 05065, São Paulo, SP. Escritório no Rio de Janeiro: av. Almirante Barroso, 63, sala 1.509, tel. (021) 240-2078. Preço por exemplar: C\$ 800,00 (oitocentos cruzeiros). Preço da assinatura anual: C\$ 8.000,00 (oito mil e setecentos cruzeiros). Os números atrelados devem ser pedidos diretamente ao endereço acima. Não publica mais matérias redacionais pagas. MOTOSHOW não se responsabiliza pelos conceitos emitidos nos artigos assinados. Distribuição exclusiva para todo o Brasil: Fernando Chinaglia Distribuidora S/A, rua Teodoro da Silva, 907, telefone (021) 268-9112, Rio de Janeiro. Distribuição em todo o Paragui por: Anissa, Oliva 667 - Assunção. A composição e os layouts desta obra foram feitos pela Trê Liras e Falcão Ltda. impressão pela CLV, rua Cadete, 209 - SP. Registro nº 18.723 de 30.06.80 no 2º Cartório, de acordo com a Lei de Imprensa. Assinaturas: Supervisor: Elton Cadastro, rua William Speers, 1.000, tel. PBX (011) 260-0533 ramal 41, CEP 05065, São Paulo. SP. Vendas: Campinas: Silva & Villar Ltda., rua Dr. Costa Aguiar, 608, cj. 905 - telefone (019) 32-5057, CEP 13100, SP. Bahia: Cabo Distribuidora de Publicações Ltda., avenida Estados Unidos, 10, sala 602, telefone (071) 243-6599, CEP 40000, Salvador. Distrito Federal: Raimundo & Duarte Ltda., avenida VV-3 Norte, Edifício Carter, sala 3.074, telefone (061) 226-3798, CEP 70200, Brasília. Goiás: Raimundo & Duarte Ltda., rua 104, 21, setor Sul, telefone (062) 223-1240, CEP 74000, Goiânia. Minas Gerais: Solina Raimundo Ltda., avenida Pedro Álvares Cabral, 344, sala 1.802, telefone (031) 226-1925, 222-1283, CEP 30000, Belo Horizonte, MG. Paraná & Santa Catarina: J. Lopes Representações Ltda., rua Marechal Deodoro, 61, cj. 1.104-A, telefone (041) 232-2440, CEP 80000, Curitiba. Rio Grande do Sul: O. J. A. Representações Comerciais Ltda., rua dos Andaraes, 1.354, sala 57, telefone (0812) 225-7686, CEP 90000, Porto Alegre. Rio de Janeiro: J. J. Cristoforo Representações Ltda., rua de Assunção, 45, sala 902, telefone (021) 242-2843, CEP 20011, Rio de Janeiro. Amapá: C. P. Ribeiro, av. Raimundo Alves da Costa, 385A, telefone (091) 521-4846, Macapá. Pará: C. P. Ribeiro, rua Santo Antônio, 432, cj. 804, telefone (091) 222-6724, Belém.



Nº 7

SETEMBRO 83

Finalmente, vamos ter uma prova motociclística internacional, aqui no Brasil. Sim, senhor!... Em Belo Horizonte, dia 18 deste mês, motocross 125. E se tudo correr como deve, teremos Mundial da mesma modalidade, a partir de 85. No espaço de um mês: abertura do torneio Hollywood, Enduro da Independência, e GP de cross 125; Belo Horizonte está com tudo... GH.

SUMÁRIO

20	AS 400 E 450 NO BRASIL <i>Superteste, as novas 450, e suas irmãs mais velhas.</i>
30	CARIOCA DE CROSS <i>As últimas corridas de cross no Rio de Janeiro</i>
32	TESTE DE 10 000 KM DA DT 180 S <i>Teste completo da Yamaha DT, com motor aberto e tudo</i>
40	GP CROSS DO BRASIL <i>As últimas informações sobre a corrida internacional em Belo Horizonte</i>
46	MUNDIAL DE VELOCIDADE <i>Está chegando o fim, veja as posições antes da última prova</i>
51	MUNDIAL DE ENDURANCE <i>A situação do campeonato, faltando duas provas</i>
54	LAVERDA RGS 1000 <i>A italiana que quer vir para o Brasil.</i>
60	PERFIL: YLTINHO <i>Um papo com Ylton Velloso Cavalcante Filho, o crossman em ascensão.</i>
62	EMERSON FITTIPALDI <i>Bate-papo com o bicampeão mundial da F-1, novo revendedor Honda.</i>
64	PAULISTA DE CROSS <i>Rio Claro e Itapeva: Yltinho dá trabalho ao Paraguaio.</i>
68	TORNEIO NACIONAL HONDA <i>Primeira etapa: as 100 Milhas de Interlagos, briga fantástica.</i>
72	TAÇA CENTAURO <i>Primeira etapa: um pega sensacional nas 350.</i>
74	HONDA TURBO <i>Um kit, para melhorar as performances de sua 400.</i>
76	EQUIPAMENTOS DE CROSS <i>Veja como se equipar para praticar no fora de estrada</i>
80	ENDURO DOS TROPEIROS <i>O primeiro enduro em São Paulo, no aniversário de Sorocaba.</i>
86	MECÂNICA <i>Segundo capítulo da série "Teoria".</i>
90	HABILITAÇÃO <i>Segunda parte da pesquisa sobre a habilitação e suas histórias</i>
93	O QUILOMETRO DE ARRANCADA <i>Mas o que é que é isso? Mais uma invenção mineira...</i>
95	TRIAL <i>A situação no Mundial, e o início do trial no Brasil</i>

Notícias (p.4), Lançamentos (.12), Cartas (p. 14), Balcão de peças (p. 16), Fofocas (p. 18), Coluna do Moronguinho (p. 42), Coluna do Eloy Gogliano (p. 63), Coluna do Tucano (p. 71), Rock (p. 96), Mercado (p. 98).

CAPA "Flying Vee and the KTM GS 250..." Foto Patrick Boulland

10 000 KM COM A DT 180

Rodando estes quilômetros todos sob duras condições, a DT não decepcionou. Mesmo com várias peças desgastadas acima do limite, foi satisfatório o resultado do exame, isto é, a DT se mostrou muito mais "resistente" do que era esperado. Isso é ótimo . . .

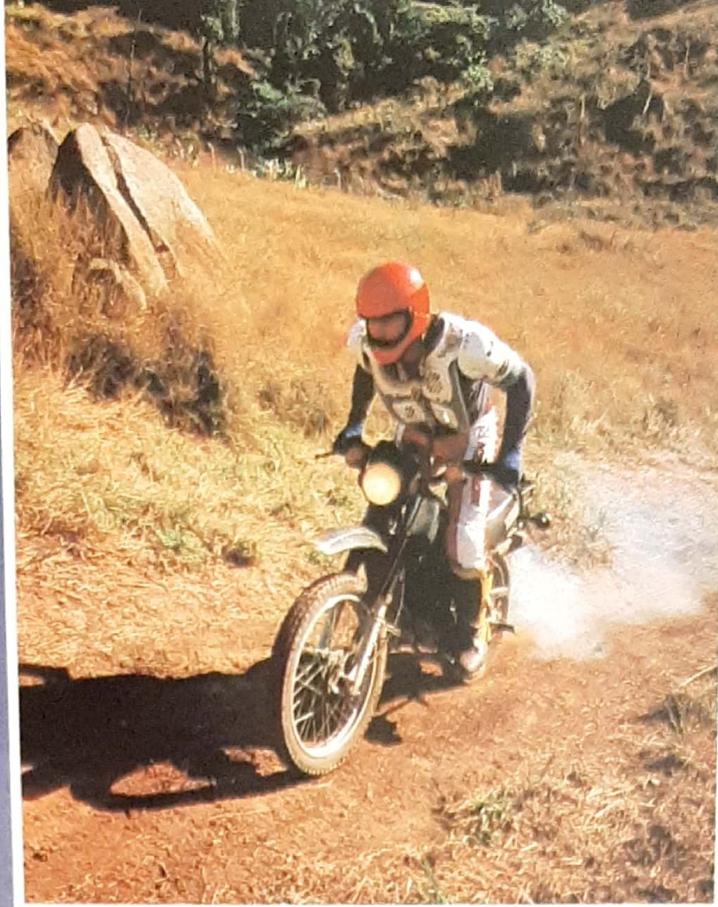
REPORTAGEM DE ANTONIO LUIZ GEREMIAS
FOTOS DE DARIO DE FREITAS



Fenômenos estranhos acontecem no mercado motociclístico brasileiro e a ascensão e virtual queda de vendas da DT 180 é um deles.

Quando lançada, em outubro de 81, representava a primeira trail moderna brasileira, e foi saudada com alegria. Com ela o mercado nacional ingressava num segmento que, em todo o mundo, alcançava grande sucesso.

As motos trail, contrapostas às *street*, tinham um público certo — aquelas pessoas que queriam a potência, a arrancada, a imponência da moto, mas queriam-na ligadas à natureza, à liberdade. Não mais os bandos de motoqueiros de costas



Uma boa moto para terrenos difíceis. E também para cidade.

curvadas, blusão de couro e turminhas. Esperava-se um sucesso para esta moto no Brasil, e ele veio, maior até do que a fábrica arriscava-se a sonhar.

Ela intermediava a cilindrada da CB 400 e as pequenas 125. Ela representava o novo — desenho diferente, alta, agressiva.

E marcava o encontro da máquina com a natureza.

Vendeu como água no deserto. Só não vendeu mais porque muitos preferiram esperar o lançamento que a Honda anunciava, a XL 250R. A XL antiga, prateada, tem uma grande fama de resistência, durabilidade e beleza.

A Honda anunciou sua moto em novembro de 81, no Salão do Automóvel. Lá, um protótipo que não funcionava, lindo, mostrava o que seria a moto. Típico lance de guerra de mercado, o anúncio do lançamento conseguiu conter um pouco as vendas da DT, os compradores preferindo esperar seis meses para poderem comprar a trail da Honda.

Bem, quem não esperou divertiu-se à beça. A DT é uma moto que sabe fazer esquecer seus defeitos.

TECNOLOGIA: AS MUDANÇAS

Certamente a DT anda mais na terra que a XL. Quero dizer, há mais proprietários de DT que a usam no fora-de-estrada que proprietários de XL.

A Yamaha é uma moto com vocação e jeito para o mato, para o ar livre; natureza. Uma trail mais dedicada ao lado *off* que a XL, mais *on road*.

Peso, dimensões, maneabilidade, motor, freios e manutenção simples e rápida — todos estes itens a adequaram ao uso intensivo fora-de-estrada.

A primeira DT lançada — a de 5 marchas — apresentava duas restrições básicas para uso urbano ou no asfalto: seu pneu traseiro, muito fino, garantia-lhe pouca estabilidade; seu câmbio tinha buracos e não ajudava a economizar. A DT "six speed", ou de seis marchas, procurou sanar estes defeitos quando lançada em novembro de 82.

Seu pneu traseiro, 4.10 x 18, contra o 3.50 x 18, realmente trouxe mais estabilidade à moto, não só no asfalto, mas também na terra.

O novo câmbio, embora melhorando o consumo, foi meio decepcionante. Persistiu o buraco entre a primeira marcha e a segunda, e a sexta marcha continuou com a mesma relação da quinta. O que a Yamaha fez foi reescalonar o espaço entre a terceira e a quarta, colocando mais uma ali.

As outras modificações — novo ponto, nova carburação — trouxeram mais torque e potência ao motor, melhorando-o sensivelmente. Com as mudanças, a DT, que já

A MOTO ABERTA, UM SERVIÇO MOTOSHOW

O ESCAPE, ESTRANGULADO

O escapamento é um ponto fraco na DT. Isso porque estrangula demais a saída de gases, perdendo potência com isso.

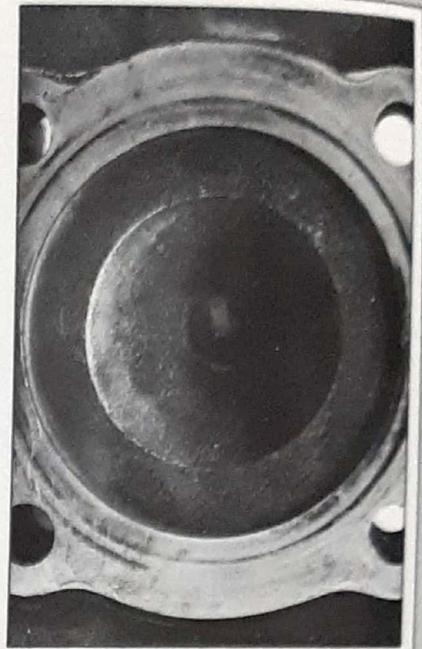
Essas constatações já foram feitas por muita gente. E se tem conseguido ganhar de 2 a 4 HP de potência, alterando-se sua forma, retirando-se um anel de estrangulamento interno.

Uma das evidências deste estrangulamento é vista quando se abre o motor e se atenta para a câmara de compressão. Um dos lados — o da admissão — está menos carbonizado que os restantes.

Isso acontece porque os gases, após queimados, mas com a presença de partículas de óleo 2 tempos não consumidos na explosão, não conseguem sair com a rapidez necessária e, devagar, mas continuamente, vão se depositando com maior intensidade no lado da saída para o escape.

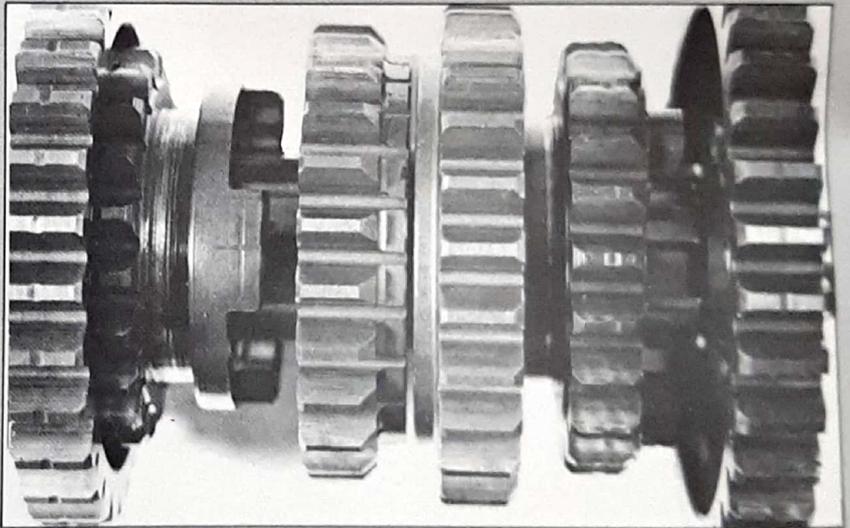
O que se tem feito é alterar a câmara onde os gases se expandem, dentro do escapamento, redimensionando-o, para que os gases saiam com maior rapidez. Com isso diminui o depósito de elementos carbonizadores e aumenta-se o espaço para a entrada de nova quantidade de mistura ar-combustível.

Contudo, essa alteração deve ser feita com cuidado, para que não aconteça o con-



Na câmara de explosão, as marcas de carbonização em somente um dos lados. Parte da culpa é do escape.

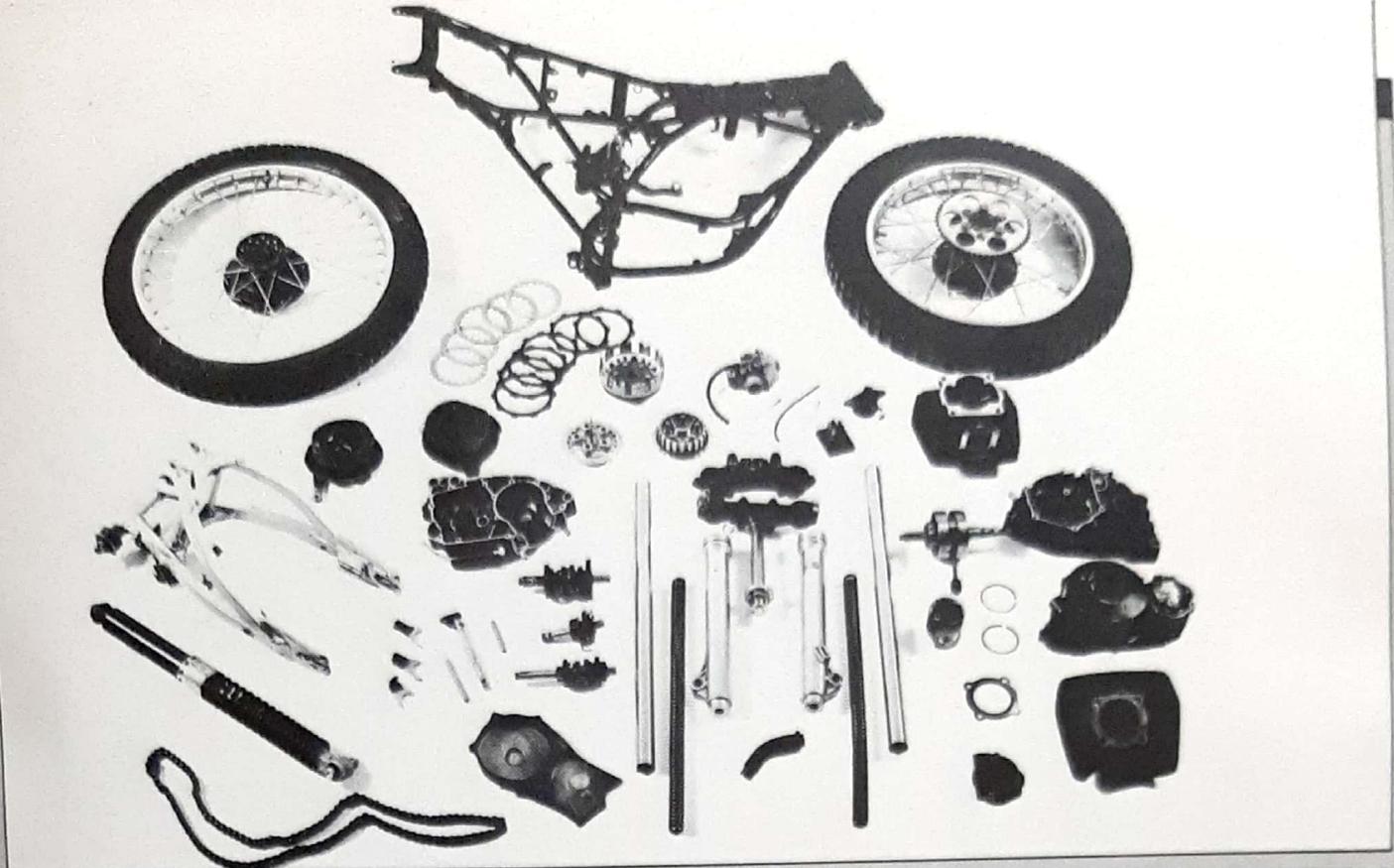
trário: uma saída rápida demais, o que levaria a nova mistura a sair junto com a queimada, aumentando o consumo e perdendo potência.



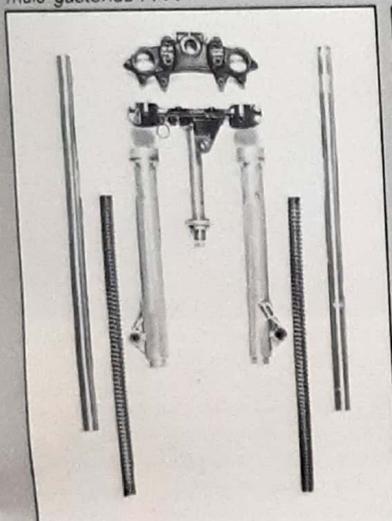
Engrenagens de câmbio. Nesta área, tudo beleza, sem nenhum desgaste de monta.



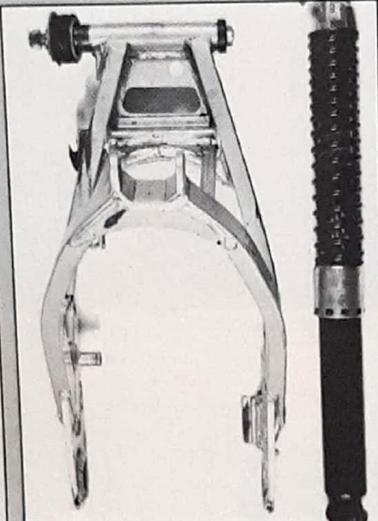
Carburador (que, na DT, dá margem a muitos ajustes diferentes o que é bom), e válvula de páleto. Esta peça estava com as medidas acima do limite, o que não pode acontecer, sob pena de perda de rendimento.



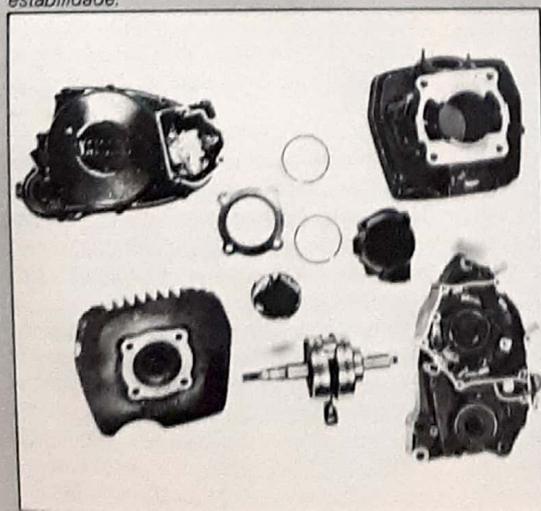
A moto desmontada. Os motores dois tempos têm bem menos peças que os quatro tempos, as motos resultando bem mais leves. Só que um pouquinho mais gastonas . . .



Esta é a suspensão dianteira, e ao centro o conjunto de direção. Esta suspensão tem as molas um pouco moles demais, o que prejudica a dirigibilidade e estabilidade.



Suspensão traseira - o curso do amortecedor é muito pequeno. U'a mola mais dura ajuda, mas não resolve e, dependendo, até atrapalha.



Conjunto de motor - um lugar com desgastes também acima do limite. Contudo, esperava-se um desgaste maior, o que não chegou a acontecer. Os anéis estavam muito abertos.

AS MEDIDAS DOS ELEMENTOS

ELEMENTO	MEDIDA STANDART	LIMITE DE USO	MEDIDA VERIFICADA
Anéis			
folga entre pontas 1° (superior)		0,3 a 0,5	0,90
2° (inferior)		0,3 a 0,5	0,65
Pistão			
diâmetro	64,5		64,40 (embaixo)
folga no cilindro		0,035 a 0,040	64,26 (em cima) 0,090
Cilindro			
limite de conicidade		0,05	0,03
limite de ovalização		0,01	64,51 0,03
Cabeçote			
limite de empeno junta de cabeçote	1	0,03	0,00 1
Virabrequim			
largura total do contrapeso empeno nas pontas	66 +0,05 -0,10		55,88 0,075 (magnetol) 0,08 (tricção)
Bielas			
folga entre o contrapeso de flexão		0,1 a 1,15	0,40 0,85
Embreagem			
Discos de aço (são 5)	3,2	3,0 + 0,008	3,0 3,1 3,1 3,1 3,0
Placa de embreagem (fibra - separadores São 6)	1,2		1,2 todos
Mola (são 5) comprimento	33		32 31,9 31,9 32,0 31,5
Transmissão			
folga na engrenagem de redução primária		0,03 0,08	0,06 0,03
empeno do eixo primário		0,03	0,03
empeno do eixo secundário		0,03	0,01
Freios			
Tambor dianteiro	130		130
Tambor traseiro	130		130
Suspensão			
Bengala direita mola	535		534
óleo	245 cc		182 cc
Bengala esquerda mola	535		530
óleo	245 cc		200 cc
Válvula de Palheta			
Abertura da lâmina	8 + 0,2		9,3 8,0 8,2 8,3

TESTE 10 000 KM

era boa de trilha, ganhando os enduros de velocidade e/ou regularidade, tornou mais fácil o trabalho dos pilotos.

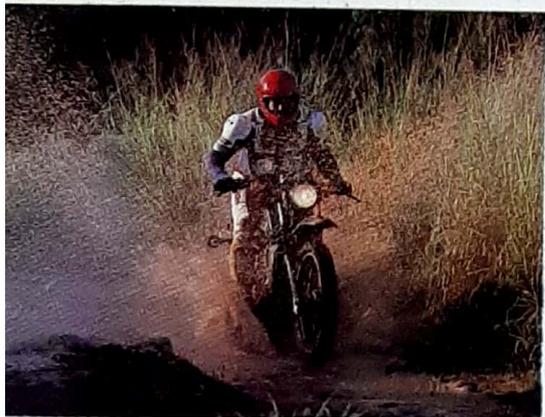
NA CIDADE, NA ESTRADA

Dominando os cenários urbanos — antes da XL e depois da CB, já quase um lugar-comum — a DT nos trouxe a convicção de que a moto urbana é uma trail. Nem mais nem menos. Com ela, os espaços foram redescobertos.

Não mais breicar nas valetas, mas sobrevoá-las. Não mais parar longe dos semáforos — seu alto guidão passa acima dos espelhos dos carros. Sua maneabilidade, sua leveza, sua altura, tudo ajuda a



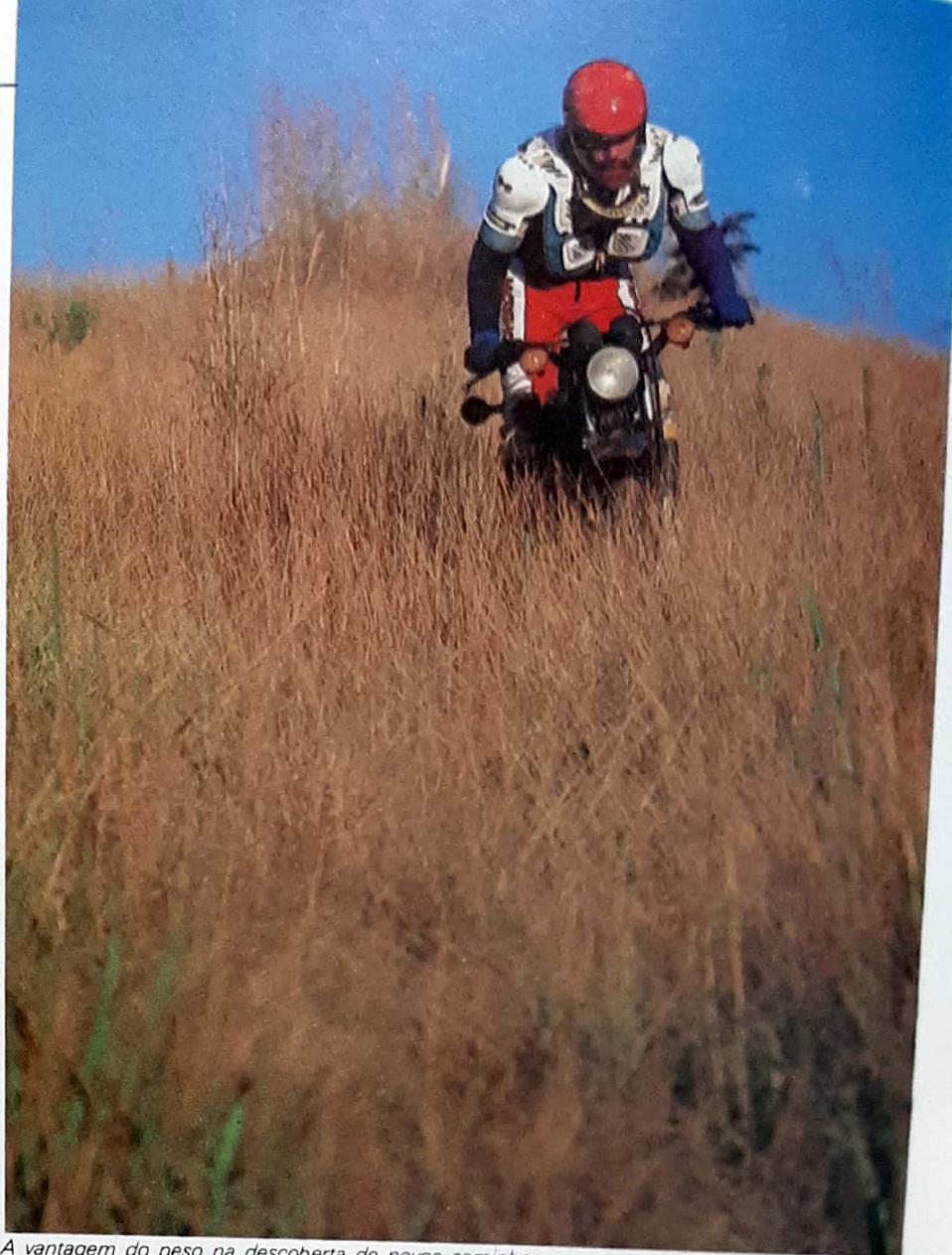
A DT tem um motor competente, que permite vencer fortes subidas.



... e lamaçais com tranquilidade. E com pneus cross, fica melhor ainda.

costurar entre os carros parados e assumir a frente nos congestionamentos.

Nas estradas, quase boa. O motor 2 tempos tem lá suas deficiências, seus problemas. Vibra demais em alta, quer andar sempre acelerando (e aqui a sexta marcha de verdade, mais longa, faz uma falta!), e seu banco é muito estreito. Mas, mesmo assim, para viagens curtas (fui até o Rio com ela. Na volta, despachei de avião...) é muito boa. Estável, com saída de curva decente, perde em ultrapassa-



A vantagem do peso na descoberta de novos caminhos

gens — assim como a XL — e é razoavelmente econômica.

(Por que as pedaleiras do carona não são suspensas? Coitado de quem senta atrás, recebendo o impacto de todas as falhas do asfalto diretamente na sola dos pés. Parece até que a tecnologia de pedaleiras suspensas é produzida em Houston.)

Mas, voltemos ao presente. Tudo isso são coisas percebidas antes da XL. E, em nosso mercado dividido, uma moto — qualquer que seja — dificilmente escapa da análise comparativa. Num mercado com 10 ou 20 trails, acaba-se por ter um padrão de análise menos comparativo, mais geral e amplo. Mas não é o caso.

A DT tem alguns problemas sérios, em off ou on. Seu curso de amortecedor traseiro é curto demais; sua suspensão dianteira, muito mole — o retorno é lento e o amortecimento de choques, insuficiente; o buraco entre segunda e terceira marchas, no fora-de-estrada, causa problema de desempenho.

Por outro lado, seu motor é uma delícia. Fácil de andar com ele, permite mil trabalhos diferentes. É um prazer mexer nele.

A DT ressenete-se de problemas de construção. Seu projeto é muito bom, bem desenvolvido, mas precisa de explicações para certas coisas.

Por exemplo: porque a mesa, ou o conjunto de direção, faz tanto barulho? E estou falando de problemas que aparecem em todas as DT's. Todas talvez seja um exagero, mas em todas que andei, pelo menos. E não foram poucas. Motos de amigos, de testes, de revendas, etc.

Há sempre aquele barulho, que dá a impressão de que alguma coisa está quebrada.

Outra coisa. O retentor do virabrequim, basicamente do lado da embreagem. Estoura continuamente. Trocamos três da DT de teste. Não é resistente o suficiente, a ponto de já ser item obrigatório de verificação em revisões normais. Ou seja, normalmente vaza.

As reclamações que têm acontecido do clac-clac-clac dos motores DT devem originar de problemas de montagem ou de revisão. Os cilindros, quando usinados, recebem três classificações diferentes: 0,000, 0,010 e 0,020. Os pistões, seis: 0,30, 0,31, 0,32, 0,33, 0,34 e 0,35 (todas as medidas em microns).



O visual que não se tem na cidade, e que pode ser alcançado com uma trail

Na montagem, as tolerâncias de folga devem equivaler-se. Se isso não acontece, e a folga é pequena demais, o risco é travar. Se grande, aparece a bateadeira, o claaac—claaac.

As revendas — ou algumas revendas, ou algumas oficinas não-autorizadas — não têm essa preocupação e enfiam qualquer pistão no lugar do furado, ou são obrigadas a fazer isso na medida em que não dispõem de equipamento adequado para medir o desgaste do cilindro. Também as marcações das medidas eram feitas a tinta, a mão, na parede do cilindro e cabeça do pistão.

Segundo a Yamaha, a partir de agora as medidas virão gravadas — marcadas com caneta elétrica, o que impedirá enganos.

OS ELEMENTOS

Na medição de desgaste, algumas surpresas agradáveis. A observação auditiva e visual nos dizia que iríamos encontrar cobras e lagartos dentro do motor. Ainda mais, sofrendo uma pane seca na rodovia Castelo Branco, um pistão furou. Foi trocado na estrada mesmo (o que se chama de "nego largo": havia um pistão, anéis e pino, na bagagem). E depois o motor foi aberto de novo, para brunir o cilindro, e trocar um retentor estourado, por causa dos cavacos de pistão que haviam caído pelo conduto de lubrificação do retentor.

Bem, encontramos vários componentes já fora de especificação, segundo o Manual da Yamaha, feito para a DT Six Speed.

Contudo, a análise final é positiva. A moto está muito mais bem conservada do que esperávamos, e o motor ainda aguentaria um bom tempo, andando forte. E esta DT em especial foi submetida a muitos caminhos ruins, muitas trilhas pesadas. Foi usada exaustivamente no fora-da-estrada, e enfrentou muitos quilômetros de asfalto, sempre bem exigida. Se tivesse sido submetida a um padrão de testes menos severo apresentaria uma situação digamos, "clínica", melhor.

As folgas entre pontas de anel estavam acima do limite, assim como a folga do pistão no cilindro. Neste, a ovalização estava 0,02 mm acima do limite. Também o empeno nas pontas do virabrequim ultrapassava o limite.

Na biela, a deflexão ultrapassava o admissível, e as molas da suspensão dianteira idem.

Esta avaliação de desgaste versus desempenho — nunca a moto andou tanto quanto no fim do teste — nos dá uma nova visão da DT. De um lado, persistem as críticas à Yamaha, pelo atendimento irregular na assistência técnica, pelo excesso de manutenção que a moto exige (regulagens contínuas, peças que se quebram facilmente, lâmpadas que quei-



Na cidade, a agilidade e a potência ajudam muito.

mam, etc e tal). De outro, mesmo com todas essas deficiências, e uma sensação persistente acerca da qualidade do controle das peças feitas pela fábrica, fica a impressão da resistência da moto.

A ILUMINAÇÃO

Vou fechar este texto falando do sistema de 6 volts da DT, que acho uma porcaria. Não entrarei em detalhes técnicos, mas as DT's 12 volts, feitas por particulares ou por revendas, estão circulando por aí, muito bem, obrigado. Por que a fábrica, que deve ser conhecedora da facilidade de instalação na linha de montagem deste sistema, não o faz? É um perigo andar à noite, em estradas, com essa moto. Seria um interessante ponto de venda.

TESTE
10 000 KM

MEDICOES

CONSUMO			RETOMADA DE VELOCIDADE			
Estrada	24,02 km/l	722,350 km/l	Variação de velocidade em km/h reais	Tempo em segundos	Marcha usada	
Cidade	20,53 km/l	527m987 km/l		40 - 60		5,9
Gasolina		Óleo 2T		40 - 80		12,70
				40 - 100		23,00
			40 - 1 000 m	37,09	6ª	
VELOCIDADE MÁXIMA						
Médias das passagens	117,987 km/h					
Melhor passagem	123,752 km/h em km/h reais					
ACELERAÇÃO			AFERIÇÃO DO VELOCÍMETRO			
Variação de velocidade em km/h reais	Tempo em segundos	Marcha usada	Velocidade indicada	Velocidade real	Erro percentual	
0 - 40	3,00	1ª e 2ª	40	38,127	4,68%	
0 - 60	5,10	1ª à 3ª	60	57,335	4,44%	
0 - 80	8,43	1ª à 4ª	80	76,765	4,04%	
0 - 100	14,97	1ª à 6ª	100	94,990	5,01%	
0 - 120	22,35	1ª à 6ª	120	117,887	1,76%	
0 - 1 000 m	36,30	1ª à 6ª				



Fim de teste, e agora manhê, pra que lado eu vou?

FICHA TÉCNICA

Motor — Um cilindro vertical, 2T, refrigerado a ar; diâmetro e curso do pistão: 64,5 X 54 mm; cilindrada total: 176,4 cm³; taxa de compressão: 6,5:1; potência máxima e torque máximo: a Yamaha não forneceu estes dados. Os da DT 5 marchas são: potência máxima: 16,6 CV (12,2 kW) SAE a 7.000 rpm; torque máximo: 1,7 mkgf (17,1 Nm) SAE a 6.500 rpm. Combustível: gasolina comum. Lubrificação: sistema Autolube.

Transmissão e câmbio: Embreagem de multidiscos em banho de óleo, comando mecânico; câmbio: seis marchas constantemente engrenadas, para a frente (primeira para baixo, restantes para cima), no pé esquerdo. Relações: 1ª - 3,181:1; 2ª - 1,933:1; 3ª - 1,368; 4ª - 1,090; 5ª - 0,956; 6ª - 0,841. Relação de coroa e pinhão: 3,062:1.

Suspensão: Dianteira tipo Ceriani, com garfo telescópico, amortecedores hidráulicos e molas helicoidais. Traseira, com amortecedor único central, sistema Cantilever, e mola helicoidal regulável.

Freios — Dianteiro e traseiro a tambor, comando mecânico.

Chassi — Tubular, com armação dupla e skid-plate.

Rodas e pneus — Rodas raiadas, de aço, aro de 21" na frente e 18" atrás; pneus: na frente - 2,75" X 21"; atrás - 4,10" X 18".

Dimensões — Comprimento: 2.105 mm; largura: 855 mm; altura: 1.195 mm; distância entre-eixos: 1.350 mm; distância livre do solo: 265 mm.

Capacidade — Tanque de gasolina: 10 litros, dos quais 0,8 de reserva. Óleo 2 T: 0,8 litro.

Peso — 116 kg.

GOSTAMOS

Leveza
Motor
Agilidade
Desempenho

NÃO GOSTAMOS

Pedaleiras não suspensas
Suspensão dianteira
Vibrações em alta
Iluminação

AS NOTAS DE MOTOSHOWN

Apresentação: Visual ainda moderno, acabamento quase bom	7,5
Equipamento: Bom, falta trava no contato e pedaleira suspensa	6,5
Aspectos práticos: Partida fácil, bons comandos, manutenção simples	8,0
Posição de dirigir: Muito agradável	8,0
Motor: Valente, mas certos componentes nem tanto	8,0
Transmissão: Resistente mas um pouco imprecisa. Escapa marchas	7,0
Uso urbano: Ágil, rápida, leve, manéavel, agradável	8,5
Uso fora-de-estrada: Aprovada com méritos	8,5
Estabilidade: Boa no asfalto, melhor na terra	7,5
Agilidade: Excelente em qualquer terreno	9,0
Desempenho: Muito boa no asfalto; falta uma 6ª marcha mais longa	8,0
Freios: Deixam a desejar no asfalto, eficientes na terra	7,0
Suspensões: Boas no asfalto. Na terra, frente muito mole e traseira com pouco curso	7,5
Conforto: Bom na cidade, regular na estrada, bom no fora-de-estrada	6,0
Garupa: extremamente incômoda. Pedaleiras não são suspensas e o banco é muito inclinado	4,5
Ruídos/vibrações: Vibra muito em alta, muitos ruídos de motor	6,0
Iluminação: Ruim	4,5
Consumo: Satisfatório para um motor 2 T	7,0
Custo: Alto, como todas as nossas motos	6,0
Coefficiente de tesão: ela sabe fazer esquecer seus defeitos	9,0
Média geral:	7,2