

GRÁTIS: SUPLEMENTO DE MANUTENÇÃO PRÁTICA
Neste nº 1, saiba como recuperar o motor de sua Honda CG 125 passo a passo

MOTO SHOW

EDIÇÃO 123 - ANO 11 - Nº5
CR\$ 120.000,00 - MAIO 93

TESTES Yamaha GTS 1000
Honda CBR 600F
Yamaha XT 600E

**MUNDIAL:
BARROS
BRILHA NA
ESPANHA !**



**20 MIL KM
COM A
AGRALE 13.5**



SUMÁRIO



Foto: Paulo Rollo

22

A Honda CBR 600 F é maravilhosa. Merece a fama que tem.

TESTE

28

Saiba como é a Yamaha XT 600 E, a substituta da Ténéré.

TESTE

32

A chuva de scooters continua. Três modelos PGO, de Taiwan.

APRESENTAÇÃO

44

A Agrale SST 13.5 completa 20.000 km em nossas sádicas mãos.

TESTE

48

Começa o Mundial de Superbike. Querem a pele da Ducati.

SUPERBIKE

50

No supercross norte-americano Mc Grath só perde se quiser.

CROSS

60

No sertão do Mato Grosso, a bela abertura do Brasileiro de Motocross.

CROSS

62

Abertura do torneio Shell/Coca-Cola de Supercross, em BH.

CROSS

64

No Planalto Central, o sucesso do Enduro dos Pirineus.

ENDURO

66

A trajetória de Netinho, marcado pela estrela do talento.

HISTÓRIA

70

O ex-piloto Cláudio Teixeira, agora transportando motos.

ESPECIAL

16 **TESTE EXCLUSIVO**

Andamos com a Yamaha GTS 1000 e contamos como é o futuro.



Foto: Marco Guidetti

52 **VELOCIDADE**

As quatro primeiras provas do Mundial. Alexandre Barros arrepiando.

SEÇÕES

Editorial	4
Notícias	6
Cartas	12
Display	14
Mercado	72
Fotoshow	74

MS

TESTE

NAVE MÃE



A Yamaha é viciada em desafios. Vira e mexe, surpreende o consumidor e, principalmente, a concorrência com produtos que não se limitam a arrancar suspiros ou arregalar olhos: invariavelmente tornam-se sucesso, viram tendência e são copiados.

Foi assim com as big-trail, cuja "mãe" é a gloriosa XT 500 e poderá ser assim com a GTS 1000, mostrada ao mundo pela primeira vez no Salão de Colônia,

Alemanha, em fins de setembro do ano passado.

MOTOSHOW estava lá, sentiu os suspiros e viu os olhos arregalados do público presente e também dos nada discretos japoneses engravatados, que não tiveram o cuidado de tirar seus crachás para entrar no estande da Yamaha. Nestes, os logotipos da Honda, Kawasaki e Suzuki encimavam seus nomes próprios, prova que mais uma vez a Yamaha surpreendeu.

NÃO É A MAIS RÁPIDA NEM A MAIS ÁGIL,
MUITO MENOS A MAIS CONFORTÁVEL,
PORÉM, A GTS 1000 É, COM CERTEZA, A MAIS
INOVADORA MOTO DA ATUALIDADE.
UM VERDADEIRO CONCENTRADO
DE TECNOLOGIA DE PONTA.

Texto: Roberto Agresti e Paulo Rollo/Fotos: Paulo Rollo



Não é à toa: a GTS 1000 é realmente especial. Não tanto pelo visual, mas sim pelas soluções técnicas embutidas no projeto.

COMO É - Antes de mais nada, cabe classificar a GTS 1000. Num mundo feito de rótulos, as motos também merecem suas divisões e subdivisões e assim encontramos o primeiro problema: onde classificar a

GTS? É uma esportiva com grandes dotes turísticos como a Honda CBR 1000F ou uma bem dotada grã-turismo como a BMW K1100 ou a Honda ST 1100 Pan European? Difícil...

Na verdade, o mais certo seria dizer que a Yamaha GTS 1000 é singular. Formalmente, ela "deveria" se inserir na faixa da Pan European ou das BMW top de linha, mas... o que fazemos com a índole esportiva



No alto, à esquerda, um porta-luvas de capacidade válida: cabem dois Big Mac com fritas sem amassar. Ainda acima, a GTS 1000 apaixonada por seu visual limpo e harmonioso. Ao vivo é ainda melhor! À direita, o belo painel: sóbrio, completo. Politicamente correto...

encontrada na GTS, nem tanto pelo desempenho puro mas mais pelo comportamento da ciclística? Sem muitos dramas optamos por pensá-la como uma GT que veio equipada de uma dose extra de performance, e fim de conversa.

Em nossos testes, normalmente dedicamos este espaço a descrever a moto no aspecto técnico, evidenciando suas características mecânicas principais, fazendo considerações sobre itens como acabamento, ergonomia, acessórios e design. Em nossa edição de dezembro passado utilizamos sete páginas para apresentar a GTS a vocês, descrevendo minuciosamente todas as interessantíssimas características hi-tech desta moto.

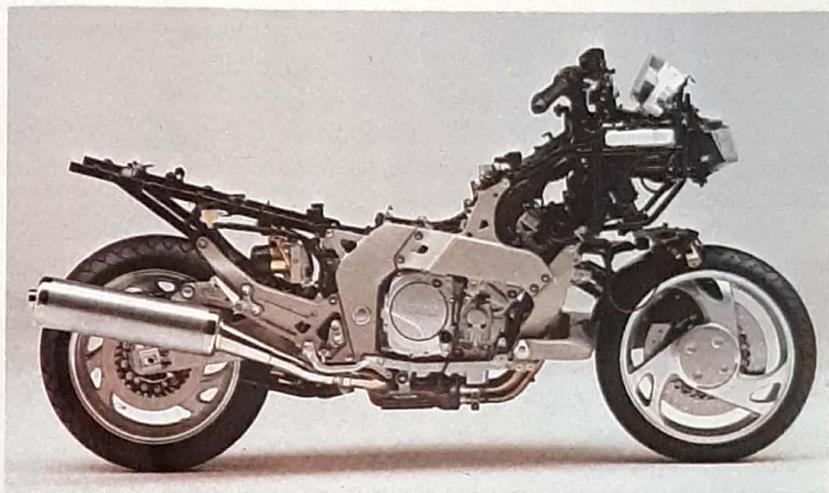
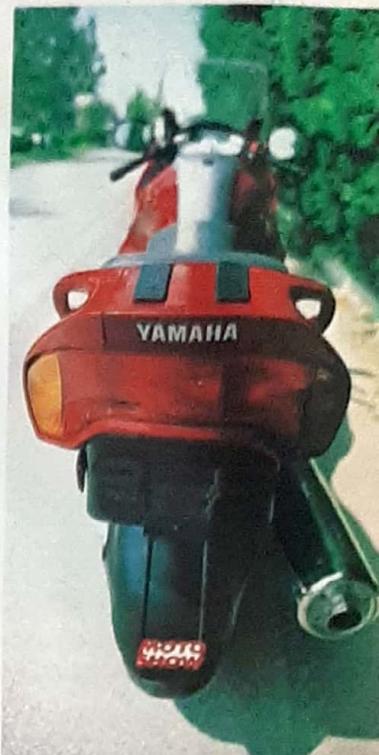
Sendo assim, permitam-nos apenas repassar rapidamente tais detalhes, já que você deve lembrar-se de tudo (???) ou pode ainda recorrer à sua coleção e "capturar" a edição nº 118 se quiser lembrar tudo. Tudo isto porque queremos ganhar espaço para falar do aspecto dinâmico da GTS, ou seja, ela andando...

De qualquer maneira, aqui vai um resuminho: as grandes novidades introduzidas na GTS estão na parte ciclística. O chassi é totalmente diferente de tudo aquilo que já foi feito no âmbito de motos, consistindo (em palavras pobres...) em duas estruturas em "U" invertido, muito parecidas com a grafia da letra Ômega do alfabeto grego, que é assim: Ω . No meio destas estruturas, posicionadas longitudinalmente, está o motor, derivado da unidade usada na FZR 1000 Ex-Up só que amansado para 100 cv (145 cv na FZR) e dotado de injeção eletrônica de combustível em vez de carburadores.

O segundo ponto inédito da GTS é o sistema de suspensão dianteira monobraço com um único amortecedor, diferente daqueles até agora vistos em motos como a Bimota Tesi ou as Elf-Honda do Mundial de 500 de anos atrás. Diferente como? Ora, é muito mais simples e racional; parece ser robusto e na parte "COMO ANDA" você verá que é efficientíssimo. O terceiro ponto "exótico" é o sistema de direção: até agora em qualquer moto, mesmo nas monobraço citadas, as funções esterçar/amortecer andavam juntas. Na GTS não. A direção... direciona, o amortecedor... amortece. Um sistema nada tem a ver com outro, a não ser o fato de ambos os sistemas interferirem na atitude da roda dianteira (ah vá!). Posto isso, matamos esta parte técnica para ir ao que na verdade interessa, o tal do "COMO ANDA"...

COMO ANDA – No momento em que escrevemos esta matéria, sabemos que uma GTS está prestes a chegar ao Brasil, trazida pelo legendário Edgard Soares, que, além de importador e comerciante de motos dos mais renomados e antigos, foi retratado em seu "coté" de piloto da velha guarda em nossa edição de abril.

No entanto, resolvemos antecipar nossos prazos e em vez de implorar ao Edgard o empréstimo de sua



preciosa e certamente já vendida GTS, aproveitamos a estada de nosso colaborador Paulo Rollo em Los Angeles para "armar", em conjunto com a Yamaha EUA, um teste com a beleza. Contando com a colaboração do simpático Ronald Reagan, assessor de imprensa de lá, e com o apoio fundamental da Yamaha Brasil através da "nossa" Sueli Rumi, assessora de imprensa da fábrica no Brasil, MOTOSHOW teve quatro maravilhosos dias à disposição com a GTS 100 em versão top, equipada com freios ABS e catalisador.

Nesta altura, nada mais justo do que passar a bola para o Rollo, mortal em vias de canonização, por ter sido provavelmente o primeiro brasileiro a entrar em contato com o futuro em duas rodas: a GTS 1000. Com a palavra, o gordo Rollo...

"Na terra das verdinhas, a GTS chega apenas na cor vermelho-metálica e totalmente equipada. Na verdade, por ter sido lançada há pouco tempo, a versão que me foi entregue tinha tudo menos as maravilhosas maletas rígidas, que transformam a GTS num veículo perfeito para grandes viagens. Antes de falar da moto e do teste que realizei em quatro estupendos dias, preciso dizer que andar de moto nos Estados Unidos, mais precisamente na Califórnia, é um privilégio: o piso de ruas e estradas é impecável, o respeito pelo motociclista é total, a gasolina boa e barata e os lugares para visitar são lindíssimos e seguros, sem a neura de ser assaltado ou ficar na mão numa estrada qualquer. Posto isso, vamos à GTS: gostei da criança! A paixão iniciou como se deve, à primeira vista. Tinha visto a GTS em fotos, mas ao vivo ela é melhor. É uma delícia observar suas formas e os detalhes desta moto inovadora em sua concepção técnica. Ao girar a chave, passei a um outro estágio de prazer, a começar pela ausência do botão do afogador. Basta um suave toque no botão de partida e o engenho

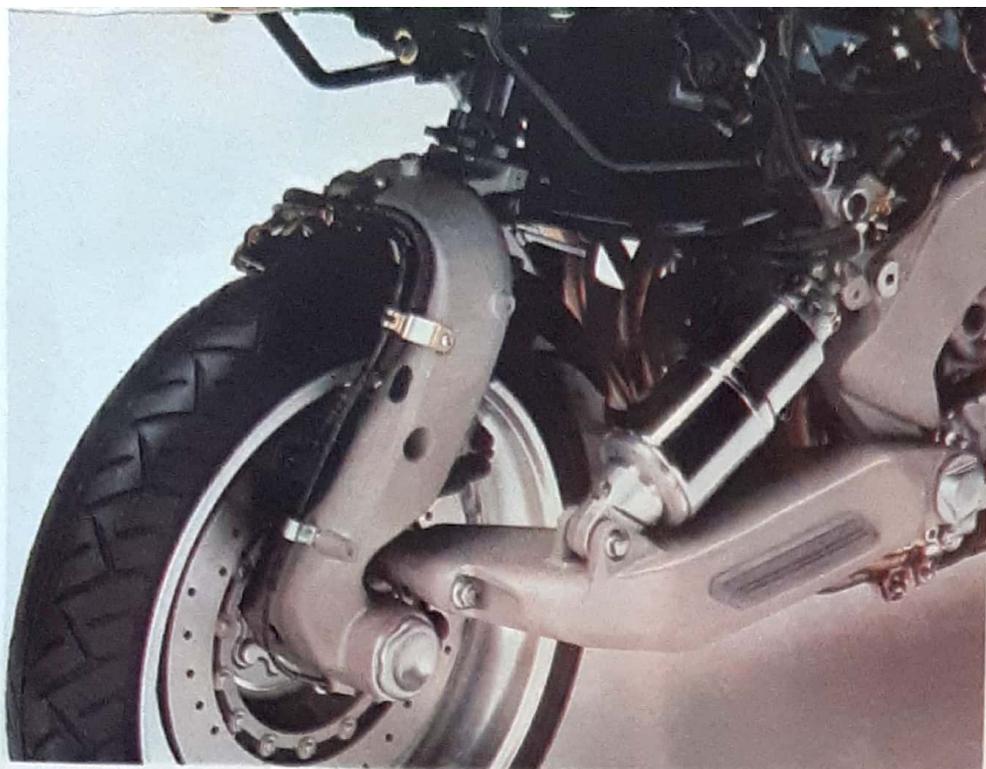
desperta de imediato. Aquelas 20 valvulinhas trabalhando ligaram um sorriso absolutamente involuntário na minha cara que só iria se desfazer quatro dias depois, na hora de devolvê-la.

A ausência do afogador é consequência direta da...injeção eletrônica de combustível multiponto de última geração. Com esta maravilha da tecnologia, o motor não exige esperar para a temperatura ideal ser alcançada, dá para sair sem engasgos ou problemas.

Logo nos primeiros metros, mão direita contida, o ronco da GTS me lembrou o ronco da XJ 600 Diversion. Da mesma forma que na bela 600 da Yamaha, a GTS faz supor, pelo ronco, estar numa rotação maior do que a real. Imaginava estar a 6 mil ou 7 mil rpm e, olhando para o conta-giro, descobria estar a 4 mil...

A semelhança entre a XJ e a GTS pára por aí, bastando abrir o acelerador. Que bela escolha colocar o espetacular motor da FZR 1000 na GTS! Mesmo castrado em mais de 40 cv, a injeção conferiu uma modulabilidade inédita a este motor, que responde

Acima, à esquerda: great look. Queremos uma! Observe também o insólito conjunto dianteiro. Ao lado, parabéns ao projetista da lanterna traseira. Nota 1.000. Abaixo, sessão erótica: A GTS nuazinha pra você.



O sistema de amortecimento/direção da GTS é inédito: melhor e mais simples que qualquer outro já inventado.

com uma linearidade digna de um motor elétrico desde as mais baixas rotações até a faixa vermelha. Não me recordo de outra moto com uma potência tão bem distribuída no arco das rotações quanto a GTS a não ser talvez a Honda Gold Wing 1500, que pertence a outra praia, tem 50% a mais de capacidade cúbica no motor, além de dois cilindros extras...

A GTS, ou melhor, seu motor, permite tudo: desde uma 5ª a 30 km/h na subida, com o acelerador aberto e um gordo (não o Jô, que é braço duro ambidestro...) em cima até levar as três primeiras marchas à faixa vermelha e tremer, de emoção (pela rapidez com a qual a GTS acelera...) e de medo, pois aquelas 55 milhas que a placa indicava, bau bau faz tempo.

E a suspensão dianteira, então... Por que me fizeram esperar 33 anos para saborear esta maravilha da tecnologia? Imagine-se a 200 km/h na GTS, aí pinta uma inesperada curva para fazer, no máximo, a 60 km/h. Com ela você tem dois fortes aliados para detonar estes 140 km/h suplementares: o monobraço dianteiro e o freio ABS.

Realizei frenagens fortíssimas em várias velocidades e comprovei que o afundamento ou mergulho da frente é quase nulo. Nota 1.000, pois a segurança que esta característica oferece não tem preço.

Lendo publicações especializadas com testes da GTS, lembro ter visto comentários do tipo: em baixa velocidade a frente é dura ou manobrar é esquisito ou mesmo que a resposta da direção não é a ideal... Balela da oposição! Esta nova suspensão dianteira é absolutamente impecável em qualquer condição de uso, só não descobri como é caindo, o que obviamente não interessa...

As trajetórias em curva são espetaculares, parecendo que a moto está sobre trilhos tamanha a precisão, qualquer que seja a velocidade.

As únicas críticas que posso fazer são, acredito eu, de caráter pessoal. Para meu gosto, a GTS tem uma posição de pilotagem demasiadamente esportiva para uma máquina com pretensões claras de reinventar a moto GT, aquela que faz milhares de quilômetros sem cansar seu condutor. Em contrapartida, os adeptos da tocada esportiva gostarão e é surpreendente a inesperada vocação para andar rápido que a GTS tem, apesar do tamanho imponente e do peso nada desprezível.

A segunda crítica diz respeito ao comportamento do freio ABS na roda traseira. Em frenagens críticas, quando o ABS entra em função evitando o travamento da roda, o pedal de freio baixa demais, quase impedindo a atuação deste. É como se em instantes, no pior da frenagem, o freio traseiro deixasse de funcionar o que, convenhamos, não é legal, pelo menos no aspecto psicológico. De fato chega a assustar. Porém, são detalhes que não arranham em nada a espetacularidade desta moto como um todo.

De resto, o acabamento excepcional, o visual inédito e lindo (melhor ao vivo, repito), o magnífico motor e a incrível capacidade de fazer curvas com a precisão de um compasso mostraram-me que, com certeza, a GTS inaugura um novo capítulo na história da motocicleta. Sem dúvida nenhuma."

MS

MEDIÇÕES

YAMAHA GTS 1000

VELOCIDADE MÁXIMA	
Efetiva	227,8 km/h
ACELERAÇÃO	
0 - 50 km/h (em seg.)	1'81
0 - 100 km/h (em seg.)	3'70
0 - 150 km/h (em seg.)	7'19
0 - 400 metros (em seg.)	13'33
0 - 1000 metros (em seg.)	24'52
RETOMADA	
50 - 100 km/h (em seg.)	6'49
50 - 150 km/h (em seg.)	11'32
CONSUMO	
Máxima	8,09 km/l
Mínimo	24,57 km/l
Médio	13,72 km/l
AFERIÇÃO DO VELOCÍMETRO	
50 km/h	49,83 km/h
100 km/h	96,64 km/h
FRENAGEM	
60 km/h	13,96 metros
100 km/h	39,66 metros
140 km/h	79,59 metros

FICHA TÉCNICA

YAMAHA GTS 1000

MOTOR	4 tempos
CILINDROS	4
DISPOSIÇÃO	em linha
POTÊNCIA DECLARADA	100,6 CV a 9.000
TORQUE MÁX. DECLARADO	10,8 kgm a 6.500
COMANDO	DCHC
VÁLVULAS POR CILINDRO	5
REFRIGERAÇÃO	líquida
DIÂMETRO E CURSO (mm)	75,5 x 56,0
CILINDRADA (cm³)	1.002
TAXA DE COMPRESSÃO	10,8:1
ALIMENTAÇÃO	Injeção eletrônica
LUBRIFICAÇÃO	cárter úmido
ÓLEO (litros)	3,2
IGNIÇÃO	eletrônica T.C.I.
PORTE ELÉTRICA	12V
PARTIDA	elétrica
TRANSMISSÃO PRIMÁRIA	engrenagens
TRANSMISSÃO FINAL	corrente
EMBREGEM.	multidisco em óleo
CÂMBIO	cinco marchas
QUADRO	estrutura Omega
SUSPENSÃO DIANTEIRA	monobraço
CURSO (mm)	116
SUSPENSÃO TRASEIRA	New Monocross
CURSO (mm)	130
PNEUS	Metzeler radiais
DIANTEIRO	130/60 X 17
TRASEIRO	170/60 X 17
FREIO DIANTEIRO (mm²)	um disco (330)
FREIO TRASEIRO (mm²)	um disco (282)
PESO (a seco)	246
COMPRIMENTO (mm)	2.170
LARGURA (mm)	700
ALTURA (mm)	1.320
ENTREIXOS (mm)	1.495
ALTURA ASSENTO (mm)	n/d
DISTÂNCIA MIN. AO SOLO (mm)	135
TANQUE (litros)	20
PREÇO (em dólares no oficial)	28.000