

# Yamaha RD 350LC

Agora que tanto a Yamaha RD 350LC como a Honda CBX 750F estão efetivamente nacionalizadas, Duas Rodas colocou as duas na estrada em uma viagem de 2.500 Km, saindo de São Paulo e chegando à divisa do Brasil com Argentina e Paraguai. Viaje conosco e veja, em detalhes, como elas se comportaram.



Choveu há mais de quatro horas sem parar um minuto. A Rodovia Castelo Branco, SP 270, está em péssimas condições na região de Avaré, (SP). Lá na frente o Gabriel Marazzi anda forte com a Honda CBX 750F nacional. Atrás dele, coberto pela água respirada de sua moto, venho tentando enxergar alguma coisa, pilotando uma Yamaha RD 350LC cheia de problemas. Um caminhão segue lento pela faixa da esquerda e o Gabriel passa pela direita. Eu insisto em pedir passagem piscando o farol. O caminhão vai para a direita e acelera vitorioso. Quando fiquei emparelhado, dei de cara com a réplica do solo lunar: uma sucessão de "crateras".

Esta foi um dos (muitos) sustos que passamos durante os 2.500 Km da Aventura/Festa realizada de São Paulo, SP ao Paraguai, com

uma Honda CBX 750F e uma Yamaha RD 350LC, agora finalmente nacionais, onde convivemos com a companhia quase constante das famosas chuvas da região Sul.

Nosso plano era eu levar a CBX e o Gabriel a RD até o Paraguai, e na volta nós trocaríamos. Eu já tinha feito uma viagem longa com a CBX importada e o Gabriel fez uma Aventura/Festa (DR nº 120) com a RD importada e nossas trocas de informações foram valiosas para enriquecer o comparativo. Na verdade, acabamos comparando mais as versões importadas com as nacionais, do que propriamente a RD com a CBX, já que não teria muito sentido comparar duas motos com características tão diferentes; se não fosse o fato de serem as motos nacionais mais rápidas. Uma de 750cc, com motor quatro tempos e outra 350cc

com motor dois tempos, seria um teste bastante diferente, mas como agora, e só agora, as duas foram nacionalizadas, o comparativo tornou-se válido.

## Uma moto vibrante

Depois de sair de Curitiba, pedi ao Gabriel para trocarmos as motos por uns 100 Km e fiquei impressionado. Um problema na parte dianteira da RD fazia todo o conjunto vibrar que nem uma britadeira. Os espelhos retrovisores ("carinhosamente" apelidados de "orelhas do Mickey") tremiam tanto que não era possível saber se o que vinha atrás era um Mercedes preto 1113 a 20 metros, ou um besouro a 10 centímetros.

Paramos para analisar as causas e acabamos por tirar os pesos do balanceamento da roda dianteira. Resultado: a moto melhorou. Em seguida passamos por Vila Velha, PR, com suas estranhas formações rochosas.



# e Honda CBX 750F



Passar a noite em Pinheiro com chuva não é ruim. Mas passar a noite com chuva e com neblina é assustar o próprio enjo da guarda. Como estavam fazendo a conservação da estrada, não existia qualquer faixa de sinalização horizontal informando onde começava e terminava a estrada. Era tudo uma escuridão, que só clareava quando caía um raio. Felizmente, estas duas motor-lettas faróis compatíveis com seus desempenhos, chegando inclusive a incomodar os veículos que vêm no sentido contrário.

Cansados de fazer curvas "quadradas" e de pilotar pelo método Braille, resolvemos parar em Garapuá, PR, cerca de 400 Km antes do Foz do Iguaçu. Assim que paramos no hotel a

chuva também parou e um lua tão tão discreta apareceu por trás das nuvens. Brinquem com o Gabriel: "Pode deixar, amanhã de manhã estará chovendo novamente".

O dia seguinte amanheceu chuvoso. Chegamos à Foz do Iguaçu no domingo com vontade de fazer as famosas compras no Paraguai (é com "y" porque lá estamos na fronteira). Foi nos informados de que no domingo as lojas ficam abertas só até às 11:00 horas, impossibilitados de comprar uma série de coisas que viamos sortindo a viagem inteira, fomos conhecer o belíssimo Parque Nacional do Iguaçu, onde ficam as Cataratas.

Já no Paraguai, uma surpresa: plena segunda-feira e as lojas estavam fechadas. Era feriado religioso. Nós não poderíamos ficar mais um dia e a solução foi comprar as coisas que os milhares de cartões oferecem pelas ruas. Tem desde filiz casetes falsificadas, até legítimos uísques "espumantes made in P.J. Caballero". Voltamos para o Brasil com um

monte de quinquilharias compradas no Paraguai.

Na volta foi a minha vez de pilotar a RD 350LC. Cinqüentão Gabriel montou na CBX, que nós comparamos a um Galaxi Landau, o pequeno RD vibrante que nós comparamos ao Excelsior XR75. Só para variar, escolhemos outro roteiro, passando por Londrina, PR.

Agora eu entendo porque o Gabriel ficava um pouco para trás, quando pilotava a RD. Ela simplesmente não passava de 180 Km/h (de velocímetro). Numa descida forte acelerei tudo e o ponteiro enfiou nos 200 Km/h, mas a frente começou a balançar para me lembrar que estava pilotando uma moto problemática.

Por questões de segurança, dormimos em Londrina, para desespero do pessoal do hotel, que viu entrar dois sócios completamente vermelhos e encharcados.

Estes últimos 550 Km foram os mais demorados. Parecia que cada quilômetro tinha 2.000 ▶





Em São Paulo: uma quatro tempos e 82 CV, e uma dois tempos de 55 CV.

FOTOS: GERALDO SIMÕES

## Uma moto perfeita. Era essa a promessa da Yamaha?

Em agosto de 1986 **Duas Rodas** realizava para sua edição de setembro, o teste com uma Yamaha RD 350LC pré-série. Prometia a seus leitores que, em seguida, faria uma avaliação mais exata com a RD já de linha, sem as limitações usuais de um protótipo. Ao contrário do que esperávamos, e de muitas cobranças à Yamaha, a moto da série demorava.

Finalmente, no início de novembro, surgiu a notícia de que as RD 350LC estavam chegando às revendas. Era portanto, hora de efetivamente testar a moto que o motociclista poderia comprar na loja. Começou então uma verdadeira maratona com a Yamaha. Durante mais de 20 dias os telefonemas foram diários, falando com diversos cobradores da fábrica, e a resposta era sempre a mesma: "ainda não temos data exata de entrega, mas quando a RD for para **Duas Rodas**, estará absolutamente perfeita, em condições de passar por todos os testes".

Quando finalmente a RD 350LC tão esperada e preparada saiu da fábrica, não foi preciso mais de 100 metros para constatar que era uma motocicleta com problemas. "Shimava" (balançava) a frente em reta, estava "horível de curvas", vibrando demais... entre diversos outros problemas como pode ser conferido no teste.

Mesmo assim, oficialmente **Duas Rodas** recebeu essa unidade com "em perfeitas condições de teste" e é dentro desse critério que a motocicleta foi julgada. Agora, se for com motociclistas assim, que o mercado será alimentado, só temos a lamentar. De todos os testes que fizemos com os vários protótipos da RD 350LC, e já foram vários, o pior unidade foi justamente a considerada "perfeita" pelo fabricante.

Se isso não parava fazer muito sentido, um "releaste" (notícia para divulgação) da própria Yamaha mostrou-se "coerente", noticiava que a Yamaha RD 350LC havia sido eleita a "Moto do Ano" por um júri formado por jornalistas especializados do Rio Grande do Sul e supervisionado por uma revista chamada *Moto Auto*. O estranho dessa notícia, divulgada pela própria Yamaha, vale lembrar, é que um veículo só pode ser considerado "do ano" quando alguém respeitável já andou nele e assim pode julgar suas virtudes. Como na ocasião os jornalistas do júri só poderiam ter experimentado protótipos, já que a moto não havia chegado às revendas.

Mas em um ponto a Yamaha está cheia de razão. É quando seu diretor comercial, Hiroshi Ukon, afirma que a principal preocupação da sua empresa deve ser com o controle da qualidade.

Roberto Araújo

matros. A tensão de pilotar a mais de 120 Km/h na chuva e a posição muito inclinada do piloto na RD, me provocaram fortes dores nas costas e nos braços. O Gabriel lá lá na frente, seguro, com a CBX e para não perder a luz de referência da sua lanterna traseira, fez o possível para acompanhá-lo. De repente me via fazendo curvas na chuva a 140 Km/h. Aí o "juizômetro" chegou na faixa vermelha e me confite.

Finalmente chegamos à Rodovia Castelo Branco que nos seus últimos quilômetros (ela começa em São Paulo) era tão ruim que até os caminhoneiros reclamavam. Depois de muitos sustos e alguns buracos a 150 Km/h, chegamos ao trecho realmente asfaltado da estrada, na altura de Sorocaba, SP. O asfalto era liso e cada pista tinha três faixas além do acostamento. Então foi a vez de confirmar se a Yamaha RD 350LC passava dos 200 Km/h. O Gabriel fez um sinal dizendo que iria me "puxar" no vácuo. A moto, nestas condições, passou dos 200 e ainda tinha acelerador para abrir. Mas uma lombada a 200 Km/h foi suficiente para fazer o "juizômetro" passar da faixa vermelha, começar a apitar, avisando que mais uma dessas e o anjo-da-guarda iria pedir demissão.

Pela cor do céu, cinza chumbo, percebi que havíamos chegado a São Paulo. Paramos na Cidade Universitária para fazer nossa foto de chegada. Os dois cansados, molhados, sujos com a bunda dolorida, mas a cara feliz. Na despedida eu gritei pro Gabriel:

— Na próxima vez vamos para o sertão do Piauí! Lá não chove.

Geraldo Simões, o Tite.

## Duas motos, dois comportamentos muito diferentes.

Finalmente chegou o momento tão esperado de colocar lado a lado as duas motos nacionais mais velozes, durante uma Aventura/TESTE até o Foz do Iguaçu, PR, fronteira com o Paraguai. A ideia era experimentar, na prática, a Yamaha RD350LC e a Honda CBX 750F. Pela primeira vez no Brasil os dois modelos que colocamos lado a lado eram de série, ou seja, que podem ser encontrados em qualquer revenda, e não as versões pré-série como as testadas anteriormente por **Duas Rodas**.

Eu, estava ansioso há mais de 20 dias esperando pela entrega da RD, mas problemas com a fábrica (veja quadro) fizeram nossa viagem atrasar. Quando pagamos a moto, a Yamaha fez questão de frisar que nestes 20 dias estava "preparando e revisando" a moto, mas assim que o Geraldo Simões (conhecido internamente como Tite) pilotou a moto por poucos quilômetros, já foi possível sentir os efeitos da "revisão". A cerca de 160 Km/h a moto balançava à frente do tal modo que assustou até a mim, que vinha atrás com a CBX. Voltar para a fábrica significaria atrasar mais ainda, então decidimos minimizar o problema, levando a moto a um revenda para localizar e, se possível, consertar os defeitos.

Foi constatado que o eixo da roda dianteira estava solto, a mesa superior e coluna de direção estavam muito apertadas e o pneu descalibrado. Mesmo assim a roda foi balanceada. Este foi o primeiro erro: jamais deve se proceder várias alterações ao mesmo tempo, mas uma de cada vez, testando para saber o que melhorou e o que piorou.

### As medições

Quando fui pegar a moto para fazer medições, constatei que o pneu havia esvaziado um pouco, ou seja, havia um pequeno furo ou defeito que fazia o pneu perder ar lentamente. O mais impressionante é que um representante da Yamaha, confessou saber dos problemas da moto porque havia feito uma viagem com ela durante o período de "preparação e revisão". Por tratar-se de questão interna da empresa, e como oficialmente ela nos foi entregue "em ordem", só nos restava prosseguir o teste. Afinal, a fábrica nos garantia que são essas as motos que irão para as revendas.

Com um calibrador à mão, fui para o teste de consumo e um outro problema ficou evidente: numa faixa entre 5.000 e 7.000 rpm o motor falhava, perdendo torque e solicitando uma redução da marcha. Como consequência, os resultados foram piores em relação ao modelo pré-série. Naquela versão, considerada pela fábrica como não ideal para teste, a moto fez 17,7 Km/litro a 100 Km/h e a média geral durante os testes foi de 10,7 Km/litro. O consumo em estrada ficou em 15,3 Km/litro.

Já o modelo normal de série fez 14,7 Km/litro a 100 Km/h; 11,4 Km/litro na estrada. Aliás todos os resultados obtidos com esta moto foram piores em relação à pré-série. A aceleração de zero a 100 Km/h foi de 6,9 seg., 3 décimos de segundo mais lenta que a anterior. A velocidade máxima piorou: 165,2 Km/h em quatro passagens, contra 193,05 da pré-série. Ou seja, aquela unidade, que tinha número de chassi 000.007 era melhor do que esta, número 000.105.

### A viagem

As duas motos desta aventura já eram bem conhecidas minhas, porém nas versões importadas. A Honda CBX 750F me acompanhou até Porto Seguro, BA, (**Duas Rodas** n° 131) e a Yamaha RD 350LC me levou até a cidade de Guaira, PR, fronteira com o Paraguai, (**Duas Rodas** n° 120). As motos têm características bem distintas. A CBX possui motor quatro tempos, refrigerado a ar, 747cc (67 x 53 mm), quatro cilindros, pesa 229 quilos e desenvolve uma potência de 82 CV a 9.500 rpm. Já a RD, tem motor dois tempos, refrigerado a água, 347cc (64 x 54 mm), dois cilindros, pesa 176 Kg e desenvolve potência máxima de 55 CV a 9.000 rpm.

Mas mal iniciei a viagem, pude constatar que aquela RD 350LC que conheci em uma outra viagem também ao Paraguai, não estava ali. Pelo contrário, essa agora não oferecia segurança nas curvas, em parte pelos pneus nacionais, em parte pelas suspensões nacionalizadas. Em cada irregularidade no asfalto, era preciso aliviar o acelerador. Mas o pior era nas retas. Para tentar acompanhar o Tite na





Em Vila Velha, PR: turismo e chuva.

## Medições RD350LC

### Aferição do velocímetro

Vel. Ind. (Km/h)	Vel. Real (Km/h)	Erro (%)
40	41,6	- 4,0
60	60,2	- 0,3
80	78,6	1,5
100	97,7	2,6
120	116,1	3,3
140	134,7	3,8
160	153,3	4,2
180	171,9	4,5

### Consumo

Vel. Real Constante (Km/h)	Consumo (Km/litro)
40	23,8
60	19,2
80	16,8
100	14,7
120	12,9
média urbana	15,6
média estrada 140 Km/h	11,4

### Aceleração

Var. Vel. Real (Km/h)	Tempo (s)	Marcha
0 - 40	2,6	1º
0 - 60	3,3	2º
0 - 80	4,3	1º 2º
0 - 100	5,9	1º 2º
0 - 120	8,7	1º 2º 3º

### Frenagem

Var. Vel. Real (Km/h)	Espaço percorrido (m)
40 - 0	5,0
60 - 0	11,5
80 - 0	22,9
100 - 0	39,2
120 - 0	59,7

### Retomada de velocidade

Var. Vel. Real (Km/h)	Tempo (s)
40 - 60	6,8
40 - 80	13,4
40 - 100	15,1
60 - 80	7,0
60 - 100	11,2
80 - 100	6,1

### Velocidade máxima nas marchas

Marcha	Velocidade
1º	70
2º	100
3º	135
4º	162
5º	182
6º	185,2
6º	190,5

Obs: Medição realizada com moto de série e entregue pelo fabricante como em condições de teste. Substitua portanto a medição anterior, feita com moto pré-série, e publicada na edição 115/116.

# LOPES

*Tudo o que você  
precisa para vender  
mais e melhor!*

A Lopes trabalha exclusivamente para você. Revendedor de Motopeças e Acessórios, atendendo-o em qualquer ponto do País. O seu sucesso é, também, o nosso sucesso. Oferecemos um excelente atendimento, ágil e eficiente, colocando à sua disposição as mais variadas linhas de produtos.

### DISTRIBUIDOR

**Heliar** BATERIAS **Sadokin** **SABO** **SABO** **SABO**

**Icasa** **COBREQ**

**cofap** **Spad!**

**CHERRY** **METAL LEVE**

**MAGNUM** **SCHERER**

**VENDAS-SOMENTE NO ATACADO**



Lopes Importação e Comércio de Peças Ltda.  
Rua Barão de Campinas, 390 - Fone: 221-2888  
Telex: (011) 37488 - CEP 01201 - São Paulo - SP  
Estacionamento Próprio

Empresa Associada à Anfamoto.



## Teste Aventura

CBX, eu abaixava atrás da carenagem e acelerava tudo. Aconteciam duas coisas: a cerca de 140 Km/h a trepidação era tanta que pensei que fosse perder as obturações dos dentes; passando desta velocidade, ela entrava em ressonância iniciando um *ehimmy* violento. Enquanto isso o Tite ia tranquilo, a mais de 200 Km/h com o Landau (apelido que demos a CBX).

### Porcas em fuga

Com a vibração, alguns componentes da moto se soltaram. Os principais parafusos que prendem a carenagem perderam suas porcas e caso os parafusos também tivessem desistido da viagem eu iria atropelar a carenagem, o painel e o farol porque eles ficariam presos apenas por alguns parafusos secundários. Outra peça fugitiva foi o esticador de corrente, que só demos por sua falta já em São Paulo, na hora de lavar a moto.

Na RD 350LC importada, os comandos nos punhos eram simplesmente perfeitos. Já na RD nacional esses punhos foram substituídos pelos da Yamaha RD-Z 125, que devem ter sido projetados por alguém que nunca ouviu falar em ergonomia. O comando da buzina e lampadador estão num único botão, dificultando o acionamento. O botão do disco não tem sensibilidade e para saber se está ligado deve-se olhar para o painel ou apalpar o botão.

### A volta de Landau

Depois de 1.200 Km com a RD 350LC, eu merecia a mesma quilometragem com o Landau (CBX). Realmente a CBX é uma moto para viagens. As paradas para descanso podem ser menos frequentes graças à posição de pilotagem mais ereta. Eu não quero dizer que a RD é uma moto ruim ou errada, apenas ela não tem o compromisso de levar alguém por mil Km num dia, principalmente em estradas esburacadas. Ela foi feita para dar prazer em estradas sinuosas de uma serra europeia, onde o asfalto é melhor.

Foi na volta que eu comeci a comparar as duas motos. O motor mais elástico da CBX permite ultrapassagens sem troca de marchas, enquanto na RD é preciso reduzir até terceira para "recuperar" o fôlego do motor. Aliás a RD é que necessita de uma luz "top" existente na CBX, indicando a sexta marcha, porque a quinta da RD pode atingir quase a velocidade máxima sem que o piloto perceba.

Mas a CBX também tem seus problemas. O

primeiro é o marcador de combustível que não tem precisão. Graças a isto, o Tite ficou "a pé" quando estava saindo de sua casa para me encontrar na saída de São Paulo. Outro detalhe que literalmente enche o saco é a luz "top" indicando sexta marcha engatada. Além das desnecessárias, esta luz fica à noite iluminando a cara do piloto, que se estiver de viseira molhada verá uma linda estrela violeta à sua frente. Outra coisa que incomoda é a bóia do marcador de combustível, ela fica batendo dentro do tanque como se tivessem esquecido alguma ferramenta lá dentro.

Depois de 2.500 Km e muitos litros de chuva, cheguei à conclusão de que a CBX fica mais à vontade em viagens longas. Não se pode negar as qualidades da RD, mas também não podemos dizer que ela é igual ou melhor que a CBX. Nessa questão entra preço, manutenção, conforto, peso, esportividade e gosto pessoal.

O consumo da CBX nesta viagem foi no máximo de 10,3 Km/litro para uma velocidade média de 160 Km/h, enquanto a RD andando junto fez 11,4 Km/litro. Mas em velocidades menores, o motor mais elástico da CBX leva vantagem. A média urbana da CBX ficou 17,8 Km/litro, enquanto a RD fez 15,6 Km/litro. Durante toda a viagem a CBX consumiu 176,0 litros de gasolina, enquanto a RD consumiu 186,5 litros, o que corresponde a uma média de 14,2 Km/litro para a CBX e 13,4 Km/litro para a RD.

O fato da CBX custar quase o dobro da RD (Cz\$ 137 mil na tabela contra Cz\$ 75 mil) não quer dizer que ela seja duas vezes mais moto. O encarecimento está em detalhes da construção e de acabamento. Enquanto a CBX possui um acabamento mais luxuoso, adequado a uma moto 750cc estradeira, a Yamaha RD foi concebida para pilotos que amam a esportividade, que gostam de motos leves e velozes, mesmo que isso signifique fios aparecendo ou soldas mal acabadas. O importante na RD 350LC é a emoção.

Chegando em São Paulo, tive a sensação de que poderia rodar mais no mesmo dia com a CBX, enquanto pela expressão "degrastada" do Tite, parecia que ele não chegaria nem em casa. Para chegar inteiro com a RD era preciso reduzir a quilometragem planejada e os buracos na estrada. Além disso poderia reduzir os dias de "preparação e revisão" da moto na própria fábrica, pois desta vez, pelo menos ficou bem claro que eles não adiantaram nada.

Gabriel Marazzi



De novo em São Paulo: ainda chuva.

## Ficha Técnica Honda CBX 750F

**MOTOR:** Tipo — quatro cilindros em linha quatro tempos, refrigerado a ar, duplo comando de válvulas nos cabeçotes, quatro válvulas por cilindro. **Cilindrada** — 747,0cc (67,0 mm de diâmetro e 53,0 mm de curso). **Taxa de compressão** — 8,8:1. **Alimentação** — quatro carburadores Keihin VE 44B de 34 mm de venturi. **Diagrama de válvulas** — admissão abre 10° antes do PMS e fecha 40° depois do PMS, escape abre 45° antes do PMS e fecha 5° depois do PMS. **Potência Máxima** — 82,0 CV a 5.500 rpm. **Torque máximo** — 6,5 Kgf.m a 3.000 rpm. **TRANSMISSÃO:** Câmbio — seis velocidades, relações: 1°) 3,000; 2°) 2,236; 3°) 1,750; 4°) 1,434; 5°) 1,240; 6°) 1,115. **Embreagem** — embreagem múltipla em banho de óleo com acionamento hidráulico. Discos com dispositivo antibloqueio da roda traseira. **Relação primária** — por engrenagem, relação de 1,780:1. **Relação secundária** — transmissão por corrente, relação de 2,612:1. **DIMENSÕES:** Comprimento — 2.185 mm; Largura — 740 mm; Altura — 1.240 mm (sem os retrovisores). **Distância entre eixos** — 1.490 mm. **Altura do banco** — 830 mm. **Vão livre** — 145 mm. **Peso líquido** — 229 kg. **CAPACIDADES:** Tanque de combustível — 22,0 litros. **Óleo lubrificante** — 4,5 litros. **Amortecedores dianteiros** — esquadro 376cc, direção 366cc. **QUADRO:** Tipo — tubular de aço duplo berço, viga central única. **Câster** — 27°. **Trail** — 101 mm. **SUSPENSÕES:** Dianteira — garfo telescópico de 39 mm de diâmetro com amortecedores oleopneumáticos, curso 150 mm. Traseira — balanço oscilante de aço com amortecedor central único sistema Pro-Link, curso 103 mm. **PNEUS:** Dianteiro — Pirelli Phantom 100/90 H18 50H com câmara de ar. Traseiro — Pirelli Phantom 130/80 H18 66H com câmara de ar. **FREIOS:** Dianteiro — a duplo disco com pinças duplas e acionamento hidráulico. Traseiro — um disco com pinça dupla e acionamento hidráulico. **Diâmetro dos discos** — 275 mm. **Espessura dos discos** — 5 mm. **SISTEMA ELÉTRICO:** Ignição — eletrônica sem platina. Partida — elétrica. Alternador — 320 Watts a 5.000 rpm. **Bateria** — 12 V, 14 Ah. **Velas** — NGK DPR 8 EA 9, NDX24 EPR US. **Fusíveis** — tipo Jato.

## Ficha Técnica Yamaha RD 350LC

**MOTOR:** Tipo — bicilíndrico de dois tempos refrigerado a água, com circuito selado, cilindros paralelos inclinados para a frente. Torque induction, sistema YPVS controlado por microcomputador. **Cilindrada** — 347cc (diâmetro de 84 mm e curso de 54 mm). **Taxa de compressão** — 5,0:1. **Alimentação** — dois carburadores VM Mikuni com 26 mm de venturi, bicromatizado. **Potência máxima** — 55 CV a 5.000 rpm. **Torque máximo** — 4,74 Kgf.m a 3.500 rpm. **TRANSMISSÃO:** Câmbio — 6 velocidades, de engrenamento constante, transmissão secundária por corrente, partida a pedal. **Relações de redução** — 1°) 36/14 — 2,571:1; 2°) 32/18 — 1,778:1; 3°) 23/22 — 1,045:1; 4°) 25/24 — 1,042:1; 5°) 25/26 — 0,962:1; 6°) 24/27 — 0,889:1. **Embreagem** — múltipla em banho de óleo com acionamento "Push-over". **Relação Primária** — 66/23 — 2,87. **Relação Secundária** — Cava 35 dentes, pinhão 17 dentes (relação de transmissão 2,094). **DIMENSÕES:** Comprimento — 2.120 mm; Largura — 690 mm; Altura — 1.190 mm; Altura do banco até o solo — 780 mm; Distância entre eixos — 1.385 mm; Altura livre do solo — 165 mm; Peso em ordem de marcha — 176 kg. **CAPACIDADES:** Tanque de combustível — 18 litros, incluindo 4,3 litros de reserva. **Óleo 2 tempos** — 1,56 litros. **Óleo do câmbio** — 1,70 litros. **QUADRO:** Tipo — tubular em berço duplo, com fixação ortogonal do motor. **Câster** — 26°. **Trail** — 96 mm. **SUSPENSÃO:** Dianteira — garfo telescópico hidropneumático, de ação progressiva, com sistema "Variable Damper". Capacidade de óleo em cada bengala — 287cc; Curso — 150 mm; Traseira — monoamortecimento central de choque único. **Montagens:** regulável em sete posições. **Curso do amortecedor** — 40 mm; **Curso da roda** — 100 mm; **PNEUS:** Dianteiro — Pirelli 90/90-18 51 H; Pressão — 28 libras/pol². Traseiro — Pirelli 110/80-18 58 H; Pressão — 32 libras/pol². **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** — 267 mm; **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 Ampéres/hora; Velas — NGK BR8E, Obs — vela com resistência para não interferir no microcomputador; Farol — 12 Volts, 60W/55W (bulbo de quartzo).

## Na fronteira Brasil/Argentina/Paraguai: hora de trocar de moto.

