

Acervo: Honda CBX 750F Indy e Yamaha RD 350R duelam em Interlagos

Ao passar a quase 200 km/h em frente à arquibancada, seria fácil imaginar milhares de pessoas acompanhando a movimentação das motocicletas, onde cada piloto é o astro do espetáculo, não fosse a rápida aproximação da curva mais temida do novo circuito. Ainda sem um nome oficial, a curva conhecida como “S” do Senna ainda assusta a maioria dos pilotos que voltam a treinar no Autódromo José Carlos Pace, mais conhecido como Interlagos, em São Paulo (SP).

O objetivo da equipe de testes de Duas Rodas era de avaliar as versões para 1990 das duas motocicletas nacionais mais velozes, a Yamaha RD 350R e a Honda CBX 750F Indy. A avaliação coincidiu com uma data especial para o motociclismo nacional: pela primeira vez o autódromo de Interlagos era utilizado para treinos de motocicletas, depois dos quatro meses que esteve fechado para reformas radicais. Essa reforma alterou significativamente o traçado do circuito, reduzindo o percurso de quase oito quilômetros para pouco mais de 4.300 metros, e alterou totalmente as instalações de box, salas de imprensa, posto médico e torre de cronometragem. Entre os pilotos que experimentavam a nova pista, dois deles foram convidados por Duas Rodas para colaborar na avaliação: Luís Carlos Cerciarri, que já foi campeão da Copa RD 350 e estava experimentando sua Yamaha TZ 250 especial, e Davi Takeo, uma das revelações da Copa RD de 1989.

CBX 750F Indy x RD 350R

As diferenças técnicas entre as duas motos são berrantes. Já em relação ao desempenho, elas se aproximam muito, tanto de motor quanto na parte ciclística (quadro, suspensão e freios). Por esses motivos é que a comparação de duas motos diferentes é possível, com resultados até surpreendentes. O motor da CBX é de quatro cilindros em linha, quatro tempos, refrigerado a ar e com 747cc. Sua potência máxima declarada é de 82 cv a 9.500 rpm, com torque máximo de 6,5 kgf.m a 8.000 rpm. Com essas características a CBX atinge a velocidade máxima de 207,6 km/h, acelerando de zero a 100 km/h em 5,4s e com um consumo de gasolina a 100 km/h constantes de 18,4 km/litro.

Já a RD 350R tem motor dois tempos bicilíndrico refrigerado a água e 347cc, com potência máxima declarada de 55 cv a 9.000 rpm e torque máximo de 4,74 kgf.m a 8.500 rpm. A velocidade máxima atingida pela RD é de 196,7 km/h, a aceleração de zero a 100 km/h é feita em 5,6 segundos e o consumo a 100 km/h constantes é de 16,9 km/litro.

Os números mostram que a Honda CBX é mais veloz e mais rápida que a Yamaha RD em termos absolutos, mesmo que essa diferença seja muito pequena em relação à diferença de cilindrada. Mas na pista, o maior peso da 750 (242 contra 160 kg) acaba sendo uma desvantagem, principalmente agora que a maior motocicleta nacional perdeu sua esportividade com a adoção da carenagem integral, que a tornou quase uma touring. Nas curvas de Interlagos, a “briga” entre a agilidade da RD e a potência da CBX foi muito grande.

Curva a curva

O novo traçado do autódromo alterou completamente a característica original da pista. Antes, Interlagos era uma pista mais veloz, com grandes retas e curvas de altas velocidades. Atualmente ela é uma pista difícil, com curvas complexas e frenagens frequentes e fortes. Essa característica passa a exigir demais das motocicletas e dos pilotos, que têm mais “trabalho” em completar uma volta do que anteriormente. Na opinião dos pilotos Cerciarri e Takeo, Interlagos agora é uma pista mais técnica, que selecionará melhor os pilotos.

Passando em frente aos boxes a quase 200 km/h, a RD 350R e a CBX 750F têm que frear fortemente no final da reta, reduzindo de sexta marcha para terceira para entrar à esquerda. Esse é o “S” do Senna, uma das novas curvas em que o próprio piloto de Fórmula 1 não quis que a chamassem com seu nome. É considerada a curva mais difícil do novo circuito. Depois de uma curva de mais de 90° à esquerda, outra curva à direita dá acesso à antiga curva do Sol, agora feita ao contrário. A Reta Oposta agora é o Retão, onde as CBX e a RD aceleram tudo para chegar à velocidade máxima nas duas curvas da Descida do Lago (antes uma curva só e chamada Subida

do Lago). A freada não é tão forte dessa vez, mas é necessário cuidado na segunda perna da curva, que é feita em descida e com um muro de concreto muito próximo à pista. A curva seguinte é talvez a mais complicada: o Laranjinha. Com dois pontos de tangência, a maneira ideal de vencê-la é abrindo a primeira curva para fechar a segunda, pois o aclave impede a perfeita visão da curva seguinte, o "S" original. Daí para a frente, com exceção da nova curva da Junção (que foi melhorada), o traçado é o mesmo, apenas com novo asfalto (mais liso) e lavadeiras nas laterais.

A opinião unânime de Takeo e Cerciari, depois que rodaram no novo circuito de Interlagos com a CBX 750F Indy e a RD 350R, é que a Yamaha é mais adequada para esse traçado, por ser mais leve e fácil de fazer curvas. A Honda, ao contrário, é pesada e indócil em curvas fechadas como o "S" do Senna, devido ao quadro convencional de viga central. A versão Indy teve um reforço nessa viga, e isso realmente melhorou um pouco (só um pouco) a estabilidade em curvas de alta velocidade. A RD, mais esportiva, tem um quadro mais adequado, do tipo tubular de vigas laterais.

Cerciari e Takeo concordaram que a 750, bem tocada, pode dar muito trabalho para a RD 350R em Interlagos. Toda a vantagem da Yamaha no miolo é compensada pelo motor da Honda, que "grita alto" a partir dos 8.000 rpm em saídas de curvas e em todo trecho de alta velocidade entre a Junção e o "S" do Senna. Mas no final conclui-se que realmente a Yamaha RD 350R é a moto apropriada para uma pista, não a Honda CBX 750F. Com a RD é possível cometer erros e arrumá-los, ao contrário da CBX que não perdoa enganos.

Ficou perfeitamente evidenciada a finalidade de cada motocicleta: a Yamaha RD 350R como uma esportiva derivada de modelos de competição se adapta muito bem às pistas, e a Honda CBX 750F Indy como uma estradeira deve ficar longe das pistas para preservar sua imagem de motocicleta sofisticada. Além disso há o risco do patrimônio envolvido: a CBX custa quase três vezes mais que a RD.

No final, a escolha não é nem um pouco difícil. Quem quer esportividade e mais emoção fica com a Yamaha RD 350R. E quem deseja conforto, desempenho e status para enfrentar médias e longas distâncias escolhe a Honda CBX 750F Indy. Para o uso diário na cidade nenhuma das duas é a mais indicada: a CBX é muito grande e pesada e a RD é desconfortável e pouco ágil em locais estreitos devido ao guidão esportivo. Mas quem vai querer usar essas motos apenas na cidade?

[REVISTA DUAS RODAS ON LINE \(27/05/2015\)](#)