Motos Clássicas & Vintage

Nº12 Mensal - Junho 2011 - Continente 3,50€

Triumph Bonneville T140V

Edição 1º Aniversário

A última grande inglesa

James Captain 200
Charme utilitário

Piloto Histórico
Carruthers

Restauradores
Irmãos Rodrigues

História
Motos colecção

EFS Formula 1

2º Encontro de MOTAS Antigas

Até 31 Dez. 1959
com Sidecar até 31 Dez. 1969

Aveiro 24 Jul. 2011

PARQUE DE FEIRAS E EXPOSIÇÕES DE AVEIRO

Parceiros Oficiais:

AVEIRO EXPO

Organização

Carochas Aveiro
www.carochasdeaveiro.com

A.A.C.A.: Apartado 3139 / Tabueira 3801-101 AVEIRO / Telem: 933 637 738 - 934 263 993 - 917 573 207 - 916 132 030
e-mail: carochasdeaveiro@iol.pt - www.carochasdeaveiro.com

Editorial

Paulo Araújo

Já passou um ano inteiro?

"...mal podíamos imaginar encontrar um mundo cheio de apaixonados..."

EDIÇÃO 1º ANIVERSÁRIO

Pois é, foi exactamente há um ano que, encorajados por vários amigos e figuras do meio, "demos o salto" para as Clássicas. Na altura, mal podíamos imaginar até que ponto íamos encontrar um mundo cheio de pessoas apaixonadas pelas antigas, profundas conhecedoras, amigas de partilhar e dar a conhecer a cena das motos de época nos seus vários aspectos. Se por um lado não tem sido fácil, com os piores meses de sempre para investir e embarcar em fosse que empreendimento fosse, por outro, esse entusiasmo acaba por ser contagiante e muitas vezes foi o combustível que nos moveu a fazer mais e melhor ao longo deste ano. Nesta edição, como repararão, eliminámos a longa e tediosa listagem de preços de motos novas e valores de mercado, que era a mais completa em banca, mas não parecia deter grande interesse para a nossa publicação. Isto deu-nos o ensejo, por um lado, de aumentar o número de páginas dedicadas a conteúdos, importante agora que os passieos e encontros se começam a mutliplicar e quase não sabemos para onde nos virar, e por outro, fazer crescer (por agora em quase 50%) as fichas de características e valores das clássicas, onde agora aparecem, por um lado, mais motorizadas nacionais, um ponto de interesse inegável, e por outro alguns modelos populares em Portugal que ainda faltavam na listagem anterior, quando não fazia sentido colocar, entre 30 motos, 6 da mesma marca. Nos meses seguintes, há planos ambiciosos para lhes trazer uma profusão de modelos fulcrais, com o detalhe com que sempre tratamos a moto de capa, e por outro para estarmos presentes nos eventos principais, onde nunca deixamos de nos surpreender com o muito que aprendemos encontrando os nossos leitores. Entre o conteúdo acrescido desta edição de aniversário, encontrarão a reportagem da Feira de Stafford, uma visita ao Ace Cafe em Londres, uma motorizada nacional, uma moto moderna, uma raridade de competição, uma sugestão de tema de colecção e as habituais rubricas do restaurador, humor, piloto histórico, desporto e notícias. Sabemos que muito mais há, ainda, por fazer, e é isso mesmo que nos entusiasma e motiva... fiquem connosco nesta viagem!

Motos Clássicas & Vintage

Sumário

Nº 12 - Junho 2011

Notícias
Novidades do mundo das Clássicas e não só 4
Moto da capa
Triumph Bonneville T140V
A última das grandes clássicas inglesas 8
Zundapp EFS Formula 1
Sem dúvida, uma das mais graciosas nacionais 18
Harley-Davidon Superglide Custom
Ao mesmo tempo moderna e clássica 22
James Captain 200
OPedrinho Martins descobriu uma inglesa 24
A DMW para o Mundial
Fique a conhecer esta raríssima 500 a 2 tempos 30
Visita ao Ace Cafe
Um banho de cultura motard em Londres 32
Restaurador do mês- Irmãos Rodrigues
Dois irmãos apaixonados pelas Lambretta 36
Sintra MX mexe de novo
Mais uma prova do Troféu que apoiamos este ano 40
Kel Carruthers e a Yamaha
Piloto, manager, preparador, sobredotado 42
Feira de Antigas de Stafford
Todos lá deviam ir pelo menos uma vez 44
Encontro Kreidler do Norte e Passeio Honda 50
Dois encontros pequenos mas singulares 50
Histórias da História das Motos
Que tal coleccionar 250s? 52
Humor Motard
...e a oportunidade de testar conhecimentos 56
Fichas de Clássicas
Uma ideia das 75 Clássicas mais populares 52
Anúncios dos Leitores
Mais de 50 motos clássicas para venda 62
Página de Serviços *Quem faz o quê e aonde* 66

Editor Paulo Araújo (editormcv@gmail.com)
Chefe Redacção Pedro Pinto (pedropbpinto@gmail.com)
Direcção Contas Paula Brandão (publicidademcv@gmail.com)
Colaboradores: Fernando P. Martins (fpedrinho@gmail.com)
Fotografia Vitor Schwantz (schwantz34@iol.com); Lisa Daniel (lisa.o.daniel@googlemail.com) Paula Brandão.
Impressão Fernandes & Terceiro, SA, Carnaxide, (f3@fterceiro.pt)
Distribuição VASP, MLP, Venda Seca, Agualva-Cacém
A propriedade do título Motos Clássicas & Vintage é de Torque Editora, Unip., Lda. Publicação registada no I.C.S. sob o Nº 124 221
Sede e Redacção:Rua Luís Filipe da Mata, 43 - 2765-033 Estoril
Telefone/Fax : 21 468 69 79; Contribuinte nº 509 275 273
Capital Social: 5 000 Euros.

Todos os anúncios e fotografias são propriedade do editor e não podem ser total ou parcialmente reproduzidos sem a permissão prévia e por escrito, dos autores.

Tiragem desta edição: 5.000 exemplares

torque EDITORA

Receba a MCV em casa cada mês- para Assinar, veja detalhes na pag. 66

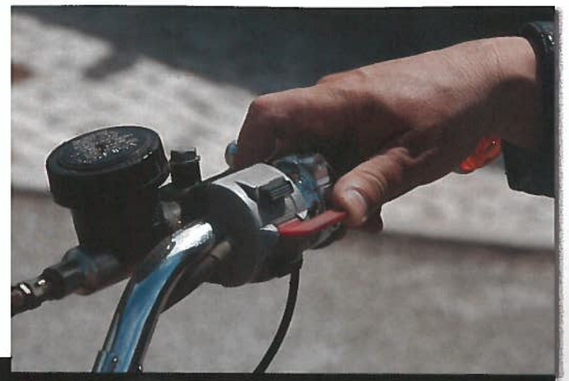
O adeus às armas

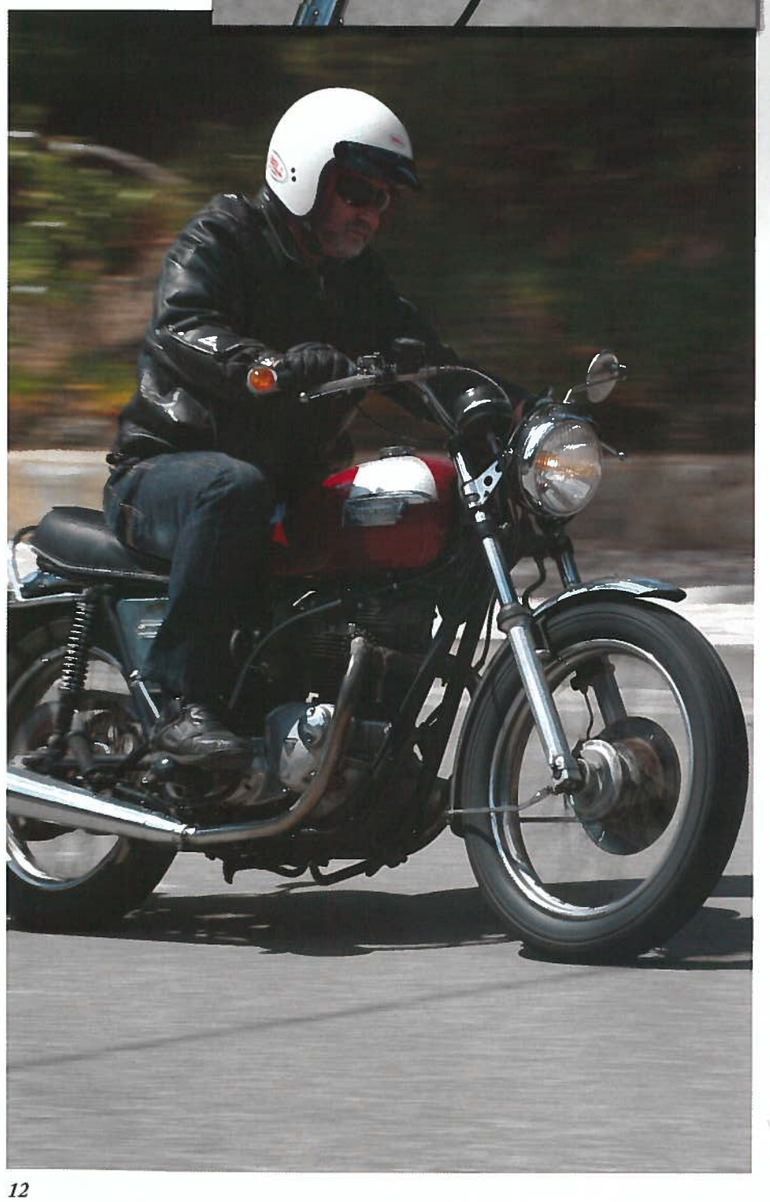
De referência desportiva, com qualidades dinâmicas notáveis, a dinossauro sempre dois passos atrás da concorrência, a Bonneville abarca três décadas fulcrais na história da moto, e só por si quase traça o começo do desaparecimento da maior indústria mundial de duas rodas, de que acaba por ser o acto final já nos anos oitenta...

Texto Paulo Araújo Fotos Tó Zé Canaveira Colaboração Babá Vilela

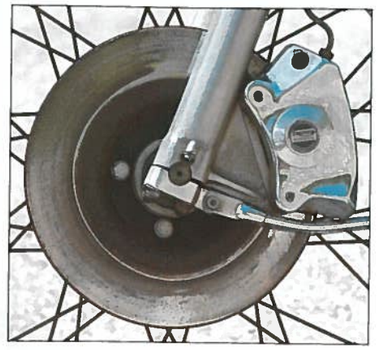
Uma vez aberta a gasolina, um movimento determinado do pedal até abaixo faz a T140 pegar sem mais complicações. Da primeira vez, e de todas as vezes, a Bonneville acorda com um ronco profundo, emanando a típica vibração do bicilíndrico paralelo, neste modelo levado às suas cotas máximas, muito para lá do que o seu criador, Edward Turner, tinha julgado possível ou aconselhável. A acção das manetes é dura, a lembrar, juntamente com a altura do conjunto, (esta provocada pela localização do óleo no tubo central do quadro) e guiador muito largo, que isto era uma moto para homens de barba rija, a que ficou imortalizada em tantos filmes com Dean, Brando, McQueen, Richard Gere... No entanto, a T140 também é estreita e elegante, arranca suavemente e tem um modo de agarrar a estrada como poucas vezes encontramos do lado de cá dos Alpes, e nunca numa japonesa da época. Exigindo um pouco de encorajamento inicial do guiador, as entradas em curva são seguras e a moto mantém a linha escolhida como se estivesse pregada ao asfalto, até aonde nos atrevemos, sem provocar abanões ou incertezas aos amortecedores Girling. A vibração que há é seminal, faz-nos sentir parte da moto,

"Em poucas curvas estamos perfeitamente à vontade no colosso..."





como se de um todo orgânico se tratasse, e transmite-se, sobretudo, aos pés. Os travões também funcionam bem, fazendo esquecer o esforço de accionar a manete, que por ser direita, fica muito afastada do punho, exigindo dedos compridos ou uma manápula dominante. A subida de rotação do motor arrefecido a ar é gradual, mas há uma sensação de binário tão satisfatória, que nem é preciso levar as coisas muito acima das 4.500 rpm, sendo verdade que a potência máxima de 54 cavalos, patética para uma 750 moderna, mas adequada, sem ser dramática, quando as primeiras T140 viram a luz do dia, é produzida um pouco mais acima, pelas 5.000 rpm. Em poucas curvas estamos perfeitamente à vontade no colosso, tanto que esta unidade de 1977 já incorpora as mudanças do lado esquerdo e travão à direita, circunstância que podemos agradecer às exigências legislativas do mercado americano a partir de 1975. A caixa, em contraste com a dureza da embraiagem, é duma suavidade e precisão inesperada. O movimento do pedal é mínimo entre uma relação e a seguinte, facilitando condução desportiva que, de qualquer modo, não é uma necessidade, pois em poucos metros estamos em quarta ou quinta e tudo pode ser feito a partir de então quase sem recurso a reduções. Quanto ao comportamento dinâmico, a compostura é impressionante. Parece que, uma vez instalada num curso através duma série de curvas, nada faria a Bonnie desviar-se, certamente a milhas de



distância da sensação remota e pesadona das japonesas suas contemporâneas. Quando paramos por momentos, o grande arfar que leva a roda dianteira a saltar em sucessivos pulsos de potência lembra-nos que isto é uma moto de uma era passada, um monstro destinado a desaparecer, no qual é, por isso mesmo, ainda mais envolvente encontrar qualidades de fineza no comportamento dinâmico que não traem o ADN de competição do modelo. Para alguns, a T140 não é a mais emblemática das Triumph, ficando esse papel reservado para as míticas Thunderbird ou a mais dócil Daytona. Porém, evoluindo ao longo dos tempos em resposta (quase sempre tardia) aos níveis atingidos pela concorrência, e permanecendo em produção até aos anos oitenta, a Bonneville foi a última das grandes inglesas e acabou por ser, ela própria, um modelo mítico, cuja condução ainda hoje satisfaz, de uma forma inexplicável, como poucas.

Acima, manómetros analógicos muito afastados típicos do modelo. O rubi metálico sobre cinzento pérola é das mais bonitas cores das Bonneville. Disco actuado por pinça Lockheed é eficiente na versão de ferro, nem tanto quando é cromado. A moto ensaiada "cresceu" piscas traseiros que parecem de origem japonesa, mas nem por isso destoam do conjunto, tal como a bandeira inglesa, que ocorria nalgumas versões como a Jubilee de 1977.

Ficha Técnica	Triumph Bonneville T140V
Motor, Tipo e configuração	Bicilíndrico paralelo 4T, ref. a ar, cárter seco
Cil x Dimensões D x C	744 cc, 76 x 82 mm Comp. 7,9:1
Potência /Binário	54 cv às 6200 rpm /5,78 Kg/m às 5500 rpm
Alimentação	2 Carburadores Amal de 30 mm
Sistema eléctrico	12 volts, com ignição Lucas
Caixa e embraiagem	Caixa de 5, multidisco em banho de óleo
Transmissão final	Corrente
Quadro	Aço tubular, sub-quadro aparafusado
Dimensões (C x L x A)	2.200 x 840 x 1.070 mm
Distância entre-eixos	1.400 mm
Ângulo de direcção/ avanço	n.d.
Altura do banco	820 mm
Distância ao solo	165 mm
Suspensão Frente	Garfo hidráulico, 208 mm curso
Suspensão Trás	2 amortecedores Girling, ajustáveis em 3 pos.
Travões frente	Disco de 254 mm (10") com pinça Lockheed
Travões trás	Disco de 254 mm a partir de 1976
Rodas	Aros raiados/ jantes em liga a partir de 1980
Pneus	3.25/19 Fr. e 4.00/ 18 Tr.
Peso	200 Kg a seco
Capacidade depósito	12 litros
Valor aprox.	7.000 €
Proprietário	Babá Vilela

A Triumph Bonneville - História do Modelo

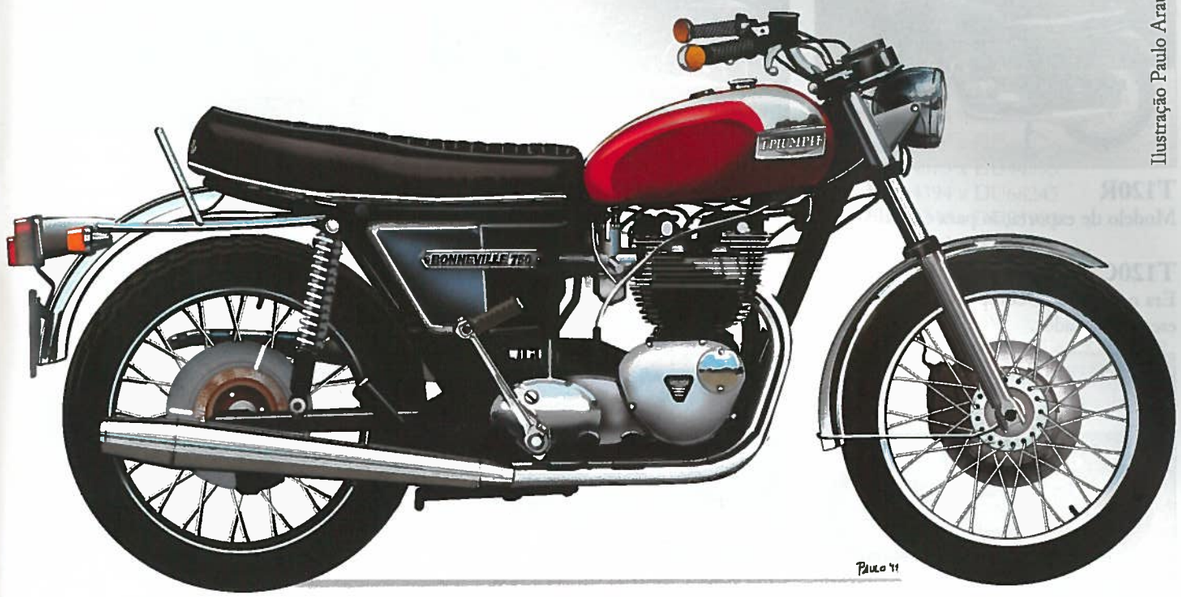


Ilustração Paulo Araújo

Triumph Bonneville é a designação de três modelos distintos (contando o moderno, fabricado em Hinckley, de que não se trata aqui) desta famosa marca inglesa. A T120 Bonneville original é apresentada no Salão de Earls Court em Outubro de 1958. O nome refere-se ao recorde de velocidade terrestre averbado por Johnny Allen nos lagos de sal de Bonneville em 1956. O modelo começa a vender-se em 1959. Essa primeira Bonneville, que era uma 650, deu lugar no início dos anos 70 à T140, basicamente a mesma moto com o motor, um bicilíndrico paralelo a quatro tempos refrigerado a ar, alargado para 750cc. A primeira é muitas vezes chamada também de modelo de quadro duplex, enquanto as posteriores usavam um tipo de quadro em que o óleo era contido no tubo central, dispensando o tanque lateral, já que o motor é de cárter seco. Como tal, são conhecidas como o modelo de óleo no quadro. O motor fora o último desenhado pelo grande Edward Turner, com o resto da moto completada em tempo recorde pelo grande desenhador Doug Hele, a tal ponto que já nem chega a aparecer no catálogo da marca para 1959. O nome do modelo em si, afectuosamente encurtado para "Bonnie", vem das famosas planícies de sal do Estado de Utah na América que por serem absolutamente planas, se prestam a todo o tipo de testes de velocidade. A Triumph foi uma das companhias que nesses anos andou atrás de recordes de velocidade com as suas motos, e a designação Bonneville lembrava que, para a altura, a T140 tinha, de facto, performance acima da média. Mais tarde, a partir de meados dos anos setenta, mesmo a versão de 750cc já não aguentava comparação directa com as japonesas suas contemporâneas com a sua velocidade máxima de cerca de 185 Km/h. O motor da T120, no entanto, tornou-se uma escolha popular para muitas especiais e cafe racers da época, como as famosas Triton. A Bonneville original, a T120, é fabricada pela Triumph Engineering Co Ltd (e subsequentemente pela Norton-Villiers-Triumph) entre os anos de 1959 e 1974. Baseada na Tiger 110, mas equipada de origem com os carburadores 1 3/16 Amal que eram opcionais na Tiger, o motor era ainda potenciado por uma came de alta performance. Inicialmente, ainda foi produzido em forma separada da caixa, permitindo ao modelo atingir cerca de 180 Km/h sem modificações, mas essa versão era pouco rígida e sujeita a abanar a alta velocidade. Posteriormente, a partir de 1963, a adopção do motor unitário (em que o motor e a caixa partilham os mesmos cárteres) permitiu compactar a unidade e melhorar a rigidez do conjunto, ajudado por reforços na coluna de direcção e escora. O ângulo de direcção foi alterado e garfos melhores instalados, o que lhe permitiu ficar à altura da concorrência. A T140 foi posteriormente desenvolvida a partir dos últimos modelos da T120 que já contavam com o óleo no quadro, (por sua vez baseados na BSA A65) e o modelo original, a T140V, vem com a capacidade aumentada para 724cc, caixa de 5 em opção e comutadores, mas ainda com travões de tambor e arranque só por pedal. Pouco depois, o motor é aumentado para 744cc e o modelo adopta travão de disco à frente. Finalmente, em 1975, por pressão da legislação americana, a moto passa a ter as mudanças do lado esquerdo e travão no pé direito, bem como disco na traseira, mas esta modificação só aparece em Portugal depois de 1978. O modelo ainda sofreu vários refinamentos, como a adopção de um segundo disco à frente em 1983, rodas de liga e sistema eléctrico melhorado, até que a produção na fábrica de Meriden finalmente cessou em Janeiro de 1983, sendo as T140 ainda montadas em Devon pela LF Harris a partir de 1985, até 1988.

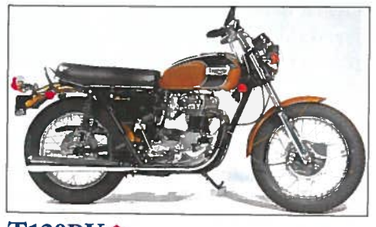
Distinguindo as Bonneville

T120R
Modelo de exportação para os EUA

T120C
Era o modelo de competição, com escapes elevados.

T120TT ▲
Modelo lançado em 1964 em versão "Scrambler"

Thruxton - 1965 ▲
Apenas 52 modelos, homologados mas construídos para competição, com guiador baixo e outras modificações



T120RV ▲
A primeira com caixa de 5 velocidades

T120V
À caixa de 5 velocidades vem juntar-se travão de disco dianteiro

T140V – 1972 ▲
Modelo inicial da T140, em que o 'V' queria dizer 5 velocidades.

T140RV
Versão de exportação da T140V

T140J - 1977 ▲
Uma edição limitada certificada de só 2400 unidades em prata com filetado a vermelho e azul e placa comemorativa das Bodas de Prata da Rainha Isabel II

T140E Bonneville - 1980
O 'E' indicava que as emissões da moto estavam de acordo com as normas ambientais para exportação para a América, graças à adopção de novos carburadores Amal e ignição electrónica Lucas

T140D
Mais uma edição limitada com jantes em liga, primeiro marca Lester, depois Morris. Esquema de cores negro e dourado. O sistema de escape geminado é único ao modelo e o D significa Daytona, onde a moto foi idealizada.

T140ES
A primeira com arranque eléctrico, o ES significando, claro, Electric Start ▼

T140AV
Modelo equipado com sinoblocos anti-vibração no motor.

T140LE - 1981 ▲
Outra edição limitada, de apenas 250 unidades, que comemoravam o casamento real do Príncipe Carlos e Lady Diana Spencer. Negra com placa alusiva.

T140W TSS -1982 ▲
Modelo muito especial com cabeças de oito válvulas e cambota projectada para reduzir vibrações. O TSS queria dizer Triumph Super Sports

T140TSX ▲
Ao estilo "custom" com jantes Morris em liga, sendo a traseira de 16 polegadas e o banco em dois níveis.

Cronologia do modelo

1958-1959
A T120 Bonneville é apresentada no Salão de Earls Court em Outubro de 1958. O nome refere-se ao recorde de velocidade terrestre averbado por Johnny Allen nos lagos de sal de Bonneville em 1956. O modelo começa a vender-se apenas em 1959.

1964
Sucessos em competição levam à apresentação do modelo Thruxton, que deu origem a inúmeras versões cafe racer.

1966
A instalação eléctrica passa a ser a 12 volts, o depósito de óleo é maior e o travão dianteiro melhorado, bem como a geometria do quadro alterada.

1967
O modelo adopta uma nova bomba de óleo e a came da admissão mais agressiva E3134

1968
O modelo surge com uma ignição melhorada, carburadores Amal concêntricos, travão dianteiro TLS, tampa de verificação do avanço, escora reforçada e diodo Zener sob o farol.

1969
A Bonneville sofre as primeiras mudanças dignas de nota, com melhor carburação e entrega de potência mais linear, juntamente com novos emblemas no depósito, selim diferente e cor prateada.

1971
Surge a nova geração de Bonneville, com óleo no quadro, travões cónicos, garfos tipo Ceriani, piscas, depósito mais quadrado, tampas diferentes e guarda-lamas estreitos.

1972
O quadro é rebaixado, reduzindo a altura do banco, a caixa de 5 velocidades é opcional e as tampas das válvulas têm aletas de refrigeração.

1973
A capacidade do motor passa de 650cc para 750cc e a moto passa a ser a T140, com disco à frente, coincidindo com a fusão da BSA, Triumph e Norton no grupo NVT.

1975
Uma longa greve de 18 meses na fábrica de Meriden atrasa a produção e marca o começo do fim da Bonneville.

1976
A travagem da Bonneville passa a ser feita por discos à frente e atrás e as mudanças são agora do lado esquerdo.

1978
A cabeça é modificada para uma versão de admissões paralelas, substituindo a de admissões enroscadas que vinha equipando o modelo desde 1956 e adopta-se o carburador Amal MkII. A bateria de origem é Yuasa, o motor é mais estanque e o banco é novo.

1979
A T140E tem carburadores paralelos, rolamento de agulhas do lado da ignição, que é uma Lucas Rita electrónica, com alternador de 3 fases e o banco tem fechadura.

1980
A Bonneville passa a ter arranque eléctrico, alguns 12 anos depois das suas concorrentes

1981
A relação final é mais alta, as válvulas de admissão têm vedantes, os carburadores são Bing CV e os amortecedores Marzocchi de reservatório separado.

1983
A última Triumph Bonneville official sai das linhas de produção de Meriden. No entanto, o stock de peças existente é tão elevado que permite à firma LF Harris de Newton Abbot, no Condado de Devon, continuar a montar Bonnevilles sob licença, quase sempre só por encomenda, entre 1985 e 1988. Estas já têm garfo Paioli, pinças Brembo, comandos Magura e panelas Lafranconi.

Os números de quadro

1959 020076 a 029363
1960 D101 a D7726
1961 D7727 a D15788
1962 A partir de D15789
1964 DU101a DU5824
1965 DU13375 a DU24874
1966 DU24875 a DU44393
1967 DU44394 a DU66245
1968 DU66246 a DU85903
1970 A partir de KD7866
1971 A partir de KE00001
1972 A partir de HG30870
1973 T120 - JH15597
T140 (724 cc) - JH15435 ou XH22018
T140 (744cc) - A partir de XH22019

Em 1969, um sistema de numeração foi introduzido que usava um prefixo de duas letras para indicar o mês e ano de fabrico, seguidas do modelo e número de série. A primeira letra indica o mês, a segunda o ano, segundo a relação abaixo. De notar que o ano se refere ao ano Triumph, que ia de Agosto até Julho. Em Julho 1980 uma terceira letra foi adicionada para que o sistema continuasse a funcionar. Modelos acabados em V, denota caixa de 5 velocidades.

1ª letra	2ª letra
A Janeiro	Agosto 1978 - Julho 1979
B Fevereiro	Agosto 1979 - Julho 1980
C Março	Agosto 1968 - Julho 1969
D Abril	Agosto 1969 - Julho 1970
E Maio	Agosto 1970 - Julho 1971
G Junho	Agosto 1971 - Julho 1972
H Julho	Agosto 1972 - Julho 1973
J Agosto	Agosto 1973 - Julho 1974
K Setembro	Agosto 1974 - Julho 1975
N Outubro	Agosto 1975 - Julho 1976
P Novembro	Agosto 1976 - Julho 1977
X Dezembro	Agosto 1977 - Julho 1978

Mas:
KDA Setembro 1980 – Abril 1981
EDA Maio 1981 - Janeiro 1982
BEA Fevereiro 1982 - Janeiro 1983

LF Harris:
1985 FN000002- FN000191
1986 GN000192 - GN000788
1987 HN000789 - HN001176
1988 JN001177 - JN001258

Exemplos: T140V HK12345 – é uma T140 de caixa de 5 construída em Julho do ano 1974/75.
T140E NDA12345 – uma T140E construída em Outubro de 1982.

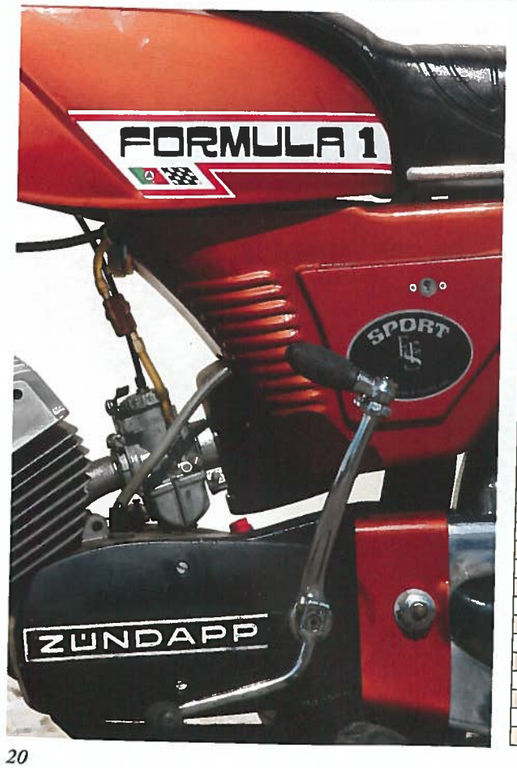
EFS Formula 1 Sport

Reactiva

Talvez das mais emblemáticas motorizadas nacionais, a EFS Formula 1 corresponde a uma tentativa, nalguns aspectos conseguida, de tornar a produção nacional competitiva com a oferta estrangeira da altura.

Montada na fábrica da EFS de Águeda nos anos 70, a Formula 1, também existente com motor Kreidler, ou Sachs idêntico ao das V5, mas nesta versão com um Zundapp, estava destinada a tornar-se numa das mais emblemáticas motorizadas nacionais pela graciosidade das suas linhas, ainda hoje elegantes e bem actuais. A motorizada chegou a ser produzida a uma cadência de cerca de 75 unidades por dia, o que dará uma ideia das muitas ainda em circulação por esse país fora, e ostentava nos gráficos, que escapam a algum mau gosto que imperava na época, inclusive, uma pequena bandeira nacional ao lado de uma axadrezada. Foi igualmente produzida com uma pequena carenagem frontal, vendendo na altura por cerca de 38.000$, mas mais uma vez a versão mais simples é a mais vulgar. Os instrumentos são espartanos, já que um dos manómetros é utilizado apenas para situar o canhão de ignição, deixando do lado direito um velocímetro analógico, graduado, algo optimisticamente, até aos 120 km/. Na mesma altura, um modelo ligeiramente mais caro incorporava um

...os gráficos (...) escapam a algum mau gosto que imperava na época...



motor de refrigeração líquida. A unidade ensaiada, aparentemente em contraste com as anteriores equipadas com motores Sachs ou Kreidler, vinha já equipada com jantes em liga de 12 raios em estrela, bonitas e simples. Possivelmente em parte devido a estas, a estabilidade e inserção em curva, para as modestas velocidades atingidas, são exemplares, começando as unidades traseiras a dar alguma oscilação se abusarmos do conjunto, mas mantendo-se o garfo dianteiro firme e progressivo. A travagem, sem ser arrebatante, é adequada, e pelo menos linear, sem tendência para morder subitamente como alguns calços faziam. Isto era em parte devido à utilização de material de fricção com um grau de dureza menor que o habitual, privilegiando a condução desportiva. Para colocar em marcha, o pedal de kick, apesar de do lado "errado", acorda o motor para um ralenti atarefado à primeira tentativa. Já o calcanhar de Aquiles da moto é, nitidamente, a caixa do motor Zundapp: é quase impossível conduzir sem "pregos", em aceleração ou redução, sendo o efeito minimizado se puxarmos muito cada mudança ao limite de rotação de cerca de 8.500 rpm, mas nunca se obtendo, mesmo assim, o efeito de selecção de uma caixa moderna. Hoje, a EFS é um testemunho típico de uma boa marca independente, que para ir sobrevivendo montou vários motores ao longo dos anos, mas sempre primou por soluções engenhosas e procura de elevada qualidade nas suas realizações

Ficha Técnica	EFS Zundapp Formula 1 Sport
Motor, Tipo e configuração	Monocilíndrico 2T, ref. a ar,
Cil x Dimensões	49,9 cc, 39 x 41,8 mm
Potência	6,2 cv às 8.500 rpm
Alimentação	Carburador Bing de 21 mm
Caixa e embraiagem	Caixa de 5, multidisco em banho de óleo
Transmissão final	Corrente com oleador automático
Quadro	Aço tubular
Dimensões (C x L x A)	1.860 x 650 x 1.140 mm
Distância entre-eixos	1.230 mm
Ângulo de direcção/ avanço	n.d.
Altura do banco	810 mm
Distância ao solo	120 mm
Suspensão Frente	Garfo hidráulico, 143mm curso
Suspensão Trás	2 amortecedores, 85 mm curso
Travões frente	Tambor de 150mm, dupla came
Travões trás	Tambor de 150 mm
Rodas	Jantes em liga de 12 raios em estrela
Pneus	2.75/17 Frente e Trás
Peso	81 Kg a seco
Capacidade depósito	9 litros
Valor aprox.	1.800 €
Proprietário	Rui Sousa

MOTO CLUBE NAFARROS
10 Concentração
3, 4 e 5 de Junho 2011
Sexta 3
19:00 Porco no espeto
22:00 Banda n.E.I.M.
00:00 Strip tease
00.30 Banda RCA
Sábado 4
20:30 Banda EVOLUTION
22:30 Banda IRIS
00:00 Strip tease
00.30 Banda ROCKTULO
Domingo 5
10:00 Passeio de moto
13:00 Almoço
EXPOSIÇÃO
BIKE SHOW
BANDAS
STRIPTEASE
MOTOCLUBE NAFARROS
SINTRA - PORTUGAL
A organização não se responsabiliza por qualquer incidentes ocorridos durante os festejos

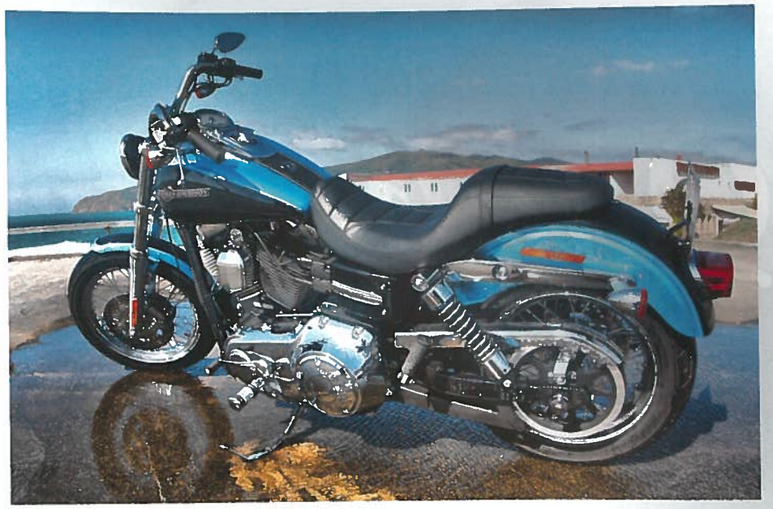
Clássica Moderna - Harley-Davidson Superglide Custom

Intemporal

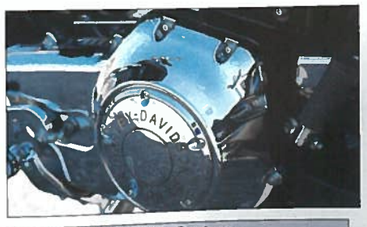
A Superglide é uma nova Dyna, combinando um look musculado com a elegância conferida pela roda dianteira de 19 e, no caso do modelo ensaiado, a linda pintura em dois tons. Uma clássica intemporal, sem dúvida...

Texto Paulo Araújo Fotos Vítor Schwantz

Escuso-me de enumerar aqui uma série tediosa de detalhes técnicos da Dyna FXDC que poderão encontrar em qualquer site da marca. Concentrarmo-nos no que de único tem uma Harley é muito mais relevante. Mesmo assim, cabe aqui dizer que a natureza do animal mudou, desde a adopção das caixas de seis velocidades em que sexta é um ligeiro overdrive, permitindo velocidades de cruzeiro com grande suavidade e economia, salientando também a adopção de injecção electrónica multiponto sequencial e o facto de que longe vão os tempos em que a travagem era insuficiente (hoje meramente exige uma grande pressão na manete ou pedal) ou a embraiagem só para homens de barba rija. O pulsar, em que quase se discernem as explosões individuais do grande V e a tracção que este proporciona, usada com o muito baixo centro de gravidade e posição de condução relaxante. Ou o ruído único, a que corresponde alguma vibração que passa pelos pés do condutor, ao mesmo tempo profundo e abafado, como um *grizzly* a avisar-nos de que se chega a erguer-se nas patas de trás, a coisa vai dar para o torto... e a verdade é que, sem se erguer no pneu de trás, a Dyna tem um disparo elástico considerável, que vê velocidades da ordem dos 140 serem atingidas num ápice, sem que constituam, de forma alguma, o tecto do modelo. Mesmo parada, o impacto de todo aquele cromado, do rigor dos escapes perfeitamente alinhados do lado direito e da graciosa curva do guiador no prolongamento do pequeno farol dianteiro, falam volumes. Apesar dos instrumentos se resumirem a um grande mostrador analógico circular e uma tira de luzes avisadoras, entre eles consegue-se monitorizar todas as funções da moto, desde o estado da injecção ao nível de combustível, luzes e comutadores, aviso de quando atingimos a sexta, neutro, e informações como relógio, trips e por aí fora. Como sempre nas motos da gama que retêm os dois amortecedores, o curso destes é algo insuficiente e daqui resultam as - hmmm, chamemos-lhe marcas de carácter – mais apreciáveis da moto: a forma como raspa no solo em curva mesmo a velocidades modestas, o oscilar preguiçoso quando a estrada não é perfeitamente plana, e, talvez o pior, os baques que se levam nas costas à mínima irregularidade, especialmente o eventual pendura, que ainda por cima é (mal)



servido por uma banco que "escorre" para trás dando a todo o momento a sensação de que vamos escorregar e cair pela traseira. É pena, porque de resto a posição de condução é boa, o banco amplo e os comandos caem à mão para proporcionar a tal condução relaxada. A largura do guiador continua a ser excessiva, mas não é nada que não se cure com os numerosos acessórios da marca, e decerto poucos donos sairão do "showroom" com uma moto toda de origem, pois personalizar a nossa, tornando cada unidade única, é um dos atractivos da marca. Até a unidade de ensaio tinha poisa-pés cromados suplementares e pintura de dois tons, entre uma panóplia de possibilidades verdadeiramente extensa que fará as dores de cabeça dos restauradores de daqui a 50 anos, pois será impossível dizer "essa cor não era de origem" ou "o guiador não era assim"! Para já, o que podemos dizer é que a Dyna é uma Harley moderna, em todos os sentidos, mas de certa forma, mais clássica que nunca!



Ficha Técnica	Harley-Davidson Dyna Superglide Custom
Motor, Tipo e configuração	Bicilíndrico em V 4T, ref. a ar, Twin Cam 96B
Cil x Dimensões D x C	1.584 cc, 95,3 x 11,3 mm, Comp. 9,2:1
Potência (est.) /Binário	67 cv às 5.200 rpm /12,75 Kg/m às 3.000 rpm
Alimentação	Injecção sequencial ESP FI
Caixa e embraiagem	Caixa de 6, multidisco em banho de óleo
Transmissão final	Correia, relação 34/46
Quadro	Aço tubular
Dimensões (C x L x A)	2.345 x 720 x 1.140 mm5
Distância entre-eixos	1.625 mm
Ângulo de direcção/ avanço	29º /119 mm
Altura do banco	710 mm
Distância ao solo	117 mm
Suspensão Frente	Garfo hidráulico 49mm, 127 mm curso
Suspensão Trás	2 amortecedores, ajuste pré-carga, 101 mm curso
Travões frente	Disco 300 mm, pinça de 4 êmbolos fixos
Travões trás	Disco 292 mm, pinça de 2 êmbolos flutuante
Rodas	Aros em liga leve polidos
Pneus	Michelin, 100/90/19 Fr. e 160/70/17 Tr.
Peso	306 Kg em marcha
Capacidade depósito	18,8 litros
Preço	19.000 €

James Captain 200 Deluxe

Qualidade Britânica

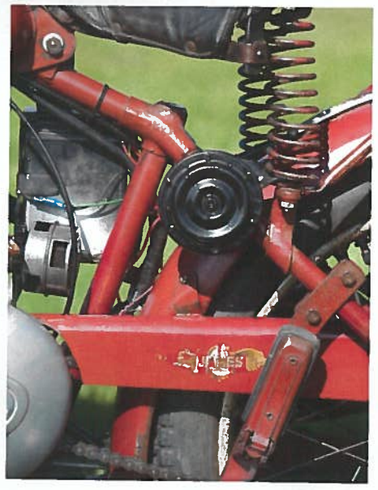
A James fez história com reputação de robustez e qualidade de construção das suas motos. O destaque vai, naturalmente, para a ML 125 feita para o exército e que o próprio Winston Churchill guiou e citou como exemplo do exponente técnico das motos inglesas dos anos '40 e '50. A Captain 200 é outra das históricas da casa de Wakefield e num percurso de vida de 16 anos (1950 a 1966) tivemos oportunidade de andar na primeiríssima versão que recebeu o nome desta patente militar.

Texto Fernando Pedrinho Martins
Fotos Lisa Daniel

É que a primeira das Captain 200, mas que não recebeu esse nome, surgiu em 1949, com a designação insossa de E6. Só em 1950 surge a designação "Captain" para este modelo equipado com um motor Villiers Mk 6E de 197cc, a dois tempos, tecnologia que os britânicos dominavam bastante bem para produzir mecânicas simples e bastante fiáveis. Esta Captain 200, obrigatoriamente na popular cor de vinho de muitas marcas da época, é fabricada em 1950 e logo no ano seguinte chega à Suécia. O seu dono comprou-a há cerca de quatro anos e, desde então, tem sido utilizada mais pela sua mulher para os muitos passeios que se realizam na Suécia meridional, mal a neve e o gelo "fazem as malas", essencialmente pela facilidade com que se deixa conduzir. Com efeito, não sabíamos bem o que esperar desta monocilíndrica de 61 anos, com a caixa situada no lado esquerdo e o travão de pedal do lado direito. De selim não muito alto assente em molas helicoidais, é a leveza que sobressai no primeiro contacto. Além disso, depois de bombarmos o carburador Villiers para encher a cuba, o bicilíndrico põe-se em marcha sem dificuldade através do pedal de arranque situado do lado direito, com uma nota grave e aquele "pá-pá-pá-pá" ritmado dos dois tempos da época. No guiador encontramos o enriquecedor de mistura, acompanhado por outra alavanca e respectivo cabo que não é mais do que o "afogador" que utilizamos para parar o motor. É impressionante ver que a pele do assento ainda é a original, assim como a pintura, onde os autocolantes do tanque já estão meio desgastados. Há, ainda, uma corrente que defende a manutenção das motos clássicas tal como estão, no mais puro estado genuíno, embora isso possa, nalguns casos, retirar alguma da beleza original do modelo. E nesta versão Deluxe ainda é mais interessante observar a presença de uma bateria, que permite ligar as luzes sem o motor a funcionar, ou de uma buzina eléctrica. E podemos ver o estado da bateria através de um amperímetro, colocado na caixa do farol dianteiro, sobrejacente ao velocímetro

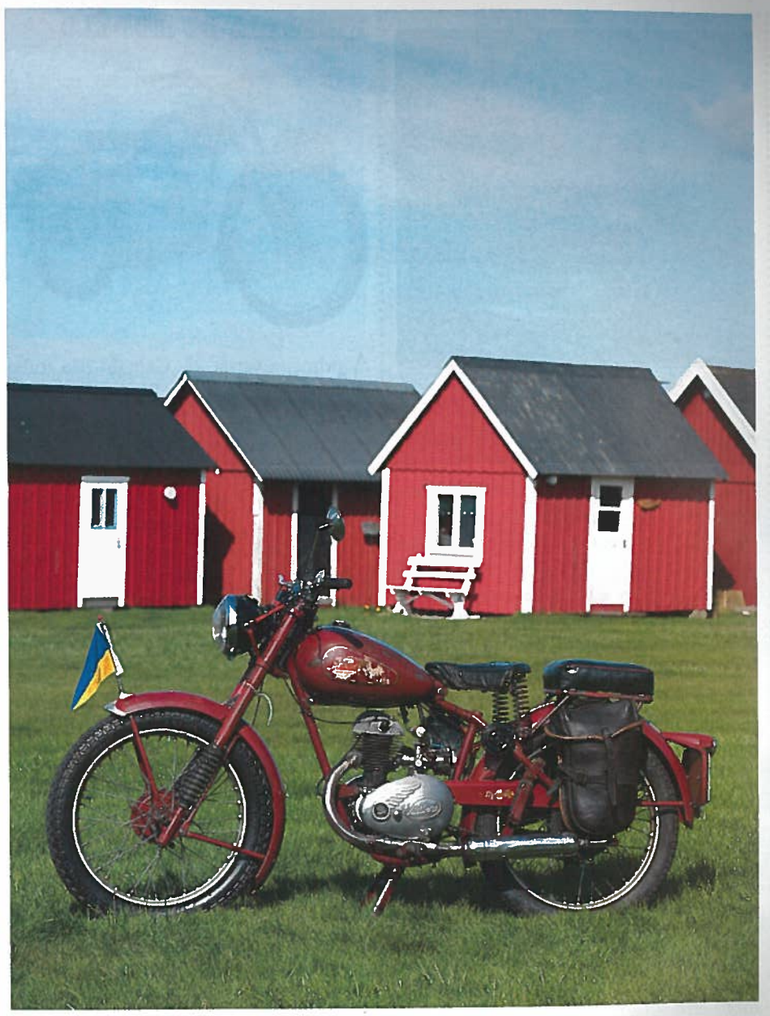
Smiths, original, graduado até 110 km/h, com a "bicha" ligada à roda traseira. "Gadgets" característicos da versão Deluxe, onde se soma ainda um vasto assento para o passageiro, cuja remoção dá lugar a uma vasta grelha para transporte de bagagem. O equipamento fica completo com uma ampla caixa triangular negra da instalação eléctrica, do lado direito, bem como poisa-pés para o passageiro, além de um vetusto par de alforges em cabedal e a faixa metálica cromada sobre o depósito. A suspensão dianteira apresenta um garfo com amortecimento por elementos de borracha (rígida na E6 de 1949) e eixo de roda avançado, com ambas as rodas de 19" a montarem pneus de 3,00" de secção, no caso um pneu vietnamita - na dianteira - que fazia "equipa" com um velhinho Dunlop Lightweight. A traseira é rígida (logo sem braço oscilante), mas as versões

Deluxe podem apresentar uma simples solução de amortecimento, que faz o eixo da roda traseira deslocar-se para cima e para baixo (num pequeno curso) ao longo de guias, amortecimento a fazer-se com, uma vez mais, material elástico. Estas versões ficaram conhecidas por "plunger". A travagem está confiada a dois tambores com sapata interna expansível, com o traseiro a predominar sobre a unidade dianteira, sendo fácil bloquear a roda respectiva, dada a pequena secção da borracha. O afinador da roda traseira é uma vareta com porca de orelhas. Por onde passa, esta "The Famous James", como anuncia nas laterais do reservatório de combustível, espalha charme. Exibe ainda as belas tampas de cárter do motor Villiers, onde nem faltam as recomendações sobre o tipo de lubrificante



Modelos subsequentes sofreram modificações profundas, como motor feito pela AMC, carburador Amal, rodas diferentes, suspensão e dimensões mais generosas. No seu tempo, a James era uma referência de qualidade.

da Castrol a utilizar, que contrastam bem com a linha ligeira da moto e a sua cor de vinho, que serviu de base a quase todas as Captain, com excepção das últimas versões, as L20 e L20S. Mas o que a nós verdadeiramente nos surpreendeu, foi a facilidade e eficácia que esta unidade ainda exibe, ao fim de 61 anos de vida, e mantendo a sua condição muito próxima da original. O motor responde com bom binário e sobe bem de regime, sem jamais exibir um nível preocupante de vibrações (na realidade um nível bastante baixo). As suspensões não digerem muito bem ressaltos mais pronunciados, mas também não comprometem a estabilidade direccional e a travagem acaba por funcionar adequadamente para o peso do conjunto. O engrenamento da caixa é perfeito (com a primeira para cima e as restantes duas mudanças para baixo) e a suavidade de funcionamento do motor digna de menção, chegando aos 90 km/h sem dificuldade de maior. Foi assim possível percebermos o porquê do sucesso desta marca, através de um modelo que, após 61 anos de vida e mantendo a sua condição original, funcionou como se tivesse sido a primeira vez.



Ficha Técnica	James Captain 200 J8 Deluxe 1951
Motor, Tipo e configuração	Monocilíndrico a 2T, ref. a ar Villiers Mk 6E
Cil x Dimensões D x C	197 cc, 59 x 72 mm
Potência /Binário	6,5 cv às 4.500 rpm (est.)
Alimentação	Carburador Villiers /Amal 376 a partir de 1957
Caixa e embraiagem	Caixa de 3, 2 discos em banho de óleo
Transmissão final	Corrente Renold 110046
Quadro	Berço simples em aço tubular
Dimensões (C x L x A)	n.d.
Distância entre-eixos	n.d.
Ângulo de direcção/ avanço	n.d.
Altura do banco	n.d.
Distância ao solo	n.d.
Suspensão Frente	Garfo tipo Dunlop com elastómeros
Suspensão Trás	Rígida ou Plunger na Deluxe
Travões frente	Tambor de 127 mm
Travões trás	Tambor de 127 mm
Rodas	Aros raiados Dunlop WM36
Pneus	3.00/19 Frente e 3.00/19 Trás
Peso	77 Kg total
Capacidade depósito	10,2 litros
Preço nova/Valor actual	n.d. / 2.500 €
Proprietário	Stig Olle Ahlbin

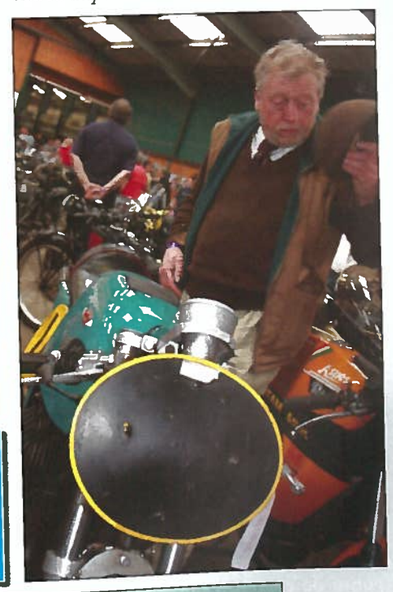
A história da DMW Typhoon

amor de filho por moto única

Texto & Fotos Paulo Araújo

Das várias motivações possíveis para adquirir uma peça rara no Leilão da Bonhams em Stafford, a de Graham Nock era talvez a mais preciosa de todas: A DMW azul turquesa, destinada a ser leiloada nesse dia sob o lote Nº 434, era uma de apenas duas 500 a dois tempos criadas 46 anos antes, em Agosto de 1965, pelo seu pai, com o intuito de fazer uma moto britânica de Grande Prémio competitiva a nível mundial.

A DMW - Dawson Motors Wolverhampton - tinha por essa altura sido adquirida pela Metal Profile Engineering, firma de Sedgley, responsável pelo garfo pouco habitual da moto e pertença de Harold William Nock. Graham confessa que, sendo na altura muito jovem, pouco se lembra da moto construída pelo pai, que acabou por ser adquirida pelo dono anterior, Andy Russell, que com ela competiu vários anos, antes de a pôr à venda. Duplamente preciosa por ser a primeira de apenas dois exemplares feitos, estando a segunda no British Motorcycle Museum, Graham lembrava-se o suficiente para saber que as rodas e cubos de Yamaha TD tinham sido acrescentados entretanto, bem como os escapes, mais curtos que os originalmente usados. O filho, ele próprio na casa dos setenta, até recordava que o grande problema da moto fora a adopção de dois carburadores Amal Monobloc com tendência para afogar e que portanto faziam a Typhoon muito difícil de pegar no começo das corridas. Eventualmente, o problema terá sido resolvido com a adopção de um único carburador Amal Concentric Mk II. Mas o grande avanço para a época fora a junção, num cárter comum, de dois motores Alpha de 250, com cilindros de três transfers, dando uma expectativa de potência na ordem dos 70 cavalos, quando as Norton Manx de referência debitavam, quando muito, 52. Além disso o peso total do conjunto pouco excederia os 140 quilos. Acoplada a um caixa Albion de 5 velocidades através de uma embraiagem vinda de uma Royal Enfield Interceptor, a existência de um veio de engrenagens entre a caixa e a cambota obrigava o motor a girar no sentido inverso, como a Yamaha M1 de MotoGP actual. Os cilindros e cabeça deste primeiro protótipo vieram de uma Villiers Starmaker, enquanto os da segunda (a do Museu) eram de uma Royal Enfield GP5, com curso e diâmetro diferentes. Particularidades da ciclística provinda de uma Hornet 250, mas ligeiramente alongada, incluíam o tal garfo MP de mola central e um enorme tambor Oldani, sendo o cubo traseiro de fabrico DMW. A carenagem (removida na moto em leilão mas parte do lote) bem como o banco e depósito foram feitos em fibra por Bill Jakeman. Este primeiro protótipo seria testado em 1965 por Jack Findlay e Bill Smith em Oulton Park, onde vários defeitos da moto vieram ao de cima: por um lado, a vibração era severa a ponto de afectar a visão do piloto, e por outro, os travões eram fracos. O primeiro foi resolvido por tentativa e erro, com a adopção de decalagens sucessivas da cambota, até se acertar na mais efectiva a 45º. A moto ainda foi pilotada por Alex George e Pete Crew, mas o outro grande problema era que a transmissão Albion provinha de uma 250 e, dada a muito maior potência da 500, cerca de 70 cavalos na versão final, a caixa partia. Sem isto, Alex George, vencedor de vários TT, poderia ter tido um resultado digno de nota quando já ia em 11º numa corrida em Snetterton em 1991, depois de arrancar de trás como habitualmente para poder ter ajuda a pegar a moto. Ao longo de quase 20 anos, a moto teve uma vida atribulada, tendo o motor chegado a ser usado num sidecar e depois adquirida e restaurada pelo dono anterior, que com ela competiu até aos anos 90. O pior é que, sendo uma de apenas dois exemplares construídos, Sammy Miller também a queria para o seu famoso Museu, e assim no leilão assistimos a uma renhida batalha a dois pela posse do precioso artefacto, com Graham a ser ajudado pelo nosso conhecido ex-piloto de TT (que correu em Vila Real) John Weedon, para finalmente arrematar a máquina por 17.000 libras, bem acima da estimativa de 12.000 dada pela Bonhams. O que, com a comissão da leiloeira, ficou em mais de 19.000 Libras. No final, convencemos Graham a posar orgulhosamente junto da sua nova aquisição e ele confessou, radiante: "*Nunca me perdoaria se não a tivesse conseguido - estava disposto a ir até às 20.000 libras!*"



> **"...estava disposto a ir até às 20 mil libras!"**

Ficha Técnica	DMW Typhoon 500
Motor, Tipo e configuração	Bicilíndrico 2T, ref. a ar, cabeças Villiers
Cil x Dimensões D x C	494 cc, 68 x 68 mm Comp. 9,2:1
Potência	70 cv n.d. rpm
Alimentação	Carburador Amal Concentric MkII de 38mm
Caixa e embraiagem	Caixa Albion de 5, multidisco em óleo DMW
Transmissão final	Corrente
Quadro	Hornet 250 modificado, escora quadrada
Dimensões (C x L x A)	n.d.
Suspensão Frente	Garfo hidráulico MP Engineering
Suspensão Trás	Dois amortecedores DMW
Travões frente	Tambor Yamaha TD2 4 sapatas
Travões trás	Tambor Yamaha TD2 1 sapata
Rodas	Aros Akront raiados
Pneus	Avon Racing, 18"
Peso	143 Kg
Capacidade depósito	12 litros
Valor aprox.	15.000 €
Construtor	Dawson's Motors Wolverhampton

Triumph Bonneville T160 V 1977

Fotos: Eo Zé Carvalho

Augusto Diniz e Vítor Rodrigues

Especialistas em "scooters", Lambretta, Vespa e Heinkel

Uma vida inteira de experiência, com muitas histórias pelo meio, dedicada a várias marcas agora muito apreciadas, tornam as capacidades destes irmãos cada vez mais procuradas para restauros de grande rigor e beleza. Fomos saber mais.

Texto & Fotos Paulo Araújo

AD: Comecei aí com 10 ou 11 anos a aprender o ofício... aprendi com um grande mestre, o mestre Salgado, que era muito conheciodo. Depois, com o António Pinto, ali para os lados da Barão Sabrosa, Avenida Guerra Junqueiro... depois, com um dos grandes mestres da Heinkel, o Diniz Salgado. Depois, abri a Lambretta em Portugal. Nós é que abrimos a Lambretta em Portugal na Avenida de Roma, com um irmão nosso que já faleceu... aí em sessenta e qualquer coisa... eu fui para lá tinha 10 ou 11 anos, agora tenho 71, era o Marini, que era o dono da Lambretta, e depois o Lazio, que tinha sido cunhado do Mussolini... depois com o Alfredo Batista Rodrigues no Cartaxo. Normalmente vinha um italiano, o Onório, dar formação e depois já nem era preciso vir, porque houve muita coisa que nós aprendemos, o mestre Salgado era de facto extraordinário e era ele que dava a formação... e cá estamos, ainda hoje se faz alguma coisa...

AD: Este trabalho das "scooters" é um extra, é um bichinho que ficou... Sabemos fazer e já temos apanhado muita coisa de outra malta que deixa muito a desejar... até o parafuso original é muito importante... não é só meter a primeira coisa que caiba. Usava-se muito nessa altura o parafuso 13 , 14 o 5/16, o 5/32 o oitavo,... hoje chamam-lhes M6 ou M8, não me identifico muito com isso, dantes não se usava nada métrico... quando vou buscar qualquer coisa que preciso, digo ao meu irmão, é aquele! Era tudo aço cromadinho. Como ali naquele guiador, na fechadura, era sempre assim cromado. Quando às vezes vou a concentrações, que a vida não permite muito, vejo muito o que eu chamo o "parafuso de carroça"... é a pior coisa que pode haver... Claro que nós sabemos o que é que lá estava e o problema é que ainda há, há tudo... Claro que fica um bocadinho mais caro, mas é outra coisa.. Estamos neste momento a acabar uma Lambretta dum senhor que é comandante da TAP, uma pessoa que tem imensas máquinas e conhecemos bem há muitos anos...temos feito alguns restauros para ele , em Vespa, em Heinkel, sempre tudo ao pormenor. Também para o Sr. Schulz, o Sr. Alemão das Heinkel que deve conhecer. Temos um pequeno anexo que serve de oficina, um buraquinho, não interessa uma coisa muito grande, a gente gosta disto, quando há algum tempo livre dedicamo-nos a isto... Antes, trabalhava com o meu irmão mais velho, que já faleceu... Nós éramos os mais velhos e dedicamo-nos a isto! Nessa altura, era o mestre António Rodrigues, António Pinto, o Jacques, outros que já faleceram... Hoje pouca malta conheço, comecei a afastar-me um pouco...

VR: Isto é uma coisa que adoro, passo o fim-de-semana de volta disto, mas é feito como deve ser... ali à porta está uma Vespa que foi levada ao osso, para reconstruir. Tenho lá em cima o material todo para ela... Claro que para se usar o material de origem, não sai barato, mas vai-se fazendo... Ainda há de tudo, menos material de chapa, que se vai fazendo... (puxa do album) esta Lambretta estava assim... e depois saiu assim, toda restaurada. Esta é dum rapaz amigo, estava assim, e esta por acaso também tenho cá... É assim, uma destas é esta... LL-30-80, acho que é esta. Esta entrou assim, tal e qual, quase sem nada e depois saiu impecável... Esta é mais antiga, repare que não tem ali o porta-luvas, é uma 125, mas ainda há mais antigas.

AD: O essencial há de tudo, as bichas, os conta-km... isto é construído ao pormenor! A malta mete bichas a metro, mas nós mandamos vir tudo, aqui tem de ser tudo original!

VR: Esta está em montagem, e esta aqui é uma Labretta D aberta, não tem tampas, é uma máquina de Sport, que também foi aqui restaurada. Aqui está outra da tal D em construção...Esta já foi minha, já não é... também foi toda restaurada... Esta Heinkel é minha, está aqui a desarmar e entretanto já está a ser montada... É uma 175 a 4 tempos... Os bons mecânicos que havia de Heinkel quase todos trabalharam na Simotal. Esta Vespa também foi reconstruída, está na fase de montagem e esta Lambretta é a tal azul. Isto foi o passeio do primeiro de Maio, esta é a tal D e uma LD, isto somos nós em passeios, já fomos a Viana 2 vezes a aqui vai o meu filho. Aqui está preparada para ir ao pintor, e ali já foi pintada,... Estas capas de bancos são originais...

O orgulho e paixão que os dois irmãos põem em cada restauro está patente nos mais ínfimos detalhes.

"...Chegam-nos aqui coisas... cabeças com marcas de escopro, usam o primeiro parafuso que aparece, põem bicha a metro...

Esta foto é dum passeio a Torres, é o meu filho que vai ali... Esta sequência, aqui está a ser desmontada, ali já foi ao pintor e aqui está montada de novo.

AD: A Lambretta e a Vespa são diferentes, gosto mais da Lambretta, para mim é uma máquina mais equilibrada, gosto mais... mas a Lambretta desapareceu em 1971 e a Vespa continuou... em termos de mecânica, talvez a Vespa seja um pouquinho melhor... mas a Lambretta é muito mais desportiva, a curvar, não se compara! Nós próprios estamos sempre a aprender, até nas vossas revistas encontramos modelos que não conhecíamos!

VR: Nesse tempo, trabalhávamos com outro irmão nosso, já falecido. Ele era o mecânico de vários pilotos dessa altura. Uma vez, para promover a Gilera em Portugal, mandaram um motor de 300 para correr em Montes Claros... O meu falecido irmão, que era uma pessoa especial, ficou encarregado de preparar essa moto, instalar o motor que veio de Itália num quadro e até foi ele a fazer a rodagem... depois, outro mecânico, penso que com um pouco de inveja, achou que as válvulas faziam muito barulho, alterou as afinações da fábrica e a moto partiu na corrida... Enviaram o motor de volta para Itália, e o diagnóstico foi falta de folga nas válvulas...

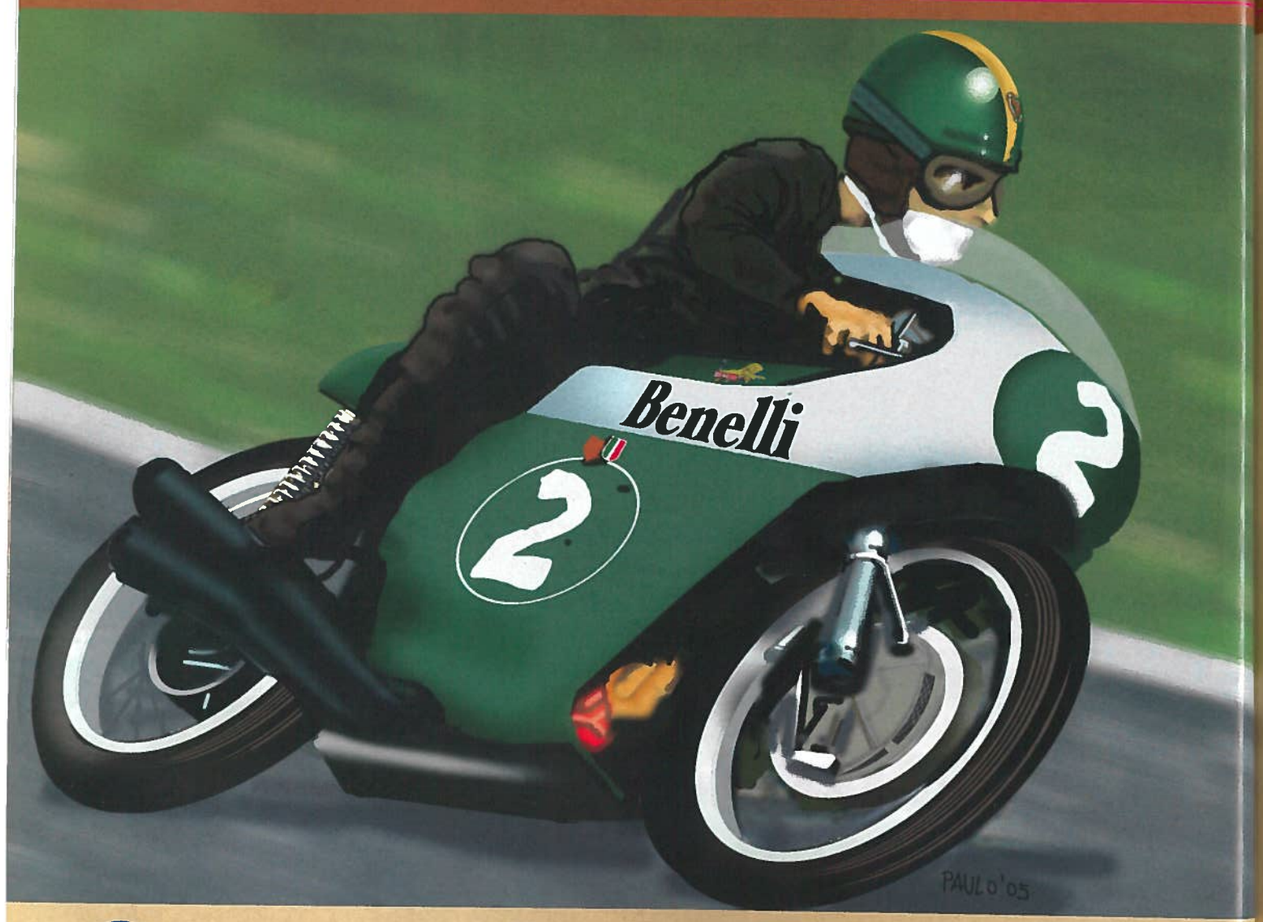
AD: Chegam-nos aqui coisas... cabeças com marcas de escopro, usam o primeiro parafuso que aparece, põem bicha a metro... se não houvesse peças, mas há de tudo!! Não se justifica não usar o material de origem!

VR: Parámos com isto muitos anos, até que um amigo meu me disse que sabia quem tinha peças para a Lambretta e para a Vespa... que em Caneças se vendia o material todo... era o Nuno Vigoço, claro! Fiquei parvo, porque havia de tudo, até então, começámos a restaurar de novo... até as ferramentas, os sacas, ainda hoje há de tudo. Já ouvi que agora vem ai de

novo a Lambretta mas é uma automática não tem nada a ver com estas... Repare nas protecções dos cabos, enquanto na Vespa corre por dentro da saia, estas, que são protecções originais, têm a vantagem que quando é preciso substituir está tudo à mão...

AD: Connosco, isto não é feito de qualquer maneira, tem de ser tudo ao pormenor... por exemplo, esta peça de alumínio do guiador, parece igual à outra, mas quando fomos a ver, é diferente, mudaram. Acabámos por comprar outra e esta fica aqui, até ser precisa...

VR: Ali tenho a minha Heinkel, a tal das fotos... era uma mecânica muito avançada, e na altura todas as empresas tinham várias, os cobradores dos seguros, da companhia da electricidade... Agora, o trabalho vai vindo, por passa palavra... é mais para passar o tempo, eu às vezes passo aqui os domingos, entretido com uma destas máquinas...



Campeão de duas maneiras

Kel Carruthers, se de todo conhecido do leitor, provavelmente é-o mais como o cérebro por detrás da equipa Yamaha que deu 3 títulos Mundiais de 500 consecutivos a Kenny Roberts em 1978, 1979 e 1980, que como piloto.

Texto e Ilustração Paulo Araújo

No entanto, piloto foi, antes de mais nada, o Australiano natural de Sydney, nascido a 3 de Janeiro de 1938. Como o pai era concessionário, e um antigo campeão de sidecars, o jovem Kelvin cedo aprendeu os meandros da mecânica, eventualmente começando a correr aos 12 anos de idade. O início deu-se numa Royal Enfield a 2 tempos, com sucessos vários na disciplina de Dirt Track, que na Austrália inclui uma série de curvas, mais parecendo uma pista de MX. Aos 15 anos, Kel era já profissional, estreando-se na velocidade um ano depois. No início dos anos 60, era o mais cotado piloto Australiano. Entre 62 e 65, ganhou títulos nacionais de 125, 250, 350 e 500! As máquinas também foram duma enorme variedade, desde Hondas RC161 e CR semi-oficiais a Nortons Manx. Tendo ganho tudo ao seu alcance na Austrália, embarcou num navio com a família em 1966 a caminho da Europa, onde começou a viver no verão competindo no Mundial e em provas internacionais. Como privado, teve de aprender os circuitos europeus, muitas vezes tortuosas pistas urbanas, adaptar-se à vida numa roulote na Europa e tornar-se num negociador hábil. O dinheiro dos prémios, mesmo no Mundial, era pouco, e os promotores pagavam aos melhores pilotos dinheiro de presença, donde um bom negociador podia arrancar mais dinheiro aos promotores. Kel competiu logo em três classes nesse primeiro ano, para ganhar o mais possível, chegando a ganhar cerca de 500 dólares por cada prova, só para alinhar, o que era considerável para a época. Além das provas do Mundial, havia numerosos encontros internacionais, que mantinham os pilotos ocupados o tempo todo. Dois anos depois, em 1968, Carruthers termina 3º no Mundial de 350, em Aermacchi e é convidado pela MV Agusta, em vista da indisponibilidade de Mike Hailwood. À última hora porém, este é libertado pela Honda e a contratação de Kel pela fábrica Italiana não se chegou a concretizar. O resultado, no entanto, fez de Carruthers o piloto oficial Aermacchi para as classes de 125, 350 e 500. Quando Renzo Pasolini se lesiona, a Benelli convida Kel a substituí-lo na Ilha de Man, que nesse tempo era a prova da Grã-Bretanha no Mundial. Com autorização da Aermacchi, Carruthers alinha pela Benelli e vence a classe de 250 do TT. A Benelli, sem uma vitória desde 1965, ficou de tal modo entusiasmada que convenceu a Aermacchi a libertar Carruthers o resto da época para pilotar a sua 250. Kel Carruthers era piloto de duas fábricas ao mesmo tempo! Com vitórias adicionais na Jugoslávia e Irlanda, Kel deu assim à Benelli o título mundial de 250. Era o primeiro conquistado pela marca desde 1950! Carruthers seguia as pisadas dos seus compatriotas Keith Campbell (Campeão Mundial de 350 em 1957) e Tom Phillis (Campeão Mundial de 125 em 1961). Embora fosse, de facto, o terceiro Australiano a sagrar-se campeão Mundial, tornou-se tão popular na Austrália que só foi batido para o título de Desportista do Ano pela coqueluche do ténis da altura, Rod Laver. Pouco depois, foi um dos 100 atletas escolhidos para integrar a lista dos mais famosos desportistas da Austrália. Deu-se então outra viragem na vida e carreira do Australiano. Deslocando-se a Daytona, Kel vence a corrida de 250 e quase ganha também as 200 Milhas. Don Vesco, o famoso preparador de Yamahas, convida-o a ficar para correr na América e trabalhar na sua loja na Califórnia. Mesmo assim, o Australiano ainda acaba vice-campeão mundial de 250 e 350 em 1970, pilotando Yamaha. Quase decidido a regressar à Austrália, Kel pensa fazer mais uma época nos EUA antes de se retirar. Em 1971, baseado na loja de Don Vesco, ganha assim uma série de corridas pelos EUA, acabando 8º no AMA Grand National, e ganhando numerosas corridas de 250. No final da época de 71, Carruthers é disputado pela Kawasaki e Yamaha. Acaba por ficar com a Yamaha, mas o seu interesse está a mudar: enquanto piloto, começa a acompanhar um jovem de Modesto chamado Kenny Roberts, preparando-lhe as motos e ensinando-lhe as pistas. Embora em 1973 ainda ganhe 2 corridas e fique segundo noutras duas, o seu interesse era outro: Já nem treinava e dedicava todo o seu tempo a preparar os pilotos mais novos, de tal modo que Kenny Roberts era quem andava na sua moto nos treinos, só para assegurar que tudo estava bem! A Yamaha também queria que Carruthers se concentrasse na gestão da equipa, e assim este decide que se retirará no ano seguinte. Sob a sua direcção a equipa Yamaha torna-se na mais bem sucedida nos EUA durante a década de 70. Roberts ganha o AMA Grand National em 1973 e 74, e a F1750 em 1977. Quando em 1978 o par vem para a Europa para competir no Mundial, dando a Kenny Roberts o seu primeiro título Mundial, Roberts atribui grande parte do crédito ao apoio de Carruthers. Até 1995, este continuou a trabalhar no Mundial, preparando motos e gerindo equipas, mas começou a ficar desencantado com as mudanças no Mundial: cada vez mais, os mecânicos mal podiam tocar nas motos para as desenvolver, ao contrário dos seus tempos áureos, em que tinha total liberdade de desenvolver os motores a seu gosto. "Quando me enganava, os engenheiros da Yamaha apenas se riam e diziam "Fizeste m****, Kel-san!" – lembra ele. Assim, em 1996 afasta-se e aceita uma proposta para gerir uma equipa Seadoo, ganhando naturalmente títulos nacionais e mundiais também na água. Até em 1998, já com 60 anos, Carruthers ainda veio gerir a equipa Chaparral Yamaha no Supercross Americano. Após 20 anos em que trabalhou com Kenny Roberts, Eddie Lawson, Raymond Roche, Virginio Ferrari, Rob McElnea, Niall Mackenzie, Freddie Spencer, Martin Wimmer, Luca Cadalora, Carlos Cardus, Alberto Puig, Doriano Romboni, Gene Romero, Cal Rayborn, Skip Aksland e até o saudoso e desditoso Jarno Saarinen, Kel Carruthers é, talvez, único, pela forma como foi Campeão Mundial, primeiro como piloto e depois, como engenheiro e preparador.

"...eu disse à Yamaha que aceitava ir para a Europa gerir a equipa do Mundial por um ano... e acabei por ficar 17..."

Kel Carruthers nos seus tempos na Yamaha

Palmarés de Kel Carruthers - Piloto

1962- 1964- Campeão Australiano 125, 250, 350 e 500
7 vitórias em GP 250 entre 1969 e 1970
1968 - 3º no Mundial de 350 cc
1969 - Campeão Mundial de 250 cc – Benelli
1970 - 2º no Mundial de 250 cc – Yamaha
2º no Mundial de 350 cc – Yamaha

Palmarés de Kel Carruthers – Team-manager

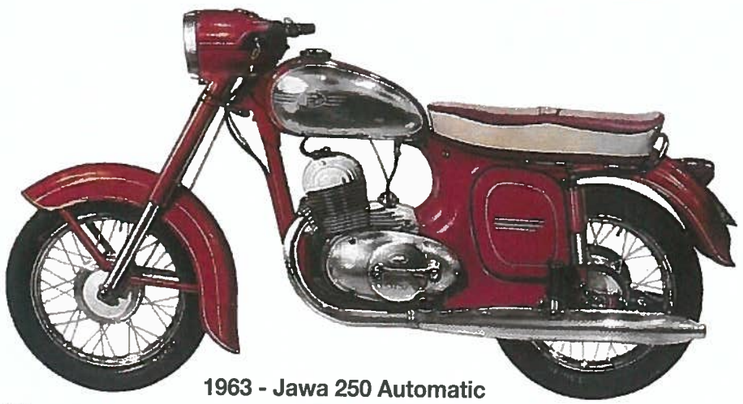
1978 – Campeão Mundial de 500 c/ Kenny Roberts
1979 - Campeão Mundial de 500 c/ Kenny Roberts
1980 - Campeão Mundial de 500 c/ Kenny Roberts
1984 - Campeão Mundial de 500 c/ Eddie Lawson
1985 – 2º Mundial de 500 c/ Eddie Lawson
1986 - Campeão Mundial de 500 c/ Eddie Lawson
1988 - Campeão Mundial de 500 c/ Eddie Lawson

Coleccionando motos antigas
mito e realidade

Todos já ouvimos falar do hipotético velhote que um primo dum amigo jura conhecer e tem um barracão algures na Porcalhota de Cima com mais de trezentas motos antigas, primorosamente restauradas, que passa os dias a polir e nem vende nem mostra a ninguém...

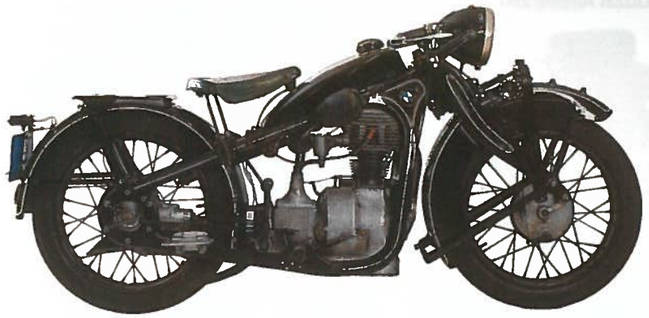
1970 - Aermacchi 250 Ala Verde

1957 - Mondial 250



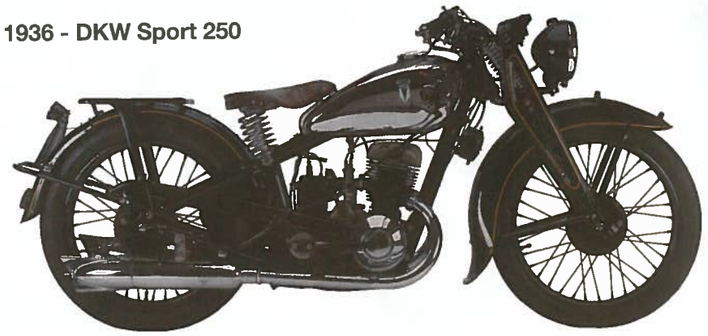
1963 - Jawa 250 Automatic

Na realidade, coleccionar motos é uma paixão absorvente, complexa, dispendiosa mas, felizmente, cada vez mais proveitosa, à medida que mais pessoas se dão conta do interesse histórico que está detido nessas primeiras máquinas e na importância de não as perder, preservando assim uma parte da nossa herança cultural, mesmo da própria história do desenvolvimento tecnológico da humanidade. Claro que o que coleccionamos tem muito a ver com que tipo de motos primeiro capturaram a nossa atenção e foram objecto da nossa imaginação quando jovens. Alguns coleccionam Sachs V5, outros Triumph, outros Norton – masoquistas ou ingénuos! – outros ainda há para quem o atractivo está é na configuração do motor - bis verticais, boxers, monos, tetras, seja o que fôr. Uma colecção interessante, se uma colecção tem que obedecer a alguma lógica, seria ter um exemplar representativo da época de ouro de cada um dos grandes países fabricantes. Por Inglaterra uma Triumph, talvez uma Thunderbird, sem dúvida uma Harley-Davidson Sportster pela América, BMW R69S ou R50 ou Horex em representação da Alemanha, Kawasaki 900 Z1 ou Honda CB750 pelo Japão, Ducati 750 Desmo – das que não tinham electrónica para avariar! – pela Itália e talvez uma Monet-Goyon pela França e Bultaco em representação de Espanha. Claro que coleccionadores muito decididos – ou endinheirados - poderiam prolongar a lista a outros países produtores, para incluir pelo menos uma Jawa ou Cezet (CZ) pela Checoslováquia, uma Monark pela Suécia, Sarolea pela Bélgica, ou, porque não, uma Casal por Portugal... Outro refinamento seria incluir apenas monocilíndricas, bicilíndricas em V, ou tetracilíndricas, ou ir ainda pela forma de alimentação: válvulas laterais, válvulas à cabeça, árvore de cames duplas, etc. Um tema razoável, acessível e, no entanto, representativo de toda a riqueza e variedade tecnológica seria uma colecção de motos de 250cc de cilindrada. Porquê 250? Porque é uma capacidade que foi usada por uma extraordinária variedade de marcas. Desde a 2ª Guerra Mundial, o Mundial de 250 foi ganho por mais marcas que qualquer outra classe, e muitas são marcas gloriosas ou que contribuíram de forma singular para o avanço da motocicleta. Moto Guzzi, Benelli, NSU, MV-Agusta, Mondial, Honda, Yamaha, Harley-Davidson, Suzuki, Kawasaki, Cagiva e Aprilia vêm imediatamente à mente. Das exóticas ou raras, poderíamos mencionar ainda a Chevallier, EMC, Armstrong, Gazzaniga, Diamant, Garelli... a lista é extensa. Depois, ao longo dos anos, a classe usou quase todas as configurações conhecidas, desde pequenas e simples monocilíndricas de um carburador e quatro velocidades a sofisticadas e exóticas motos de fábrica de seis cilindros e doze velocidades, passando por todas as permutações imagináveis dos dois cilindros...Até as dois-e-meio de estrada de alguns anos atrás, que de facto, frequentemente, imitavam muito de perto a respectiva moto de competição da marca, exibiam uma variedade de configurações e número de cilindros notáveis... Havia uma Benelli 250-4 nos anos setenta, as Kawasaki de

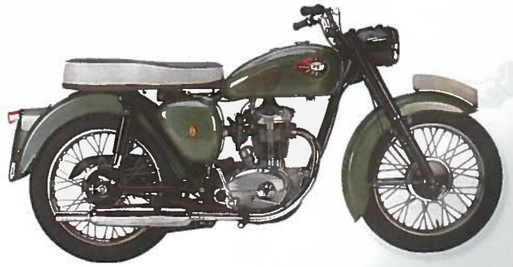


1936 - BMW R3

1936 - DKW Sport 250



1959 - BSA C15



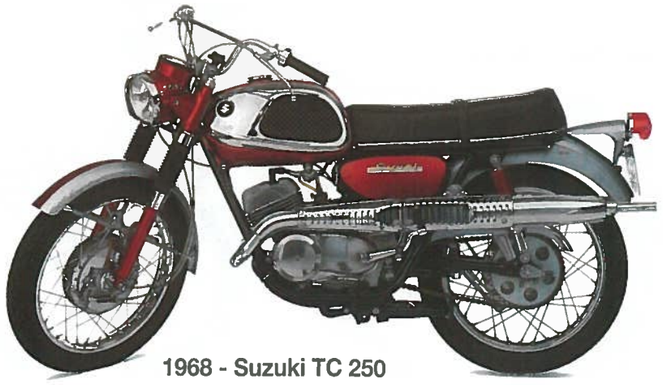
1964 - Ducati Mach1

Histórias da história das motos

1939 - MotoGuzzi Airone 250

1978 - Kawasaki KL 250

1974 - Yamaha DT 2250



1968 - Suzuki TC 250

3 cilindros, Yamaha RD bicilíndricas, Morini de dois cilindros em V, Bultaco e Montesa monocilíndricas de 2T, Ducati, BSA e Norton monocilíndricas a 4T, Honda bicilíndrica a 4 tempos, e uma variedade de outras de um e dois cilindros, dois ou quatro tempos. Ossa, CZ, Jawa, Greeves, Motobécane... Do lado da competição pura, a variedade é ainda maior... Além da Honda de seis dos anos 60, uma Yamaha quatro em quadrado, ou DKW bicilindrico paralelo, Aermacchi de dois horizontal ou Moto Guzzi monocilíndrica. As preciosas monocilíndricas verticais da MV Agusta, Parilla, Mondial ou Moto Morini, e as Ducati Desmodrómicas, além das simples dois tempos do leste da MZ ou CZ, ou da Bultaco espanhola. Que outra capacidade alguma vez ofereceu tanta escolha? Mesmo nos nossos dias de restrições ambientais e leis dictatoriais a oferta é ainda considerável, e, no entanto, as 250 parecem nunca ter recebido o crédito que mereciam. Talvez por a cada época em que elas brilharam haver sempre a correspondente moto exótica de maior cilindrada que "roubou" os louros de época inteira, fazendo as outras cair em comparativa obscuridade? Ou por serem consideradas motos de iniciação, e não verdadeiras "motos de homem" como uma 750 ou 900? A promoção das 500 a classe rainha e consequente demoção das 125 e 250 a classes secundárias também terá algo a ver, decerto. Depois, a toda da imprensa especializada, que se entusiasma facilmente pela potência das grandes máquinas, menosprezando de algum modo tudo que não tivesse mais de 600 cc e 120 cavalos. Talvez porque poucos ensaiadores podiam explorar a sério os limites duma 2T como a Kawasaki KR250 de GP, que podia dar alguns 70 cavalos, e pesando menos de 130 quilos, atingir os 250 Km/h e fazer curvas a um ritmo impróprio para a maioria dos mortais? Mesmo voltando a motos mais vulgares, descura-se o gozo que se pode tirar duma 250 como a Aprilia RS, derivada da Suzuki RG250, em condução pura – um exemplo duma quarto de litro de estrada

JOGANDO NA REALIDADE

dos anos oitenta que seria considerada excepcional na grelha dum Grande Prémio de 500 um par de décadas antes. Claro que muitas destas exóticas são, ou impossíveis de descobrir, ou trocam de mãos apenas por somas que mais parecem números de telefone! Porém, para quem procurar, há motos desta classe ainda por encontrar disponíveis por muito pouco – até porque é uma capacidade que, ao contrário das exóticas de alta cilindrada, não era rara em Portugal. Basta pegar numa revista espanhola de clássicos, ou até na nossa irmã Topos e Clássicos, para descobrir alguma oferta, embora separar os vendedores genuínos de potenciais concorrentes do Herman José se comece a tornar difícil para quem não esteja a par dos preços reais. Como em todas as áreas de actividade, assim que cheira a dinheiro fácil, aparecem especuladores e invariavelmente são os que têm acesso a dinheiro e não necessariamente aos conhecimentos ou história que se mexem melhor e impedem frequentemente os genuínos apaixonados de possuir uma destas preciosidades. Com mais tempo e paciência que dinheiro, no entanto, é possível ir descobrindo uns exemplos coleccionáveis, e as boas notícias é que nem precisam de ser muito antigos, já que nenhuma das motos mencionadas acima vai mais longe que os anos cinquenta... Se fossemos falar do período entre guerras, já teríamos de considerar motos como as Rudge, Lewis, Velocette, Excelsior, Triumph, AJS, Panther, Scott, Matchless ou Royal Enfield, só para falar nas inglesas, que decerto têm estatuto clássico mas exigem outro nível de conhecimento e contactos para restaurar eficientemente. Outros países poderiam contribuir com uma AMC, Zundapp, Puch, Adler, NSU, Aermacchi, Garelli, Sanglas, etc., tornando a colecção mais cosmopolita. Depois, há as variedades... que tal coleccionar motos de Trial, ou Motocross, que seriam ainda mais baratas e simples? De repente, a história das duzentas motos no barracão começa a parecer menos fantasiosa...

1954 - Adler MB 250

1956 - Honda C70 Dream

1967 - Honda CA 72 Dream

1973 - Suzuki GT 250