Famel XF21, Museu Kawasaki, Contacto Competição Yamaha RD350 YPVS

agora com 132 fichas de clássica

mcv Motos Clássicas & Vintage

Nº20 Mensal - Fevereiro 2012

Continente 3,50€

Moto Guzzi Le Mans
a leveza do ser

Coleccionador
As Vespas de Marrazes

História
AAJS

Restaurador
Henrique de Odivelas

Personagem Histórica
Lawrence da Arábia

Leveza e rapidez

Bem conhecida pelos apaixonados das Italianas, mas rara ao natural, a Moto Guzzi Le Mans é o desenvovimento máximo das anteriores V7 que davam as mais puras sensações de condução desportiva de uma forma mais sofisticada que outras italianas da altura, no caso da Le Mans com estética avançada a jogar também um papel decisivo e a assegurar-lhe um lugar entre as clássicas de todos os tempos...

Qualquer desportiva italiana dos anos 70 é, por norma, uma moto muito especial. Quando se trata de um modelo de que se fabricaram menos de 7000, quando para as Honda ou Kawasaki contemporâneas, esse número era a produção mensal, a exclusividade aumenta na mesma proporção... Um tal modelo é a 850 Le Mans da Moto Guzzi, uma desportiva sem desculpas ou compromissos, vinda duma marca mais normalmente associada a pacatas turísticas, que a motorização V2 ligada a veio de transmissão da fábrica de Mandelo di Larie, nas margens do Lago Como. A Le Mans é esguia, pequena, baixa, minimalista, tudo nela dedicado à pura perseguição de condução desportiva. Para muitos, é mítica, é das italianas mais espectaculares, a seguir a certas Ducati e MV, até pelos seus resultados em competição também. A nível pessoal, a Le Mans está relacionada com uma das minhas primeiras memórias de viagens de moto... não que eu tenha tido a sorte de ter uma, entenda-se, mas quando há muitos anos, em 1976, me aventurei com uma das minhas primeiras Honda numa viagem ao circuito de Mallory Park, numa gélida manhã de Abril, lembro-me de ser alcançado por uma numa daquelas enormes rotundas que agora começam a aparecer também em Portugal e os motoristas portugueses ainda não aprenderam a negociar... A moto, novinha, passou-me a um ritmo lento com o distintivo rugir dos escapes a não fazer prever o que vinha a seguir e tomou a mesma saída para que eu me dirigia, na A5 a caminho do condado de Leicestershire... quando a minha CB250G5 acabou por sua vez de fazer a rotunda e entrei na recta, a Le Mans era um pontinho no horizonte, tendo coberto talvez um quilómetro no tempo que me tinha levado a percorrer

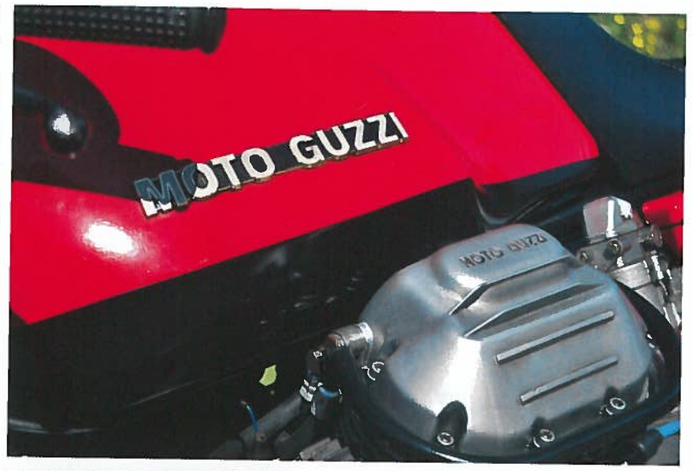
Texto Paulo Araújo
Fotos Paula Brandão

200 metros... gulp! A lição que ficou, a lembrar um ex-director meu que dizia que as regras da natação não se aplicam ao ácido sulfúrico, foi que as Guzzi em geral podiam bem ser pachorrentas turísticas, mas nenhum desses adjectivos se aplicava à esguia e baixa Le Mans. A moto, com os seus guiadores avançados e banco estreito e angular, leva o condutor empoleirado numa posição perene de ataque a convidar à busca dos limites. No evento, na altura, mais que agora, o que separava uma Italiana puro-sangue de uma japonesa eram mais zeros a seguir ao preço que prestações ou, sejamos honestos, fiabilidade... As instalações eléctricas transalpinas eram vistas, na humidade quase permanente do Reino Unido, com a mesma desconfiança que um pedido de empréstimo da Grécia ao Banco Europeu, e normalmente não traíam a (des) confiança, falhando miseravelmente à primeira oportunidade. Assim, passaram muitos anos até ter começado a andar com Guzzi modernas, e ser agradavelmente surpreendido... dizer então que, perante este cenário, foi com natural expectativa que pus em marcha a moto do nosso leitor e exclusivo coleccionador Pedro Pereira é pouco. Mas de volta à 850 Le Mans e ao seu ar de predador... A primeira impressão é de pequenez. A Le Mans é muito estreita, pequena, quase mais como uma 250 que como uma 900, impressão ampliada pelos guiadores muito estreitos e baixos e selim algo rectangular, com os pés chegados atrás, mais ainda no exemplar ensaiado que tem um kit de poisa-pés recuados em alumínio, silenciadores (OK, panelas!) Lafranconi e amortecedores de reservatório remoto, vulgo "piggyback", de marca Marzocchi, no inevitável vermelho, a completar o conjunto. Assumimos a posição na diminuta Le Mans e a primeira coisa que se nota é que o écran é baixo demais para olhar para as luzes de informação do tablier por debaixo dele, e está no caminho para conseguirmos olhar por cima... deve fazer um bom trabalho de afastar o vento do peito do condutor, ajudado pelos cilindros que sobressaem de cada lado, protegendo parcialmente os joelhos e situando-os, (os cilindros, não os joelhos!) convenientemente , na deslocação de ar refrigerador. A massa do motor, de cada lado do depósito, é linda de contemplar, os cilindros prolongando-se pelos cárteres caprichosamente reforçados com nervuras estratégicas que dão ao bloco um ar dos motores de Formula 1 do passado. Os carburadores Dell'Orto, muito altos e que agarram a umas cornetas que vão sugar o ar já atrás das tampas laterais, são igualmente dignos de contemplação e cada um deve pesar dois quilos! A caixa com o prolongamento do veio à roda de

"A moto leva o seu condutor empoleirado, numa posição perene de ataque a convidar à busca dos limites...."

A Le Mans na competição

As bicilíndricas da Moto Guzzi já tinham o seu lugar assegurado na história da velocidade antes da Le Mans, quando uma versão de 850cc da V7 anterior se classificou em 3º nas 24 Horas de Le Mans de 1971, dando origem ao nome do modelo seguinte. Especialmente nos Estados Unidos, as Le Mans foram usadas com sucesso em competição, embora tenham saído numa altura em que as motos japonesas começavam a dominar, e em breve excluíriam das grelhas as mecânicas europeias mais modestas. Uma tal moto foi, reputadamente, a primeira Le Mans a chegar a solo americano, preparada para um jovem piloto chamado Mike Baldwin pelo grande Reno Leoni, que também preparava Ducati. A moto competiu na época de 76, com Baldwin a ficar em 5º em Daytona e a vencer mesmo a prova seguinte em Loudon, e ainda outra em princípios de 1977 em Charlotte. Se na categoria de Superbike as bicilíndricas, italianas ou alemãs, tinham os seus dias contados, as Guzzi ainda viriam a dominar na série paralela "Battle of the Twins", dedicada justamente a esse tipo de motores, com pilotos como Rick Schlacter e Will Harding. Mais sucessos viriam com um dentista da Florida, o famoso Dr. John, que preparava Guzzis como hobby. Sem nunca ter ganho campeonatos ou títulos de vulto, o modelo é lembrado, especialmente, pela capacidade de ser colocado em pista com modificações mínimas, e nesse aspecto dominou corridas de produção em Inglaterra e na Austrália. Se por um lado eram lentas em mudanças de direcção e relativamente inferiores em potência, a sua estabilidade absoluta, leveza e boa velocidade de ponta tornaram-nas num modelo cobiçado, que ainda hoje participa em corridas históricas com sucesso.



Silenciadores Lafranconi e amortecedores de reservatório remoto Marzocchi eram variações à especificação de origem na unidade testada, que em nada destoavam do todo, antes pelo contrário...

trás do lado direito amplia a sensação de comprimento, fazendo a Guzzi parecer um gato estendido, pronto a saltar sobre a presa. Os cromados são mínimos, de facto praticamente ausentes excepto na suspensão, nas molas dos amortecedores e nas bainhas, e a abundância de negro mate também aumenta a sensação de pequenez. Damos ao botão de arranque, notando a original posição central da chave sob uma membrana de borracha à frente do depósito, e inicialmente, o movimento é preguiçoso, parece que a bateria não vai dar contar do recado... depois, com alguma ajuda do punho, o motor explode numa série de vibrações laterais - a famosa reacção de binário também encontrada nas BMW boxer, com aquelas massas inerciais todas a rodar transversalmente ao sentido de viagem - e instala-se num ralenti algo roufenho mas ao mesmo tempo suave... tão parecido com uma BMW e no entanto tão diferente! A embraiagem obriga a comer um bife para actuar a manete, e ainda por cima a caixa é algo lenta, tem de se esperar um pouco até a largar completamente entre selecções para não entrar na mudança seguinte com um sacão, como se a moto estivesse a morder o freio, ansiosa por pular em frente. Esta característica mantém-se mesmo quando nos habituamos pouco depois a dosear bem as mudanças, e o sistema não gosta mesmo nada de passagens sem embraiagem... ao fim de poucos cruzamentos, o pulso esquerdo já dói, mas nem se repara, pois o resto é espectacular: A Le Mans entra em curva sem esforço, segue uma linha com rigor e leveza, mesmo com os estreitos pneus da época, não há tendência de cair para a

A Guzzi 850 Le Mans

História do Modelo

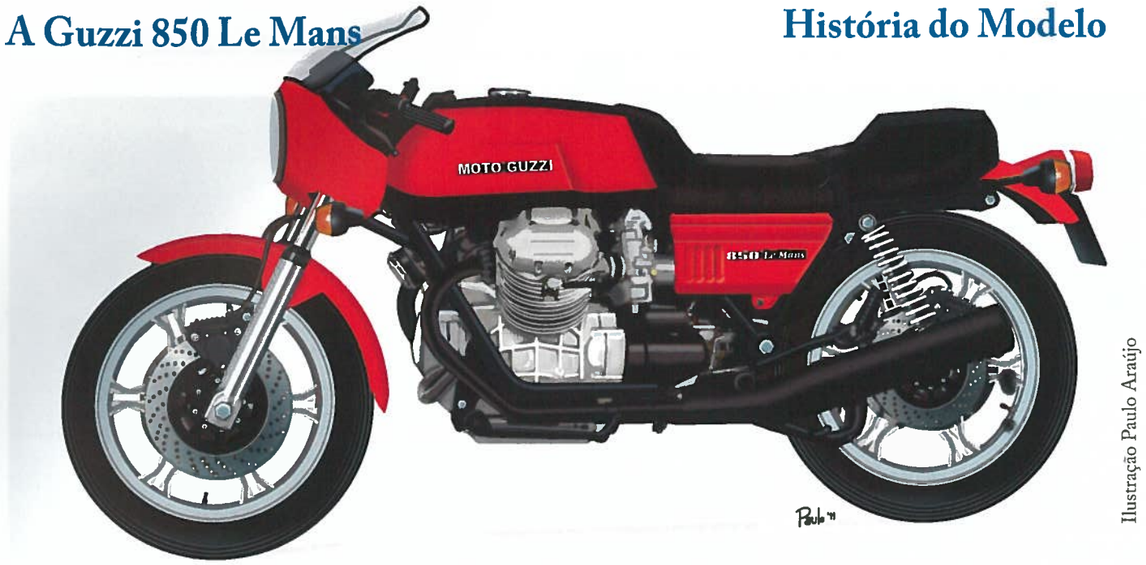


Ilustração Paulo Araújo

Apresentada no salão de Milão de 1975 e lançada em 1976, a 850 Le Mans era uma café racer um bocado à frente, dotada de triplo disco, travagem integrada, jantes em liga e para uma desportiva com transmissão por veio, prestações para deixar quase todas as suas contemporâneas de lado. Claro que uma Kawasaki 900 era mais rápida… até chegarmos à primeira curva! Uma evolução da já de si desportiva V7, a Le Mans debitava cerca de 80 cavalos, dos quais apenas uns 71 chegavam à roda, graças à transmissão por veio e engrenagens helicoidais destinadas a minimizar ruídos mecânicos e a escapes um pouco restritivos. Versões ilimitadas tiveram sucesso em competição, notavelmente nas séries americanas AMA, e um protótipo já tinha ficado em 4º nas 24 Horas de Montjuich em 1973, provando a validade do conceito. Do lado da estética, a Le Mans era pura desportiva italiana, com o vermelho vivo a cor preferida, embora houvesse uma versão azul-prateada mais subtil, com negro mate a substituir em ambas as habituais áreas cromadas. O prolongamento do banco sobre o depósito com um secção de espuma injectada também foi pioneiro, e embora a versão original seja, de longe, a melhor, o modelo prolongou-se, de uma forma ou outra, até aos nossos dias. Em termos da evolução, a Le Mans difere do modelo T3 nos pistões de alta compressão, válvulas maiores, carburadores Dell 'Orto de 36mm com bomba aceleradora e cones de ar sem filtros, avanços Tomaselli e punho rápido. A segunda versão, lançada em finais de 1978, estragou o aspecto com uma carenagem mais complicada e óptica rectangular, provocando muitas "retro-conversões" facilmente realizáveis visto o resto pouco ter mudado! A 850 original conheceu duas séries: A primeira tem um farolim CEV idêntico a muitas italianas da época e vai até finais de 1976. A segunda série usa um farolim rectangular incorporado num guarda-lamas desenhado expressamente para a Le Mans pela DeTomaso e é, obviamente, a mais vulgar. Outras pequenas modificações incluem a adição de um trip ao conta-quilómetros Veglia, jarras negras em vez de prateadas e banco de perfil mais amplo para o pendura. Os escapes têm uma protecção na zona do tacão, as torneiras de combustível apontam para baixo e os piscas dianteiros são montados numa patilha diferente. Além das duas cores "oficiais", um pequeníssimo número de motos da segunda série saiu em branco e todas têm tendência para enferrujar nas zonas de negro mate devido à má qualidade da pintura. Os modelos americanos têm ainda reflectores nos lados dos piscas e óptica de vácuo que protrui do bico da carenagem, em linha com as leis americanas. Os quadros e motores são numerados com o prefixo VE. Os quadros começaram por VE11111 e os motores por VE70500. O facto de que alguns quadros foram substituídos ainda na garantia devido à má qualidade da pintura confunde as numerações ainda mais. Segundo conhecedores, uma Le Mans 850 original tem de se situar entre os quadros VE11111 e VE13040, e uma da segunda série de VE13041 a VE17311. Isto é importante porque muitas motos da 2ª série foram "convertidas" para parecer Mk1, chamadas em inglês sarcasticamente de "Mock 1" (imitação 1). A 850 Le Mans II de 1978 ganha uma carenagem mais quadrada que incorpora os piscas e dois prolongamentos do lado dos cilindros. A óptica é rectangular e os cilindros são revestidos a Nigusil (Nickel-Guzzi-Silicone) em vez de terem camisas de ferro como na MkI. Os garfos são assistidos a ar e as pinças passam para trás das jarras. O banco é também alargado na zona do pendura. Os instrumentos são revistos, semelhantes aos da SP1000 mas com um circuito integrado que se provou pouco fiável. Os números de quadro vão de VE17312 a VE22635 e há uma segunda série de MkII a partir de 1980 com quadro a partir de VE22636 até VE24086. O motor tem cilindros em Nigusil a partir do Nº VE80390. Os EUA têm uma versão especial de apenas 353 unidades, a CX100 de 1000cc, cujos quadros começam por VU11111. Modificações à Le Mans III de 1982 incluem cilindros e culassas revistas, com aletas mais quadradas. As varetas são afastadas das paredes do cilindro, indicando a intenção de produzir modelos de maior cilindrada. Entre cerca de outras 80 modificações de detalhe, contam-se tolerâncias mais rigorosas, carburação revista, escapes modificados e um aumento de potência e binário, além de alterações à suspensão e ligação de ar entre os lados do garfo. Esteticamente, o depósito, banco, carenagens e instrumentos sofrem alterações, tipificadas pelo tacómetro Veglia maior. Os números de quadro começam em VF11111 e vão até VF20700, e os motores também têm o prefixo VF. Em 1984, o modelo passa a 1000cc e roda dianteira de 16" e continua até 1993, com números de quadro começados por VV11111. Entre 86 e 88 há uma edição especial de aniversário 1000SE com rodas vermelhas.

> *"um protótipo já tinha ficado em 4º nas 24 Horas de Montjuich em 1973…"*

Distinguindo as Le Mans

850 Le Mans I - série 1 **Setembro 1975- Setembro 1976**
Farolim CEV redondo, garfos prateados. Apenas cerca de 2000 unidades produzidas. **Os quadros começam por VE11111 e os motores por VE70500.**

850 Le Mans I - série 2 **Outubro 1976-Setembro 1978**
Frente em laranja fluo, farolim rectangular que é parte do guarda-lamas, garfos parte negro mate, trip no conta-Km, banco mais amplo. Produzidas 6817 ao todo, das duas séries. **Quadros de VE13041 a VE17311.**

850 Le Mans II - série 1 **Outubro 1978-Setembro 1980**
Óptica rectangular em carenagem mais quadrada, que incorpora os piscas e se prolonga para os lados sobre as cabeças. Os garfos são assistidos a ar e as pinças passam para trás das jarras. O banco é mais largo na zona do pendura. Instrumentos semelhantes aos da SP1000. Versão CX100 EUA sai em 1979 com 1000cc.
Números de quadro de VE17312 a VE22635

850 Le Mans II - série 2
Outubro 1980-Setembro 1981
Óptica rectangular em carenagem mais quadrada, que incorpora os piscas e se prolonga para os lados sobre as cabeças. Cilindros revestidos a Nigusil a partir de motor Nº VE80390. Cores, negro/dourado, vermelho, branco. **Números de quadro de VE22636 a VE24086. Versão EUA CX100 de 1000cc com quadro de VU11111 a VU11464.**

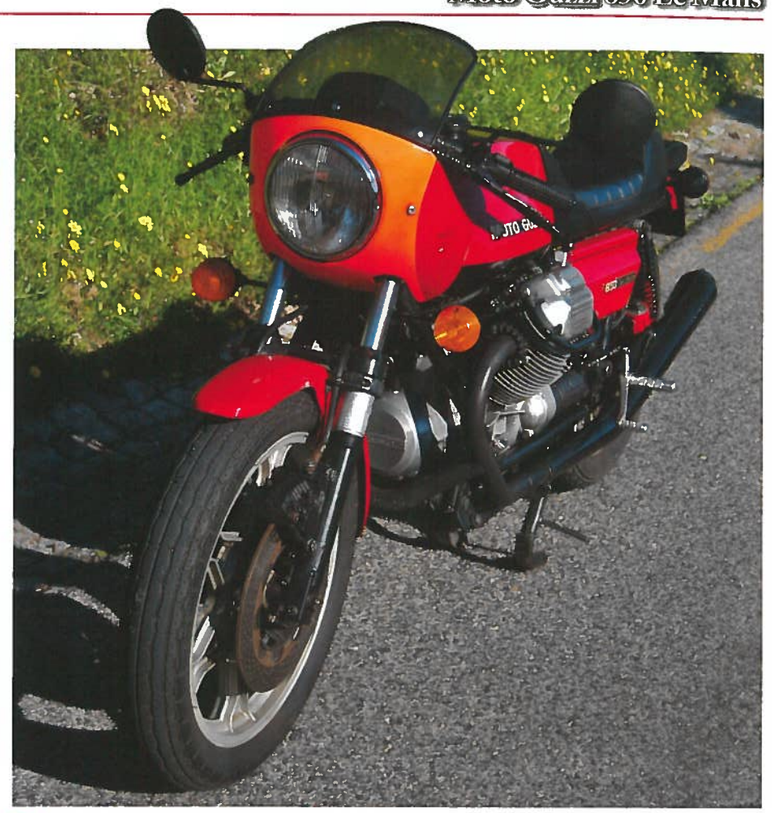
850 LeMans III **Outubro 1981-Setembro 1983**
Modificações ao exterior dos cilindros com aletas mais quadradas e roda dianteira de 16". Varetas mais afastadas das paredes do cilindro e cerca de 80 modificações de detalhe, incluindo carburação revista, escapes modificados, mais potência e binário. Suspensão com ligação de ar entre as bainhas. Depósito, banco, carenagens e instrumentos sofrem alterações. Conta-rotações Veglia maior. Cores, branco pérola, vermelho. **Números de quadro de VF11111 até VF20700, e os motores também tem o prefixo VF.**

Le Mans IV (1000) **Outubro 1983-Setembro 1993**
Sem alterações até 1993, além de cores e detalhes. Entre 86 e 88 há uma edição especial de aniversário 1000SE, vermelha e branca, com roda 18", banco e rodas vermelhas.
Números de quadro começados por VV11111.

Frente pintada em laranja fluo é típica da Série 2 do modelo original, como são também os garfos pintados até certa altura de negro mate, com o cimo em alumínio. Abaixo, o conjunto de motor e transmissão, encimado pelo carburador Dell'Orto, é deveras impressionante.

curva, por outro lado, sem subviragem, é mesmo a dose certa. Primeiro, a moto é muito fácil de inclinar, quase não estamos cientes de fazer trabalho nos avanços, é só dar um toque com os joelhos para a colocar na corda, depois, parece plantada, com a suspensão a telegrafar com rigor o que se vai passando no alcatrão, que nas estradas portuguesas normalmente é cheio de altos e baixos. Por causa da sua altura reduzida - o banco tem 760mm de altura mas parece menos - e os avanços, parecemos ir muito perto do chão mesmo a velocidades modestas- algo difíceis de manter na 850, que com uma segunda bem puxada já nos deixa para lá dos 120 km/h! Já o punho tem de se dosear, saiam de curva com uma aceleração brusca e a aceleração é tão violenta que o corpo desliza para trás à procura do apoio que não está lá, no banco grande demais para um e pequeno para dois, caso esta moto tivesse poisa-pés de pendura, que não tem. Digamos que a

promover relações cordiais entre eventuais convidados a passear na traseira e o condutor. Isto apesar de mal estarmos a um terço do conta-rotações, esta Guzzi é uma moto muito, mesmo muito rápida, só é pena que os travões, para a época ferozes, agora pareçam um bocado fraquitos, e especialmente sem darem grande sensação... temos de ajudar com o pedal traseiro, até porque esta moto trás o habitual sistema integrado (que a Honda julgou ter inventado em 1998 mas a Guzzi já usava nos anos setenta) desligado. Normalmente, quando se trava com o pedal, accionamos o disco traseiro e um dos discos dianteiros, com o segundo disco accionado pela manete no punho. Enfim, em vista do pouco peso do conjunto, acaba por ser bastante, e vamos notando os originais comandos, tão diferentes da normalização actual em que é tudo igual: O comando das luzes é uma patinha que anda à roda do guiador, e só pela posição nos informa de imediato onde estamos... vê-se que muito design italiano entrou na concepção desta moto, que na altura era exclusiva e agora é mesmo rara, sobretudo em Portugal. A pedido de várias famílias, - especialmente a nossa! - e considerando os aviso do dono sobre o estado ressequido dos pneus, não usámos toda a capacidade de curvar, mas qualquer voltinha na LeMans, uma vez dominadas a embraiagem pesada e a caixa algo errática, é uma memória a preservar... mesmo que tenha levado 35 anos a concretizar!



Ficha Técnica	Moto Guzzi 850 Le Mans 1976
Motor, Tipo e configuração	Bicilíndrico em V a 90º, 4T, ref. a ar
Cil x Dimensões D x C <83	844 cc, 83 x 78 mm, Comp. 10,2:1
Cil x Dimensões D x C >83	998 cc, 88 x 78 mm
Potência	71 cv/7.300 rpm - 81cv/7600 rpm >1981
Binário	7,8 Kgf/m às 6600 rpm
Alimentação	2 Carburadores Dell'Orto PHF de 36mm
Ignição / comando	Marelli c. avanço automático /por varetas
Caixa velocidades	Caixa de 5 velocidades
Embraiagem	Multidisco a seco
Transmissão final	Veio
Quadro	Treliça em aço tubular
Ângulo dir. /avanço	25º /103 mm
Dimensões (C x L x A)	2.190 x 720 x 1030 mm
Distância entre-eixos	1.470 mm
Altura do banco	762 mm
Distância ao solo	150 mm
Suspensão Frente	Garfo 38mm 110mm curso
Suspensão Trás	Dois amortecedores 80 mm curso, 5 posições
Travões frente	Dois discos ferro 300 mm, pinças Brembo
Travões trás	Disco 242 mm, travagem integrada
Rodas	Jantes WM em liga de 6 raios duplos
Pneus	3.50/18 Frente e 4.10/18 Trás
Peso	196 Kg a seco/ 220 Kg ordem de marcha
Capacidade depósito	22,5 litros
Preço nova / Valor aprox.	Aprox. 2.000 Libras / 8.000 €
Fabricante	Moto Guzzi, Mandelo di Lario, Itália
Proprietário	Pedro Pereira, Lisboa

Moto Guzzi 850 Le Mans

Foto: Paula Brandão

FUCHS Silkolene

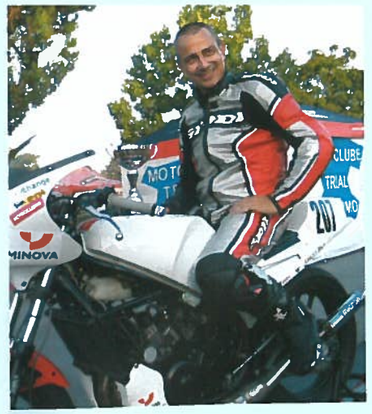
Yamaha RD350LC YPVS

Ainda dizem que estudar não compensa... a YPVS desenvolvida em colaboração com o Instituto Técnico do Vouga estreou-se a vencer, fruto de um pacote longe de pronto, mas já muito rápido e fácil de conduzir.

A YPVS desenvolvida pelo nosso colega "Tinho" Pires, com alguma ajuda de uma Universidade Técnica, provou-se muito eficiente em pista, e teria sido um caso sério se tem estado pronta no início, em vez de no final, do Troféu de Clássicas.

Texto Paulo Araújo
Fotos Vítor Schwantz e Paula Brandão

Assim que saio da boxe e dou rotação ao bicilíndrico a dois tempos da RD350, as sensações transportam-me de volta no tempo alguns 26 anos, quando corri com uma RD350 da geração anterior a esta YPVS em Inglaterra e Portugal. A mesma subida embriagante de regime, com o consequente aligeirar da dianteira, a facilidade de entrada em curva e a leveza do conjunto, que o torna muito menos físico de pilotar que a minha própria CB900, estavam todas lá, mas com um motor muito mais redondo, fruto do YPVS e do bom trabalho feito neste motor, que de resto em relação às nossas de 1984, estava quase standard. As velocidades atingidas no final das rectas eram interessantes, permanecendo a moto estável, pelo menos enquanto seguimos em linha recta. Ao acelerar à saída das curvas, a frente aligeira, abanando sem chegar a ser assustadora, com a consequência de alargar a trajectória: a YPVS é subvirante, algo de que o seu piloto, Alberto Pires, estava perfeitamente consciente, e que seria facilmente resolvido deslizando as bainhas nos tês uns 2 cm, para rebaixar a dianteira, muito alta, que com os guiadores planos nos dá a sensação de ir a bordo de uma trail. A configuração é deliberada, para evitar que as quinas dos escapes de rendimento Mícron rocem demais no asfalto ao curvar... se isso acontece em demasia, dada a leveza da moto, o passo seguinte é levantar o pneu traseiro do alcatrão e chapéu... Por outro lado, ao fazer isso, alguma da estabilidade em recta seria sacrificada, embora se possa sempre fazer a direcção mais presa no amortecedor... que por sua vez estragaria a maravilhosa leveza do conjunto... conversamente, quando chega a hora de travar, a mordida das pinças de dois êmbolos – um bom melhoramento em relação às de origem de apenas um – é potente, e o conjunto consegue-se inserir em curva ainda com uma modesta quantidade de pressão aplicada nos discos sem que o quadro se ate em nós e a traseira tente ultrapassar a dianteira. Quanto ao motor, a válvula de escape permanece a funcionar, e com os escapes Micron, que em princípio libertarão mais uns 4 ou 5 cavalos do conjunto, tornam a moto muito rápida a subir de regime sem ser propriamente explosiva... Toda a preparação (ver caixa) pelos vistos compensou, e o Alberto pode gabar-se de ter feito (também à custa de muita preparação e treinos privados) um pacote eficiente, uma batedora de TZs a uma



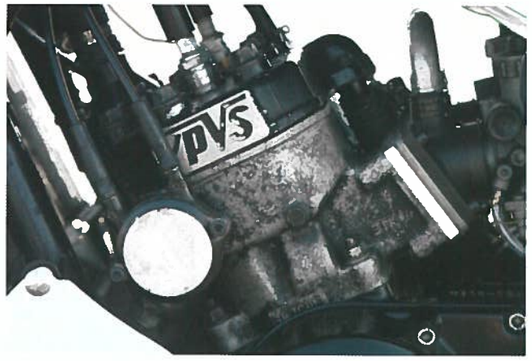
Alberto Pires
A surpresa do Norte

Alberto Pires, realizador de vídeo, professor e colaborador de uma revista mensal, segue corridas de moto desde sempre, e também é piloto de testes, por sinal dos mais experientes e rápidos/alucinados/loucos (risquem o que não interessar) do nosso plantel. Uma vez decidido a participar no Troféu Nacional de Clássicas e optando por uma Yamaha RD350 YPVS, adquirida na Alemanha, foi questão de procurar as soluções mais óbvias de preparação. A equipa do Instituto Superior do Vouga, sob a orientação do conhecido Engº António Nicolau, rejeitou soluções radicais, como cortar os pistões ou desligar a válvula de escape, que poderiam tornar a moto muito mais rápida, mas também a fariam menos fiável e fácil de guiar. Em vez disso, concentraram-se numa boa preparação de ciclística, com algum peso removido por torneiro dos aros Yamaha, dos pontos de montagem redundantes no quadro e das peças de estrada desnecessárias. No motor, a culassa foi rebaixada 0,3mm (para tão pouco, bastava substituir a junta por uma mais fina, mas se calhar ninguém lhes disse!) e o volante do motor também foi aligeirado. A moto fica assim mais apta a ganhar rotação e depois, ao longo de vários treinos em Braga, foi experimentar com coisas como o óleo dos garfos, relação final e posição das bainhas nas mesas. Ao mesmo tempo, cerca de 21 quilos de peso foram tirados ao conjunto, que ficou pelos 133, mesmo assim ainda a uns 20 Kg de uma boa TZ...

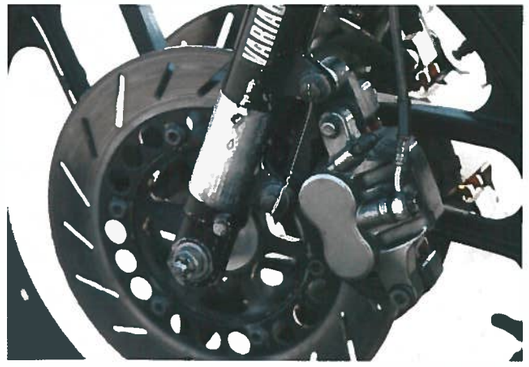
Se a entrada em curva era fácil, até pela leveza do conjunto, a saída era menos estável devido à altura da frente, que causava alguma imprecisão... Ao lado, toda a informação de que o piloto necessita está lá, na consola que usa o tacómetro original.

> *"...a válvula de escape permanece a funcionar, e com os escapes Micron, que libertarão mais uns 4 ou 5 cavalos do conjunto, tornam a moto muito rápida a subir de regime sem ser propriamente explosiva ..."*

fracção do preço, quer na preparação, quer na manutenção, pois as primas de pista da RDLC são autênticos poços de consumíveis, em que segmentos, agulhas, pistões, e outros componentes principais têm de ser mudados quase corrida-sim, corrida-não, ou pagar a factura em perda de performance. Com uma solução para minimizar a diferença da relação da altura da frente para a traseira (talvez um link a levantar o amortecedor traseiro na mesma proporção?), que traria mais estabilidade ao conjunto na hora crítica de dar gás, a YPVS seria ainda melhor... mesmo assim, com o rápido portuense a bordo, chegou para ganhar em Braga, com pole e volta mais rápida! Gaita!



Acima, os dois lados do motor com a válvula de escape em evidência na foto de baixo. O recurso a material Yamaha, embora de outra moto, mantém um ar de origem no conjunto.



Motos Clássicas & Vintage
números recentes tiveram...

Nº 9- Março 2011 Capa: Ariel Square Four
Yamaha XMax250 - ExpoSalão Batalha - Vespa 50S Restaurador J Carlos Saraiva - Bultaco no Dakar Museu Barber III - Piloto Angel Nieto - História Indústria Britânica III - Restauro SuzukiTS125 -II

Nº 10- Abril 2011 Capa: Honda CB450 DOHC
Vespa 125GTR - CNV Estoril - Restaurador Carlos Rodrigues - Coleccionador Carlos Vasconcellos - Ciclomotores Sintra - História Yamaha - MX Sintra A Suzuki RE5 - Piloto Phil Read

Nº 11- Maio 2011 Capa: BMW R50/5
A Faster - Husqvarna 228 - Crónica Pedro Pinto Automobilia da Moita - Troféu Sintra MX Coleccionador Babá Vilela - Motorclássico na FIL- -História Vincent HRD - Piloto Ernst Degner

Nº 12- Junho 2011 Capa: Triumph Bonneville
Nacional EFS F1 - O Ace Cafe -Troféu Sintra MX Restaurador Irmãos Rodrigues - Visita a Stafford - Passeio Honda 50 -Encontro Kreidler - A DMW História Motos Colecção - Piloto Kel Carruthers

Nº 13- Julho 2011 Capa: NSU Konsul Sidecar
Sachs V5 Lotus - Ciclomotores Sintra - Motantic Poiares - Visita Museu Britânico Moto - Festa em Cavalões - XIX Automobilia de Aveiro - Poço Morte História Anúncios Honda - Piloto Tazio Nuvolari

Nº 14- Agosto 2011 Capa: Harley-Davidson FL
Famel XF17 Super - Sobral do Parelhão - Vespas no Banzão- Entrevista Piero Laverda - Rebordosa - Spirit of Speed - 50 Anos Yamaha no Mundial - História A Yamaha TZ750 - Piloto Bill Ivy - Troféu Clássicas

Nº 15- Setembro 2011 Capa: Yamaha XT500
Sachs Motozax - Faro 30 Anos - Carochas Aveiro 50 Anos Yamaha no Mundial II - Sintra MC Vintage Restaurador Mestre Saraiva - Troféu Clássicas Braga História A Moto no Cinema - Piloto Jarno Saarinen

Nº 16- Outubro 2011 Capa: IWL Berlin Scooter
Sachs V5 Racing - 27º Passeio MC Sintra - Festa Moto MC Porto - 50 Anos Yamaha no Mundial III - Ibero Vespa 2011 - História Piaggio Ape - Troféu Clássicas Portimão e Braga II - Piloto Gary Nixon

Nº 17- Novembro 2011 Capa: Casal K276 125
Passeio da Vagueira - Restauro Garelli Sport - Tocha Encontros Odivelas, Solex e Pinhal Novo - PI Classic Bernardo Ferrão - 20 Anos da Fireblade - 2º Encontro Jawa & CZ - História A Ariel I - Piloto Stevie Baker

Nº 18- Dezembro 2011 Capa: Triumph Trophy
Enduro Lousan - Colecção Ferreiras - Museu Soler Classic Auto Oeste - 25 Anos do Portalegre - Passeio Mini Puch - Fernando Sousa - Os 100 Anos da EFS I Suzuki GSX1100 - História A Ariel II - Piloto

Veja como encomendar na Pag. 66