Expomoto Batalha - O Século das Motos - Museu Barber III - Humor Motard

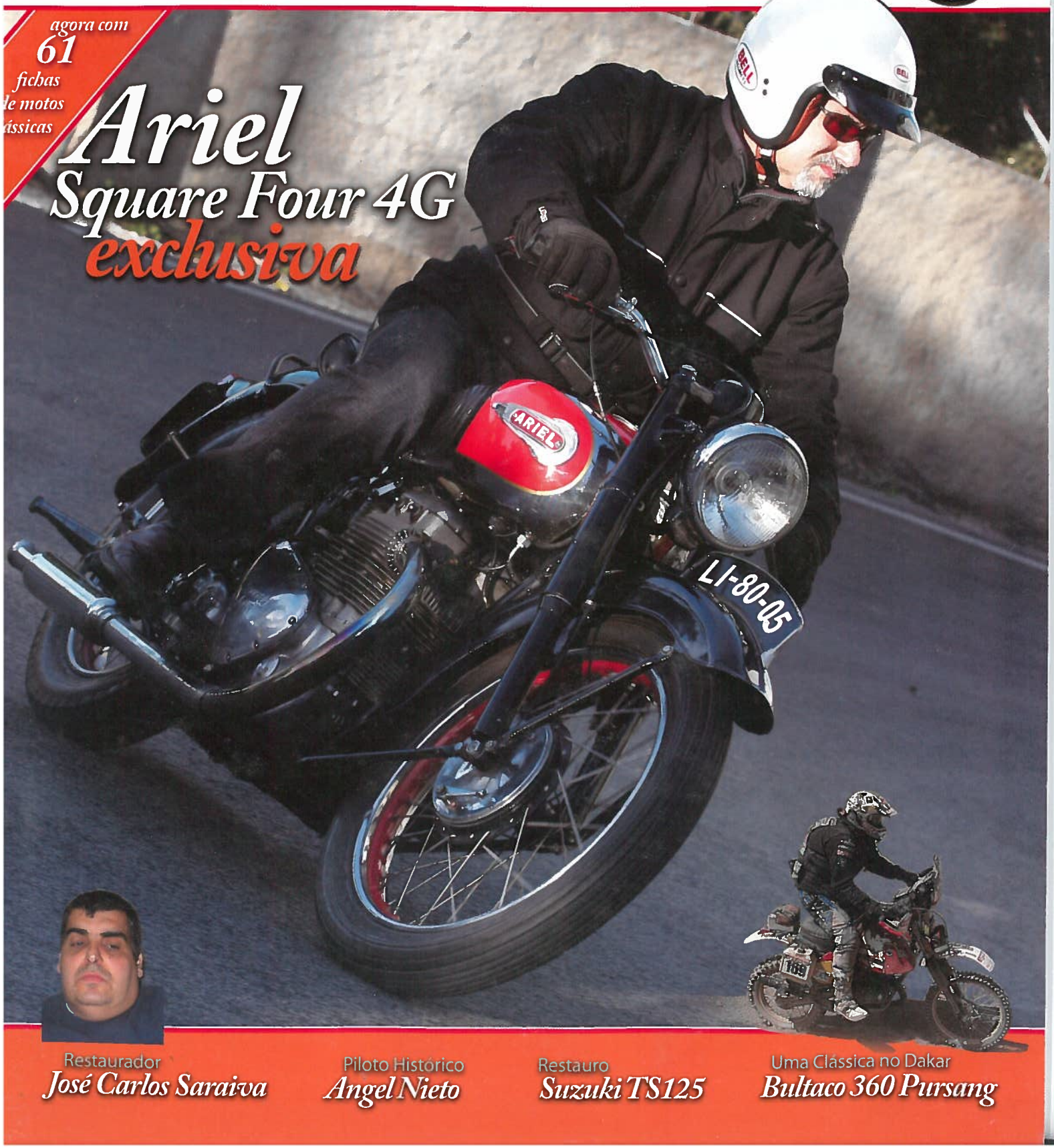
Continente 3,50€

MENSAL - MARÇO 2011 Nº9

mcy Motos Clássicas & Vintage

agora com 61 fichas de motos clássicas

Ariel Square Four 4G exclusiva



Restaurador
José Carlos Saraiva

Piloto Histórico
Angel Nieto

Restauro
Suzuki TS125

Uma Clássica no Dakar
Bultaco 360 Pursang

Clássica de capa

Ariel Square Four 1000 4G

quatro ao quadrado

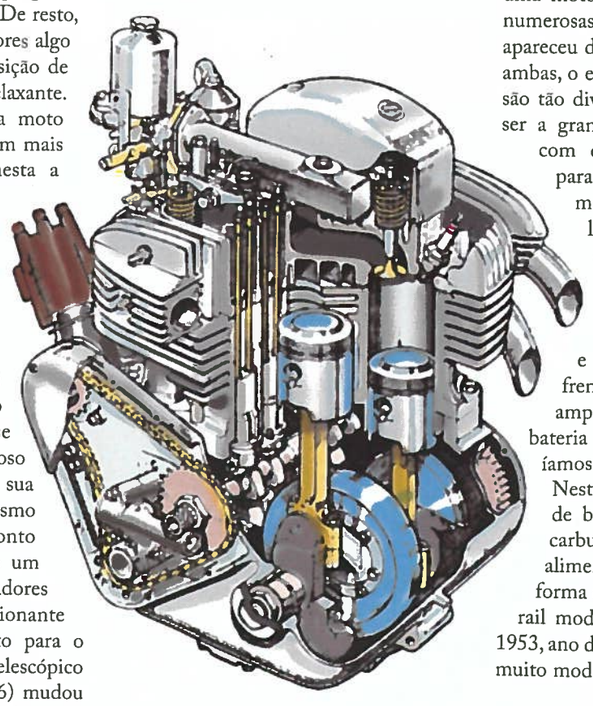
Nome mítico da indústria britânica, a Square Four foi uma das mais sofisticadas inglesas de sempre, uma moto cujos pequenos defeitos depressa se esquecem, perante as grandes qualidades de extrema suavidade e reduzido ruído mecânico, que eram marcas dum dos mais avançados motores do seu tempo.

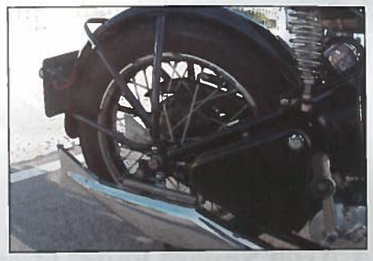
Texto Paulo Araújo Fotos Vitor Schwantz Colaboração Hans Pfister, João Veiga

A primeira coisa que notamos quando tomamos a Ariel Square Four nas mãos e nos preparamos para arrancar é o quanto a moto é compacta, baixa e relativamente leve. Considerando que, durante muitos anos, foi de longe a inglesa de maior cilindrada no mercado, com uma capacidade (e número de cilindros!) o dobro da maioria das AJS, Matchless, Norton, Triumph ou BSA que só se aventuraram acima dos 500cc nos anos 60, se de todo, a Ariel, que as antecede praticamente todas, é de facto leve, quer em manobras para colocar no descanso (sempre um momento delicado com o cavalete que obriga a vir cá atrás, equilibrando a moto, para depois a alçar pela traseira) quer em andamento. Em sensação de condução, a Square Four é muito mais leve que uma Norton ou Matchless suas contemporâneas, que no entanto têm metade da cilindrada. Esta sensação é em parte real, pois justamente neste modelo, a cabeça e cilindro de ferro fundido foram substituídas por liga de alumínio, com uma redução de peso de cerca de 15 quilos só aí. De resto, é uma estranha combinação de motor potente, suave e cheio de binário e ciclística muito limitada, especialmente na distância ao solo, que interfere na capacidade de curvar e quanto à travagem... haveria de se encontrar outro nome para a interpretação de travagem da Ariel... De facto, a manete direita, que actua num tambor estreito na roda dianteira, nem com a moto parada

"...neste modelo, a cabeça e cilindro de ferro fundido foram substituídos por liga de alumínio, com uma redução de peso de cerca de 15 quilos..."

não foge à regra das inglesas de pingar um pouquinho de vez em quando. De resto, como a moto é baixa, os guiadores algo abertos proporcionam uma posição de condução natural e muito relaxante. Isto é ainda mais verdade na moto mais antiga, cujos guiadores vêm mais atrás e curvam mais, mas nesta a sensação desconcertante de flutuação da frente, por folga das numerosas porcas que ajustam a fricção do sistema de tirantes e exigem alguns dotes de aprendiz de feiticeiro para afinar, estraga qualquer possível prazer de condução. O que é pena, porque o motor preparado pelo Sr. Pfister revelou-se muito solto e, sem o maravilhoso tom de suavidade sedosa da sua congénere mais moderna, mesmo assim agradável e muito pronto a subir de rotação sem quase um murmúrio dos lindos silenciadores cauda de peixe... É impressionante pensar como, de um momento para o outro, a adopção do garfo telescópico (justamente por alturas de 1946) mudou completamente as capacidades de uma moto, de tal modo que, 60 anos e numerosas tentativas depois, ainda nada apareceu de melhor para o substituir. Em ambas, o equipamento e a sua localização são tão diversos que quase se pode dizer ser a grande massa metálica do motor, com os típicos escapes inclinados para trás, o único ponto comum. O modelo de 1953 tem um farol e luz traseira mais modernos, e o grande velocímetro Smiths com uma agulha finíssima a indicar a velocidade está alojado no tê superior moldado e lacado a negro, tendo à sua frente no farol o tão-importante amperímetro que nos dizia se a bateria estava a receber carga ou se íamos ficar sem luzes mais adiante. Neste, é aparente o distribuidor de bakelite tipo carro ao lado do carburador Solex, que acabava por alimentar os 4 cilindros de uma forma muito parecida a um common-rail moderno. Ironicamente, ainda em 1953, ano da 4G vermelha, sai a 4G MkII, muito modernizada.





As duas Ariel

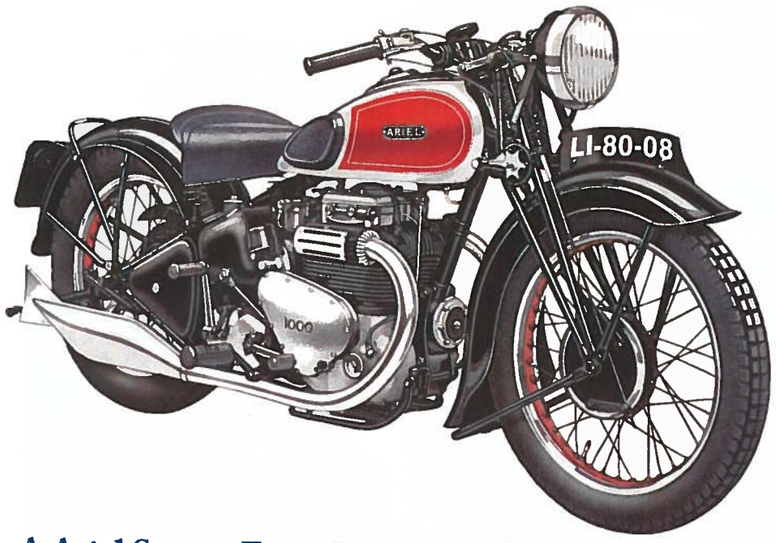
Engenheiro suíço há muito radicado em Portugal, coleccionador do mês no nosso Nº 5 de Novembro de 2010, e a autoridade indisputada da Square Four no nosso país, possuindo todos os modelos de 1938 a 1957, é Hans Pfister que nos diz: "*Esta de 1939 encontrei numa revista inglesa, telefonei e acabei por a conseguir por 3.500 libras (cerca de 5.000 Euros então) há uns 6 anos. Tive de pôr um depósito novo, a roda traseira estava destruída, o motor não andava e o carburador também não estava muito bem... gastei imenso dinheiro a fazer a reparação. A vermelha comprei a um inglês em Espanha em 1998. Já estava em muito boa condição, mas o motor estava assim-assim, por isso há dois anos refi-lo eu próprio aqui em casa. A única modificação que fiz foi pôr este radiador de óleo porque agora passa a vida nos passeios a andar devagar e aquece muito, mas como agora lhe pus óleo sintético e um filtro, talvez já não precise. Ambas são modelos de distribuição por varetas, a mais antiga de 1938 que tenho lá dentro é que era por correntes e árvore de cames à cabeça, mas é uma 600. Estas máquinas podem vir com selim para o pendura, eu é que não quis. Esta é de 1953, e no ano seguinte, saiu o modelo mais moderno, com o farol tapado, de que tenho uma das últimas, de 1957, mas está desmontada, em reconstrução...*"

Agradecimento

A Hans Pfister pela cedência das preciosas Ariel e a João Veiga, apaixonado e profundo conhecedor das inglesas, pela ajuda logística e co-pilotagem.

Do lado de lá, "fishtails " na moto de 1939 e escape em charuto na de 1953. Os instrumentos são um dos pontos de beleza inegável do modelo. Acima, esparguete eléctrico com os fios que saem do distribuidor para as velas, tubo de gasolina, manípulo de ar e chave de ignição todos a lutar pelo mesmo espaço. A moto estava dotada de um amortecedor de direcção que regulava o aperto do veio de direcção- rudimentar, mas eficiente.

Ficha Técnica	Ariel Square Four 4G Mk 1 1000
Motor, Tipo e configuração	4 cil horiz. OHV 4T, refrigerado a ar
Cil x Dimensões D x C	997 cc, 65 x 75 mm Comp. 6,0 :1
Potência /Binário	35 cv às 5500 rpm /n.d.
Alimentação	Carburador Solex SU
Ignição	Magneto Lucas e distribuidor, sistema 6V
Caixa e embraiagem	Caixa de 4, multidisco em banho de óleo
Transmissão final	Corrente
Quadro	Aço tubular em diamante
Dimensões (C x L x A)	2.085 x 705 x 1.145 mm
Distância entre-eixos	1.422 mm
Ângulo de direcção/ avanço	n.d.
Altura do banco	787 mm
Distância ao solo	145 mm
Suspensão Frente	Garfo hidráulico Ariel
Suspensão Trás	Amortecedores tipo Plunger
Travões frente	Tambor de 203 mm de uma came
Travões trás	Tambor de 203 mm de uma came
Rodas	Aros em liga leve polidos
Pneus	3.25 19 Fr. e 4.00 18 Tr.
Peso	197 Kg a seco
Capacidade depósito	23 litros
Valor aprox.	14.000 €
Proprietário	Hans Pfister



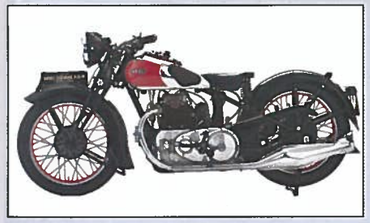
A Ariel Square Four- História do Modelo

Modelo lendário de uma marca exclusiva, a Ariel Square Four foi um rasgo de fulgor tecnológico e uma das mais evoluídas motos inglesas. Alicerce da gama Ariel, esteve em produção 27 anos e foi a moto de maior cilindrada produzida na Grã-Bretanha durante muito tempo. Tudo começou há mais de 80 anos, quando um jovem engenheiro de nome Edward Turner esquiçou um motor de quatro cilindros em quadrado, diz a lenda, nas costas de um maço de tabaco. Turner, mais tarde notavelmente ligado à marca Triumph, ofereceu o design a várias firmas antes de ser contratado pela Ariel em 1928. O seu projecto, deveras inovador, incluía distribuição por árvore de cames à cabeça movida por correntes, e consistia, basicamente, de dois bicilíndricos horizontais ligados pelas cambotas, cada par girando na direcção oposta. Isto tinha o mérito duplo de criar equilíbrio automático (o movimento de um cancelava o do outro) e de criar um bloco muito compacto, de tal modo que a Ariel foi capaz de começar produção da Square Four original, de 497cc de capacidade, adaptando ligeiramente o quadro duma monocilíndrica de 250cc! Isto poupou à firma de Selly Oak, perto de Birmingham, dinheiro e tempo de desenvolvimento. Essa primeira versão de 500cc foi seguida em 1930 de outra de 600cc, principalmente para os muitos que queriam adicionar um sidecar à moto. O motor de Turner, porém, não era isento de problemas, o maior dos quais era o sobreaquecimento dos cilindros traseiros. Após a sua saída da Ariel em 1936, esses problemas foram resolvidos, em parte, por outro nome famoso da indústria, Val Page, que remodelou o motor colocando mais alhetas na cabeça e um túnel entre os cilindros dianteiros para permitir ao ar fresco atingir a parte de trás do motor. O comando das válvulas passou a ser por varetas, comandadas por uma única árvore de cames situada entre os cilindros. Os novos motores eram mais pesados, mas também muito mais potentes, sendo o de 1000cc, em particular, mais apto que nunca a puxar um sidecar. As versões de 600 e 1000cc ficaram conhecidas como o 4F e 4G, respectivamente. O motor da 4G, todo em alumínio, baixou o peso da moto para 215 quilos, menos 11 Kg que o modelo rígido, ainda em produção. Entre outras coisas, o cilindro redesenhado incorporava os colectores de escape e as caixas de distribuição. O carburador único era um Solex e a taxa de compressão do motor fora aumentada de 5,8 para 6:1, embora a potência absoluta tivesse descido ligeiramente, de 36 para 34 cavalos às 5.400 rpm. Em 1939, a Ariel já tinha introduzido a sua suspensão traseira "plunger" (em que um pequeno amortecedor monta o eixo da roda, deixando este mexer para cima e para baixo num curso limitado), seguida em 1946 por uma forqueta hidráulica em vez de suspensão por tirantes na dianteira. O advento da segunda guerra mundial interrompe o fabrico, mas em 1945 o modelo de 1000cc é de novo posto em produção, desaparecendo o de 600cc. Só duas saídas de escape continuavam à vista, embora a natureza do motor tetracilíndrico fosse salientada pelos dizeres "Square Four" no cárter, em vez do anterior número "1000". A Ariel era estreita para uma moto de quatro cilindros, mas equipada com um banco bem acolchoado e guarda-lamas envolventes, estava pronta para viajar, com uma boa bateria, bomba de pneus, amortecedor de direcção e protector de corrente. Instrumentos incluindo um amperímetro, velocímetro Smiths e manómetro de pressão de óleo colocavam à disposição do condutor informação muito completa. Uma caixa de quatro velocidades bastante suave completava o quadro de sofisticação. Como habitual nas inglesas, no entanto, a Ariel pingava algum óleo, especialmente quando aquecia. No início dos anos 50, dá-se o golpe que viria a provar-se fatal para a Square Four: a marca é adquirida pelo presidente da BSA, o industrial Sir Bernard D.F. Docker (1896-1978), que compraria também a Triumph, a New Hudson e a Sunbeam. Se bem que não fosse rápida para 1952, nem na velocidade máxima de cerca de 160 Km/h, nem na aceleração semelhante às bicilíndricas da BSA ou Triumph, a Ariel era mais suave e respondia melhor em baixa a pequenas modulações do acelerador, com aceleração forte em médias para ultrapassagens. A moto começou a ser afectuosamente conhecida como Squariel e ganhou fama como montada de longas distâncias, até porque a ciclística algo mole se prestava a isso, dando um comportamento que privilegiava o conforto, mais que a condução desportiva. De qualquer modo, quaisquer veleidades para a última seriam severamente afectadas pela distância ao solo muito limitada, fazendo a moto raspar mesmo a inclinações modestas, sem chegar sequer a taxar as capacidades dos pneus. A travagem era também, em comum com todas as motos da época, muito limitada, com dois fracos e estreitos tambores, um em cada roda, a requerer antecipação cuidada de qualquer situação que exigisse desaceleração viva. O descanso situado no eixo traseiro também era estranho de utilizar, mas comum na época, obrigando o operador a aguentar a moto vertical e vir cá atrás antes de colocar a roda solidamente no ar. À 4G MkI seguiu-se, previsivelmente, a 4G MkII. Esta fora extensamente melhorada, com novo cilindro que incorporava quatro saídas de escape, e refrigeração melhorada pela circulação de ar através das saídas de escape. O motor tinha muitas características mais comuns nos automóveis, como carburador único com distribuição por "rail" aos 4 cilindros e distribuidor tipo carro. Outros melhoramentos eram uma nova bomba de óleo e embraiagem seca reforçada. Evolução na forma dos êmbolos viu a potência subir para 40 cavalos às 5.000 rpm, permitindo ao modelo atingir os 168 km/h em teoria. Mesmo em 1956, a moto ainda voltou a ser modernizada, com o tambor dianteiro alargado para a grossura da roda, farolim tapado e roda traseira de destaque rápido. Um protótipo chegou a ter suspensão traseira de dois amortecedores, mas nunca foi posto em produção. O grande avanço, refrigeração líquida, que poderia ter resolvido para sempre os problemas de aquecimento do motor, também nunca foi posto em prática. A razão, agora que a marca era parte do grupo BSA, era simples: tinha sido decidido apostar na Leader, uma utilitária a dois tempos, que entra em produção em 1958, com o seu aspecto totalmente tapado, pondo fim a quase 30 anos de produção da Square Four. A Ariel finalmente encerrou a fábrica em 1967, tendo a produção total dos vários modelos Square Four chegado quase às 16.000 unidades, mas as suas características únicas e avançadas nunca a deixarão ser esquecida na história da moto inglesa.

> *"O projecto, deveras inovador, consistia, basicamente, de dois bicilíndricos horizontais ligados pelas cambotas, cada par girando na direcção oposta..."*

Square Four 4F 500 1931

A primeira, apresentada no Olympia Motorcycle Show em 1930, com distribuição à cabeça movida por corrente e 500 cc. As primeiras vinham com caixas Burman de quatro velocidades. Quantidade produzida, 927 unidades. Motor e quadro começados por R ou S.Cores: losangos vermelhos com listas azuis escuras sobre branco, V4 e RZV 500R na carenagem. Rodas douradas.



Square Four 4F 601 1932-1935

Em 1932, o diâmetro dos cilindros foi alargado 5 mm para dar uma nova capacidade de 601 cc, apontando especificamente a quem lhe queria acoplar um sidecar. Este modelo, que se continuou a produzir em paralelo com o seguinte, teve sucesso no "Maudes Trophy" Quantidade produzida 1932-1940, 2.674 unidades. Motor começado por R ou T, quadro por T: 1932. Motor começado por TA, quadro por Y: 1933.Motor começado por UA, quadro por Y: 1934.

Square Four 4G 1000, 1936

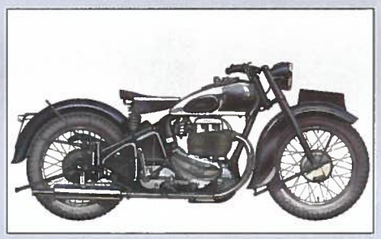
O motor anterior tinha ganho fama de sobreaquecer, assim em 1936 foi totalmente redesenhado, aparecendo como um OHV de 995 cc em 1937, o modelo 4G. Quantidade produzida,1936-1948 4.288 unidades. Motor começado por DB, quadro por P: 1936 1000cc. Motor começado por XB, quadro por Y: 1936, 600cc. Motor começado por EC, quadro por P: 1937, 600cc.Motor começado por DC ou EC, quadro por P: 1937 600cc. Motor começado por DC ou DD, quadro por P: 1938 1000cc.

Square Four 4G 1939

O modelo de 1939 tinha suspensão plunger com tirantes Anstey em opção e foi a última produzida antes da guerra. Por ser muito cara e sofisticada, a moto não foi usada pelo exército. Motor começado por DH, quadro por P: 1939, 1000cc. Motor começado por EE, quadro por P: 1939 600cc. EEH, EH:1940, 600cc.

Square Four 4G 1946-1948

Depois da guerra, em 1946, a 4G começou de novo a ser fabricada, com garfos hidráulicos a substituir, pela primeira vez, as suspensões por tirantes. 34 cv. para 215 Kg. Motor começado por EC, quadro por P: 1946. Motor começado por CL ou CJ, quadro por XP: 1948.



Square Four 4G Mk I 1949–1953

Em 1949, o cilindro e culassa de ferro fundido foram substituídos por liga de alumínio, uma importante redução em peso de cerca de 15 quilos. A moto pesava agora cerca de 197 Kg e com compressão de 6:1 produzia 35 cavalos às 5.500 rpm, atingindo os 150 Km/h. A tampa do motor diz "Square Four" em vez de só "1000". Quantidade produzida, 3.922 unidades. Motor começado por FJ, quadro por GR: 1949. Motor começado por JJ, quadro por TD: 1950. Motor começado por RD, quadro por WC: 1951.Motor começado por ™, quadro por OC: 1952. Motor começado por XH, quadro por nada:1953.

Square Four 4G Mk II 1953–1955

Em 1953, a versão MkII de 997 cc foi lançada, com cilindros separados e culassa redesenhada com os quatro escapes separados. A bomba de óleo é redimensionada e a embraiagem é a seco e reforçada. O motor era mais potente, com êmbolos de formato diferente, atingindo agora mais de 160 Km/h. Em 1954, há um protótipo Mk III com frente Earles e dois amortecedores traseiros que nunca chega a ser posto em produção. Quantidade produzida, 3,928 unidades. Motor começado por XJ, quadro por EJ ou nada: 1953. Motor começado por GL, quadro por Y ou nada:1955.

Square Four 4G Mk II B 1956-1959

Em 1956, ainda surge uma versão da MkII com travões melhorados em que o calço é da largura total do cubo e o farolim está inserido numa consola tapada, mas a Ariel decide concentrar-se na produção de 2T e para a Square Four em 1958. Motor começado por ML ou NML, quadro por nada: 1957. Motor começado por CNML, quadro por nada: 1958/59

Moderna do mês
Yamaha YP250R X-Max

Texto: Fernando Pedrinho Martins Fotos: Lisa Daniel

Modernizada!

A nova Yamaha X-Max surge de "cara lavada" e melhorada em aspectos importantes, como o conforto e a capacidade dinâmica. Uma aparência modernizada e qualidade acrescida conjugam com a proverbial capacidade de carga que é imagem de marca das "scooters" Yamaha.

Versatilidade e polivalência tornam cada vez mais as "scooters" num meio privilegiado para a mobilidade urbana e interurbana. Estes veículos cresceram em tamanho, capacidade de carga, potência e prestações, que as levam a povoar algumas das principais cidades espalhadas pelo globo. Acresce, ainda, a facilidade de utilização (leveza e transmissão automática), os consumos reduzidos, o menor investimento inicial e a protecção acrescida aos elementos climatéricos (nem é necessário preocuparmo-nos com o calçado por causa do selector de mudanças existentes numa moto convencional!). Tudo isto junta um aspecto puramente racional ao tão apregoado lado emocional tão valorizado na condução de uma moto. Ou seja, o melhor de dois mundos!

O que muda?

A família X-Max alcançou lugar de destaque dentro da vasta gama de "scooters" Yamaha. Esta é mesmo uma das mais completas em todos os segmentos, desde as 50cc à desportiva e emocionante T-Max 500, (os rumores até davam como provável o surgimento de uma T-Max 750, que a crise financeira terá vindo anular). Com reconhecidas qualidades dinâmicas, mas perfectível no equipamento ou no conforto, a evolução estética é notória, particularmente ao nível da dianteira, com um desenho muito mais bonito e agressivo, remetendo para a irmã R6, perdendo o aspecto de "scooter pequena" da sua antecessora. O predomínio monocromático favorece-a bastante, enquanto a traseira mantém traços mais comuns, embora os grupos ópticos nos lembrem as realizações de uma marca francesa. A instrumentação é também digna de uma moto de segmento superior, com o anterior painel monobloco a ceder lugar a dois mostradores circulares, com um rectângulo de cristais líquidos ao centro, proveniente da T-Max. O quadro ganhou resistência estrutural, para melhorar alguma instabilidade da dianteira sentida na anterior versão, em particular a velocidade mais elevada. O assento tem novo desenho, mas ficou mais alto e não vai ser fácil para aqueles mais curtos de pernas lidar com esta X-Max, até porque a sua largura é vasta, no intuito de proporcionar maior conforto e apoio.

O que sobressai?

O aspecto estético, que na versão negra (há também no branco da moda e em azul) resulta muito agradável à vista. Depois, o nível perceptível de qualidade, com requintes como as molduras em alumínio baço que bordejam os instrumentos circulares, a placa com os três diapasões no centro do guiador, as costuras em vermelho e o nome da marca gravado na parte posterior do assento ou até mesmo o novo logótipo X-Max. Debaixo do assento, esconde-se uma verdadeira arca, deveras invulgar na sua capacidade numa "scooter" de 250cc. Ao abrirmos o assento no fecho localizado no canhão da ignição, este sobe com auxílio de um amortecedor hidráulico e deparamos com lugar para arrumar dois capacetes integrais, sobrando ainda espaço para pequenos objectos. À frente dos joelhos do condutor, o anterior compartimento deu lugar a um bem maior, que percorre todo o avental transversalmente. O assento oferece espaço de sobra para condutor e passageiro, além de permitir um bom nível de conforto. O motor, que tem origem no monocilíndrico da veterana Majesty 250, é bastante forte e suave. Acelera de forma notável até aos 100 km/h, sem sobressaltos nem "poços" de potência e depois desenvolve com mais calma até aos 130 km/h, podendo, em condições favoráveis, levar a X-Max aos 140 km/h. A boa aceleração permite colocar-nos "a salvo" dos automóveis nos arranques de semáforo, em cidade, ou na maior parte das situações vividas em estrada. Os consumos são contidos e raramente passam dos 4,0 litros aos 100, o que lhe permite fazer mais de 200 km/h sem quaisquer dificuldades e quase atingir os 300 km de autonomia numa toada mais calma. O conforto de rolamento recebe nota máxima pelo isolamento completo do motor, em termos de vibrações ou ruído de funcionamento. Bastante boa, a dinâmica da X-Max, particularmente se o piso for bom, permitindo diversão em estradas sinuosas, graças à boa resposta do motor, suspensões e travagem. A vantagem da combinação das rodas de 15" (à frente) e 14", de que foi pioneira, revela as suas vantagens neste ponto. Numa viagem de 450 quilómetros que efectuámos por estradas nacionais, passando por vilas e vilarejos, troços de auto-estrada e tudo o mais, a X-Max mostrou enorme

polivalência e inesperadas aptidões turísticas, jamais revelando qualquer fraqueza perante condições meteorológicas menos favoráveis.

O que pode melhorar?

Logo para começar, a qualidade dos fechos de algumas tampas, como a do compartimento do avental e da tampa do depósito de combustível. Falta-lhe, ainda, a iluminação no compartimento das bagagens, um gancho porta-sacos no avental, travão de parqueamento ou uma tomada de corrente para ligar um carregador de telemóvel, por exemplo. Para utilização mais frequente em auto-estrada, um pára-brisas um pouco mais alto seria bem-vindo, assim como um pouco mais de espaço para as pernas, mas com o tempo aprendemos a gerir esse constrangimento. A suspensão traseira ainda transmite aos ocupantes muitos dos ressaltos do pavimento em zonas de mau piso. Os amortecedores traseiros são pouco progressivos e perdem muita eficácia em pisos de superfície imperfeita. Felizmente que os ruídos de plásticos que conhecemos em versões anteriores, desapareceram praticamente por completo, atestando uma melhoria na qualidade construção. Já os pneus Michelin Gold, em condições de menor aderência, pareciam pouco previsíveis e menos capazes de se "agarrarem" ao asfalto. Em piso seco, lamenta-se a relativa facilidade com que se toca no chão em curva, fruto da boa dinâmica desta quarto-de-litro. Os poisa-pés do passageiro são em alumínio recortado (desta feita sem cobertura de borracha). Como em todas as "scooter" Yamaha (excepção à Majesty), o passageiro é obrigado a utilizar poisa-pés rebatíveis, algo que nem todos gostam pela falta de apoio.

A quem se destina?

Essencialmente, a quem procura uma moto versátil, fácil e ágil de conduzir em meio urbano, mas com motor, protecção e autonomia suficientes para evoluir em estrada e mesmo auto-estrada. Se os consumos são uma preocupação e a capacidade de carga ou a necessidade de frequente transporte de passageiro constam das exigências, então a X-Max 250 será elemento obrigatório dessa lista. Está dotada de um bom motor, com capacidade de aceleração e consumos comedidos, conforto de rolamento evidente (em bom piso) e boas capacidades dinâmicas. Quem circular todo o ano ou em zonas de piso escorregadio, deverá ter em conta a versão com ABS. Sem ser a escolha mais barata do mercado, a beleza, qualidade de construção, conforto de rolamento, desempenho do motor, capacidade de carga e atributos dinâmicos poderão fazer o pêndulo da balança tender para a X-Max 250 no momento da escolha.

Ficha Técnica	Yamaha YP 250R X-Max
Motor, Tipo e configuração	Monocilíndrico a 4T, ref. a líquido
Cil x Dimensões D x C	249 cc, SOHC, 69 x 66,8 mm Comp. 10:1
Potência /Binário	20,1 cv às 7500 rpm /2,2 Kg/m às 6500 rpm
Alimentação	Injecção electrónica, Euro 3
Caixa e embraiagem	Variador contínuo, automática centrífuga
Transmissão final	Por correia
Quadro	Aço tubular
Dimensões (C x L x A)	2.201 x 776 x 1.337 mm
Distância entre-eixos	1.545 mm
Ângulo de direcção/ avanço	28º/100 mm
Altura do banco	792 mm
Distância ao solo	120 mm
Suspensão Frente	Garfo hidráulico, 110 mm curso
Suspensão Trás	2 amortecedores, 95 mm curso
Travões frente	Disco 267 mm, pinça de 2 êmbolos /ABS
Travões trás	Disco 240 mm, pinça de 2 êmbolos /ABS
Rodas	Aros em liga leve polidos
Pneus	120/70 15 Fr. e 140/70 14 Tr.
Peso	177 Kg /184 c ABS em ordem de marcha
Capacidade depósito	11,8 litros /1,7 reserva
Cores	Preto, branco ou Azul
Preço	4.795 €
Importador	Yamaha Motor de Portugal, 214 722 100

VESPA 50S 1971

Começamos esta série, em que olhamos em detalhe para um modelo de 50cc, com uma das mais míticas "scooters" de sempre, a Vespa 50S, uma verdadeira iniciação, montada fiel, transporte do dia a dia e escola de condução para milhares de portugueses.

Desde o restauro, este exemplar pouco rolou, mantendo uma condição invejável e fidelidade aos mais pequenos detalhes, como os pneus Michelin de origem ou o cinzento das peças metálicas ou das borrachas dos punhos. Sob o banco, ainda há espaço para o óleo de mistura e respectivo medidor, já que a Vespa 50S, como a maioria das motorizadas do seu tempo, não dispunha de autolube... Do lado de lá, acervo de peças originais que servirão agora para a segunda unidade, em restauro actualmente.

Isto porque, na sua nativa Itália, a 50 nunca teve grande saída, inclinando-se os italianos para as 90 ou 125, que ofereciam dimensões mais generosas e prestações (um pouco) melhores. No nosso país, o sucesso da 50S é inegável, com milhares de exemplares vendidos ao longo dos quase 17 anos em que o modelo foi comercializado, mas apesar dessa abundância, exemplares actuais em boa condição atraem preços altíssimos, não só porque a Vespa continua a estar na moda, como porque, fundamentalmente devido ao monocoque de chapa, restaurar uma é um exercício dispendioso. Foi o caso com esta, modelo de 1971, pertença de um amigo leitor da região centro, que a levou à chapa antes de a fazer tratar com os melhores betumes e aparelhos e posteriormente pintar numa das cores de origem, acabando-a com recurso apenas a peças genuínas Piaggio, laboriosamente encontradas na Internet e em algumas lojas da especialidade. Isto por contraste com a possibilidade, real, de poupar imenso utilizando replicas feitas na China, por vezes muito parecidas, mas que o nosso

restaurador considerou desvirtuariam o restauro da 50S amarela à sua condição original. Pouco se sabe da origem desta Vespa, apenas que veio para as mãos do actual dono num estado muito incompleto e degradado, e para reconstruir o motor foi utilizado um mecânico especializado que tem nome local pelo seu conhecimento das mecânicas de Pontedera. Entretanto, encorajado pelo resultado e com o intuito de aproveitar muitas peças adquiridas em lotes na altura, o leitor já encetou o restauro de uma segunda unidade, desta feita a pintar de azul.

Ficha Técnica	Vespa 50 S 1963-72
Motor, Tipo e configuração	Monocilíndrico horizontal 2T, ref. a turbina
Cil x Dimensões D x C	49,77 cc, 38,4 x 43 mm
Potência	2,5 cv
Alimentação	Carburador Dell'Orto SHB16/16, mix 2%
Caixa	Caixa de 4 com mudanças no punho
Quadro	Estrutura monocoque em chapa de aço
Dimensões (C x L x A)	1.655 x 1000 x 610 mm
Suspensão Frente	Garfo hidráulico, 143mm curso
Suspensão Trás	2 amortecedores, 85 mm curso
Travões trás	Tambor de 180 mm
Rodas	Jantes em chapa prensada
Pneus	3.00/10 Frente e Trás
Peso	73 Kg a seco
Capacidade depósito	7 litros
Valor aprox.	2.900€
Proprietário	Hélder Santos

A limpeza de linhas e simplicidade mecânica serviram bem a 50S, ajudando-a a manter-se actual. Uma variante muito cobiçada pela sua raridade foi a Super Sprint, acima. Abaixo, a 50 Special foi uma evolução da 50S.

História do Modelo

Mesmo em princípios de 1963, surge a 50S, uma das mais bem sucedidas Vespa de sempre, pelo seu apelo jovem, dimensões acessíveis e fiabilidade. Em Itália podia ser conduzida aos 14 anos, tornando-a uma favorita dos jovens. Um novo bloco motor e grupo térmico revisto, inclinado a 45º, dava-lhe fiabilidade aliada a simplicidade de manutenção. A 50S é a última criação de Corradino D'Ascanio, o brilhante engenheiro criador do conceito e, com mais de 3 milhões de exemplares produzidos, torna-se num marco na história da Vespa.

Anos de produção x Números de quadro x Cores.

O número de quadro situa-se no bordo do chassis, na zona revelada quando se remove a tampa lateral do motor. Ao longo dos 9 anos de produção, a 50S apareceu em numerosas cores, renovadas em 1966 e 1969, quando há 8 cores à escolha, incluíndo quatro vermelhos. Todas as 50S começam por V5SA1T, sendo os dois pares de números a seguir designativos do ano da moto como segue:

1963 - V5SA1T 1101 2104
1964 -V5SA1T 2105 10479
1965 -V5SA1T 10480 15001
Cinza ametista-Vermelho-Verde
1966 -V5SA1T 15002 15324
Azul claro, Vermelho, Verde claro
Verde maçã, Azul acquamarine,
Turquesa, Amarelo Positano, Luar Metal.
1966 -V5SA1T 15325 20424
Azul metal. Azul claro, Amarelo Positano,
Marfim, Amarelo Positano, Verde maçã,
Rosa choque
1967 -V5SA1T 20425 30964
1968 - V5SA1T 30965 31000
1968 -V5SA1T 31001 35604
1969 - 50 Special V5SA1T 35605 40250
Luar metal. Vermelhos Coral, Corsa e
Katmanu, Branco, Verde Tenerife
1970 -V5SA1T 40251 45599
1971 -V5SA1T 45600 48980
1972 -V5SA1T 48981 148270

Restaurador em destaque

José Carlos Saraiva

A filosofia de restauro da J. Saraiva é utilizar o rigor usado na preparação de motos de competição para o aplicar nas máquinas que, cada vez mais, chegam à oficina da Reboleira para serem restauradas, sempre com grande fidelidade às características do modelo..

Essencialmente, trabalhamos em Japonesas e uma ou outra Italiana, Ducati... as que tenho menos historial são as inglesas, porque nunca trabalhei muito nelas... e isto torna-se um vício, trabalhar num sector que conheces bem e dedicar-te a isto... Alguns clientes, já tinha da altura e sabiam que eu estava envolvido na competição, e já começo a apanhar a segunda vaga, clientes que tiveram motos de estrada que estiveram abandonadas estes anos todos e que agora lhes começam a dizer alguma coisa e a quererem restaurar, desde as Mini-Honda, às 350 Four, a maior parte tudo motos japonesas... A primeira vez que fiz um restauro, curiosamente foi uma moto histórica, uma Honda 750 Daytona, fizemos um primeiro restauro em 96-97, na altura em que se começou a falar de correr em clássicas, o chassis já tinha sido em parte restaurado, fizemos essencialmente um restauro de motor..... A Daytona foi um motor que me deu imenso prazer fazer, era o descortinar o que é igual, o que é parecido, e o que é totalmente diferente, as cames, pistões, taxas de compressão, a rampa de carburadores é totalmente diferente, e como sempre, tudo tem uma história por detrás... a garagem do dono da moto foi assaltada e roubaram-lhe a rampa de carburadores... era dum corredor dos anos 50 que tinha cá uma Gilera oficial... ao faltar a rampa, tirava grande parte do valor à moto, e o que tem graça - acaba por não ter graça nenhuma - o dono acabou por ter de comprar a rampa aos ladrões, porque era insubstituível, nunca vi uma à venda, há para aí replicas, mas quem conhece, basta olhar para a rampa de carburadores e para a roda de trás, o cubo vinha com umas entradas de ar e até era se não me engano em magnésio... a moto esteve abandonada em França, naquela fase em que o nosso mercado estava fechado, era normal levar um esqueleto para fora e regressar com uma moto nova com os mesmos documentos. Muitas motos perderam-se assim... e o Toni Contente Fernandes, que chegou a correr com ela no princípio dos anos 80, quando se deu conta do valor, ainda sabia onde ela estava e foi lá comprá-la, pagou-a e trouxe-a. Felizmente agora o mercado abriu e já não precisamos dessas coisas...daí veio a criação desta secção, dá-me muito gozo não só o trabalho em si mas também fazer um apanhado histórico, o que é o modelo, que variantes houve... Há coisas que mandamos fazer fora, a pintura é feita no Pardal, o polimento de peças grandes... mas estas manetes foram polidas aqui na oficina... Eu faço a maior parte dos trabalhos, mas faço-os fazer algumas partes do restauro para eles também irem tomando o gosto, e é a parte que sofrem mais comigo, eu sou perfeccionista, se o parafuso tem de ser assim, não é um que dê lá, tem de ser mesmo o certo, e também lhes desenvolve o gosto de fazer as coisas perfeitas. Eu ponho isto no patamar das motos de competição, sempre fui muito exigente comigo e com as coisas à volta da competição... Nada pode falhar, nem ficar mais ou menos... tudo tem de ficar perfeito e é claro que isso também passa para o cliente final, as pessoas habituam-se... e o trabalho mal feito ainda dá mais trabalho, tem de ser feito duas vezes... é claro que se estivesse a cobrar todas as horas que faço, triplicava o que levo, mas também não podemos ser robots e tenho que ver que, hoje em dia, as coisas podem estar más, mas faço aquilo que gosto, e muitas vezes temos de fazer uns preços intermédios e aproveitar as partes mortas do ano, e muitas horas fora do horário laboral.. Talvez muitos gostem de estar no café, eu gosto mais de estar aqui com os meus amigos parafusos e entender-me com eles. Não podemos olhar sempre para a parte monetária, e dá-me um prazer imenso fazer o que estou a fazer... Esta TZ, embirrei que tinha de ficar perfeita, já veio a meio, mas eu insisti em restaurar ao parafuso, quando não há um parafuso igual, paro, porque a tendência é pôr um parafuso qualquer para continuar o trabalho e depois esqueces-te e mais adiante o modelo fica desvirtuado... É curioso que todos os parafusos têm um 7... Quando olhei para isto, pensei já vi estes parafusos...então fui à procura e fui encontrar ali no meu stock parafusos iguais... Os dos discos de embraiagem também não havia, depois descobri que os de R6 são iguais... Também é curioso ver a transposição do que se vê aqui em competição para a estrada... estes cárteres servem na moto de estrada... e muitas soluções que aparecem agora como novidade já foram usadas, depois esquecidas e repescadas de novo... As bombas são de uma moto de estrada, são iguais às RD... Este acabamento a negro é o mais difícil de conseguir, já se consegue arranjar cromado, boa zincagem, zincagem a branco e a amarelo, mas esbarra-se no preto para pôr as coisas totalmente de origem... o que me dá mais gozo, vendo fotos de miúdo, eu com 11 anos limpava as peças e com muita sorte, era autorizado a frear os parafusos... à mão sem alicate, aprendias a fazer o espaçamento, dava um gozo tremendo, porque na altura era um luxo ter um alicate para fazer isto... era caríssimo, só para a aviação, lembro-me de ouvir dizer que custava à volta de 10 contos que era uma exorbitância, já nos anos 90 quando começou a haver ferramentas paralelas, comprei um por 2.500$. Achei curioso, o manual para montar uma coisa a 100% e aqui é que é útil falar com pessoas que

"...eu com 11 anos limpava as peças e com muita sorte era autorizado a frear os parafusos..."

conheciam isto na altura, a cabeça estava freada a cobre e eu já não me lembrava disso... mas no manual até vem como frear cada peça, e é giro seguir... a coisa mais difícil desta moto foi os parafusos, e outra coisa que foste tu que me explicaste, porque é que tiraram tudo que era cabeças de 12 e puseram de 13, por causa dos ingleses, porque corresponde à meia polegada... Isto era tudo freado e as bobines, lembro-me das Krober, metia-se uma tira de borracha para não partir... hoje em dia, a internet veio facilitar muito, já começam a faltar algumas peças, mas em relação aos anos 90 é muito mais fácil restaurar agora... é por isso que eu faço um serviço de investigação, ver fotos de motos da altura e às vezes revistas, facilita o trabalho porque os manuais quase todos são fotocopiados e a imagem não tem

definição, torna-se mais simples visualizar imagens para chegar ao ponto de onde são as peças, como é que são... Este molho de Mini Hondas foi canibalizado ao longo dos anos, falta muita coisa mas é para fazer uma moto completa a seguir... este é um resto, mais umas peças que já estão na fase de cromagem e pintura, a zincagem já foi feita, o motor está concluído, só falta mesmo a pintura para começar a montar a moto... provavelmente vou restaurar mais outra TZ e ainda vou restaurar uma CB350 Four, uma moto que me diz muito...A seguir, quero pegar numa 4 cilindros... Uma das coisas que é difícil encontrar é um bom profissional da cromagem. No meio disto tudo, o importante é arranjar parceiros que tenham paixão pelo que estão a fazer, que quando lhes chega uma coisa às mãos não é só mais uma peça, é uma peça com historial, uma coisa que lhes diz algo, que pode mais tarde ver na foto da moto, e saber que contribuiram para um bom trabalho... Rodear-se de pessoas que têm o mesmo gosto e conseguir um bom trabalho...de resto, vai-se conseguindo fazer...

numa ligeira descida funciona e sem dúvida daria origem a alguns processos sumarentos por construção perigosa se fosse equipamento actual. Assim, temos de nos valer do pedal no pé esquerdo, que actua um tambor muito semelhante na roda traseira, para todos os efeitos do mesmo tamanho que o da frente, mas que neste caso é efectivo, talvez pelo dimensionamento de alavanca de cada um, pelo menos o bastante para causar desaceleração. Com a toada do motor a perder alguma da sua suavidade quando tentamos atingir regimes mais elevados (talvez 6000 rpm, já que não há conta-rotações, que seria uma modernice quando a moto saiu em 1930 e inapropriado mais tarde, quando a pouca vocação desportiva do modelo já o tinha relegado para o papel de tractor de sidecars e pouco mais) a ideia é colocar o motor o mais depressa possível em quarta, a última mudança, quando a suavidade de operação é total. Não há vibração, nem quase ruído do motor, apenas movimento fluído em frente, o que tem a dupla vantagem de nos deixar concentrar na aproximação da próxima curva, já que com estes não-travões, antecipação rigorosa de qualquer obstáculo está na ordem do dia se não queremos atirar com 197 quilos de Square Four para alguma berma… especialmente considerando que o Sr. Pfister tem visto motos semelhantes à venda por mais de 17.000 Euros e nem há assim tantas, pois como modelo caro que era, nalguns

anos só se fizeram na casa das poucas centenas, 1.211 no caso da Mk 1, e a produção total nos 27 anos não excede os 16.000 exemplares. (Caso isto pareça muito, deixem lembrar que só a Norton produziu mais de 40.000 motos por ano durante vários anos). Quanto ao resto dos instrumentos, simplicidade é a palavra de ordem. O punho esquerdo, que nos parecia perigosamente solto, era uma maneira sofisticada (pelo menos para 1950) de passar de médios a máximos, e desse lado só a manete de embraiagem e

um pequeno botão lhe fazem companhia. O pequeno botão revelou-se como uma buzina, cujo som se presume fosse intencionalmente raquítico para não acordar algum bebé transportado no sidecar com que muitas Ariel acabavam por ser equipadas dadas as características que já mencionámos de bom binário e capacidade limitada de inclinação. Na moto mais moderna, a chave de ignição está por debaixo do banco, bem fora de alcance, e só um pequeno pulsar da agulha do amperímetro situado no coco do farol trai o seu accionamento. Antes de dar ao pedal (pega sempre à primeira) convém ver como está o nível do óleo, pois a Ariel

> *"Antes de dar ao pedal convém ver como está o nível do óleo, pois a Ariel não foge à regra das inglesas de pingar um pouquinho de vez em quando…"*

MCV
Motos Classicas & Vintage

Ariel Square Four G4

Foto: Schwantz

O desaparecimento da indústria Britânica *parte 3*

Atacada do exterior pelo avanço das japonesas e de dentro por práticas industriais ultrapassadas e erros de gestão colossais, a indústria britânica acabou por se diluir numa série de fusões que levaram ainda mais rapidamente ao inevitável declínio...

Texto **Paulo Araújo** Fotos **Arquivo MCV**

A malograda Hesketh, acima, era um típica criação Britânica onde excelência mecânica triunfa sobre estética, na melhor das hipóteses, duvidosa... Do lado de lá, tricilo Ariel, idem, idem, aspas, aspas.

Nos anos 60, perante profundas mudanças sócio-económicas, a crise entre as motos inglesas generalizava-se: a maioria dos modelos baseava-se em desenhos de antes da guerra, que já não entusiasmavam a nova geração. A qualidade de produção sofria com as exigências da administração para colocar os modelos à venda no mais curto espaço de tempo possível, à custa de soluções de fiabilidade comprovada. Durante um período, a moda das "scooters" do final dos anos 50 ajudou, mas não por muito tempo. Quando a moda passou, empresas que tinham gasto fortunas em ferramenta ficaram ainda mais relutantes em investir. Por outro lado, os consumidores, gozando uma nova prosperidade, exigiam artigos de luxo, automóveis e não motos como o veículo da familia. O Austin Mini, apresentado em 1959, custava o mesmo que uma moto com Sidecar, efectivamente acabando com o segmento. Nesse ano de "boom" para as motos, em que 127.000 foram construídas na Inglaterra, o seu destino já estava traçado. Pouco a pouco, empresas foram desaparecendo ou amalgamando. A fusão da BSA-Norton-Villiers-Triumph pode ter feito perfeito sentido em termos financeiros, mas a aglomeração de processos de fabrico e engenharia num pequeno número de casas só trouxe estagnação à indústria. Poucos projectistas e pouca concorrência foi o beijo da morte, até porque o que fora concorrência saudável durante a independência se tornou em amarga rivalidade interna após as fusões. A competição perdeu apoios, com os patrocinadores a virarem-se para as corridas de carros, onde estava o seu público em cada vez maiores números.

A chegada das japonesas

O golpe final veio na forma da importação cada vez em maior número e variedade de motos japonesas para os mercados europeus e americano. As motos japonesas, além de mais baratas, eram também mais fiáveis e revelavam mais inovação e desenvolvimento técnico que as equivalentes inglesas. As empresas britânicas foram lentas a reagir à concorrência: as suas raízes, tanto em

> *"É difícil perceber porque a AMC se deu ao trabalho de expandir e absorver a Norton, James e Francis Barnett, já que o novo império parecia ser uma chatice, numa organização sonolenta que se opunha a qualquer forma de planeamento susceptível de viabilizar o negócio de qualquer uma das companhias absorvidas..."*
>
> **Bert Hopwood, em "*Que raio aconteceu à Indústria Motociclista Britânica?*"**