Classic Auto Oeste, 25 Anos do Portalegre, Contacto Competição Suzuki GSX1100, 100 Anos EFS

mcv
Motos Clássicas & Vintage

Nº18 Mensal - Dezembro 2011 - Continente 3,50€

Triumph Trophy
Inglesa graciosa

Classic Enduro
Regresso à Louzan

Coleccionadores
João e Nelson Ferreira

Visita
Museu Soler

Piloto Histórico
Renzo Pasolini

História
A Ariel II

Entrevista Clássica
Fernando Matos Sousa

Clássica de capa
Triumph Trophy TR5 500

Delícia Britânica

É uma das mais belas motos construídas pela Triumph e as suas linhas exibem uma inacreditável actualidade num modelo cuja idade supera já os 60 anos. Com um motor suavíssimo e fácil de utilizar, vestimos a pele de James Dean e fomos estrada fora, por terra e asfalto.

Trophy é um nome mítico na história da Triumph, de tal forma que ainda hoje perdura, sob a era de John Bloor, que resgatou a antiga marca de Meriden ao fatídico destino da maioria dos emblemas do reino de sua majestade. O nome do modelo foi construído com base no sucesso obtido nos ISDT, ou os 6 Dias Internacionais de Trial, de 1948, disputados em San Remo, ano em que a marca britânica entregou três unidades de fábrica aos elementos da seleção do país, os quais venceram e saíram medalhados com ouro, enquanto a Triumph vencia no troféu reservado aos construtores. Eram anos de ouro para a indústria britânica, que dominava em toda a linha o regresso à produção em massa na área das duas rodas, após o armisticio. Com o sucesso nos ISDT a marca inglesa capitalizou o sucesso lançando aquela que, para muitos, é ainda considerada como a primeira verdadeira "trail" de produção em série. Na verdade, esta pode ser considerada como uma versão todo-o-terreno da estradista 5T Speed Twin.

MARCHAR, MARCHAR!

Esta unidade, em particular, foi importada para as frias terras suecas, numa remessa destinada a servir o exército do reino das três coroas (leia-se Suécia!). "*O anterior dono até tinha os esquis que eram usados junto à roda da frente para andar na neve e no gelo*", diz-nos o seu actual proprietário, o "enxuto" Bertil Mattsson, que quase nos 70 anos de idade exibe uma prodigiosa juventude e frenética actividade motorizada. "*O exército sueco doton as suas tropas de Cavalaria com estas motos, mas quando acabaram o seu tempo de vida foram vendidas como sucata, muito baratas*", conta-nos o fleumático Bertil. "*Comprei-a ao anterior dono há cinco anos atrás, por cerca de 60 000 coroas suecas* (ndr: cerca de 6 600 euros) *mas pensei que estivesse mais perto da condição original e em bom estado*". Valeu a este sulista da antiga província dinamarquesa (Skåne), a sua experiência e sabedoria como mecânico de uma marca de automóveis germânica. "*Sabes, é mais fácil dizer-te o que não mudei, reparei ou modifiquei neste trabalho*", exclamou.

EXTENSA REPARAÇÃO

A Trophy tinha sido transformada pelo anterior dono numa versão mais

Texto Fernando Pedrinho Martins
Fotos Lisa Daniel

Triumph Trophy 650

Foto: Lisa Daniel

estradista, pintada de encarnado e com um guiador plano, dois escapes cromados de saída baixa e um de cada lado da moto, assento único e guarda-lamas negros a condizerem com a cor das suspensões e dos foles da forquilha telescópica dianteira. Tudo isto resultava num belo conjunto, como se pode ver na fotografia, mas para o actual proprietário não era representativo do espírito da rebeldia de James Dean ou Marlon Brando. E foi assim que o senhor Mattson colocou mãos à obra, trocando os guardas-lamas, sobretudo o dianteiro que surge agora mais afastado da roda e com uma placa identificadora do modelo, à qual não podia faltar o "Union Jack". O pequeno assento de molas deu lugar a outro mais de acordo com o utilizado nas versões mais tardias da TR5, com um formato mais rectangular e com mais espuma. No caso da moto actual, Bertil montou-lhe ainda uns suportes triangulados para os poisa-pés do passageiro, pois com este assento há espaço de sobra para transportar um segundo elemento. Curiosamente, o anterior dono tinha mantido os poisa-pés fixos ao quadro, mas sem os triângulos que agora os suportam. Os mais atentos hão-de rapidamente reparar na troca fundamental efectuada ao nível do escape, já que os dois escapes cromados – um de cada lado – deram lugar a uma unidade 2-1 com saída do lado esquerdo a meia altura e uma estreita panela de escape colocada ao nível do amortecedor. Obviamente, a cor replica exactamente as Trophy preto e cinza, tendo Bertil executado a pintura ele próprio, mantendo os vastos logotipos que embelezam o depósito de combustível de cada lado e as pequenas almofadas que protegem a superfície do contacto com os joelhos. Sob o tanque de gasolina surge agora uma grelha porta-bagagens cromada com uma cinta de cabedal para amarrar o que sobre ela se coloque. A forquilha dianteira manteve-se com os seus foles de borracha, mas já os amortecedores traseiros foram trocados por outras unidades. O mesmo sucedeu com os pneus, que deram lugar a uns Dunlop Gold Seal K70, atrás, e a um desconhecido Speed Nylon, à frente. Na parte eléctrica, as lâmpadas foram todas substituídas, mas foi ao nível de motor que a moto acabou por dar mais luta, como nos conta Bertil. "Quando recebi a moto reparei que o motor não tinha compressão, mas esta não faltava no carter o que fazia com que espalhasse óleo por todo o lado. Tive de o desmontar e substituír o que estava danificado. Na caixa de velocidades troquei os carretos e o gerador de corrente foi todo reparado." Nota-se ainda que a instrumentação não é original, recebendo neste caso um belo velocímetro Smiths, graduado em quilómetros por hora (190 km/h) e um totalizador na parte inferior.

O "ramalhete" fica composto com um guiador cromado com maior curvatura - que acaba por colocar os punhos numa posição mais elevada e afastada (o que facilita a condução em todo-o-terreno) – e por uns mini-alforges de cabedal.

"os dois escapes cromados deram lugar a uma unidade 2-1 com saída do lado esquerdo a meia altura e uma estreita panela de escape."

BELÍSSIMA...

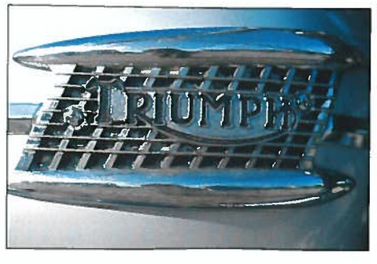
Não tenho qualquer dúvida em classificar esta Triumph Trophy como uma das mais belas antigas que tive oportunidade de conduzir. As linhas são clássicas, mas de uma simplicidade e beleza que a tornam moderna ao pé de motos da mesma idade que pudémos ter ao lado. Parte disso advém da sua linhagem TT, um grupo de motos cuja silhueta não evoluiu tão radicalmente como as suas congéneres de estrada desportivas, com as suas rodas de 20" e 18" de diâmetro.

Mas a esta elegância corresponde igual comportamento, como já veremos. Se a instrumentação é simplicíssima, o mesmo sucede com os comandos, com destaque para o comutador de luzes (com máximos e médios) e um engenhoso sistema que fazia variar o ponto de ignição, para facilitar o arranque, a que se juntam, do lado direito, o enriquecedor de mistura, o interruptor do motor e um percursor (mecânico) dos sistemas de "cruise control".

... E EFICAZ

E na prática esta Trophy revela-se uma delícia de eficácia. É fácil de colocar em funcionamento e o seu motor logo revela uma sonoridade gostosa, com um tom grave mas melodioso, mais próprio de um tenor italiano do que uma soprano britânica. Além disso, impressionou-me particularmente pela sua suavidade.

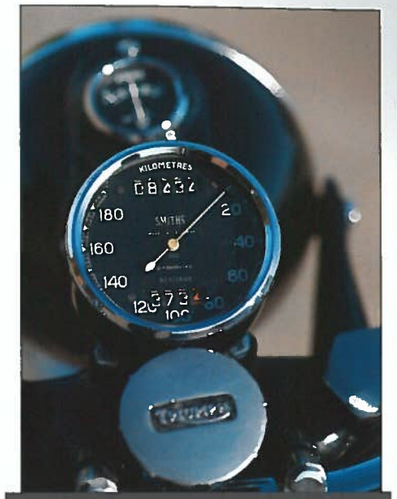
Reparem que se trata de uma unidade apresentada há 63 anos, mas cujo "feeling" é o de um motor muitíssimo mais moderno, sem os sons ou as sensações ásperas da maior parte dos motores da época, que parecem exibir demasiado atrito, serem excessivamente frágeis ou sobredimensionados, noutros casos. Na Trophy perdura o equilíbrio e não fica difícil perceber o porquê do sucesso que granjeou na sua época. A posição de condução é outra agradável surpresa, naturalíssima e que rapidamente permite um perfeito entendimento com a moto. Apesar de ser uma "trail", não padece do problema de algumas serem muito altas, tendo uma distância do assento ao solo que permite colocar os pés no chão sem dificuldades de maior. Junte-se o conforto do assento e a sensação de moto moderna volta a surgir, quase dando a sensação que estamos numa XT 500 com um motor mais harmonioso de sonoridade e resposta. E se dúvidas houvessem, rapidamente ficam dissipadas quando nos apercebemos do desempenho dinâmico, sobretudo da maneabilidade e leveza proporcionada por esta bicilíndrica servida por um carburador Amal. Depois, as suspensões funcionam bem, os travões são bastante bons para o "standard" da época (sobretudo o traseiro que é muito potente), não esquecendo que se tratam de unidades de tambor. A moto é facílima de pegar – ao contrário de muitas das suas contemporâneas, e mesmo a caixa, com selector colocado do lado direito (que requer habituação) junto com a embraiagem não colocam qualquer dificuldade. E se no asfalto estávamos conversados, com uma moto que pode chegar aos 160 km/h, um piscar de olhos e a Lisa colocou-se a correr pelo campo fora. Não resisti a colocar-me na pele de Steve McQueen a aventurar-me na terra, aproveitando o zeloso Bertil estar na conversa com um amigo. E a Trophy responde sem hesitações como que a dizer: "Vá, provoca-me!" – E aqui claramente a relativa ligeireza do conjunto e o bom desempenho da suspensões e travões faz maravilhas e permite-nos entender porque é que as versões derivadas deste modelo dominaram a cena da competição TT no deserto nos EUA durante bastante tempo. Fosse esta moto nossa e com outros pneus e provavelmente atrever-nos-íamos a alinhar numa Baja Portalegre



500, batendo de longe o recorde da moto mais antiga em prova. Bom, mas é tempo de acordar e voltar à terra.

VALIOSA

É, sem dúvida, para os amantes das clássicas e que gostam de utilizar as suas montadas com alguma regularidade – como o faz o dono desta moto sempre que a neve se vai embora e o sol aquece o ar junto ao estreito de Oresund – um valor seguro e que vale a pena investir para manter. A TR5 ajuda a perceber porque o nome Trophy sobreviveu até hoje – ainda que noutro segmento, a par da não menos conhecida Tiger – e é assim que vemos algumas unidades valorizadas entre os 6 000 e os 8 000 euros. As 650 acabaram por lhe suceder (as 6T) como a TR6 com a qual a TR5 partilharia a sua vida até ao final de 1958, o último em que foi produzida, deixando a década de 60 para as irmãs 650. O bicilíndrico 500 reapareceria em 1971 nas não menos deliciosa T110C Trophy 500, seguindo-se a TR5T Trophy Trail / Adventurer em 1973 e 1974 num magnífico quadro BSA.



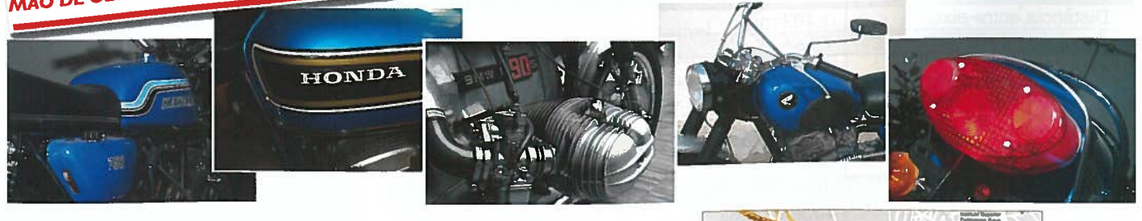
"não seria difícil acertar esses detalhes, criando um conjunto muito melhor. ..."

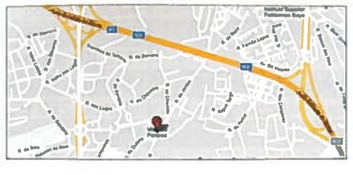
BOX MOT
SERVICING YOUR BIKE

atenção! MÃO DE OBRA APENAS 21€ À HORA

AGORA, A LESTE DO PARAÍSO

Vilar do Paraíso, para sermos precisos... e a cheirar a rosas, na Rua do Jardim, nº 267, quase à vista do GaiaShopping. A verdade é que crescemos e já estávamos a precisar de instalações próprias e independentes. Não viemos de muito longe, desta vez, mas connosco, trouxemos a nossa paixão pelas motos e a experiência de mais de 30 anos de Alberto Esteves... mais a formação na Kawasaki e BMW, na África do Sul e na Alemanha, que nos leva a mexer numa japonesa moderna com o mesmo à vontade que numa europeia com 40 anos... venha conhecer as nossas novas instalações. Se não ficar impressionado com o espaço, decerto ficará com a nossa simpatia e conhecimentos... e quem sabe se não será o começo de qualquer coisa de belo?





Rua do Jardim, 267 Vilar do Paraíso, Vila Nova de Gaia, 4405-827
Tel/Fax: (00351) 22 713 73 99 Tim: 93 848 2630 ou 93 695 7379
NOVO e-mail: geral@boxmot.com

O proprietário

Bertil Mattsson é o dono desta magnífica Triumph e razões há para a ter recuperado do seu anterior estado para aquele que exibe actualmente. Hoje com 68 anos, equipa-se a rigor com os cabedais da Triumph para as diversas passeatas e ralis que um pouco por todo o lado se realizam no sul da Suécia. Foi mesmo num destes eventos que o conhecemos e lhe pedimos para ensaiar a sua moto e saber algo mais sobre esta unidade. Bertil é um ex-mecânico da Volkswagen e por isso a mecânica é algo que não tem muitos segredos para ele. Aliás, a prova disso é o estado impecável com que mantém um "Carocha" de 1953. Obviamente, a frota de modelos não se fica por aqui e inclui ainda uma Harley-Davidson Heritage Classic de 2001, com a qual foi com mais dois amigos para a Noruega no ano passado, ou levou até à Normandia para assistir às comemorações do Dia D, seguindo depois para Nice para visitar o cunhado francês e passear-se pelas montanhas da Provença. Mais clássicas são a Puch SV 50 de 1959 e o triciclo de vendedor de fruta fabricado pela Vicky com motor Husqvarna, que era de um cunhado. A primeira moto de Bertil foi uma JB, em 1957, que comprou em peças quando tinha 15 anos e montou-a para fazer motocross. Insatisfeito com as prestações da pequena 50 cc, trocou-a por uma BSA 250, "*mas foi uma catástrofe, porque não tinha experiência e mudei-a demasiado*", disse-nos o sueco. Depois de muito tempo afastado das duas rodas, em 1991 comprou uma Harley-Davidson Electra Glide de 1972. "*Ficou caríssima. Reparei-a durante três anos mas avariava sempre que saía com ela. Acabei por a "customizar", mas acabei por a colocar à venda assim que começou a espirrar óleo por todo o lado. Durante 15 dias não tive resposta ao anúncio e estava em Espanha quando me ligaram. O sujeito queria a moto de imediato. Combinámos no Domingo seguinte e apareceu-me em casa com o atrelado e 82 000 coroas norueguesas (cerca de 10 600 euros) em notas e moedas que trazia num saco!*". Seguiu-se nova Harley-Davidson, desta feita uma Super Glide de 1996, nova, a que se seguiu uma Ultra Glide de 1995, "*que tive durante dois anos e com a qual fui até à Escócia e Gales, mas também a França, onde tenho família*". Como podem constatar, o homem não pára!

Ficha Técnica	Triumph 500 TR5/ 650 TR6 Trophy 1949-1967
Motor, Tipo e configuração	Bicilíndrico a 4T Tiger T110, ref. a ar
Cil x Dimensões D x C	498 /649 cc, 71 x 82 mm Comp. 8,5:1
Potência /Binário	25/42 cv às 6.500 rpm / n.d.
Alimentação	Carburador Amal Monobloc 1-1/16"
Ignição e comando	Lucas (com Cames E3325 Sport na 650)
Caixa velocidades	Caixa de 4 separada (Unidade a partir de 1963)
Embraiagem	Multidisco em banho de óleo, 5 discos ferodo
Transmissão final	Corrente 5/8" X .400" X 3/8" de 101 elos, 18/43
Quadro	Berço em aço tubular
Dimensões (C x L x A)	2.190 x 720 x n.d. mm
Distância entre-eixos	1.403 mm
Ângulo direcção/ avanço	25,5°
Altura do banco	775 mm
Distância ao solo	127 mm
Suspensão Frente	Garfo 38mm 110mm curso
Suspensão Trás	Dois amortecedores Lucas, 80 mm curso
Travões frente	Tambor de 179 mm, came única
Travões trás	Tambor de 179 mm, came única
Rodas	Aros raiados
Pneus	Dunlop, 3.25/19 Frente e 4.00/18 Trás
Peso	173 Kg a seco
Capacidade depósito	18 litros (2,5 l reserva)
Preço nova / Valor aprox.	Aprox. 270 Libras / 6.500 €
Fabricante	Triumph Engineering, Inglaterra
Proprietário	Bertil Mattsson, Suécia

A Triumph Trophy TR5 /TR6 - História do Modelo

Ilustração Paulo Araújo

A Triumph apresentou a sua nova TR5 em Novembro de 1948, no Salão de Earls Court. O modelo destinava-se a pilotos amadores das provas de TT e baseava-se nas motos de fábrica utilizadas com grande sucesso nas competições de trial e, em particular, no ISDT de 1948 ("International Six Days Trial") conquistado pela equipa britânica, em Itália. Aliás, o nome "Trophy" deriva mesmo das três unidades especialmente feitas pela casa de Meriden para a selecção britânica que participou na prova e que garantiu a conquista de três medalhas de ouro e o troféu de construtores. O sucesso foi tal que a marca logo pensou em substituir a 3T 350cc (já de si uma respeitável moto de trial e a primeira bicilíndrica que substituiu as monocilíndricas de 250cc e 350cc, sempre com o mercado da competição debaixo de olho) por uma unidade de meio litro. O motor de 500cc derivava da unidade utilizada como gerador para a RAF (Força Aérea Britânica) durante a II Guerra Mundial, e os modelos iniciais mantinham ainda as alhetas de arrefecimento fundidas juntamente com o cilindro. O motor era de tal forma bom que a equipa inglesa venceu os ISDT nos três anos seguintes. O motor e a transmissão eram colocados num novo quadro, (rígido até 1953), mas com uma distância entre-eixos mais pequena que a versão standard. Ou seja, na sua essência era uma versão todo-o-terreno da 5T Speed Twin com menor relação de compressão (todavia passível de ser incrementada), uma cabeça de motor em liga leve e uma menor distância entre eixos! Com 25 cavalos de potência, era fácil de colocar em funcionamento e travava bastante bem. O escape, de saída elevada, era de dupla saída e o farol dianteiro era facilmente destacável, sendo ambos montados como equipamento original, permitindo ao seu condutor adaptar as prestações da moto de acordo com a disciplina escolhida. É indiscutível que a TR5 tinha um "pedigree" desportivo, uma fenomenal linha intemporal, que a mantém como uma moto elegante ainda pelos padrões estéticos actuais. Existia ainda uma versão "C", modelo orientado puramente para a competição, a maior parte deles exportado para os EUA para provas de todo-o-terreno. Caracterizava-se pelos escapes de saída elevada, guiador alto, pequeno farol dianteiro, guarda-lamas menos envolventes, pneus TT, relações de transmissão mais curtas, quadro reforçado, tanque de combustível mais pequeno e ignição com volante magnético. Com o fim do racionamento da gasolina na Grã-Bretanha em 1950, entra-se numa segunda era de ouro para a indústria motociclista e as vendas disparam. Existem mais de 700.000 motos e quatro milhões de carros registados no território e a Inglaterra é o maior fabricante de motos do mundo. Em 1951, Jack Sangster – que havia comprado a Triumph em 1935 e vendido a Ariel à BSA em 1944 – vendeu a companhia (de novo à BSA!) por 2,5 milhões de libras esterlinas, um excelente investimento sabendo que a compra da casa de Meriden lhe havia custado a bagatela de 50.000 libras! Sangster passou a integrar o conselho de administração da BSA e, em 1956, tornou-se mesmo no "chairman" da companhia. Em 1954 surge a T110, uma versão potenciada da Thunderbird. Esta, e a bem sucedida TR5 Trophy - a primeira verdadeira bicilíndrica "dual-purpose" do mundo - levaram à criação da TR6 Trophy, com motor de 650cc, em 1956, que se passou a chamar Tiger em 1969. A Tiger, por sua vez, durou até 1973, altura em que deu lugar à TR7 750cc. A TR6 é mesmo considerada uma das melhores Triumph 650 de todos os tempos e mesmo não sendo tão rápida quanto a Bonneville, a sua imagem ficou imortalizada com as cenas protagonizadas por Steve McQueen (e Bud Ekins, o seu duplo) no filme "A Grande Evasão".

> *"O motor era de tal forma bom que a equipa inglesa venceu os ISDT nos três anos seguintes...."*

Distinguindo as Trophy 500/650

Trophy TR5 - 1949 - 1958

Derivada da 5T Speed Twin, a TR5 combinava leveza com prestações interessantes e ganhou os ISDT em 1949, 50 e 51, dando origem a uma lenda.

Nº de Quadro/motor:
100762 a 25000NA e 25000 a 020075
Produção: de Julho de 1948 a Agosto de 1958

Trophy TR6 Pre-Unidade* - 1956

Foi introduzida em 1956 com as novas cabeças Delta Head, como um modelo scrambler/enduro. A TR6 teve muito sucesso no final da década de 1950, quer na Europa, quer nos EUA, onde a utilizavam em corridas no deserto.

Nº de Quadro/motor:
70930 a 82797 e 0100 a 0944
Produção: de 8 de Agosto de 1955 a 27 de Julho de 1956

Trophy TR6A/B Pre-Unidade 1957

O modelo de 1957 da TR6 distingue-se imediatamente pela introdução do emblema do depósito em relevo, que parece uma gaita, com dois elementos horizontais unidos por uma grelha onde se lê a palavra Triumph e que passa a ser comum a toda a gama. O elemento foi buscar a exuberância dos cromados dos carros americanos e era um "piscar de olho" ao importante mercado dos Estados Unidos. Por outro lado, o pequeno friso de cromado horizontal a meio do depósito era ideal para introduzir uma série de modelos pintados a dois tons, que se tornaram ex-libris da marca, com a segunda cor distinguindo frequentemente o ano do modelo.

Nº de Quadro/motor: 0945 a 011115
Produção: de 3 de Setembro de 1956 a 29 Setembro de 1957

Trophy TR6 Pre-Unidade- 1958

Como as primeiras cabeças Delta costumavam rachar à volta das sedes de válvula, em 1957 o tamanho das válvulas foi reduzido para engrossar o material em redor das sedes. Assim, as admissões passaram de 1 e 19/32" para 1-1/2" e as saídas de escape de 1-7/16" para 1-11/32". As câmaras de combustão foram reconfiguradas de acordo. Entretanto, com as preparações para aumentar a potência, foi a vez das cambotas começarem a partir. Assim, em 1958 uma cambota de uma peça forjada foi introduzida, em vez das anteriores compostas por três peças juntas por prensagem.

Nº de Quadro/motor: 011116 a 020075
Produção: de 10 de Outubro de 1957 a 25 de Junho de 1958

Trophy TR6 Pre-Unidade - 1959

O modelo distingue-se, tecnicamente, pelas novas cambotas de uma peça e bielas em liga leve de secção em "H". As cames de admissão também passaram a ser as E3134, desenvolvidas em competição e dando maior débito. A caixa ganhou um parafuso para verificar o nível de óleo. O tanque de óleo tinha um pescoço mais comprido para evitar fugas em TT, e o braço do travão dianteiro dava mais alavanca com um novo cubo de 203mm. O regulador de voltagem é melhorado, passando a ser um Lucas #37725H.

Nº de Quadro/motor: 020883 a 029688
Produção: de 8 de Novembro de 1958 a 10 de Setembro de 1959

Trophy TR6 Pre-Unidade - 1960

A designação do modelo passa a ser A para as Roadster e B para as Scrambler. O modelo adopta um quadro duplo berço, que é reforçado com dois tubos sob o depósito. O garfo é redesenhado, passando a ter hidráulico nos dois sentidos e molas de fricção reduzida. Novo alternador e novos cárteres, sem abertura para o dínamo. A relação final passa a ser 22/43. A iluminação provém de um alternador de 6V montado na cambota, mas a faísca ainda é pelo magneto Lucas K2FC, movido pela cremalheira da came de admissão.

Nº de Quadro/motor:
029364 a 029688 e D101 a D7726
Produção: de 3 de Setembro de 1959 a 29 de Junho de 1960

Trophy TR6 Pre-Unidade - 1961

A nomenclatura passa a ser TR6R para as 'Roadster' e TR6C para as Scrambler, mas o modelo não é vendido na Inglaterra. Há uma nova cabeça Delta com maior suporte entre as aletas para evitar excessivo "cantar". O volante do motor é maior e na caixa, as chumaceiras de bronze são substituídas por rolamentos de agulhas Torrington M11121.

Nº de Quadro/motor: D8432 a D15788
Produção: de 20 de Setembro de 1960 a 23 de Agosto de 1961

Trophy TR6 Pre-Unidade - 1962

A única Triumph TR6 produzida neste ano é a TR6 S/S Trophy. As designações "C" e "R" desaparecem, passando a TR6, para todos os efeitos, a ser uma Bonneville de um só carburador. A partir do motor D17552 a bomba de óleo passa a ser de ferro em vez de alumínio. A caixa deixa de ter o "slickshift" no pedal. Novas torneiras de gasolina e banco cinzento.

Nº de Quadro/motor: D15789 a D20308
Produção: de 26 de Outubro de 1961 a 31 de Julho de 1962

Trophy TR6 Unidade* - 1963

A Triumph TR6 S/S (Street Scrambler) de 1963 é a primeira a apresentar a caixa unida aos cárteres. Os números de motor passam a ter o sufixo DU, (para Unit) indicando isso mesmo. Um novo quadro volta a ter só um tubo à frente, que se divide em dois sob o motor. O alternador é novo e funciona com duas bobines Lucas MA6. O depósito, tampas e banco são novos.

Nº de Quadro/motor: DU101 a DU5824
Produção: de 26 de Outubro de 1961 a 31 de Julho de 1962

*Até 1963, a caixa e motor são separados e chamados "Pre-Unit" ou Pre-unidade.

Trophy TR6 Unidade - 1965

Em 1965, a TR6 desdobrou-se em 4 modelos: a TR6, TR6SS, TR6SR e TR6SC, todas ainda "Trophy". Modificações aos rolamentos da cambota e engrenagem da transmissão final.

Nº Quadro/motor: DU13375 a DU24874
Produção: de 27 de Agosto de 1964 a 21 de Junho de 1965

Trophy TR6 Unidade - 1966

Para 1966, a Trophy apresentava novas molas de válvulas, volante mais leve, sistema de óleo sob pressão, e variantes chamadas TR6, TR6R, TR6SR, TR6SS, TR6C e TR6SC. Novas molas de válvulas e rolamentos internos, com melhoramentos às condutas de óleo.

Nº Quadro/motor: DU24875 a DU44393
Produção: de 6 de Agosto de 1965 a 8 de Julho de 1966

Trophy TR6 Unidade - 1964

Em 1964, aparecem numerosas variantes da TR, como a SS, R, C, SC e SR. O ano foi dedicado a melhorar o motor "Unit" introduzido em 63, com pequenas modificações como carburador maior (1"1/8), vedante no pedal de kick, relocação dos poisa-pés e sinoblocos no depósito de óleo. Os instrumentos Smiths são, também, novos.

Nº Quadro/motor: DU6127 a DU13374
Produção: de 29 de Agosto de 1963 a 5 de Agosto de 1964

Trophy TR6 Unidade - 1967

Os pistões passam a ser Hepworth ou Grandage. A partir do motor #DU63043 o carburador é o novo Amal Concentric (#R930/9-B) de 30mm. Melhoramentos à caixa e à ciclística, nomeadamente movendo a tranca de direcção para baixo.

Nº Quadro/motor: DU44394 a DU66245
Produção: de 14 de Setembro de 1966 a 3 de Julho de 1967

Trophy TR6 Unidade - 1968

O modelo de 1968 deixa de se chamar Trophy. Pistões, bielas e cames, bem como algumas das condutas de óleo, foram modificadas. Há um novo travão TLS (de duas sapatas) à frente e o diódio passa para a frente da moto.

Nº Quadro/motor: DU66246 a DU85903
Produção: de 9 de Agosto de 1967 a 26 de Junho de 1968

Trophy TR6 Unidade -1969/1972

O modelo de 1969 assume o nome Tiger, e por isso desaparece a Trophy. O emblema do depósito é diferente. Em 1970, as roscas passam de British para UN. Os Nº de motor e quadro passam a ter duas letras de sufixo que designam o mês e ano de fabrico, sendo 1969 a letra C e 1970 a letra D, seguidos dum número de 5 algarismos e do modelo. Novas bielas, pistões, bomba de óleo, caixa, O rings nas varetas, cames endurecidas, etc.

FUCHS Silkolene

Suzuki GSX1100
Javi Estéban

Necessitando de uma mão firme para a colocar na trajectória, a GSX recompensa-nos da hora de sair da curva com a mais feroz aceleração de qualquer das motos do Troféu. Mordomias como luz de reserva e instrumentação bastante completa quase compensam um banco duro como uma tábua.

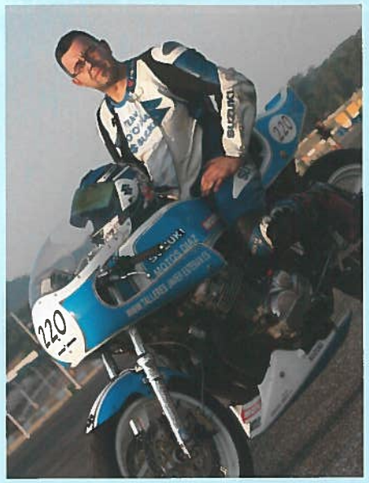
Vencedora da Classe 3 do Troféu em 2010, a "azulona" continua a ter argumentos na sua potência superior, embora alguns problemas este ano tenham impedido a revalidação...

Texto Paulo Araújo
Fotos Vítor Schwantz

Logo que nos sentamos na GSX preparada em Madrid pela Moto Diaz para correr - e nomeadamente, vencer o ano passado! - no Troféu de Clássicas nacional, sentimo-nos em cima de uma moto de corrida. Para isso, contribuem o amplo vidro da bolha da carenagem, os avanços recuados e a cauda que nos leva sentados bastante alto numa plataforma dura de espuma. A primeira impressão de inserção em curva é de algum peso, a moto precisa não só de ser atirada para dentro da corda, mas de ir sendo depois encorajada a endireitar à saída, embora a estabilidade demostrada seja impecável. É uma moto física, alta e algo brutal, e neste aspecto da neutralidade de inserção em curva, pelo menos, a nossa Bol d'Or dá-lhe dois a zero. É na hora de abrir o gás para sair de uma qualquer curva do Autódromo, com os últimos raios de sol dum glorioso Sábado de Outuno a filtrarem-se através do vidro da cúpula e alguns comissários do MCE ainda a deixarem os postos até ao dia seguinte, que percebemos a diferença desta Suzuki: O pontapé nos fundilhos é brutal, a subida de rotação, se bem que sem chegar bem à vertiginosidade da de uma moto moderna, é rápida, acompanhada pelo rugido grave do escape mais atrás, e a frente salta a caminho da curva seguinte procurando atingi-la no mais curto espaço de tempo possível. Para isto contribuirem sem dúvida os carburadores de guilhotina VM29SS provenientes de uma GSX-R750 de 1987, que além de encaixar perfeitamente no cilindro arrefecido a ar da GSX1100 lhe conferem essa capacidade de disparo imediato, aqui sim, eclipsando qualquer coisa que a nossa própria moto - e pelos vistos, a maioria das outras do plantel - seja capaz de fazer. Na hora de travar, as "âncoras" com pinças Brembo de dois êmbolos, provenientes talvez de uma Monster de primeira geração, dão conta de recado sem serem tão eficientes como o conjunto levaria a crer, considerando que actua em enormes discos flutuantes de 310mm, talvez porque o peso do conjunto também deve ser considerável.

Detalhes acertados

A compostura do pacote é ajudada pelo braço oscilante fabricado em alumínio de secção rectangular, e modificado para aceitar os dois amortecedores ajustáveis. Rodas de GSX-R à frente e atrás completam a especificação do que ainda permanece como uma das mais competitivas máquinas do Troféu Nacional de Velocidade, e de longe a mais rápida...



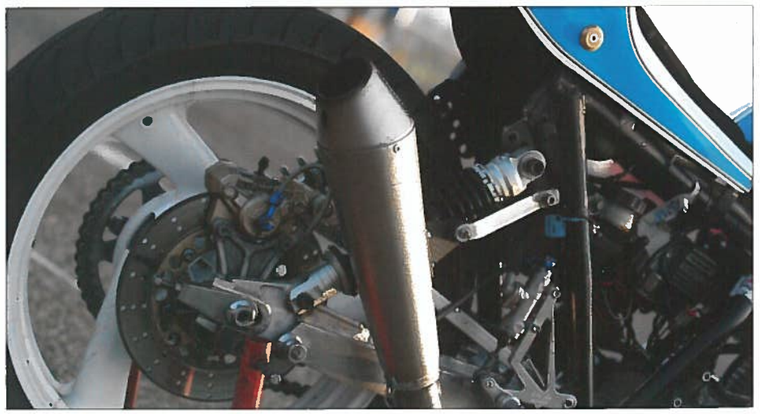
Javier Estéban

De vencedor em 2010 a "*também participou*" em 2011.

De vencedor em 2010 a ficar atrás do autor em pontos este ano, mostra bem o quanto uma avaria que seja pode afectar a regularidade que se afirma como um dos mais importantes argumentos num Troféu em que há poucas surpresas quanto às classificações.Depois de rebentar um motor nos treinos do Estoril I, Estéban falhou um par de rondas em Braga, voltando a aparecer só no Algarve, onde mais uma vez o motor da GSX o traíu a poucas voltas do final. Nem o segundo lugar na prova final o salvaram de um posto aquém das suas reais possibilidades, mas pelo meio ficou a satisfação de ver o seu amigo e compatriota Aurélio Gonzáles salvar um pódio em Portimão e fica a animação que a numerosa comitiva de familiares e amigos confere ao cantinho das clássicas- por vezes com tantos carros à mistura que os outros concorrentes nem conseguem descarregar as motos! Pelo meio, o negociante de carros de ocasião da periferia de Madrid confessa-se apaixonado pelos circuitos portugueses, permanece descontraído, dormindo uma sesta sem falta antes das corridas, e está sempre pronto a ajudar os outros com a sua considerável experiência em motores a quatro tempos. Já faz parte da família do "paddock" das clássicas.

Sem dúvida o melhor argumento da GSX1100 é o imponente quatro em linha refrigerado a ar: Se de origem já debitava cerca de 110 cavalos, com uns "pózinhos" na compressão e ajudado pelos carburadores de guilhotina, este deve estar a orçar os 130. Abaixo, o "buraco" que ditou o abandodno em Portimão.

O truque de uma moto de pista bem preparada é fazer peças artesamais tão bem acabadas ou adaptadas que parecem partes de origem- a moto de Estéban está cheia de tais exemplos, como o escape, ou o conjunto de travagem traseiro



htpp://motosclassicasevintage.yolasite.com

Motos Clássicas & Vintage números recentes tiveram...

Nº 8- Fevereiro 2011 Capa: Yamaha RD500LC
Ducati 848 -KTM250 Enduro - Royal Enfield Bullet Museu Barber II - Coleccionador Henrique Sobral - Calendário 2011 - História Indústria Britânica II - Restauro Suzuki TS125 - Parte I

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