

TESTE I



As três médias em uma simulação de teste de arrancada queimando pneus (ao lado) e em um "balé" de whellings com coreografia de improviso (à direita).



FOTOS: MÁRIO BOCK - PILOTOS: MARCOS KAWAMOTO, CLÁUDIO PEREIRA E BRUNO MORETTO

Honda CBR 450SR Honda CB 450DX Yamaha RD 350R



As concepções das três médias cilindradas nacionais de estrada são bem diferentes. Veja no comparativo as características de cada uma, com as suas virtudes e defeitos.

Uma motocicleta sempre desperta paixões. Para cada tipo de moto, um tipo de paixão. As médias cilindradas estradeiras nacionais não fogem a essa regra, e cada um dos três modelos disponíveis atrai certo tipo de motociclista. A Honda CB 450DX, lançada em 1980 como CB 400, para quem quer uma moto robusta e confortável; a Yamaha RD 350R, lançada em 1986 depois de quatro anos de espera, para quem quer uma motocicleta esportiva e veloz; e a Honda CBR 450SR para quem quer estética e tecnologia esportiva. ▶

O fato é que o mercado das médias cilindradas estradeiras no Brasil sempre desperta interesse nos consumidores e, conseqüentemente, nos fabricantes. A primeira que chegou no mercado foi a CB, que em 1980 foi lançada com 400cc e em 83 passou a ser 450cc. Em 86, depois de prorrogar o lançamento por quase quatro anos, a Yamaha lança a RD 350R. E finalmente em 89, chegou a CBR 450SR, prometendo ser pela sua estética e ciclística a melhor média cilindrada brasileira mas comprometida em seu lançamento por dois deslizos do fabricante: um motor modesto e alto preço de tabela.

Esta categoria de motocicleta (que representa 7% do mercado segundo dados da Abraciclo) normalmente atende àqueles que não mais querem as motos pequenas mas ainda não conseguem (por dinheiro ou habilidade) ter uma de grande cilindrada.

Para que se tenha uma idéia mais aprofundada do potencial de cada uma das três motos nacionais de média cilindrada, **Duas Rodas** fez uma avaliação sob os ângulos técnico, estético,

funcional, de desempenho e de mercado. Foi instituído um sistema de notas (0 a 10) para cada um dos itens analisados com a intenção de fornecer um dado mais objetivo.

1 - DESEMPENHO	RD 9
	CBR 6
	CB 6

Não há dúvidas entre a melhor das três motocicletas em relação ao desempenho: a Yamaha RD 350R ganha disparado. Sua velocidade máxima medida em média de quatro passagens é de 196,7 km/h, com aceleração de zero a 100 km/h de 5,6 segundos. As outras duas, as Honda CBR 450SR e CB 450DX não empatam por que têm o mesmo desempenho. Pelo contrário, a esportiva CBR é melhor que a DX em todos os sentidos, mas tem o grave defeito de não contar com o desempenho que merece sua ciclística. É uma questão de conjunto: a CB 450DX tem desempenho compatível com o uso a que se propõe, podendo até ser considerada uma moto rápida, enquanto que a CBR tem desempenho fraquíssimo

para uma esportiva.

A velocidade máxima da CBR e da CB são, respectivamente, de 175,7 km/h e 158,3 km/h, em média de quatro passagens, e as acelerações de zero a 100 km/h são, respectivamente, 6,6 segundos e 7,4 segundos.

2 - CONFORTO	CB 7
	CBR 6
	RD 5

A Honda CB 450DX talvez seja a mais confortável motocicleta nacional, devido à posição do piloto, que fica muito à vontade, tanto para uso urbano como em longas viagens. As outras duas, a Yamaha RD 350R e Honda CBR 450SR, oferecem como melhor posição ao piloto a postura chamada "esportiva", eficaz quando em velocidade, mas muito cansativa em todas as outras situações, principalmente na cidade.

O conforto significa também partida elétrica e garupa. As Honda contam com acionamento elétrico do motor, enquanto que a Yamaha tem apenas o pedal de partida (leve e fácil de operar). E o garupa na CB vai tranqüilo, ao contrário da RD que tem pouco espaço para o acompanhante. A pior das três é a CBR, que tem o banco do garupa e suas pedaleiras muito altas, obrigando ao acompanhante ficar acima do piloto e com as pernas dobradas demais.



A CB 450DX e a CBR 450SR têm o mesmo motor, porém apresentam desempenhos diferentes.

Ficha técnica Yamaha RD 350R

MOTOR: Tipo - bicilíndrico de dois tempos, refrigerado a água. Torque Induction, sistema YPVS controlado por microcomputador; Cilindrada - 347cc (diâmetro de 64mm e curso de 54mm); Taxa de compressão - 5,0:1; Alimentação - dois carburadores VM Mikuni com 26mm de venturi, bicromanzado; Potência máxima (declarada pelo fabricante) - 55 CV a 9.000 rpm, no virabrequim; 48,8 CV a 9.000 rpm (medida no eixo traseiro); Torque máximo - 4,74 kgf.m a 8.500 rpm (declarado pelo fabricante); 4,3 kgf.m a 7.000 rpm (medida no eixo traseiro); TRANSMISSÃO - Câmbio - 6 velocidades transmissão secundária por corrente, partida a pedal; Relações de redução - 1ª) 36/14 - 2,571:1; 2ª) 32/18 - 1,778:1; 3ª) 29/22 - 1,318:1; 4ª) 26/24 - 1,003:1; 5ª) 25/26 - 0,962:1; 6ª) 24/27 - 0,889:1; Embreagem - multidisco em banho de óleo, com acionamento "Push Lever"; Relação Primária - 66/23 - 2,87; Relação Secundária - coroa 39 dentes, pinhão 17 dentes (relação de transmissão 2,294); DIMENSÕES: Comprimento - 2.120mm; Largura - 690mm; Altura - 1.190mm; Altura do banco até o solo - 780mm; Distância entre os eixos - 1.385mm; Altura livre do solo - 165mm; Peso em ordem de marcha - 176 kg; CAPACIDADES: Tanque de combustível - 18 litros, incluindo 4,3 litros de reserva; Óleo 2 tempos - 1,56 litro; Óleo do câmbio - 1,70 litro; QUADRO: Tipo - tubular em berço duplo, com fixação ortogonal do motor; Carter - 26"; Trail - 96mm; SUSPENSÃO: Dianteira - garfo telescópico hidropneumático, de ação progressiva, com sistema "Variable Damper"; Capacidade de óleo em cada bengala - 287cc; Curso - 150mm; Traseira - monoamortecimento central de choque único, Monocross, regulável em sete posições; Curso do amortecedor - 40mm; Curso da roda - 100mm; PNEUS: Dianteiro - Pirelli 90/90 - 1851 H tubeless; Traseiro - Pirelli 110/80 - 1858 H tubeless; FREIOS: Dianteiro - duplo disco de acionamento hidráulico, com pistões contrapostos, pastilhas semi-metálicas; Traseiro - disco simples, de acionamento hidráulico, com pistões contrapostos, pastilhas semi-metálicas; Diâmetro dos discos traseiro e dianteiro - 267mm; SISTEMA ELÉTRICO: Ignição - eletrônica CDI (ignição por descarga capacitiva); 12 volts, com magneto e bateria; Partida - por pedal; Alternador - 182 watts; Bateria - 12 volts e 5,5 Amperes/hora; Velas - NGK BR8ES; Farol - 12 volts, 60W/55W.

Ficha técnica Honda CBR 450SR

MOTOR: Tipo - dois cilindros paralelos, quatro tempos, comando único no cabeçote, três válvulas por cilindro; Refrigeração - a ar; Cilindrada - 447,0cc; Diâmetro e curso - 75,0 x 50,6; Taxa de compressão - 9,2:1; Alimentação - dois carburadores de 31,3mm, acionamento a vácuo; Potência máxima - 46,5 CV a 8.500 rpm; Torque máximo - 4,2 kgf.m a 7.000 rpm. TRANSMISSÃO - Câmbio - 6 velocidades; Relações de redução - 1ª) 2,769:1; 2ª) 1,497:1; 3ª) 1,545:1; 4ª) 1,280:1; 5ª) 1,074:1; 6ª) 0,931:1; Embreagem - multidisco banhada em óleo; Relação primária - 2,194:1; Relação secundária - 2,867:1 (coroa 43, pinhão 15). DIMENSÕES: Comprimento - 2,010mm; Largura - 720mm; Altura - 1120mm; Altura do banco - 775mm; Distância entre eixos - 1370mm; Altura livre do solo - 140mm; Peso a seco - 178 kg. CAPACIDADES: Tanque de combustível - 14,0 litros; Carter do motor - 3,6 litros. QUADRO: Tipo - Diamond, tipo lateral com tubos de aço de seção retangular (TWIN TUBE FRAME). SUSPENSÕES: Dianteira - Garfo telescópico, amortecedores hidráulicos; Curso - 140mm; Traseira - Monoamortecida Sistema Pro-Link 2ª geração; Curso - 110mm. PNEUS: Dianteiro - Pirelli 110/80 - 17 - 524; Traseiro - Pirelli 130/70 - 17 - 624. FREIOS: Dianteiro - dois discos com pinças duplas de pistão simples; Traseiro - um disco com pinça simples de pistão simples. SISTEMA ELÉTRICO: Ignição - eletrônica CDI; Bateria - 12V - 12 A.h; Alternador - 150 W e 5000 rpm; Partida - elétrica; Velas - NGK D8EA; Lâmpada do farol - holôgena 60/55.

Ficha técnica Honda CB 450DX

MOTOR: Tipo - dois cilindros paralelos, quatro tempos, refrigerado a ar, comando simples no cabeçote, três válvulas por cilindro; Cilindrada - 447cc; Potência - 43,3cv a 8.500 rpm; Torque máximo - 4,3 kgf.m a 6.500 rpm; Diâmetro e curso - 75 X 50,6 mm; Taxa de compressão - 9,1:1; TRANSMISSÃO: Câmbio - seis velocidades; Embreagem - multidisco em banho de óleo; Relações - 1ª) 2,857:1; 2ª) 1,947:1; 3ª) 1,545:1; 4ª) 1,280:1; 5ª) 1,074:1; 6ª) 0,931:1; DIMENSÕES: Comprimento - 2.070mm; Largura - 845mm; Altura - 1.130mm; Distância entre eixos - 1.390mm; Distância livre do solo - 170mm; Peso líquido - 177,5 kg; Capacidade do tanque de combustível - 17,5 litros; Óleo no cárter - 3,0 litros; QUADRO: tubular simples, tipo Diamond, com motor integrado à estrutura; SUSPENSÃO: Dianteira - telescópica hidráulica, com 140mm de curso; Traseira - bicoque, com braço oscilante, dois amortecedores reguláveis e curso de 96mm; PNEUS: Dianteiro - 360 X 19, pressão de 24 psi; Traseiro - 410 X 18, pressão de 32psi; FREIOS: Dianteiro - disco duplo de acionamento hidráulico; Traseiro - disco simples de acionamento hidráulico; SISTEMA ELÉTRICO: Ignição - tipo CDI (por descarga capacitiva); Alternador - 0,15kW a 5.000 rpm; Bateria - 12 V, 12 Ah; Vela - NGK D8EA.

3 - ESTÉTICA

CBR 9
RD 8
CB 6

O projeto atualizado da Honda CBR 450SR é o responsável pela maior beleza do modelo, da mesma forma que as linhas ultrapassadas da CB a tornam mais "feia" que as outras. Mas essa beleza se torna muito relativa. A CB 450DX já foi uma motocicleta muito bonita, o mesmo ocorreu com a RD 350, que tinha visual bastante avançado quando foi lançada mundialmente.

Um dos itens que fazem da CBR a mais agradável esteticamente são as rodas de 17 polegadas de diâmetro, além da carenagem integral que cobre totalmente todas as partes mecânicas da moto. Essa é uma tendência esportiva em crescimento no Exterior.

Em relação ao acabamento, a CBR leva uma vantagem disparada, principalmente contra a Yamaha. Na Honda não se vê junções aparentes nem fios e chicotes, ao contrário da RD que tem acabamento simples demais até para os gostos despojados de quem curte uma esportiva mais radical. A Honda CB 450DX, depois de dez anos de mercado, chegou a um nível de acabamento bastante satisfatório para a finalidade do modelo.

4 - MOTOR/CÂMBIO

RD 8
CBR 6
CB 6

São dois tipos diferentes de motores: o da Yamaha, bicilíndrico dois tempos - 347cc e refrigerado a água, e o das Honda, bicilíndrico quatro tempos 447cc e refrigerado a ar. São duas concepções, também. Enquanto que o motor Yamaha tem o objetivo de fornecer alto rendimento, próprio de uma esportiva, o motor das Honda, já ultrapassado, é bem mais manso, com um rendimento nitidamente inferior (o mesmo motor, com pequenas alterações, equipa tanto a Honda CBR 450SR como a Honda CB 450DX).

A Yamaha RD 350R desenvolve potência máxima de 55,0 cv a 9.000 rpm, o que para sua cilindrada exata de 347,0cc resulta na maior potência específica entre todos os modelos nacionais: 158,5 cv/litro (isso significa que, proporcionalmente, esse motor desenvolveria a potência máxima de 158,5 cv se tivesse a cilindrada exata de 1.000cc, ou um litro). Os 46,5 cv a 8.500 rpm de potência máxima da Honda CBR 450SR significam, para a cilindrada exata de 447,0cc, a potência específica de 104,0 cv/litro. E a CB 450DX, com a mesma cilindrada exata da CBR, atinge os 96,7 cv/litro, com sua potência máxima de 43,3 cv a 8.500 rpm (todos valores ▶

Posição confortável para pilotar

Das três motos, acho que a que mais me serve é a Honda CB 450DX, pela posição mais confortável do piloto e pela facilidade de equilíbrio ao levar garupa. E o preço dela também é o que mais me satisfaz. Para andar pela cidade, a CB 450DX não precisa de mais potência do que já dispõe, e na estrada, passeando, a potência também é suficiente.

A Honda CBR 450SR, além de ser muito cara, não tem a versatilidade da DX, não é em qualquer

lugar que se pode parar (parece que todos querem levá-la embora) e o guidão baixo dificulta manobras. Não é meu tipo de motocicleta.

A Yamaha RD 350R é uma moto que eu gosto, mas só para dar umas voltinhas de vez em quando. A falta de partida elétrica é um problema, e o desempenho do seu motor é um tanto violento para um cara calmo como eu. Das três, fico com a CB 450DX.

Mario Bock

MOTO MASTER

CONCESSIONÁRIA YAMAHA
ATÉ 15/02/90 VIAJE EM NOSSOS BONS PREÇOS.

STREET

CAPACETES

FI Induma.....\$ 590,00
San Marino Induma...\$ 790,00
Peel's Giro.....\$ 890,00
Peel's Mach 5.....\$ 990,00
Champion Targa.....\$ 820,00

BOTAS

Skya Cano Longo\$ 900,00
Skya Cano Curto\$ 800,00



MACACÕES

Yamaplás Grosso....\$ 650,00
Yamaplás Forrado...\$ 850,00
Alba.....\$ 670,00



CJS. CHUVA

Yamaplás Fino.....\$ 350,00
Yamaplás Grosso...\$ 690,00
Yamaplás Forrado..\$ 890,00



LUVAS

Carrapato.....\$ 80,00
Lã.....\$ 90,00
Couro Cano Longo..\$ 470,00
Couro Cano Curto..\$ 350,00



CROSS

CAPACETES

Taurus Cross\$ 1.300,00
Centaurus Cross ...\$ 1.420,00
(Profissional)



BOTAS

Skya Cross\$ 1.400,00
Cobra Croos\$ 1.600,00



CAMISETAS

Endless.....\$ 350,00



CALÇA

Endless.....\$ 660,00



ÓCULOS

Delta.....\$ 219,00
Scott.....\$ 345,00
Scorpion.....\$ 315,00



ACESSÓRIOS



ESTICADOR UNIVERSAL
\$ 250,00



BAÚ
Consulte-nos.



REPARADOR DE PNEU
consulte-nos

TRAVAMOTO SIVA
\$ 210,00



LUBRIFICANTE ELÉTRICO
P/ CORRENTE

Trattora\$ 290,00

PNEUS

Revendedor
Autorizado

PIRELLI/DUNLOP



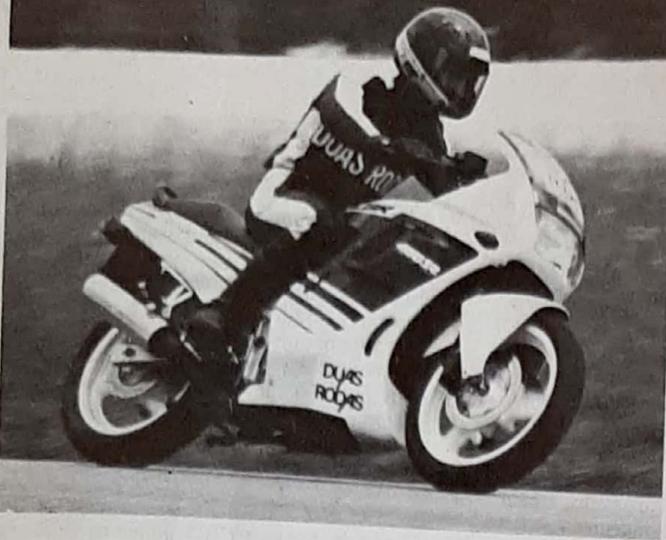
TODOS OS
MODELOS. PREÇOS
PROMOCIONAIS

ESTOQUE COMPLETO DE PEÇAS ORIGINAIS YAMAHA

ATENDEMOS A TODO TERRITÓRIO NACIONAL

Pedidos através do fone (011) 440-4333 ou carta, constando comprovante da ordem de pagamento e local para entrega. Envie ordem de pagamento para o Bradesco - Agência 413, conta 63.680-0 - Santo André - SP. Loja - Av. D. Pedro II, 523 - Santo André - SP - CEP - 09080.

TESTE I



FOTOS MARIO BOCK

A CBR 450SR se destaca pelos freios e suspensões que a tornam bastante estável e segura

declarados pelos respectivos fabricantes).

5 - CICLÍSTICA
 CBR 9
 RD 7
 CB 4

Mais uma vez a vantagem de uma das motos é indiscutível. Quadro, suspensões, freios e, principalmente, pneus formam o melhor conjunto ciclístico entre todas as motocicletas nacionais. O quadro de aço com vigas laterais perimetrais tem excelente resistência a torções, justamente o que dá a grande estabilidade da moto. Mas o melhor mesmo são os pneus de perfil baixo sem câmara, montados em rodas de liga-leve de 17 polegadas de diâmetro.

A Yamaha RD 350R também tem estabilidade invejável, com seu quadro tubular de aço tipo lateral e pneus sem câmara de 18 polegadas. Como a CBR, a

Custo-benefício

Uma escolha fácil. Pelo menos para mim, e certamente para muitos consumidores, que se precisarem escolher entre uma das três médias nacionais, utilizarão o critério da relação custo-benefício.

Começando pela mais antiga, a CB 450DX tem suas virtudes em dois fatores: a robustez e o conforto para utilização na cidade ou na estrada. A CBR 450SR é realmente a mais bonita, e tem o melhor conjunto, mas deixa a desejar em termos de motor.

Já a RD 350 tem um bom conjunto, um excelente motor para uma média cilindrada, é bonita e tem um desenho moderno. O consumo das três é semelhante, com pequena vantagem para a CB 450DX. Até aqui, a decisão pareceria difícil. Porém, basta consultar os preços. O da CBR afugenta o freguês. A CB 450 custa um pouco mais que a RD 350 que por sua vez custa pouco mais que a metade do preço da CBR. Ai, já não restam mais dúvidas. A RD 350 é a que mais oferece pelo menor preço.

Sidney Levy



Medições			CBR	RD	DX
Aferição do velocímetro					
Vel. Ind. (km/h)	Vel. Real (km/h)	Erro (%)			
40	37,6/6,0	39,8/0,5	38,5/3,6		
60	57,1/4,8	59,5/0,9	57,7/3,9		
80	76,7/4,2	78,6/1,7	76,4/4,5		
100	96,2/3,8	96,9/3,0	95,1/4,9		
120	115,7/3,6	115,8/3,5	114,8/5,2		
Consumo de combustível					
	Vel. Real Constante (km/h)	Consumo (km/litro)			
	40	31,3	23,8	26,3	
	60	28,9	20,2	23,9	
	80	23,0	18,1	21,8	
	100	18,0	16,9	18,2	
	120	16,3	14,9	16,5	
	média	19,6	16,3	19,8	
Velocidade máxima					
	média 4 passagens	175,7	196,7	158,3	
	melhor passagem	177,2	197,5	161,2	
Retomada de velocidade (em sexta marcha)					
	Var. Vel. Real (km/h)	Tempo (s)			
	40 - 60	4,8	5,9	4,3	
	40 - 80	8,9	11,5	8,4	
	40 - 100	12,7	14,6	12,9	
	60 - 80	4,7	5,8	4,5	
	60 - 100	8,0	11,7	8,5	
	80 - 100	5,1	6,0	5,4	
Frenagem					
	Var. Vel. Real (km/h)	Espaço percorrido (m)			
	40 - 0	5,2	4,9	5,1	
	60 - 0	13,3	11,9	13,5	
	80 - 0	22,9	21,5	23,0	
	100 - 0	42,0	40,0	41,5	
	120 - 0	52,0	48,8	52,0	

RD tem suspensão traseira com único amortecedor vertical. A pior das três é a Honda CB 450DX, que tem quadro de viga central/única, com dois amortecedores traseiros e roda dianteira de 19 polegadas, o que resulta em uma estabilidade bastante deficiente. Mas isso não pode ser encarado como um defeito, mas sim uma característica de uma motocicleta de concepção ultrapassada.

6 - MANUTENÇÃO CB 8
CBR 7
RD 7

Há quem considere a Honda CB 450DX uma motocicleta utilitária, devido à sua robustez e versatilidade. As mesmas razões fazem com que ela tenha uma manutenção nada complicada. Quanto ao motor, o mesmo vale para a CBR, já que eles são praticamente iguais. A menor



RD 350R: ótimo desempenho e velocidade de até 197,6 km/h.

caretagem, além de fazer barulho e se soltar a todo momento, prejudica o acesso aos componentes mecânicos. A Yamaha, apesar da caretagem integral, tem acesso ao motor mais fácil, já que existem aberturas que permitem vários serviços. Mas na RD existem detalhes que dificultam muito sua manutenção. Um ótimo exemplo é o acesso à bateria da RD: é preciso tirar a lateral direita, que por sua vez obriga a retirada da alça do garupa, presa por quatro quase inacessíveis parafusos internos. Tudo isso apenas para colocar água destilada!

Em relação à durabilidade, as Honda teoricamente têm uma vida útil mais longa, por utilizarem motores quatro tempos, mais robustos. O destaque é para a CB 450DX, que por não ter uso esportivo tem uma vida útil ainda maior. A Yamaha costuma aparentar maior "idade", depois de pouco tempo de uso.

7 - MERCADO CB 7
RD 6
CBR 6

Das três, a de menor preço é a Honda CB 450DX, quase o mesmo da Yamaha RD 350R. Já a Honda CBR 450SR tem um preço bem acima das outras duas, cerca de 55% a mais. Porém, a melhor nota da CB não é apenas porque é a mais barata, mas porque tem a menor depreciação, com um valor de revenda proporcionalmente maior. Com um ano de uso, uma Honda CB 450DX tem seu valor cerca de 10% abaixo do preço de uma zero.

É curioso o fato de que a Yamaha RD 350R, tradicionalmente o estigma de alta depreciação, tem melhor valor de revenda que a CBR, de uma marca que costuma ter bons valores para renegociação. Depois de um ano de uso, uma RD 350R estará valendo cerca de 20% a menos que uma zero, enquanto que em menos de um ano a Honda CBR 450SR usada tem valor de revenda 25% menor que a nova. A explicação para isso é que, enquanto a CB 450DX já tem uma posição estável, e a RD 350R tem um preço relativamente baixo, a CBR tem o agravante de ser uma esportiva de alto preço, uma procura mais restrita é vendida zero km com bom desconto.

8 - CONCLUSÃO RD 7,1 (50 pontos)
CBR 7,0 (49 pontos)
CB 6,3 (44 pontos)

Depois de percorridos todos os caminhos para a análise dos três modelos comparados, chega-se à conclusão somando-se os pontos nos sete itens específicos e tirando-se uma média. A Honda CBR 450SR e a Yamaha RD 350R ficaram no que se pode chamar de empate técnico, com ligeira vantagem para a moto da Yamaha. A média de 7,1 pontos para a RD significa que de um modo geral ela é uma boa moto, principalmente levando-se em consideração que se trata de um modelo um tanto radical. E a Honda CBR 450SR, com toda a sua tecnologia aplicada na ciclística, ainda ficou um décimo de ponto atrás de sua principal concorrente. Mas isso acontece devido à infeliz escolha do seu motor.

A última colocada, a Honda CB 450DX, não está nessa posição por ser uma motocicleta ruim, mas apenas por estar mais defasada em termos de tecnologia. Suas qualidades, bastante destacadas no decorrer da década passada (a década da CB 450DX), não negam que ela ainda é uma boa moto, com uma média geral de 6,3 pontos. A escolha entre as três, novamente, caberá ao comprador, que pesará os itens mais importantes na sua opinião.

Gabriel Marazzi

Circunstâncias

Acho muito enojado discutir qual moto é melhor que qual. Principalmente porque pelas características do nosso mercado a comparação sempre acaba ficando em comparar coisas diferentes. Destas três motos o ponto em comum é apenas o fato delas serem de média cilindrada. De resto uma é dois tempos a outra quatro, uma é nova no mercado outra festeja uma década.

Mas vamos lá. A CB 450DX não seria minha moto. Está obsoleta e acho que só não saiu do mercado porque sua substituta a CBR 450SR não agradou o tanto que a Honda esperava. A Yamaha RD 350, embora seja uma excelente moto, não me desperta paixões pelo seu precário acabamento e jê-lão de moto "bandida". Assim, por força das circunstâncias, acabo escolhendo a CBR 450SR, mas sempre reivindicando um motor decente (pô, dona Honda, custava colocar um quatro cilindros), e um preço razoável. Aliás, tenho certeza que se fosse um 600cc ninguém iria achar cara, nem os revendedores tinham que ficar dando tantos descontos tentando atrair clientes.

Roberto Araújo

A CB 450DX é a média cilindrada mais barata do mercado. Mas tem estética pouco atraente.

Nossa opinião

	Gostamos	Não gostamos
Honda CBR 450SR	Estabilidade Estética	Retrovisores Desempenho Preço
Honda CB 450DX	Versatilidade Preço Robustez	Estabilidade Estética
Yamaha RD 350R	Desempenho Estética	Acabamento Punhos do guidão