

GRÁTIS
UM PRESENTE
DA CIBIÊ
SUPERPOSTER DA SAHARA

DUAS RODAS

ENCARTE ESPECIAL INTEGRANTE DA EDIÇÃO Nº 181 - NÃO PODE SER VENDIDO SEPARADAMENTE

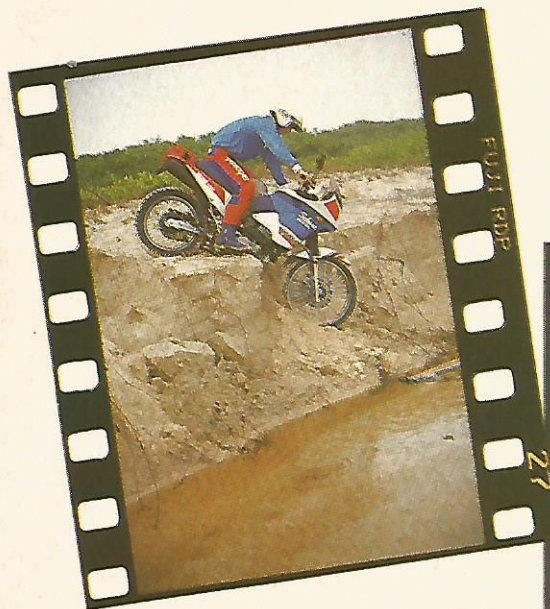
NX 350 *Sahara* **ANDAMOS NELA**

**DUAS RODAS, MAIS UMA VEZ,
TRAZ PARA VOCÊ EM
PRIMEIRA MÃO TUDO SOBRE
ESTE LANÇAMENTO**



TESTE COMPLETO

- Partida elétrica
- Faz 28 km com um litro
- Novo freio a disco
- Ultrapassa os 135 km/h
- Pára-lama e banco mais baixos



As duas versões de cores da NX 350 Sahara, onde a carenagem e a partida elétrica são algumas das novidades do lançamento.

Honda NX 350 Sahara, uma XLX 350R evoluída

Basta apertar um botão amarelo e o motor da Honda NX 350 Sahara está funcionando. Pode até parecer pouco, mas esta é a principal evolução (embora não a única) da novíssima NX 350 Sahara em relação à sua "irmã" mais velha, a Honda XLX 350R. Quem já sofreu com o pedal de partida "pega-não-pega" da XLX 350R sabe bem o que isto significa. O que mais chama a atenção, no entanto, é seu visual, que lembra motos de rali, como o Paris-Dacar — o que já é sugerido pelo próprio nome Sahara, o deserto que domina a face Norte da África. Mas quem espera "ma-lhar" a NX 350 Sahara no fora-de-estrada pode se decepcionar: o modelo é de uso misto, contudo, com características voltadas para o "trail urbano", ou seja, as mal-conservadas ruas e estradas brasileiras. Seu preço (de tabela) será cerca de Cr\$ 790 mil, ou seja, 15% a mais que o da XLX 350 R.

A recém-lançada Honda NX 350 Sahara pode ser analisada por dois ângulos. Se vista como lançamento, decepciona bastante, já que não apresenta nenhuma grande inovação técnica ao mercado motociclístico brasileiro. Encarada como uma melhora da Honda XLX 350R, da qual herdou o motor, o quadro e as suspensões, pode então ser vista como uma evolução, especialmente o visual e a partida elétrica. Desde que a XLX 350R foi lançada, em 1987 (edição n° 142), **DUAS RODAS** já apontava que um motor quatro tempos de exatos 339cc, deveria ser acionado com

o "botãozinho". Demorou 3 anos, mas as "preces" de **DUAS RODAS** e de milhares de usuários foram ouvidas.

Novo carburador

Após a curiosidade imediata em relação ao visual, tudo indicava que o comportamento da NX 350 Sahara seria semelhante ao da já conhecidíssima XLX 350R. No entanto, algumas surpresas foram aparecendo no decorrer do teste. Logo ao pegar no guidão, sente-se que a empunhadura das manoplas é mais aderente e macia, já que o material empregado no componente é o mesmo usado na moderna Honda CBR 450SR. A maciez dos comandos também agrada — principalmente a embreagem, que exige menos esforço para o acionamento.

Torneira de gasolina aberta (que por sinal foi modificada no seu "design"), interruptor do motor em posição "on", contato ligado, e apenas um pequeno toque no tão esperado "botão mágico" coloca rapidamente em funcionamento o motor com um cilindro, de quatro tempos, quatro válvulas e comando na cabeça, que passou a ter potência de 31,5 cv (1,5 cv a mais que seu antecessor).

Nas primeiras acelerações é notado a mudança no tipo e nível de ruído do escapamento, agora mais grave e "cheio" e, principalmente, mais silencioso. Isso graças a um novo projeto de escapamento, mais parecido com o da Honda NX 150.

Apesar do acréscimo de 9,5 kg em re-

lação à XLX 350R (144,5 kg contra 135 kg a seco), basicamente concentrado na parte dianteira, a NX 350 Sahara mostra-se bem maleável nas manobras devido à liberação do conjunto de instrumentos e farol, agora fixos à carenagem.

Já na estrada, percebe-se que a aceleração está mais progressiva (gradual), porém, não se perde a sensação de uma resposta rápida ao acelerar. Isso acontece porque o novo carburador Keihin de 35 mm de venturi, tem como principal característica seu sistema misto de acionamento: o primeiro estágio é mecânico e o segundo, comandado a vácuo. Esta nova concepção de carburador (CVL ou "Constant Vacuum Link") para motos nacionais, trouxe alguns pontos positivos: a resposta de aceleração é mais rápida, há uma melhor adequação da mistura ar/combustível e o motor recebeu o acréscimo de 1,5 cv de potência. O consumo a 80 km/h, é de 28,5 km/litro (o mesmo que o da XLX 350R testada na edição n° 166).

Então, chega a hora de aferir o velocímetro e verificar a velocidade máxima: a melhor das quatro passagens é a de 136,88 km/h. Praticamente a mesma alcançada com a XLX 350R no teste da edição n° 166. Na média, a NX 350 Sahara obteve 135,93 km/h contra 134,9 da XLX 350R. Considerando o acréscimo de 9,5 kg, a NX 350 Sahara demonstra ter uma boa performance, já que o 1,5 cv a mais de potência compensa esses fatores adversos. A mais de 130 km/h sua estabele-

dade direcional pode ser considerada excelente em comparação à XLX 350R.

Esta estabilidade é resultado da melhor penetração aerodinâmica (facilitada pela adoção da carenagem e do pára-lama rente ao pneu), da colocação de uma placa estabilizadora na suspensão dianteira e do novo ângulo de câster.

Para baixinhos

A transmissão da NX 350 Sahara é a mesma da XLX 350R (com câmbio de seis velocidades), assim como o quadro, tipo "diamond" com o motor fazendo parte da estrutura.

A suspensão dianteira mantém o mesmo curso (215 mm) e a traseira teve um aumento de 10 mm no seu curso total, passando a 200 mm. Houve modificação na carga de tensão inicial das molas, fazendo com que a altura do banco e a altura mínima do solo fossem reduzidas em 40 mm aproximadamente. Essa alteração beneficia os pilotos "baixinhos" e as mulheres, que poderão conduzir essa moto com maior conforto. Com isso a Honda parece querer ganhar uma fatia de público que tem (ou teria) dificuldades de pilotar uma moto como a Yamaha XT 600Z Ténéré, bem mais alta.

MERCADO

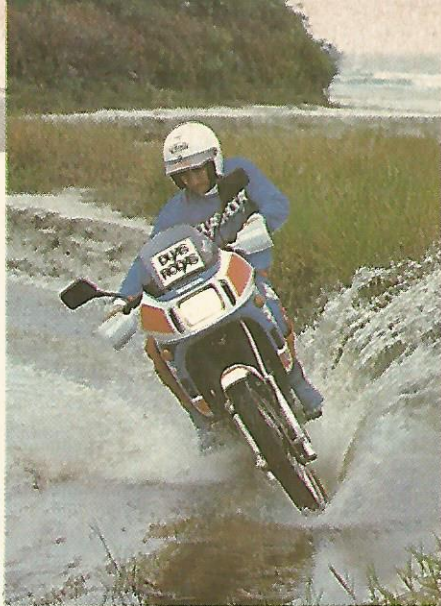
A Honda NX 350 Sahara já traz em seu próprio nome com quem pretende concorrer: a Yamaha XT 600Z Ténéré. As duas motos, apesar da grande diferença de cilindrada, não chegavam a ter no final de agosto grande diferença de preço. A Sahara entra no mercado com preço 15% acima da Honda XLX 350R, portanto por Cr\$ 794.991,32 de tabela já incluídos 18% de ICMS (Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) no Estado de São Paulo. A Yamaha XT 600Z Ténéré, também na tabela, custava Cr\$ 955.211,00.

Preços de tabela, porém, pouco têm refletido no mercado, já que praticamente todas as motos têm recebido um bom desconto. No caso da Honda NX 350 Sahara também se espera que haja deságio (descontos) em sua chegada no mercado. Uma Ténéré estava sendo vendida no final de agosto em torno de Cr\$ 680.000,00. A expectativa era que dificilmente a Sahara atingiria logo de início um preço maior que a Ténéré. Assim estimava-se que seu preço ficaria em torno dos Cr\$ 620.000,00.

O fabricante informava que a Honda XLX 350R continuaria sendo produzida. Assim a Honda NX 350 Sahara também deverá concorrer com sua irmã mais velha que era comercializada em torno de Cr\$ 470.000,00.

É importante ressaltar, no entanto, que o preço de uma moto é formado pelo mercado. Como isso ocorre a partir do dia 14 de setembro quando a NX 350 Sahara estiver nas vendas, só então se saberá quanto efetivamente os consumidores estarão dispostos a pagar por uma 350cc de uso misto, com partida elétrica e visual de moto do deserto, no caso, o Sahara.

R.A.



FOTOS MARIO BOCK

Novidade: farol halógeno 55/60W.

Os freios foram redimensionados para adequarem-se ao peso mais elevado, tendo sido aumentados os diâmetros do disco dianteiro (de 240 mm para 255 mm) e do tambor traseiro (de 110 mm para 130 mm). Com isso, o freio dianteiro mostra-se bastante eficiente e progressivo. E uma outra novidade: a existência de uma placa estabilizadora sob o pára-lama dianteiro, interligando as duas bengalas, evita a tendência de torção e desvio de trajetória durante as frenagens mais fortes.

O freio traseiro também teve sua eficiência aumentada. Além disso, a Honda inverteu a posição do braço de acionamento, o que vem a se refletir em uma maior sensibilidade no pedal, ou seja, menos esforço para a frenagem.

Definida pela Honda como "On/on/off", ou seja, de uso misto mais voltado para a utilização na cidade e nas estradas, a NX 350 Sahara não se adapta bem ao fora-estrada mais exigente. Entre os pontos

adversos estão o pára-lama rente ao pneu que em lugares de muito barro dificulta a pilotagem; a carenagem que chega a ser sofisticada demais para enfrentar trilhas "travadas"; a diminuição da altura mínima do solo (248mm), o que torna mais difícil sua condução em terrenos acidentados; e o maior ângulo do câster, que diminui a agilidade. Em estradas de terra, e não propriamente em trilhas, ela mostra boa estabilidade, desempenho adequado e conforto.

Estética

A combinação de um "design" mais sofisticado com a robustez do conjunto-mecânico da XLX 350R e a adoção da partida elétrica dão à NX 350 Sahara a característica de uma "fashion bike" (moto da moda), uma nova concepção iniciada no Brasil pela NX 150. A impressão, no primeiro contato com a NX 350 Sahara, é de uma moto de maior porte, sugerida pelo seu conjunto de carenagem e laterais que imitam tanques reservas de motos de rali.

Há duas versões de combinações de cores. A branca e azul com faixas vermelhas parece mais esportiva e lembra a África Twin fabricada no Exterior. A grafite e preta com faixas vermelhas tem aspecto mais sóbrio, talvez voltado para usuários menos "aventureiros".

O farol agora é fixo à carenagem e recebeu uma lâmpada halógena 55/60W de muito maior luminosidade que o anterior de 35/35W. Os piscas e os instrumentos também estão integrados à carenagem. E as pedaleiras têm um acabamento de borracha, caracterizando um projeto mais voltado para a comodidade.



Na estrada, a NX 350 Sahara obteve a velocidade máxima de 136,88 km/h.

Conclusão

Visto estritamente sob o referencial de que a Honda NX 350 Sahara é uma moto derivada da XLX 350R e que representa sua evolução, a Honda conseguiu através das modificações efetuadas oferecer um produto mais atualizado, com especial atenção ao nível de conforto do usuário. Ao que tudo indica é uma moto que chega para competir com a Yamaha XT 600Z Ténére (veja box).

Entretanto, ao projetar a evolução da XLX 350R a Honda pecou em algumas adaptações (ou soluções). Como por exemplo a junção entre o tanque e a carenagem, que provoca a impressão de que os espaços criados não têm continuidade de formas — o tanque é o mesmo da XLX 350R, sem qualquer alteração para um ajuste perfeito com carenagem.

A passagem da mangueira hidráulica do freio dianteiro foi mal projetada, pois provoca um incômodo movimento de sobredesce acompanhando o movimento de oscilação da suspensão dianteira. Outro ponto negativo é a falta de acabamento no escapamento, que não combina com o "design" sofisticado do conjunto.

No geral, o projeto cumpre seu objetivo de dar ao público uma XLX 350R mais sofisticada quanto à sua estética e à sua funcionalidade para o uso na cidade e nas estradas, em viagens ou passeios mais longos. É só apertar o botão amarelo e descobrir isso.

Participaram dessa reportagem: Ruy Nakayá, Carlos Eduardo de Escobar Coachman Filho, Mário Fittipaldi, Mário Bock, José Sérgio Branco e Roberto Araújo.

CURIOSIDADE

A Honda NX 350 Sahara chega com preço de tabela de Cr\$ 794.991,32 o que dividido por Cr\$ 72,40, preço do dólar oficial do dia 28 de agosto de 1990, faria com que seu valor em dólares fosse de US\$ 10.980. Só como exercício de imaginação vamos supor que com essa mesma soma em dólares no bolso, um norte-americano entrando numa revenda poderia comprar:

Pacote n.º 1: Uma Kawasaki Ninja ZX-11 (US\$ 7.599), mais duas Yamaha RT 180 (ela mesmo, a brasileira exportada para os EUA e vendida por US\$ 1.499) e ainda ficaria com US\$ 383, de troco no bolso.

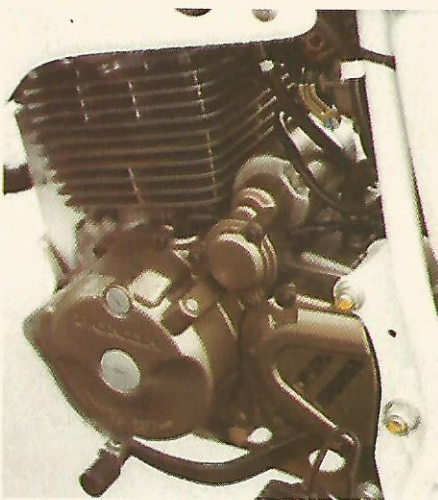
Pacote n.º 2: Uma Honda Transalp de 583cc (US\$ 4.498), mais uma Honda XR 600R (toda pronta para o fora-de-estrada, US\$ 3.598) mais uma Honda NX 125 (também feita em Manaus, AM, e custando nos EUA US\$ 2.298) e de troco manteria no bolso US\$ 586.

Depois tem gente que se pergunta por que o mercado norte-americano de motos é tão forte. Com esses preços...

OBS: Preços das motos extraídos do "1990 Motorcycle Buyer's Guide".



O visual é de moto de rali, mas ela vai melhor na cidade que no fora-de-estrada.



Partida elétrica para o motor de 31,5cv

FICHA TÉCNICA

MOTOR — Monocilíndrico, quatro tempos, comando na cabeça, quatro válvulas, RFVC; **Cilindrada** — 339 cm³; **Diâmetro e curso** — 84 x 61,3 mm; **Taxa de compressão** — 8,9:1; **Alimentação** — Um carburador com venturi de 35 mm; **Lubrificação** — Forçada por bomba trocoidal e banho de óleo; **Torque máximo** — 3,13 kgf.m a 6.500 rpm; **Potência máxima** — 31,5 cv a 7.500 rpm; **Transmissão** — Seis velocidades de engrenamento constante; **Embreagem** — Discos múltiplos banhados em óleo; **Capacidade de óleo** — 2,0 litros. **CHASSIS** — **Tipo** — Diamond, com o motor fazendo parte da estrutura; **Suspensão dianteira** — Garfo telescópico com 215 mm de curso; **Suspensão traseira** — Monoamortecimento central, tipo Pro-Link, 200 mm de curso; **Freio dianteiro** — A disco perfurado, 255 mm de diâmetro; **Freio traseiro** — A tambor com 130 mm de diâmetro; **Pneu dianteiro** — 3,00 x 21; **Pneu traseiro** — 4,60 x 17; **Trail** — 120 mm; **Ângulo do câster** — 60,38°; **Tanque de combustível** — 14 litros (2,7 litros de reserva). **SISTEMA ELÉTRICO** — **Sistema de partida** — Elétrica com descompressor; **Sistema de ignição** — CDI — Ignição por Descarga Capacitiva; **Bateria** — 12 volts, 7 Ah; **Farol** — lâmpada halógena, 55/60W. **DIMENSÕES** — **Comprimento** — 2.089 mm; **Largura** — 815 mm; **Altura** — 1.315 mm; **Distância entre-eixos** — 1.396 mm; **Distância mínima do solo** — 248 mm; **Altura do assento** — 835 mm; **Peso seco** — 144,5 kg. **CORES** — Grafite e preto, com faixas em vermelho. Branco e azul, com faixas em vermelho.

Medições Honda NX 350 Sahara

Aferição do Velocímetro

Vel.Ind. (km/h)	Vel.Real (km/h)	Erro (%)
40	37,47	-6,35
60	56,47	-5,80
80	76,58	-4,28
100	96,51	-3,49
120	115,94	-3,36

Consumo de Combustível (em sexta marcha)

Vel. Real Constante (Km/h)	Consumo (km/litro)
40	31,25
60	34,48
80	28,57
100	21,74
120	16,67

Aceleração

Var.Vel.Real (km/h)	Tempo (s)
0 - 40	2,48
0 - 60	3,54
0 - 80	5,39
0 - 100	8,58
0 - 120	13,68

Retomada de velocidade (em sexta marcha)

Var.Vel.Real (km/h)	Tempo (s)
40 - 60	3,50
40 - 80	6,84
40 - 100	11,49
40 - 120	17,12
60 - 80	3,34
60 - 100	7,99
80 - 100	4,65

Velocidade máxima (em sexta marcha) (km/h)

piloto deitado:	
média 4 passagens	135,93
melhor passagem	136,88
velocidade indicada	143,00

piloto sentado:	
média 4 passagens	132,97
melhor passagem	133,82
velocidade indicada	138,00

Frenagem

Var.Vel.Real (km/h)	Espaço percorrido(m)
40 - 0	7,41
60 - 0	16,48
80 - 0	29,95
100 - 0	46,66
120 - 0	64,36