

COMPARATIVO

Polivalência desportiva

As nossas quatro protagonistas têm uma missão muito clara: conseguir maior comodidade e melhores performances que as suas irmãs *naked*, sem aumentar demasiado o preço. São autênticas *sport* que, sem dúvida, não perdem o carácter polivalente.

Texto: David Rémon • Fotos: Santi Díaz
Colaboração de Paulino Arroyo, Nacho Navarrete e Félix Romero • Adaptação: Ricardo Ferreira



SUZUKI GSF 600 BANDIT S

YAMAHA FZS 600 FAZER

SUZUKI SV 650 SPORT

HONDA CB 600 F HORNET S

O ideal para qualquer motociclista, seja qual for o seu estilo, seria ter uma moto para cada ocasião. Mas como a realidade é outra e temos de nos cingir a quanto levamos no bolso, escolher a nossa moto revela-se por vezes uma árdua tarefa. Actualmente, uma das melhores opções são as polivalentes *naked*. Os seus preços ajustam-se com a tecnologia que empregam, visto que estamos na presença de motos ligeiramente desportivas, económicas e com um bom sentido utilitário.

Dispõem de boas suspensões e travões de qualidade e alto rendimento, mas, como sempre, ergue-se a questão de não virem equipadas com nenhum tipo de protecção aerodinâmica, o que, em muitos casos, condiciona a compra. Para muitos, este tipo de motos ajustar-se-ia às suas necessidades; não obstante, tanta potência é pouco convincente quando não conseguem ultrapassar os 140 km/h com um mínimo de comodidade. As nossas quatro protagonistas, à excepção da Fazer, têm as suas homónimas em versão *naked*, e o seus preços apenas se distanciam numa média de cem mil escudos das irmãs sem cúpula.

As origens

A firma da asa dourada pretendia oferecer, com a criação da Hornet, uma moto de muita personalidade, com estética retro, escape ao estilo Scrambler, mas com um potente motor de origem CBR 600 F. Desta forma optou-se pela forma final de uma das *naked* mais sugestivas do mercado, visto que o potente motor desta tetracilíndrica, conjuntamente com a leveza do conjunto, resultava numa moto divertida, sobretudo para aqueles que gostam de percursos sinuosos de montanha e motores de resposta forte, desses que

pedem para subir rotações... Sem dúvida, como nem todos os mercados são iguais, o sucesso da Hornet 250 japonesa não foi o reflexo desta 600 porque, embora fosse tentadora para muitos, o elevado preço dessa *naked* afastava-a do *ranking* de vendas.

A mudança mais importante reside na sua semi-carenação, muito estreita para a altura que tem. Alojando os retrovisores na mesma cúpula, o mesmo sucede com os piscas, enquanto a óptica convertida à tecnologia Multiconvex, rompe com todas as formas planas do

mercado e opta por cantos angulosos. Ainda neste, despertam a atenção as fissuras que se apresentam sobre o único farol que têm por finalidade afastar o ar dos ombros do condutor... No interior da semi-carenação, observamos que os mostradores do painel não são os mesmos da Hornet em versão *naked*, mas sim derivados da VTR 1000 F. Prescinde-se dos cromados e opta-se por acabamentos em plástico, deixando todo o manacial de

cabos, conectores e parte traseira da óptica à vista. A informação é a mesma que a fornecida pela *naked*, ou seja, conta-rotações e velocímetro, com testemunho também analógico da temperatura do motor. As luzes de aviso incluem os piscas, o ponto-morto, as luzes de máximos e óleo do motor. O motor deu-nos a potência no banco de ensaio de 87,8 CV às 11.900 rpm e um binário máximo de 6,3 kg-m às 9.600 rotações. ❖



À FAVOR **CONTRA**

Prestações máximas Suspensão traseira
 Prot. da carenagem Preço
 Potência do motor
 Ergonomia



Máximo equilíbrio

Como mais adiante veremos, com este modelo, a Suzuki coloca-se na vanguarda do comparativo em questão de equilíbrio. Para conseguir esse bom resultado, os técnicos de Hamamatsu elaboraram uma moto a partir de uma base mais próxima da actual GSX 600 F que da primeira Bandit apresentada em 1994. Sem dúvida, a Bandit Sport é a que mais se afasta da sua irmã *naked*, visto a sua carenagem ser tão grande, em volume como em personalidade, pois a aposta no lado estético foi muito arriscada. As dimensões da GSX são responsáveis pela sua boa atitude estradista, uma das melhores entre as opções presentes, enquanto o personalizado frontal, de estética mais próxima dos coleópteros que do mundo da moto, apresenta uma óptica de duplo farol elipsoidal, algo pouco habitual. Este sistema de iluminação em princípio apenas se utiliza para as luzes de presença e não para as de iluminação, mas os resultados como adiante veremos, são muito bons.

Na Bandit, é a primeira vez que se instala uma semi-care-

nagem nesta cilindrada... Se na primeira versão de há seis anos atrás, era difícil não lhe tecer muitos elogios devido à sua boa atitude desportiva, esta versão revista supera-a com acréscimos em muitos temas, e a *Sport* (com carenagem) ainda mais. É curioso observar que esta *Sport* tem já uma parceira de gama, a Bandit 1200 Sport, uma moto que à base de instalar o motor da sua irmã maior, reforçar o chassis e suspensões, sem esquecer a potência de travagem, escolhe e

“cloniza” os bons argumentos estéticos da sua irmã “seiscientos.”

Além do seu destacado tamanho, há que ressaltar os seus enormes retrovisores de excelente visibilidade e referir que é a única moto deste comparativo que reparte os mesmos mostradores do painel com a versão *naked*, duas grandes esferas,

uma de velocímetro e outra de conta-rotações. Os avisos luminosos contam-se na forma de intermitentes, luzes de máximos, neutro e óleo do motor... Equipada com um motor menos desportivo que a Hornet, no nosso banco de potência deu-nos 79,0 CV às 10.200 rpm e um binário máximo de 6,0 kg-m às 9500 rotações. ❖



À FAVOR **CONTRA**

Conforto suspensões Volume e peso
 Prot. da carenagem Travão traseiro
 Conforto passageiro
 Preço
 Ergonomia
 Estética



Ser diferente

Que dúvida existe de que a Suzuki, com a saga SV, se demarcou por completo dos produtos japoneses da concorrência? Hoje em dia é a única que comercializa motores bicilíndricos com estas características *sport* e desta cilindrada, servindo-se dessa vantagem para que um grande número de aficionados apreciem o peculiar carácter de um motor bicilíndrico, mas com a economia desta cilindrada, e a tão demonstrada fiabilidade dos produtos desta marca. A Suzuki pretendeu criar uma moto fácil de manejar, plena de personalidade (nada melhor que um bicilíndrico) e com uma potência mais que suficiente para o seu tamanho contido. A versão S, a nossa, demarca-se da N não só pela carenagem, mas também por alguns detalhes como o guiador, que em lugar do tubo

da *naked*, dispõe de dois avanços, realizados em alumínio e ligados às bainhas superiores da forquilha.

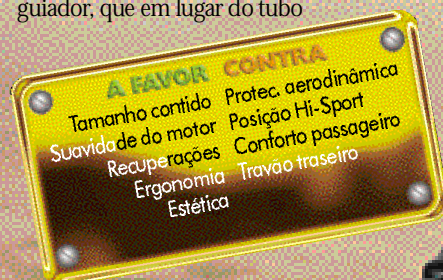
Da simplicidade dos acabamentos e desenho da versão N, na nossa encontramos uma carenagem que busca, mediante a redondeza das suas formas e o seu contido tamanho, um bom coeficiente aerodinâmico. É o mais pequeno de todos e, portanto, o que menor protecção oferece, obrigando-nos a optar por uma posição aerodinâmica se quisermos desfrutar das suas qualidades contidas. Com os intermitentes e os espelhos ligados à mesma carenagem, as pequenas entradas frontais de ar servem para oxigenar a caixa do filtro de ar...

A óptica é dupla: a de médios com sistema de óptica convencional, e a de máximos elipsoi-

dal (luz de presença entre ambos os faróis). Os mostradores não têm nada a ver com os da sua irmã, mas a base continua a ser a mesma, contando que mantêm esse ar *extreme* com o conta-rotações de fundo branco e o velocímetro a negro. Os avisos luminosos são de ponto-morto, intermitentes, máximos, óleo e reserva de combustível.

Como podemos observar, esta é a moto que se distancia mais

da opção *naked*, visto as suas posturas de condução não se assemelham em nada, de modo que a repartição de pesos fica alterada e convida a uma condução mais extrema e desportiva, com mais peso no trem dianteiro. O seu motor bicilíndrico deu-nos umas cifras reais de 69,5 CV às 9000 rpm de potência máxima e um binário máximo de 6,2 kg-m às 7000 rotações. ❖



Personalidade própria

Este bem sucedido modelo da Yamaha foi alvo de mudanças para melhorar o comportamento estradista. Com o seu potente motor derivado da desportiva Thundercat, é a única que não tem uma irmã *naked*, visto que desde o primeiro momento surgiu unicamente num estilo *sport* e com uma personalidade própria. As alterações na Fazer de 2000 focaram vários aspectos excepto a sua carenagem, já de si muito pessoal, bela e agressiva. De cúpula baixa mas bastante larga, destaca-se por contar com duas ópticas Multiconvex rectangulares, com uns mostradores tão desportivos como bem acabados. De todas a Fazer é a que conta com informação mais completa, com duas

grandes esferas de conta-rotações e velocímetro, sendo a terceira de nível de combustível, com testemunho de reserva no interior. Intermitentes, luz de máximos, óleo do motor e neutro, complementam o conjunto...

O acabamento da carenagem é bom mas, tal como na Hornet, fica demasiado exposto todo o interior da cúpula, sem quaisquer fibras para cobrir a óptica e respectivas cablagens. Os retrovisores são enormes, com óptima visibilidade, enquanto os piscas, como é usual, surgem alojados na carenagem. Os novos desenhos da carroçaria, que combinam três cores, marcam de imediato a diferença em relação ao modelo anterior. O passageiro foi o que ganhou mais com as altera-

ções introduzidas, dispondo de pegadas de apoio com novo desenho e peseiras mais baixas – esta nova situação foi possível porque o grupo de colectores de escape surge agora mais baixo. A forquilha dianteira também se modificou e, além de passar a ser possível carregá-la na pré-carga de mola, é também menos flácida no curso quando submetida à potente travagem dianteira conferida pelas suas pinças monobloco derivadas da impressionante R6. As molas, a densidade do óleo da forquilha e as válvulas, tudo isto é novo nas suspensões, porém as alterações não se ficam por aqui... O depósito de combustível, apesar de manter as

suas formas, conta com 1 litro extra de capacidade, encontramos um relógio horário na informação do painel de instrumentos e um renovado assento que brinda o condutor com mais comodidade devido ao seu interior espumado... No banco de ensaio a Fazer de 2000 mostrou 86,8 CV às 11.500 rpm e um binário máximo de 5,9 kg-m às 10.000 rotações. As últimas subidas do yen nos mercados internacionais de divisas deixam o preço da Fazer ainda assim razoável. ❖



PROCURANDO O EQUILÍBRIO...

É curioso confrontar de perto estas quatro motos. As portas do século XXI, designamo-las por económicas desportivas, quando há apenas cinco anos atrás as *Hi-Sport* de então contavam com estes sóbrios chassis. Na nossa opinião, estas motos são as melhores do mercado visto oferecerem uma relação qualidade-preço quase inigualável. A polivalência de uso, ainda que de tendência *sport*, é o que mais se destaca nelas e nem sequer é difícil encontrar entre estas quatro protagonistas a vossa medida.

Se começamos por falar de ergonomia, a Bandit consegue a melhor nota, seguida de muito perto pela Hornet, com a SV e a Fazer mais afastadas. A pri-

meira destaca-se por aceitar qualquer medida, incluindo os condutores mais altos, com total comodidade pelo espaço que oferece a duas pessoas; as Suzuki tem também as suspensões mais confortáveis para uso turístico e a melhor protecção aerodinâmica por parte da carenagem. Na Hornet conseguiu-se igualmente que a protecção ficasse a bom nível, mas à custa de sacrificar a estética, pois a Honda não foi a que reuniu as melhores apreciações quando parada. A posição de condução é muito cómoda, especialmente no encaixe das pernas, graças às formas perfeitas do depósito; é a única das quatro que realmente protege as pernas do ar. Para o passageiro é a segunda moto "mais radical" porque este é o que sente mais o calor do

escape. A SV é a mais radical de todas quanto a medidas.

A pequena Suzuki condiciona o seu conforto a favor do peso, resultando o seu reduzido tamanho dessa intenção, apesar de não prescindir de uma perfeita ergonomia. O esforço do condutor é elevado para suportar sobre o seu dorso a aerodinâmica, visto que terá que optar quase sempre por uma posição agachada para o corpo não ser submetido à deslocação do ar. Ao contrário, a ergonomia está muito conseguida, oferecendo muita comodidade na parte do depósito. O passageiro não se queixa de falta de assento, desfrutará da melhor pega de apoio traseira para as mãos, e as peseiras altas serão a sua maior reclamação; bom, e também é preciso que o con-

ductor maneje com suavidade o acelerador, porque se não o fizer o intempestivo comportamento do motor bicilíndrico deixá-lo-á pregado de susto...

Neste tema colocámos em última posição a Fazer, que apesar das importantes alterações que recebeu este modelo de 2000, descuidou alguns detalhes no que concerne à autonomia. Se o passageiro poucas queixas tem com as melhorias aplicadas pela Yamaha no assento e peseiras, ficando a Fazer no segundo lugar atrás da Bandit, o condutor não poderá dizer o mesmo.

Continua a contar com um belo depósito de insinuantes formas retro, mas com pouca ergonomia, o que provoca que as pernas fiquem abertas fazendo-nos lutar contra o vento

PORMENORES POSITIVOS



- Todas possuem bons pneumáticos. Os mais estradistas encontrarão na Fazer os BT-57 da Bridgestone e na SV os Metzeler Z4. Enquanto a Honda conta com uns bons Hi-Sport da Michelin, e a Bandit usa uns BT-56 da Bridgestone.
- Os melhores acabamentos nos interiores das carenagens encontramos nas duas Suzuki.
- A iluminação nocturna da Fazer e da Bandit, digna de motos de superior nível.
- Como muitas das suas irmãs de marca, também nestas duas Suzuki é necessário movimentar em primeiro lugar a manete de embraiagem, para só depois se colocar o motor em marcha.
- A SV tem uma vareta instalada no quadro que serve para movimentar o depósito e aceder à zona superior do motor, sem ter que aguentar com a mão o referido tanque...

- Apesar das quatro motos não serem naked, têm as mesmas vantagens destas pois pode-se observar o nível de óleo por vareta ou por uma pequena janela de vidro.
- Todos os amortecedores traseiros são reguláveis na pré-carga da mola.
- Os assentos da Hornet e Fazer são ligeiramente mais baixos.
- Todas têm relógio horário, excepto a SV.
- Todos os assentos são amovíveis, com a possibilidade de guardar pequenos objectos debaixo.
- As manetes de travão são reguláveis em todas. Na Fazer em 4 posições, na Honda o passe é milimétrico e as Suzuki podem ajustar-se a 6 posições.
- A única forquilha que se pode calibrar em pré-carga de mola é a da Fazer.
- Todas possuem pegas de apoio para o passageiro, e a mais cómoda é a da SV, apesar da posição exigente que oferece ao acompanhante.
- Só a Bandit e Fazer trazem de origem o cavalete central.
- As peseiras do passageiro mais cómodas estão na Honda e Yamaha, enquanto as das Suzuki são de alumínio.
- A Fazer conta com warning (4 intermitentes de emergência).

quando rodamos a alta velocidade; a zona das virilhas continua a ser demasiado larga. Outro pormenor que poderia melhorar a posição de condução é o guiador, que apesar de aproximar muito e bem o condutor

da zona da coluna de direcção, peca por ser demasiado estreito. Cuidando melhor destes dois detalhes, formas do depósito e assento, por certo a Fazer subiria muitos pontos em relação às outras três concorrentes, visto

PORMENORES NEGATIVOS

- Tanto a Bandit como a Hornet contam com manípulo de reserva de accionamento manual.
- Que pena nenhuma das quatro possuir uma gaveta para objectos na semi-carenagem, onde existe tanto espaço para esse efeito.
- O tampão de gasolina da Hornet é o único que não dispõe de dobradiças.
- A Yamaha, apesar de ser refrigerada por líquido, não conta com testemunho analógico da temperatura, apenas um aviso luminoso.
- O assento mais complexo de ajustar no seu sítio é o da Bandit.
- Os depósitos de combustível mais pequenos são os da SV e Hornet, com 4 litros menos que as suas rivais.
- O passageiro da SV é o que fica mais exposto ao vento.

que dispensam apresentação as suas qualidades ao nível de potência e *performances*...

COMPENSAÇÃO ASSEGURADA

A nossa rota não foi longa, de uns 700 km pelas paragens do deserto de Espanha, nos Monegros. Estradas em mau estado, com curvas ou extensas rectas, com passagem por auto-estrada a velocidades médias-altas fizeram parte do nosso itinerário, e a conclusão que retirámos não poderia ser melhor. O desfrute foi total, tanto pela facilidade de manejo como pelas prestações e comportamento das nossas montadas. São motos fáceis de levar que, com as suas reacções e mínimos indispensáveis de conforto, nunca nos comprometem, permitindo-nos, sozinho ou a dois, desfrutar de uma boa viagem...

Logo nos primeiros 250 km de auto-estrada verificámos que a Bandit e a Hornet nos proporcionam melhor desafogo do contacto do ar por parte do condutor. Desde logo verificámos também que o motor mais cheio era o da Honda, destacando-se esta claramente das restantes também na sua potência; a Fazer foi a única que ousou seguir o seu passo, visto contar com uma caixa mais curta que o "eterno" motor da Suzuki... A velocidades médias elevadas, o motor da Bandit vai mais desafogado, mas também custa mais a recuperar, sobretudo se formos com passageiro. Com o modesto motor de dois cilindros, a pequena SV só perdia o contacto quando buscávamos com

os seus rivais "tetra" as máximas prestações, embora se destacasse pela sua excelente resposta a médios e baixos regimes... Em resumo, a uma velocidade média-alta em km/h, as que mais frescas chegaram foram a Suzuki Bandit e a Hornet, seguidas da Fazer, conseguindo a pequena SV bons resultados na aerodinâmica a custo... com o corpo deitado, como numa pura desportiva...

O MELHOR: ESTRADA

Quando entrámos nas estradas de Monegros, deparámo-nos com pavimentos ondulados, em mau estado, mas com longas... longas rectas onde não se via o fim pelo calor libertado pelo asfalto. Neste inferno abrasador a Bandit tragou tudo o que se lhe deparou, sem golpes de rins provocados pelas suspensões, obtendo de longe o melhor conforto das quatro motos. O mais curioso é que no amortecimento nem sequer mostrou tendência para "abandar como pudim" no contacto inesperado com as saliências do asfalto, isto porque se realmente as suas molas são brandas, o trabalho por parte dos hidráulicos só merece elogios. A outra Suzuki é também a mais homogénea e equipara-se em sensações à Fazer. Além de conseguir suavidade, na mais ligeira Suzuki, a absorção e neutralidade em reacções, por mais crítica que seja a situação, permitem-lhe uma máxima efectividade que a aproximam das suas rivais de maior porte; a Fazer está ao mesmo nível, mas com mais aba-



ALGUNS RANKINGS

Aqui podem observar como os dados são parecidos, sendo a SV, como única bicilíndrica, a que se demarca das restantes. Todos estes modelos têm atitudes estradistas e desportivas e os seus preços estão em consonância com as qualidades demonstradas.

PREÇOS		AUTONOMIAS (km)	
Suzuki SV 650 S	1200.000	Yamaha FZS 600 Fazer	307
Yamaha FZS 600 Fazer	1252.000	Suzuki GSF 600 Bandit S	294
Suzuki GSF 600 S Bandit	1290.000	Suzuki SV 650 S	258
Honda CB 600 F Hornet S	1390.000	Honda CB 600 Hornet S	222

POTÊNCIA MÁXIMA (CV)		VELOCIDADE MÁXIMA (km/h)	
Honda CB 600 Hornet S	87,8	Honda CB 600 Hornet S	232,5
Yamaha FZS 600 Fazer	86,8	Yamaha FZS 600 Fazer	229,1
Suzuki GSF 600 Bandit S	79	Suzuki GSF 600 Bandit S	214,9
Suzuki SV 650 S	69,5	Suzuki SV 650 S	204,1

Todas oferecem consideráveis performances desportivas, e com um conforto de marcha mais elevado do que o das suas primas Supersport 600



INSTRUMENTAÇÃO

A informação e a presença do painel de instrumentos foram cuidados com esmero no aspecto, mas o mesmo não podemos dizer dos acabamentos em seu torno; só as duas Suzuki têm coberta toda a parte interior da semi-caretagem, ganhando notavelmente em presença.

A boa iluminação da Bandit e da Fazer, são outros aspectos a ter em conta.

TRAVAGEM DIANTEIRA

Os grupos de travagem de ambos os modelos são inspirados nas motos mais radicais de cada marca. A medalha de honra, cabe uma vez mais à Fazer, com a sua imponente travagem com pinças monobloco, ocupando a Honda o segundo posto, com as suas pinças Nissin. Curioso de observar é a grande diferença entre a travagem das duas Suzuki, quando teoricamente, as pinças Tokico são idênticas.

ILUMINAÇÃO

Não nos queixamos de nenhuma, visto a qualidade em todas elas ser muito boa. Se quisermos destacar alguma, devemos falar na óptica Multiconvex da FZS – seguida da simples óptica da CB – já que esta técnica, além de ampliar notavelmente a qualidade da luz lateral, possui uma luz mais branca que as elipsoidais. De qualquer forma, surpreende a iluminação da Bandit que com uma invulgar dupla óptica elipsoidal está acima das soluções convencionais.

SEMI-CARENAGENS

A melhor protecção aerodinâmica está na Bandit Sport. Esmerada na protecção das mãos do condutor, da cabeça e dos seus ombros, permite impor ritmos altos em auto-estrada com grande comodidade. A Honda, também o consegue, de forma bastante semelhante mas com uma estética discutível, enquanto a Fazer cobre bem o peito e as mãos, mas quase nada protege a cabeça da deslocação do ar.

ASSENTOS

Atribuímos a melhor nota à Bandit, surgindo com muito boa qualificação também a Yamaha. O assento da Honda é tipicamente *sport*, ou seja, cómodo para o condutor mas curto para o “pendura.” Na Suzuki SV, a moda junta-se à tendência mais radical... Debaixo de todos eles encontramos espaço para documentação e ferramenta; no caso da SV, o assento do passageiro é extraível para acedermos ao cofre. O assento da Bandit é o mais complicado de encaixar.

nões e sacudidelas no mau piso que a SV. Numa sequência de curvas com asfalto em mau estado, as suspensões são a arma de defesa mais importante, e a Fazer e a SV são as que disputam sempre os primeiros postos; posição mais radical na Suzuki que na Yamaha, mas mais confortável na primeira quanto a suspensões... A Hornet ocupa neste tema a última posição. A

Casa Honda não nos tem acostumado a encontrar um equipamento tão simples numa moto da sua gama, com um importante *handicap*: é precisamente a moto mais cara do comparativo. Sem dúvida, nas suspensões foi a que menos nos convenceu, visto que a ligação directa do mono-amortecedor ao braço oscilante sem nenhum tipo de sistema progressivo mos-

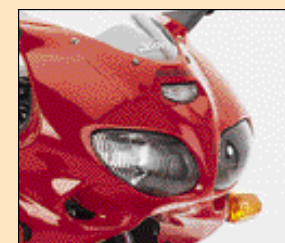
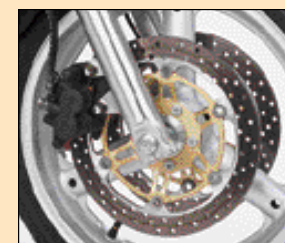
HORNET



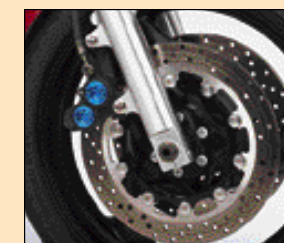
BANDIT



SV



FAZER



trou-se o menos adequado do comparativo.

O itinerário mudará; das longas rectas e curvas de mau piso passaríamos às curvas mais fechadas e com maior relevo. Aqui, os travões e a estabilidade marcarão as diferenças, assim como a aceleração a médios e baixos regimes dos propulsores. A imponente travagem da Fazer surpreende qualquer mor-

tal que pensa estar numa simples moto de passeio. O seu poderio é impressionante e não devemos sobrecarregar os travões para evitar bloqueá-los, à semelhança dos travões traseiros de ambas as Suzuki, que estancam com facilidade. A Hornet mostra um bom equilíbrio entre tacto e potência em ambos os trems, fica à frente da Bandit, na qual o seu trem dianteiro

cumprir com os objectivos embora com alguma fadiga se abusarmos do seu uso.

O que menos apreciamos foi o tacto brando da SV, que não nos deu muita confiança em travagens exigentes devido à posição baixa do pedal. A estabilidade em todas é inquestionável, apenas a Honda é penalizada pelas reacções secas do trem traseiro, à entrada de

curvas em mau estado, por exemplo.

Os motores apresentam um bom comportamento em todos os casos. Entre os quatro cilindros, os mais excitantes são precisamente o da Honda e o da Yamaha, sem dúvida os mais potentes do grupo por serem derivados de versões desportivas como a CBR 600 F e YZF 600 R Thundercat. A Bandit



distintas, a Honda tem uma concepção mais radical que justifica em parte os seus 1390 contos, a Yamaha segue uma filosofia de construção mais moderada que nos surpreende com prestações avassaladoras, valendo em pleno os seus 1252 contos. A ligeireza da SV 650 é um forte argumento, e, levada por boas mãos, em estradas de curvas, surpreende muitas motos de maior porte – nesse sentido os seus 1200 contos são um preço tentador. No fundo, estas quatro motos são a essência da polivalência *sport*... Boas curvas! ❖

BALANÇO FINAL

MOTOR	HORNET	BANDIT	SV	FAZER
Ruído	9	7	9	10
Potência	9	8	7	9
Elasticidade	9	8	7	9
Recuperação	7	8	9	8
Baixo-médio regime	6	7	8	7
Alto regime	10	8	6	9
Desempenhos	10	8	7	9
TOTAL	60	54	53	61

CICLÍSTICA	HORNET	BANDIT	SV	FAZER
Estabilid. em recta	7	9	8	9
Estabilid. em curva	7	8	8	9
Maneabilidade	8	8	7	8
Pneus	7	9	8	8
Susp. dianteira	8	9	9	9
Susp. traseira	5	9	9	8
Travão dianteiro	9	9	7	10
Travão traseiro	9	8	8	8
TOTAL	60	69	64	69

ERGONOMETRIA	HORNET	BANDIT	SV	FAZER
Pos. de condução	10	10	8	9
Conforto geral	9	10	7	8
Conforto do passageiro	7	9	6	8
Vibrações	7	6	8	7
Equipamento	8	8	7	8
TOTAL	41	43	36	40

ORÇAMENTO	HORNET	BANDIT	SV	FAZER
Preço	7	9	8	9
Garantia	8	8	8	8
Manutenção	8	8	8	8
TOTAL	23	25	24	25

Os valores deste "Balanço Final" são indicativos e sujeitos à apreciação dos ensajadores participantes neste comparativo. Cada um deles pontuou cada moto numa escala de um a dez valores e a soma gerou a média indicada em cada item. A soma total não é indicada porque entendemos que esse julgamento deve ficar a cargo do leitor.

conforma-se com um motor mais turístico, já que as suas origens também são humildes, com uma relação de caixa longa, que a penaliza na hora de buscar prestações face ao cronómetro mas que a beneficia no comportamento turístico. Na Honda e Yamaha os motores

sobem com mais facilidade de rotações, são mais cheios em alta, mas ao contrário das duas Suzuki, a entrega do binário máximo acontece a rotações mais elevadas, o que obriga a utilizar mais a caixa na Hornet e Fazer. A SV dispõe de um V2 a 90 graus dócil como poucos

outros motores, com bastante menos vibrações que a Bandit e Fazer. O *feeling* deste propulsor cativou todos os que o experimentaram, é brusco em acelerações e mais fácil de reter em desaceleração. Com menos potência e trabalhando a rotações inferiores, consegue colo-

car em aperto as pluricilíndricas em estradas sinuosas, sendo o pouco peso da SV também um importante trunfo nessa situação.

CONCLUSÕES

Em definitivo, todos ficámos encantados com alguma das

quatro sport-turismo que experimentámos. Das potentes Hornet e Fazer, passando pelo supremo conforto da Bandit até à ligeireza da surpreendente SV, encontramos muitos e variados argumentos, dos quais, o não menos importante será o preço convidativo destas quatro

motos. A Bandit não está nada mal, dado ser um modelo totalmente novo, e porque nesta última edição oferece-nos por 1290 contos um nível de conforto pouco vulgar nesta cilindrada. A Hornet e Fazer sobressaem como as mais espreitadas em *performances*, mas com bases

FICHAS TÉCNICAS E BANCO DE DADOS

MOTOR	HONDA CB 600 F HORNET	SUZUKI GSF 600 S BANDIT	SUZUKI SV 650 S	YAMAHA FZS 600 FAZER
Tipo de motor	4 cilindros 4T LC DOHC 16V	4 cilindros 4T SACS DOHC 16V	2 cil. V 90° DOHC 8V	4 cilindros 4T LC DOHC 16V
Cilindrada	599 cc	600 cc	645 cc	599 cc
Diâmetro x Curso	65 x 45,2 mm x 4	62,6 x 48,7 mm x 4	81 x 62,6 mm x 2	62 x 49,6 mm x 4
Taxa de compressão	12 : 1	11,3 : 1	11,5 : 1	12 : 1
Alimentação	4 Keihin CV 34 mm	4 Keihin CVR 32 mm + TPS	2 Mikuni BDSR 39 mm	4 Mikuni BDSR 33 mm
Ignição	Electrónico digital CDI	Electrónico digital CDI	Electrónico digital CDI	Electrónico digital CDI
Arranque	Motor eléctrico	Motor eléctrico	Motor eléctrico	Motor eléctrico
Embraiagem	Multidisco em banho de óleo	Multidisco em banho de óleo	Multidisco em banho de óleo	Multidisco em banho de óleo
Caixa	6 velocidades	6 velocidades	6 velocidades	6 velocidades
Transmissão secundária	Por corrente selada	Por corrente selada	Por corrente selada	Por corrente selada

CICLÍSTICA

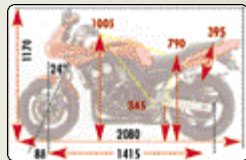
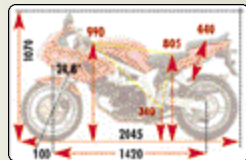
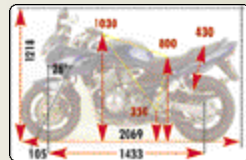
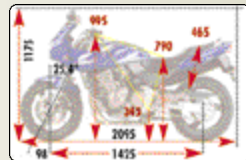
Tipo de quadro	Monoviga em tubo de aço	Duplo berço em tubo de aço	Multitubular em tubo de alumínio	Duplo berço em tubo de aço
Geometria da direcção	25,4° e 98 mm	26° e 105 mm	24,8° e 100 mm	24° e 88 mm
Braço oscilante	Tubo de alumínio rectangular	Tubo de alumínio rectangular	Tubo de alumínio rectangular	Tubo de alumínio rectangular
Suspensão dianteira	Forquilha telescópica, bainhas 41 mm, curso 120 mm	Forquilha telescópica, bainhas 41 mm, curso 130 mm	Forquilha telescópica, bainhas 41 mm, curso 130 mm	Forquilha telescópica, bainhas 41 mm, curso 120 mm
Suspensão traseira	Monoshock e amortecedor 128 mm	Amortecedor 130 mm regulável em pré-carga	Sistema progressivo com amortecedor de 125 mm regulável	Sistema Monocross progressivo, amortecedor regulável 120 mm
Travão dianteiro	2 discos 296 mm, 2 pistons	2 discos 290 mm, 2 pistons	2 discos 290 mm, 2 pistons	2 discos 298 mm, 4 pistons
Travão traseiro	1 disco 220 mm, 1 piston	2 discos 290 mm, 2 pistons	2 discos 290 mm, 2 pistons	2 discos 298 mm, 2 pistons
Pneus	120/70 ZR17 e 180/55 ZR17	120/60 ZR17 e 160/60 ZR17	120/60 ZR17 e 160/60 ZR17	110/70 ZR17 e 160/60 ZR17

GUIA DO COMPRADOR

Preço	1390 contos	1290 contos	1200 contos	1252 contos
Garantia	2 anos	2 anos	2 anos	2 anos
Importador	Honda M. Portugal (21 915 65 30)	Veiculos Casal (234 300 760)	Veiculos Casal (234 300 760)	Yamaha M. Portugal (21 472 21 00)

PESOS, DIMENSÕES E CAPACIDADES

Peso real a seco/Decl.	189 kg / 179 kg	214 kg / 208 kg	186 kg / 169 kg	202 kg / 189 kg
Distribuição de pesos	50,2 / 49,8%	50,2 / 49,8%	48,9 / 51,1%	48,8 / 51,2%
Relação peso/potência	2,15 kg/CV	2,71 kg/CV	2,68 kg/CV	2,32 kg/CV
Capac. de combustível	16 l	20 l	16 l	20 l



BANCO DE POTÊNCIA TECNOR TX-200-I

Potência declarada	97,5 Cv 12.000 rpm	80,0 Cv 11.000 rpm	70,0 Cv 9000 rpm	95,0 Cv 11.500 rpm
Potência real	87,8 Cv 11.900 rpm	79,0 Cv 10.200 rpm	69,5 Cv 9000 rpm	86,8 Cv 11.500 rpm
Binário máx. declarado	6,5 kg-m 10.000 rpm	6,0 kg-m 9500 rpm	6,3 kg-m 7400 rpm	6,2 kg-m 9500 rpm
Binário máx. real	6,3 kg-m 9600 rpm	6,1 kg-m 7850 rpm	6,2 kg-m 7000 rpm	5,9 kg-m 10.000 rpm

DESEMPENHOS

Velocidade Máxima

Real / Velocímetro	232,5 km/h	240,0 km/h	214,9 km/h	230,0 km/h	204,1 km/h	210,0 km/h	229,1 km/h	240,0 km/h
--------------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

Acelerações

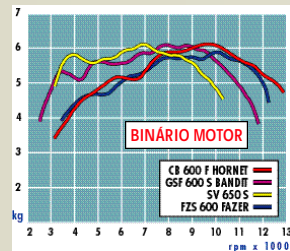
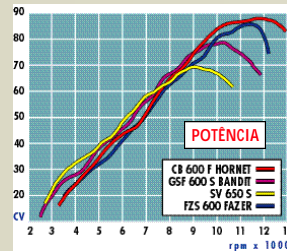
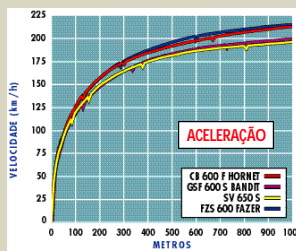
0 - 100 m	4,5 s 129,0 km/h	4,9 s 118,4 km/h	4,8 s 117,8 km/h	4,8 s 124,7 km/h
0 - 200 m	6,9 s 159,7 km/h	7,7 s 147,2 km/h	7,5 s 145,8 km/h	7,4 s 157,2 km/h
0 - 400 m	11,1 s 190,3 km/h	12,2 s 172,3 km/h	11,9 s 173,0 km/h	11,5 s 186,7 km/h
0 - 1000 m	21,5 s 221,6 km/h	23,4 s 199,6 km/h	23,5 s 195,8 km/h	22,1 s 215,4 km/h
0 - 100 km/h	3,0 s 52 m	3,9 s 64 m	3,5 s 62 m	3,6 s 58 m
0 - 150 km/h	6,1 s 164 m	8,0 s 214 m	7,9 s 220 m	6,8 s 172 m

"Reprises"

50 - 100 km/h	6,8 s 144 m	6,8 s 142 m	5,8 s 122 m	6,7 s 140 m
100 - 150 km/h	7,0 s 246 m	7,4 s 258 m	6,4 s 220 m	7,3 s 254 m
50 km/h 0 - 200 m	8,7 s 115,2 km/h	8,8 s 115,5 km/h	8,3 s 119,6 km/h	8,7 s 114,4 km/h
50 km/h 0 - 400 m	14,0 s 152,1 km/h	14,2 s 150,1 km/h	13,5 s 154,6 km/h	14,1 s 150,8 km/h

Consumos (l/100 km)

Auto-estrada 180 km/h	8,4 l	8,0 l	7,1 l	7,6 l
Estrada 100-120 km/h	5,9 l	6,1 l	5,4 l	5,9 l
Urbano	7,4 l	6,5 l	6,1 l	6,1 l
Média	7,2 l	6,8 l	6,2 l	6,5 l
Autonomia	222 km	294 km	258 km	307 km



BANCO TECNOR TX-200-I

Condições da prova:
Nível do mar

Temperatura:
24° C

Pressão:
1.020 mb.

Humidade:
68%